Útvar koncepce a rozvoje města Plzně

ÚZEMNÍ PLÁN PLZEŇ

NÁVRH

Odůvodnění Územního plánu Plzeň - návrh

Plzeň, srpen 2014

ÚZEMNÍ PLÁN PLZEŇ – NÁVRH

ODŮVODNĚNÍ

Zpracovatel:	**Útvar koncepce a rozvoje města Plzně**
Ředitelka organizace:	Ing. Irena Vostracká
Vedoucí úseku dopravní a technické infrastruktury:	Ing. Petr Raška
Vedoucí úseku územního plánování:	Ing. Jitka Hánová
Vedoucí úkolu:	Ing. arch. Irena Králová
Zpracovatelský kolektiv:	Ing. Petr Bílek Libuše Bíšková Ing. Jiří Borkovec Ing. Josef Čihák Miroslava Dlesková Ing. arch. Zuzana Froňková RNDr. Miroslav Kopecký Ing. arch. Irena Králová Ing. arch. Irena Langová Tomáš Martinec Ing. Alena Medunová Hana Mendřecová Mgr. Miroslav Pešík Ing. Libuše Piklová Ing. Petr Raška Ing. Kateřina Routová Vladimíra Seerová Daniela Slepičková Ing. Markéta Stuchlová Ing. Pavlína Valentová

Pořizovatel:	**Odbor stavebně správní MMP**
Vedoucí odboru:	Ing. Jan Kaisler

Obsah

ÚZEMNÍ PLÁN PLZEŇ - NÁVRH 7
ODŮVODNĚNÍ 7
1. Pojmy používané v územním plánu 7
1. 1. Obecné pojmy 7
1. 2. Pojmy související s umisťováním staveb a zařízení v plochách s rozdílným způsobem využití 9
1. 3. Pojmy související s uspořádáním krajiny a životním prostředím 11
1. 4. Pojmy související s dopravní infrastrukturou 14
2. Zkratky používané v územním plánu 15
1. Postup při pořízení územního plánu 16
2. Vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem, vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů 16
2. 1. Soulad s Politikou územního rozvoje ČR 2008 17
2. 2. Soulad se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje 18
2. 3. Další podklady 23
2. 3. 1. Územně plánovací podklady 23
2. 3. 2. Programové dokumenty 23
3. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území a požadavky na ochranu nezastavěného území 25
3. 1. Soulad s cíli územního plánování 25
3. 2. Soulad s úkoly územního plánování 25
4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů 26
5. Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů - souladu se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledky řešení rozporů 26
6. Vyhodnocení splnění zadání 27
6. 1. Vyhodnocení splnění zadání 27
6. 2. Splnění jednotlivých kapitol zadání 28
A. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje, ÚPD vydané krajem, popřípadě z dalších širších územních vztahů 28
B. Požadavky na řešení vyplývající z územně analytických podkladů 28
C. Požadavky na rozvoj území obce 30
D. Požadavky na plošné a prostorové uspořádání území (urbanistickou koncepci a koncepci uspořádání krajiny) 32
E. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury 33
F. Požadavky na rozvoj a hodnoty území 38
G. Požadavky na veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření asanace 39
H. Další požadavky vyplývající ze zvláštních právních předpisů (například požadavky na ochranu veřejného zdraví, civilní ochrany, obrany a bezpečnosti státu, ochrany ložisek nerostných surovin, geologické stavby území, ochrany před povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy) 40
I. Požadavky a pokyny pro řešení hlavních střetů zájmů a problémů v území 42
J. Požadavky na vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby s ohledem na obnovu a rozvoj sídelní struktury a polohu obce v rozvojové oblasti nebo rozvojové ose 43
K. Požadavky na vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií 44
L. Požadavky na vymezení ploch a koridorů, pro které budou podmínky pro rozhodování o změnách jejich využití stanoveny regulačním plánem 44
M. Požadavky na vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud dotčený orgán ve svém stanovisku k návrhu zadání uplatnil požadavek na zpracování

vyhodnocení vlivů na životní prostředí nebo pokud nevyloučil významný vliv na evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast 44
N. Případný požadavek na zpracování konceptu, včetně požadavku na zpracování variant 45
O. Požadavky na uspořádání obsahu konceptu a návrhu územního plánu a na uspořádání obsahu jejich odůvodnění s ohledem na charakter území a problémy k řešení včetně měřítek výkresů a počtu vyhotovení 45
7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vybrané varianty, včetně vyhodnocení předpokládaných důsledků tohoto řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území 46
7. 1. Vymezení zastavěného území 46
7. 2. Základní koncepce rozvoje území města, ochrana a rozvoj jeho hodnot 47
7. 2. 1. Základní filosofie a předpoklady rozvoje města 47
7. 2. 2. Základní koncepce rozvoje území města 49
7. 2. 3. Ochrana a rozvoj hodnot města 50
7. 3. Urbanistická koncepce, vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně 51
7. 3. 1. Urbanistická koncepce 51
7. 3. 2. Vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby a systému sídelní zeleně 66
7. 4. Koncepce veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro její umísťování 67
7. 4. 1. Dopravní infrastruktura 67
7. 4. 1. 1. Komunikační síť 68
7. 4. 1. 2. Doprava v klidu 95
7. 4. 1. 3. Veřejná doprava 99
7. 4. 1. 4. Železniční doprava 103
7. 4. 1. 5. Pěší a cyklistická doprava 106
7. 4. 1. 6. Letecká doprava 108
7. 4. 1. 7. Vymezení prvků dopravní infrastruktury 108
7. 4. 2. Technická infrastruktura 121
7. 4. 2. 1. Zásobení vodou 121
7. 4. 2. 2. Odkanalizování území 125
7. 4. 2. 3. Koncepce zásobování elektrickou energií 130
7. 4. 2. 4. Koncepce zásobování zemním plynem 133
7. 4. 2. 5. Koncepce zásobování teplem 136
7. 4. 2. 6. Elektronické komunikace 138
7. 4. 2. 7. Vymezené části ploch a koridory určené pro technickou infrastrukturu 139
7. 4. 4. Veřejná prostranství 145
7. 5. Koncepce uspořádání krajiny, vymezení ploch a stanoveni podmínek pro změny v jejich využití, územní systém ekologické stability, prostupnost krajiny, protierozní opatření, ochranu před povodněmi, rekreaci, dobývání nerostů apod. 145
7. 5. 1. Územní systém ekologické stability 145
7. 5. 2. Zvláště chráněná území 146
7. 5. 3. Významné krajinné prvky, krajinný ráz 148
7. 5. 4. Prostupnost krajiny 149
7. 5. 5. Zelené plochy, rekreace 149
....153
7. 5. 6. Protierozní opatření 154
7. 5. 7. Ochrana před povodněmi 154
7. 5. 8. Dobývání nerostů 156
7. 5. 9. Hlukové zatížení 158
7. 5. 10. Čistota ovzduší 158
7. 6. Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití s určením převažujícího účelu využití (hlavní využití), pokud je možné jej stanovit, přípustného využití, nepřípustného využití, popřípadě podmíněně přípustného využití těchto ploch a stanovení podmínek prostorového uspořádání, včetně základních podmínek ochrany

krajinného rázu (například výškové regulace zástavby, intenzity využití pozemků v plochách)....160
7. 6. 1. Členění území města na lokality....160
7. 6. 2. Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití – způsob využití....160
7. 6. 2. 1. Plošné uspořádání – základní ustanovení....160
7. 6. 2. 2. Podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití....162
7. 6. 2. 3. Stanovení podmínek prostorového uspořádání....162
7. 7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit....171
7. 7. 1. Veřejně prospěšné stavby....171
7. 7. 2. Veřejně prospěšná opatření....178
7. 7. 3. Stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu....178
7. 7. 4. Plochy pro asanaci....178
7. 8. Vymezení dalších veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo....178
7. 9. Stanovení kompenzačních opatření podle § 50 odst. 6 stavebního zákona....178
7. 10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie, stanovení podmínek pro její pořízení a přiměřené lhůty pro a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti....178
7. 11. Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovávat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt....179
7. 12. Údaje o počtu listů návrhu územního plánu, počtu tabulek v textové části a počtu výkresů k němu připojené grafické části....179
8. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území spolu s informací zda a jak bylo respektováno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí, popřípadě zdůvodnění proč toto stanovisko nebo jeho část nebylo respektováno....179
9. Stanovisko Krajského úřadu Plzeňského kraje podle § 50 odst. 5 SZ....180
10. Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch....180
11. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa....185
11. 1. Úvod....185
11. 1. 1. Zemědělský půdní fond....185
11. 1. 2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa....211
Přehledy důsledků na pozemky určené k plnění funkcí lesa....212
12. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění....217
13. Vyhodnocení připomínek....217
14. Údaje o počtu listů odůvodnění a počtu výkresů grafické části odůvodnění....217

ÚZEMNÍ PLÁN PLZEŇ - NÁVRH

ODŮVODNĚNÍ

1. Pojmy používané v územním plánu

Pro účely tohoto územního plánu a správních řízení platí základní pojmy, definované v § 2 stavebního zákona.

Dále jsou uvedeny další pojmy, používané v Územním plánu Plzeň.

1. 1. Obecné pojmy

Pro účely územního plánování a správních řízení ***se v tomto územním plánu rozumí****:*

- ***lokalitou*** plocha s rozdílným způsobem využití, soubor těchto ploch nebo část této plochy, vymezená územním plánem na základě převažujícího charakteru a u zastavitelných lokalit zejména na základě urbanistické struktury;
lokalita je základní skladebná (plošná) jednotka územního plánu, lokality jsou vymezeny na celém správním území města
  - lokalita je označena názvem a číselným kódem, určujícím příslušný městský obvod a pořadové číslo lokality;
  - jednotlivé dílčí části lokalit, které jsou plochami změn, tedy plochami zastavitelnými nebo přestavbovými - transformačními, jsou dále pro rozlišení označeny malým písmenem a až c;

- ***charakterem území - lokality*** soubor podstatných přírodně krajinných hodnot a utváření terénu, urbanistické struktury, kulturně – historické identity území, způsobu jeho využití a sociálních vztahů

polyfunkčním charakterem lokality soubor podstatných hodnot a daností utvářející její městský charakter s vysokým podílem občanského vybavení, často nadmístního charakteru s důrazem na zastoupení obytné funkce;

- ***rezidenčním charakterem lokality*** soubor podstatných hodnot a daností určujících ji převážně k trvalému bydlení, s kvalitní strukturou zástavby a vysokým podílem zeleně jak soukromé, tak veřejně přístupné, doplněnou občanským vybavením lokálního charakteru, které slouží zpravidla jen pro obyvatele lokality (rezidenty); rezidenční charakter mají čtvrti převážně rodinných domů a dále velké obytné celky - sídliště;

- ***produkčním charakterem lokality*** soubor podstatných hodnot a daností určujících ji převážně k využití pro výrobu a služby, se strukturou zástavby areálovou kompaktní nebo areálovou volnou, obvykle s vysokým podílem zpevněných ploch (až 50 %), nižším podílem zeleně (20 %) a často s vysokými nároky na obslužnou dopravu;

- ***urbanistickou strukturou*** základní způsob uspořádání a prostorového členění území podle typu zástavby a druhu veřejných prostranství. Na území města jsou definovány následující typy urbanistické struktury:

  - ***historická kompaktní bloková*** *– pravidelná zástavba historického jádra města založená uvnitř městských hradeb, původní gotická pravoúhlá síť ulic a náměstí*

- ***rostlá městská*** *– výškově nehomogenní zástavba městských domů a řemeslnických dvorů v místě původních historických předměstí, tvořící nepravidelné uliční prostory a prostranství*
- ***rostlá venkovská*** *- sevřená zástavba uzavřených usedlostí uspořádaných v těsné vzájemné vazbě zpravidla kolem návsi*
- ***kompaktní bloková*** *– vícepodlažní koncentrovaná zástavba, uspořádaná do uzavřených nebo částečně otevřených bloků se souvisle vymezeným veřejným prostranstvím, typická pro zástavbu předměstí 19. a 20. století, založená uliční osnova*
- ***bloková izolovaná/volná*** *– nízkopodlažní zástavba izolovaných domů drobnějšího měřítka s vymezenými zahradami a pozemky uspořádanými do bloků*
- ***bloková souvislá*** *– nízkopodlažní zástavba nízkopodlažních objektů navzájem navazujících štítovými zdmi s vymezenými zahradami a pozemky uspořádanými do bloku*
- ***volná sídlištní*** *– jednotlivé středně a vícepodlažní objekty nebo soubory tvořící skupiny doplněné nízkopodlažními objekty občanské vybavenosti, nejednoznačně vymezující veřejná prostranství a plochy zeleně*
- ***areálová kompaktní*** *– vícepodlažní i halové objekty a areály s vysokou mírou využití, areály značného rozsahu s velkým podílem zpevněných ploch*
- ***areálová volná*** *– drobné halové objekty v menších areálech, velký podíl zpevněných ploch, značná část zůstává nezastavěná, areály atypické formy*
- ***drobná izolovaná*** *– drobné stavby rozptýlené v zeleni, typické zahrádkářské osady*

- ***měřítkem zástavby*** charakteristické hmotové uspořádání objektů typické pro určitou obdobně utvářenou část území s jednotnou urbanistickou strukturou; měřítko spoluvytváří charakter lokality

- ***nízkopodlažní zástavbou*** pro lokality s rezidenčním charakterem zejména stavby pro bydlení s výškovou hladinou maximálně do 3 NP/10 m, převážně rodinné domy různého typu
(např. individuální domy, dvojdomy, řadové domy) včetně původních vesnických usedlostí;
v závislosti na stávající nebo nově navrhované urbanistické struktuře bytové domy. Nízkopodlažní zástavba může být jak rozvolněná, tak kompaktní.
Nízkopodlažní zástavbou se rozumí rovněž stavby pro rekreaci různého typu (zahradní chaty, chaty, rekreační domy).

- ***ohniskem využití potenciálu území*** místo, část lokality určená pro iniciaci jejího významového a strukturálního posílení, pro její revitalizaci nebo rozvoj; forma a způsob dalšího vývoje prostoru může být různá a je předmětem dalšího tvůrčího procesu

- městskou třídou obvykle hlavní kompoziční osa ve struktuře města především v plochách určených pro potvrzení a další rozvoj kompaktní zástavby, často s komerčním parterem orientovaným do městské třídy a veřejným prostranstvím odpovídajícím významu městské třídy ve struktuře města

-***stabilizovaným územím*** z převážné části zastavěné území zpravidla s kvalitní strukturou zástavby a stabilním způsobem využití; stabilizovaným územím se rozumí i krajinné území

- přestavbovým - transformačním územím území s různou mírou zastavění, zpravidla s nestabilizovanou, narušenou urbanistickou strukturou a většinou s předpokladem jiného budoucího způsobu využití než je způsob využití stávající; jako transformační (nikoli v tomto případě přestavbové) území se rozumí i plocha změny v krajině

1. 2. Pojmy související s umisťováním staveb a zařízení v plochách s rozdílným způsobem využití

Pro účely územního plánování a správních řízení ***se v tomto územním plánu rozumí****:*

-***způsobem využití*** činnosti, aktivity a funkce, které je možné konat a umisťovat v příslušné ploše

-***stavbou*** *veškerá stavební díla, která vznikají stavební nebo montážní technologií, bez zřetele na jejich stavebně technické provedení, použité stavební výrobky, materiály a konstrukce, na účel využití a dobu trvání (viz § 2 stavebního zákona)*

-***zařízením*** se (obecně a pro všechny druhy činností) rozumí „prostorová jednotka“ sloužící výkonu určitých činností a průběhu dějů; užitým pojmem „jednotka“ se pro jeho účely nerozumí jednotka ve smyslu ustanovení § 1159 nového občanského zákoníku

-***stavbou a zařízením pro individuální rekreaci*** zpravidla zahrádkářské chaty, chaty a rekreační domy, kdy:

- ***rekreační chatou a rekreačním domem*** *se rozumí ty stavby, které jsou určeny výlučně pro individuální rekreaci, s nejvýše jedním podzemním podlažím, jedním nadzemním podlažím případně s využitelným podkrovím, popřípadě s vestavěnou garáží*
- ***zahrádkářskou chatou*** *ty stavby, které jsou určeny výlučně pro individuální rekreaci a provozování samozásobitelské pěstitelské činnosti, nepřesahuje-li jejich celková zastavěná plocha 25m2 a mají-li nejvýše jedno podzemní podlaží, jedno nadzemní podlaží s využitelným podkrovím, avšak bez možnosti výstavby garáže*

  - podkroví *je definováno pro stavby pro individuální rekreaci jako prostor pod sedlovou, valbovou, polovalbovou či stanovou střechou, kde výška podezdívky je maximálně 1,5 m od podlahy*

- ***stavbou a zařízením pro veřejnou rekreaci*** zpravidla areály volného času, autokempy, přírodní a umělá koupaliště, rekreační pobytové louky, golfová hřiště

-***stavbou a zařízením pro bydlení*** zpravidla rodinné domy, bytové domy, stavby venkovského charakteru – zemědělské usedlosti a statky, byty integrované do staveb s jiným hlavním a doplňkovým využitím; specifickou stavbou pro bydlení jsou na území Plzně stávající zámky v Křimicích a Malesicích

- ***stavbou a zařízením pro ubytování*** zpravidla hotely, motely, motoresty, ubytovací penziony, ubytovny

- ***stavbou a zařízením pro školství*** zpravidla objekty škol včetně souvisejícího zázemí (tělocvičny, jídelny, objekty pro ubytování, hřiště)

-***stavbou a zařízením pro sport*** zpravidla sportovní haly, tělocvičny, stadiony, hřiště včetně souvisejícího zázemí (objekty pro ubytování, stravování)

-***stavbou a zařízením pro zdravotnictví*** zpravidla nemocnice, polikliniky včetně souvisejícího zázemí (objekty pro ubytování, stravování, církevní objekty)

-***stavbou a zařízením pro sociální účely*** zpravidla domy s pečovatelskou službou, domovy pro seniory, stacionáře, azylové domy včetně souvisejícího zázemí

-***stavbou a zařízením pro kulturní účely*** zpravidla divadla, kina, galerie, kluby včetně souvisejícího zázemí

-***stavbou a zařízením pro církevní účely*** zpravidla kostely, modlitebny, farní objekty, samostatné zvonice včetně souvisejícího zázemí

-***stavbou stavby a zařízení pro výstavnictví*** zpravidla výstavní pavilony a plochy včetně souvisejícího zázemí

-***stavbou a zařízením pro obchodní účely*** stavba a zařízení svým rozsahem odpovídající charakteru lokality a urbanistické struktuře zástavby; těmito stavbami a zařízeními jsou zpravidla prodejny, obchodní domy, nákupní střediska, obchodní centra příměstského charakteru, prodejní sklady, tržnice, tržiště, autosalony, autobazary apod., kdy se rozumí:

- ***prodejnou*** *obchodní zařízení, buď samostatná stavba zpravidla o jednom nadzemním podlaží nebo součást jiné víceúčelové stavby či stavby s jiným hlavním účelem (např. bytový dům);*
- ***obchodním domem*** *obchodní zařízení městského typu stojící samostatně nebo jako součást blokové, popřípadě řadové zástavby, přičemž v obchodním domu musí být minimálně dvě nadzemní podlaží komerčních aktivit, a to v celé půdorysné ploše, plocha venkovního parkoviště nesmí být větší než plocha zastavěná obchodním domem; za plochu parkoviště se považuje úhrn ploch parkovacích stání, ploch komunikací obsluhujících parkovací stání a ploch doprovodné zeleně v parkovišti;*
- ***nákupním střediskem*** *obvykle samostatná stavba nebo soubor staveb zpravidla o jednom až dvou nadzemních podlažích pro obchod, obvykle funkčně spojená s dalšími neobchodními zařízeními (supermarket);*
- ***obchodním centrem příměstského charakteru*** *obvykle samostatná stavba nebo soubor staveb zpravidla o jednom až dvou nadzemních podlažích pro obchod, obvykle funkčně spojená s dalšími neobchodními zařízeními; jedná se obvykle o rozsáhlý komplex halových objektů charakteru otevřeného areálu s rozlehlými plochami parkovišť na terénu (hypermarket);*
- ***prodejním skladem*** *areál s objektem skladu nebo skladovací plocha s integrovaným prodejem a provozním zázemím, přičemž skladovaný a prodávaný sortiment skladu je obvykle nevhodný pro prodej v běžné obchodní síti jako je řezivo, hutní materiál, stavebniny, tuhá paliva apod.; za prodejní sklad se nepovažují samoobslužné velkoobchody typu Cash and Carry;*
- ***tržnicí*** *stavba obvykle halového charakteru s jednotlivými prodejními stánky a prodejními plochami; zvláštním případem těchto staveb jsou „outlety“;*
- ***tržištěm*** *volné nezakryté plochy s umístěním stánků a prodejních ploch, zpravidla se sezónním prodejem a se stanoveným provozním režimem;*
- ***autosalonem*** *stavba pro obchodní účely, kterou může doplňovat nezbytná servisní činnost; součástí autosalonu může být venkovní expozice;*
- ***autobazarem*** *prodejní areál s převážně venkovní expozicí a prodejem.*

- ***stavbou a zařízením pro výrobu a služby*** zpravidla objekty a zařízení, dělené dle charakteru výroby do 3 kategorií s tím, že:

- ***do kategorie 1*** *jsou zařazeny stavby a zařízení pro montáž a kompletaci výrobků jako jsou např. balírny potravin, montáž elektroniky, šití oděvů, technologická vývojová centra apod., které nepodléhají zjišťovacímu řízení a jsou podlimitní dle zákona č. 100/2001 Sb. , o posouzení vlivů na životní prostředí;*
- ***do kategorie 2*** *jsou zařazeny stavby pro výrobu a montáž jako jsou truhlárny, zámečnictví, kovovýroba, montáž nábytku apod.;*

- ***do kategorie 3*** *jsou zařazeny stavby a zařízení pro zpracovatelský průmysl, jako jsou mlékárny, zpracování masa a výroby uzenin, zpracování papíru, obrábění kovů, automobilky apod.*

Na území města je nepřípustné umisťování staveb a zařízení prvovýroby, jako jsou slévárny, hutě, válcovny, výroby chemikálií, sklárny apod. Pokud na území města existují některé z výše uvedených staveb a zařízení, je možná pouze jejich údržba, nikoli rozvoj. Na území města je zásadně nepřípustné umisťování jakýchkoli nových staveb a zařízení pro prvotní zpracování surovin , jako jsou celulózky, hrudkovny, cementárny, vápenky, prvotní zpracování ropy, jatka apod.

- ***stavbou a zařízením pro nakládání s odpady*** zpravidla stavby a zařízení, dělené dle charakteru činnosti do čtyř kategorií s tím, že:

- ***do kategorie 1*** *jsou zařazeny stavby a zařízení pro nakládání s odpady pro shromažďování, sběr a výkup;*
- ***do kategorie 2*** *jsou zařazeny stavby a zařízení pro nakládání s odpady jako jsou kompostárny, skládky inertního materiálu;*
- ***do kategorie 3*** *jsou zařazeny stavby a zařízení pro nakládání s odpady jako jsou šrotiště a vrakoviště, stavby a zařízení pro recyklaci odpadů, sklady nebezpečných odpadů;*
- ***do kategorie*** *4 jsou zařazeny stavby a zařízení pro nakládání s odpady jako jsou spalovny, V případě existujících staveb a zařízení je možná pouze jejich údržba, nikoli rozvoj.*

V případě, že součástí záměru na výstavbu bude technologická část, odpovídající vyšší kategorii výroby, je rozhodující stanovisko příslušného správního orgánu z hlediska vlivu výroby na životní prostředí

- *ga****rážemi hromadnými*** ty stavby, které slouží převážně pro odstavování vozidel; jednotlivá garážová místa jsou obvykle majetkem jednotlivé fyzické či právnické osoby nebo jsou takové osobě vyhrazena

- ***parkovacím objektem*** ty stavby, které slouží převážně pro parkování vozidel; jednotlivá místa nejsou obvykle jakkoli vyhrazena jednotlivé fyzické či právnické osobě

1. 3. Pojmy související s uspořádáním krajiny a životním prostředím

Pro účely územního plánování a správních řízení ***je v tomto územním plánu stanoven následující výklad****:*

Přírodní park
Přírodní parky se vyhlašují z důvodu ochrany krajinného rázu. Umožňují usměrnit využití území, jeho vývoj a rekreační aktivity a zároveň přispět k zachování přírodních, krajinných a estetických hodnot.

Park
Je základní veřejně přístupná plocha využívaná pro každodenní rekreaci, k herním a sportovním aktivitám. Založení a správa parků se řídí principy zahradní architektury. Je to základ systému parkově upravených ploch v urbanistické struktuře města.
Poříční park
Krajinářsky upravené plochy v záplavovém území na nábřeží řek, koncipované v souladu s vodním zákonem. Návrhy jednotlivých poříčních parků byly ověřeny studiemi v rámci

programu REURIS (Revitalizace nábřeží plzeňských řek) – na Božkovském ostrově, U sv. Jiří, atd.

Krajinné předěly
Dosud samostatně existující městské části by se v dalším vývoji neměly spojovat. K tomu slouží mj. krajinné předěly. Ty působí jako bariéry, které mají zabránit srůstání mezi městskými částmi a sousedními obcemi či následné vytvoření tzv. sídelní kaše (monofunkční rozsáhlé oblasti bez potřebné občanské vybavenosti). Mohou to být např. krajinné prvky (přírodní plochy) na terénních hřbetech.

Parkové náměstí
Jedná se o nezastavitelné plochy náměstí s převahou parkových úprav, jejichž převládajícím charakterem je rekreační využití (např. Mikulášské náměstí). Lze je doplnit drobnou stavbou např. kavárnou pouze na základě projednané podrobné dokumentace.

Přírodní plochy
Plochy krajinné struktury s porosty dřevinnými, keřovými a travními. Zahrnují především plochy přírodních i umělých kultur, které jsou ve zvýšeném zájmu ochrany přírody a krajiny. Jejich hlavní funkce je především ekostabilizační a rekreační. Cílovou charakteristikou je stabilizace ploch, na kterých se dlouhodobě ochrání přírodní podmínky vhodné pro existenci a vývoj přírodních a přírodě blízkých společenstev.

Zemědělská půda se sezónní rekreací
Jedná se o oživení a probuzení kulturní zemědělské krajiny a extenzivní využívání přírodních ploch, které vytvoří plynulý přechod z městské zástavby do krajiny. Pracuje se zemědělskými prvky, avšak nemění se využití území. Tudíž není třeba vynětí pozemků ze zemědělského půdního fondu. Např. pobytové louky, sady (např. Plávské sady u vodní nádrže České údolí).

Urbanistická zeleň
Urbanistická zeleň jsou menší plochy sadovnických úprav, většinou umístěné ve volné sídlištní zástavbě či jako doprovod dopravních komunikací. Jedná se o typické plochy především na sídlištích či v jiné zástavbě, kde tvoří jejich bezprostřední zázemí. Urbanistická zeleň zahrnuje jednoznačné plochy zeleně (Generel zeleně).

Parkové plochy
Parkové plochy jsou veřejně přístupné plochy významných ucelených sadovnických úprav, které v zástavbě plní funkci především rekreační a estetickou, a které utvářejí nebo doplňují dané prostředí. Jedná se zejména o významné plochy zeleně v obytných souborech, které jsou součástí urbanistické struktury území (např. Centrální park Lochotín).

Jednoznačné plochy zeleně
Jednoznačné plochy zeleně (dle Generelu zeleně) jsou nadále zachovány, nejsou zobrazeny samostatně, ale jsou zahrnuty v plochách urbanistické zeleně a v parkových plochách.

Veřejná prostranství s převahou parkových ploch
Jedná se prostory s převahou parkových úprav, jejichž převládajícím charakterem je rekreační využití.
Jsou to celoměstsky významné veřejné zelené plochy umožňující každodenní rekreaci a relaxaci obyvatel. Ve vymezeném veřejném prostranství, které je plochou nezastavitelnou, lze umisťovat podle jeho charakteru pouze prvky městského mobiliáře (např. lavičky, pítka, výtvarné artefakty atd.) včetně stánků, dále nezbytně nutné prvky technické a dopravní infrastruktury.

Areály volného času
Území areálové struktury a rekreačního charakteru určené pro sport a hromadnou rekreaci. Je součástí občanského vybavení, obsahuje vybavení a zařízení pro volný čas a sport s doprovodnými činnostmi.

Ložisko nerostů
Ložiskem nerostů je přírodní nahromadění nerostů, jakož i základka v hlubinném dole, opuštěný odval, výsypka nebo odkaliště, které vznikly hornickou činností a obsahují nerosty. Nerostné bohatství tvoří ložiska vyhrazených nerostů (výhradní ložiska).

Chráněné ložiskové území
Ochrana výhradního ložiska proti znemožnění nebo ztížení jeho dobývání se zajišťuje stanovením chráněného ložiskového území. Chráněné ložiskové území zahrnuje území, na kterém stavby a zařízení, které nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska, by mohly znemožnit nebo ztížit dobývání výhradního ložiska.

Dobývací prostor
Dobývací prostor se stanoví na základě výsledků průzkumu ložiska podle rozsahu, uložení, tvaru a mocnosti výhradního ložiska se zřetelem na jeho zásoby a úložní poměry tak, aby ložisko mohlo být hospodárně vydobyto. Při stanovení dobývacího prostoru se vychází ze stanoveného chráněného ložiskového území a musí se přihlédnout i k dobývání sousedních ložisek a k vlivu dobývání.

ÚSES
Územní systém ekologické stability (ÚSES) krajiny je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

VKP
Významný krajinný prvek jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Zvláště chráněná území
Zvláště chráněná část přírody je velmi významná nebo jedinečná část živé či neživé přírody; může jí být část krajiny, geologický útvar, strom, živočich, rostlina a nerost, vyhlášený ke zvláštní ochraně státním orgánem. Za taková území se považují nejčastěji lokality s unikátní nebo reprezentativní biologickou rozmanitostí, a to na úrovni druhů, populací i společenstev, dále území s jedinečnou geologickou stavbou, území reprezentující charakteristické prvky krajinného rázu kulturní krajiny a území významná z hlediska vědeckého výzkumu.

Natura 2000
Je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.

Krajinný ráz
Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině. K umisťování a povolování staveb a k jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Ochrana krajinného rázu se týká nejen území s jeho zvýšenými hodnotami (zvláště chráněná území a přírodní parky), ale i ostatní krajiny.

Přírodní rezervace
Menší území soustředěných přírodních hodnot se zastoupením ekosystémů typických a významných pro příslušnou geografickou oblast může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní rezervace; stanoví přitom také jejich bližší ochranné podmínky.

Přírodní památka
Přírodní útvar menší rozlohy, zejména geologický či geomorfologický útvar, naleziště vzácných nerostů nebo ohrožených druhů ve fragmentech ekosystémů, s regionálním ekologickým, vědeckým či estetickým významem, a to i takový, který vedle přírody formoval svou činností člověk, může orgán ochrany přírody vyhlásit za přírodní památku; stanoví přitom také její bližší ochranné podmínky.

Památný strom
Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy.

1. 4. Pojmy související s dopravní infrastrukturou

Pro účely územního plánování a správních řízení ***je v tomto územním plánu stanoven následující výklad****:*

Parkoviště
Je parkovací plocha na terénu, parkovací objekt nebo polyfunkční objekt s navýšenou kapacitou parkovacích stání nad rámec parkovacích stání potřebných pro aktivity v samotném objektu

Záchytné parkoviště P+R (park and ride)
Je veřejné parkoviště obvykle na okraji města s dobrou návazností na městskou hromadnou dopravu směřující do centra města a významné komunikační tahy individuální automobilové dopravy.

Záchytné parkoviště P+G (park and go)
Je veřejné parkoviště s dobrou návazností na významné komunikační tahy individuální automobilové dopravy v těsné vazbě na centrum města.

Parkoviště pro významné aktivity
Je parkoviště, které slouží převážně návštěvníkům příslušné sportovní, kulturní nebo společenské aktivity, případně souboru aktivit

Zařízení pro dopravu v klidu

Je parkoviště, parkovací objekt nebo polyfunkční objekt s navýšenou kapacitou parkovacích stání

2. Zkratky používané v územním plánu

V územním plánu jsou používány následující zkratky:

3G – označení pro mobilní sítě nebo telefony 3. generace umožňující vysokorychlostní přenos dat a nové multimediální funkce

GSM – původně Groupe Spéciale Mobile, později přejmenováno na Global System for Mobile Communication (označení pro nejrozšířenější standard bezdrátového přenosu – sítě nebo telefony 2. generace)

NN – nízké napětí

VN – vysoké napětí

VVN – velmi vysoké napětí

NTL – nízkotlaký

STL – středotlaký

VTL – vysokotlaký

VVTL – velmi vysokotlaký

ČEPS – Česká přenosová soustava

ČEZ – České energetické závody

MVA – megavoltampér (jednotka zdánlivého výkonu)

ELÚ III – elektrická ústředna (název teplárny provozované akciovou společností Plzeňská energetika v areálu bývalého závodu Škoda)

HTR – hlavní transformovna (název používaný pro transformovnu situovanou v areálu bývalého závodu Škoda)

Tr – transformovna

Rz – rozvodna

TS – transformační stanice

MW_e, MW_t – megawatt (jednotka elektrického nebo tepelného výkonu)

DN – označení pro dimenzi potrubí

RWE - Rheinisch- West- fälische Elektrizitätswerke AG (zkratka názvu energetické společnosti)

NET4GAS – společnost, která v ČR provozuje přepravní soustavu vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů

RS – regulační stanice (tlaku zemního plynu)

ZEVO – zařízení na energetické využití odpadu

REZZO – registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší

CZT – centralizované zásobování teplem

ČTÚ – Český telekomunikační úřad

RSU - Remote Subscriber Unit (zkratka pro vzdálenou jednotku připojující účastníky telefonní sítě k telefonní ústředně – také satelitní digitální ústředna)

SOK – spojovací optické kabely

MOK – místní optické kabely

DOK – dálkové optické kabely

HSPA+42 – High Speed Packet Access (označení pro technologii určenou pro vysokorychlostní internet v mobilních sítích s teoretickou rychlostí stahování dat 42 Mbit/s)

LTE – Long Term Evolution (označení pro technologii určenou pro vysokorychlostní internet v mobilních sítích s teoretickou rychlostí stahování dat 100 Mbit/s)

DVB-T – Digital Video Broadcasting - Terrestrial (označení pro standard digitálního televizního vysílání přes pozemní vysílače)

MHD – městská hromadná doprava

CAN – Centrální autobusové nádraží

1. Postup při pořízení územního plánu

Předchozí Územní plán města Plzně (dále ÚPMP) byl schválen usnesením Zastupitelstva města Plzně č. 114 dne 19. října 1995. Tento územní plán, jehož závazné části byly stanoveny Vyhláškou statutárního města Plzně č. 9/1995, o závazných částech Územního plánu města Plzně, v doplněném znění byl koncipován na návrhové období cca 15 let. Této skutečnosti, stejně tak společensko-ekonomickým podmínkám a v té době platné legislativě odpovídalo i pojetí grafické a textové části územního plánu, návrhové parametry a bilance potřeb.

Od svého schválení byl ÚPMP pravidelně ve dvouletých cyklech aktualizován formou pravidelných změn, kromě nich byly provedeny i jednotlivé změny projednávané v tzv. mimořádném režimu, tedy mimo období dvouletého cyklu. Od roku 1995 bylo provedeno zhruba 1100 změn ÚPMP.

Podle zákona číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ze 14. března 2006, ve znění pozdějších předpisů, je třeba postupovat v souladu s § č. 188, odstavec 1, tedy pořídit odpovídající platnou územně-plánovací dokumentaci.
Vedle zákonných důvodů a návrhového období jsou pro pořízení nového územního plánu i zásadní věcné důvody, neboť v období, které uplynulo od zpracování a schválení územního plánu v roce 1995 se podstatným způsobem změnily i podmínky, zejména společensko-ekonomické. Jejich průmět do územního plánu nelze řešit neustálými změnami územního plánu.

Zastupitelstvo města Plzně proto rozhodlo na základě výše uvedených skutečností o pořízení nového územního plánu.

2. Vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem, vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů

Plzeň je významným hospodářským, kulturním a správním centrem západní části Čech. Plzeň je centrem Plzeňského kraje a na svém území soustřeďuje některé zařízení regionálního i nadregionálního významu. Silná spádovost do města se týká obchodu, služeb, zdravotnictví, školství a kulturních zařízení.

Územní plán potvrdil charakter města jako silného regionálního centra, kde jsou umístěna významná kulturní, sportovně rekreační, školská a společenská zařízení včetně zařízení zdravotnických a sociálních služeb.

Město Plzeň je počtem obyvatel čtvrtým největším městem České republiky. Plzeň leží v Plzeňské kotlině na soutoku čtyř řek – Mže, Radbuzy, Úhlavy a Úslavy, jejichž splynutím vzniká řeka Berounka. Centrum města leží v nadmořské výšce okolo 310 m n. m. Město se rozkládá na ploše 137,67 km2 a žije zde přibližně 167 000 obyvatel. Plzeň je územně členěným statutárním městem, které se člení na deset městských obvodů.

Plzeň má výhodnou polohu na evropském multimodálním koridoru TEN-T procházejícím ve směru od Prahy přes Plzeň do Spolkové republiky Německo. V současné době je tento multimodální koridor zajištěn dálnicí D5 a III. tranzitním železničním koridorem. Ve výhledu v oblasti železniční dopravy převezme jeho roli plánované „Rychlé spojení“ RS 3, které ve směru Plzeň – SRN bude na území města řešeno v nové stopě domažlické trati. Město

je rovněž důležitým strategickým uzlem vnitrostátní silniční a železniční sítě a důležitou křižovatkou regionálních silničních a železničních spojení.

Územní plán byl od začátku prací zpracováván s ohledem na širší vztahy v území. Město Plzeň přímo sousedí s obcemi Vochov, Vejprnice, Město Touškov, Zruč – Senec, Chotíkov, Losiná, Čeminy, Třemošná, Druztová, Chrást, Dýšina, Kyšice, Letkov, Starý Plzenec, Štěnovice, Útušice, Dobřany, Nová Ves a Líně. Územní plán respektuje vazby na sousední obce a reaguje vhodným způsobem na funkční využití území, tedy na plochy s rozdílným způsobem využití navržené v územních plánech těchto obcí a koordinuje jednotlivé systémy (především územní systém ekologické stability, komunikace a inženýrské sítě).

Zpracovaný územní plán pro město Plzeň vychází z principů republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území a respektuje nadřazené dokumenty:

1. Politiku územního rozvoje ČR;
2. Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje.

2. 1. Soulad s Politikou územního rozvoje ČR 2008

MMR ČR, http://www.mmr.cz/politika-uzemniho-rozvoje-cr-2008

Dokument schválený usnesením Vlády ČR č. 929 dne 20. 7. 2009 „Politika územního rozvoje“ (PÚR) je závazný pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (§ 31, odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).
Podle Politiky územního rozvoje ČR 2008 leží Plzeň v **rozvojové oblasti OB 5** a na **rozvojové ose OS 1.**

OB5 Rozvojová oblast Plzeň
Území ovlivněné rozvojovou dynamikou města Plzně. Jedná se o oblast se silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam, rozvoj podporuje poloha na dálnici D5 a na III. tranzitním železničním koridoru.
OS1 Rozvojová osa Praha – Plzeň – hranice ČR (Německo)
Území ovlivněné dálnicí D5, železniční tratí č. 170 v úseku Praha – Stříbro (III. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center osídlení Hořovice, Rokycany, Stříbro a Tachov. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Z výše uvedené Politiky územního rozvoje ČR vyplývá zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os.

OB5 Rozvojová oblast Plzeň:
Požadavky:

- v územním plánu vymezit dostatek zastavitelných ploch bytové výstavby a obslužných funkcí
- usměrňovat suburbanizační tendence rozvoje města, zejména s ohledem na infrastrukturní předpoklady území, soudržnost obyvatel území (nevytvářet funkční a sociálně oddělená satelitní sídla)

Řešení v územním plánu:

- územní plán vymezuje dostatek ploch jak pro bytovou výstavbu tak pro další funkce zajišťující obsluhu/vybavenost území, viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

- územní plán usměrňuje suburbanizační tendence, nenavrhuje nová rozvojová území v okrajových částech města, klade důraz na koncentraci zástavby v centru města, vymezuje přestavbové – transformační plochy pro bydlení, viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

OS1 Rozvojová osa Praha – Plzeň – hranice ČR (Německo)
Požadavky:

- vytvářet podmínky pro využití rekreačního potenciálu území pro cestovní ruch

Řešení v územním plánu:

- územní plán vytváří podmínky pro využití rekreačního potenciálu území pro cestovní ruch návrhem ploch pro rekreaci (hromadnou) v atraktivních částech města (Rekreační oblast bolevecké rybníky, České údolí, nivy řek);
- územní plán vymezuje zelené plochy, parky, lesní komplexy a vodní plochy, které mají velký význam pro rekreaci obyvatel města;
- územní plán definuje jako nezastavitelná území říční údolí, která chrání pro pěší turistiku, cyklistiku a sport;
- územní plán stanovuje v údolích řek propojenou síť sportovně rekreačních tras s potenciálem jejich rozvoje do širšího území Plzeňského kraje.

2. 2. Soulad se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje

Sdružení L & I, Institut regionálních informací, s.r.o., Löw & spol., s.r.o. - Ing. arch. Michal Hadlač, 2008.

Dokument „Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje“, schválený usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje č. 834/08 dne 2. 9. 2008, s přehlednými údaji regionálního významu byl aktualizován. Zastupitelstvo Plzeňského kraje dne 10. 3. 2014 na svém 8. jednání vydalo usnesením č. 437/14 „Aktualizaci č.1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“. Tato aktualizovaná územně plánovací dokumentace pro celé území kraje nahradila dosud platné „Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje“ a je závazná pro vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (§ 36, odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu - stavební zákon).

Požadavky:

Z této dokumentace bylo nutné v řešení územního plánu respektovat následující priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území:

- výstavbu ve městě usměrňovat s cílem omezit vznik nových satelitních obytných lokalit vyvolávajících nadměrné infrastrukturní investice;
- k vymezování nových rozvojových ploch na pozemcích, které jsou součástí ZPF, přistupovat až po využití vnitřních rezerv sídel, areálů „brownfields“ a intenzifikaci využití stávajících podnikatelských areálů;
- racionálním využitím území minimalizovat negativní dopady hospodářského rozvoje zejména na životní prostředí;
- k ochraně volné krajiny je nutné podporovat intenzifikaci využití zastavěných a zastavitelných ploch;
- při urbanistickém rozvoji a intenzifikaci využití zastavěného území minimalizovat fragmentaci krajiny a vytvořit podmínky ke zvyšování biodiverzity krajiny,
- plochy pro výstavbu plošně rozsáhlých slunečních elektráren ve volné krajině nebudou vymezovány. Preferovat lokalizaci těchto elektráren pouze na vhodných objektech (průmyslové a logistické areály);
- řešit protipovodňovou ochranu územně plánovacími opatřeními, zejména zlepšovat retenční schopnost krajiny a zpomalovat odtok z povodí na úsecích vodních toků

přitékajících na území města a umožnit volný odtok vody ze zastavěného území města.

Řešení v územním plánu:

Územní plán respektuje požadavky vyplývající ze Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje takto:

- usměrňuje suburbanizační tendence, nenavrhuje nové (oproti původnímu územnímu plánu) zastavitelné plochy v okrajových částech města, klade důraz na koncentraci zástavby v centru města;
- preferuje dostavbu již vymezených zastavitelných ploch před dalším záborem zemědělského půdního fondu a přírodních ploch tak, aby zamezil rozvoji na kvalitní zemědělské půdě;
- vytváří územně plánovací předpoklady tak, aby při urbanistickém rozvoji a intenzifikaci využití zastavěného území byla minimalizována fragmentace krajiny a vytváří podmínky ke zvyšování biodiverzity krajiny;
- vymezuje transformační území (především „brownfields“ s původní výrobní funkcí) vhodná k zástavbě s novým způsobem využití a strukturou, zpravidla pro účely bydlení;
- nevymezuje plochy pro výstavbu slunečních elektráren ve volné krajině;
- nenavrhuje plochy pro zástavbu v aktivní zóně záplavových území, navrhuje protipovodňovou ochranu územně plánovacími opatřeními, navrhuje zachovat široké říční nivy k možnému rozlivu;
- vytváří předpoklady pro realizaci komplexního systému protipovodňových opatření na území města v souladu s výsledky studie Povodňový model Plzeň a v souladu s usnesením ZMP č. 724/2005;
- využití dokumentace komplexních pozemkových úprav k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území.

V dokumentaci „ Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“ je požadováno v územně plánovací dokumentaci obcí dále zpřesnit a vymezit plochy a koridory mezinárodního, republikového a nadmístního významu. V dokumentaci „Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“ jsou vymezeny navržené plochy a koridory, a to:

A. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu
AA. Multimodální koridory

- Koridor konvenční železniční dopravy C-E 40a (Nürnberg-) hranice ČR – Cheb – Plzeň – Praha, trať č. 170 - modernizace úseku Rokycany - Plzeň, přeložka trati s tunely
- ŽD 6 Koridor Plzeň–Nýřany–Stod–Staňkov–Domažlice–Česká Kubice–hranice ČR (–Regensburg), trať č. 180 Plzeň - Česká Kubice - státní hranice, Plzeň, Skvrňany – přesmyk žel. trati a křížení se silnicí I/26
- ŽD 6 Koridor Plzeň–Nýřany–Stod–Staňkov–Domažlice–Česká Kubice–hranice ČR (–Regensburg), trať č. 180 Plzeň - Česká Kubice - státní hranice, Plzeň, Skvrňany – Zbůch, modernizace tratě v nové trase

B. Plochy a koridory dopravy nadmístního významu
BA. Celostátní silniční síť – silnice I. třídy

- I/20 – (Karlovy Vary) - Bezvěrov - Plzeň - Nepomuk – (Písek - Č. Budějovice), Plzeň, průtah silnice
- I/20 – (Karlovy Vary) - Bezvěrov - Plzeň - Nepomuk – (Písek - Č. Budějovice), Černice (mimoúrovňová křižovatka s D5) - Losiná, přeložka
- I/27 - Železná Ruda - Klatovy - Plzeň - Kralovice – (Most – Dubí), Plzeň - Třemošná, zkapacitnění
- I/27 - Železná Ruda - Klatovy - Plzeň - Kralovice – (Most – Dubí), Plzeň, průtah silnice

BB. Krajská silniční síť – silnice II. a III. třídy

- II/180 - Starý Plzenec - Štěnovice - Dobřany - Nýřany - Město Touškov - Třemošná - Chrást - Dýšina - St. Plzenec, Kyšice - Dýšina - Chrást, přeložka se západními obchvaty sídel
- II/180 - Starý Plzenec - Štěnovice - Dobřany - Nýřany - Město Touškov - Třemošná - Chrást - Dýšina - St. Plzenec, Třemošná, přeložka s jižním obchvatem
- II/203 - Plzeň - Nýřany – Kladruby (TC) – Benešovice, Plzeň, napojení silnice I/20 na dálniční přivaděč
- II/233 - Plzeň - Chrást - Radnice – Zvíkovec, přeložka Dýšina - Zábělá

BC. Železnice

- trať č. 183 - Plzeň - Klatovy, modernizace se zdvojkolejněním a se směrovými úpravami vč. přeložky v Dobřanech
- trať č. 160 Plzeň – Žatec: v delším výhledu se předpokládá zdvojkolejnění, modernizace a směrové úpravy tratě do Kaznějova na vyšší a jednotnou rychlost, územní rezerva

Řešení v územním plánu:

- Koridor konvenční železniční dopravy C-E 40a (Nürnberg-) hranice ČR – Cheb – Plzeň – Praha, trať č. 170 - modernizace úseku Rokycany - Plzeň, přeložka trati s tunely – v územním plánu není vymezeno koridorem, úsek je výstavbě
- ŽD 6 Koridor Plzeň–Nýřany–Stod–Staňkov–Domažlice–Česká Kubice–hranice ČR (–Regensburg), trať č. 180 Plzeň - Česká Kubice - státní hranice, Plzeň, Skvrňany – přesmyk žel. trati a křížení se silnicí I/26 - v územním plánu jsou pro úpravu přesmyku Domažlické trati vymezeny koridory DŽ-2 Uzel Plzeň – přesmyk domažlické trati a DK-36 Domažlická, úsek Na Pile – Zátiší, včetně asanace okolního území a úprav komunikační sítě
- ŽD 6 Koridor Plzeň–Nýřany–Stod–Staňkov–Domažlice–Česká Kubice–hranice ČR (–Regensburg), trať č. 180 Plzeň - Česká Kubice - státní hranice, Plzeň, Skvrňany – Zbůch, modernizace tratě v nové trase - v územním plánu jsou pro úpravu domažlické trati vymezeny koridory DŽ-6 Trať 180 Plzeň – Domažlice v trase rychlého spojení RS3 a DŽ-7 Trať 180 Plzeň – Domažlice, modernizace úseku Plzeň – Nýřany
- I/20 – (Karlovy Vary) - Bezvěrov - Plzeň - Nepomuk – (Písek - Č. Budějovice), Plzeň, průtah silnice - v územním plánu jsou pro průtah silnice I/20 vymezeny koridory DK-6 Velenická, úsek Koterovská – Na Růžku, průjezdní úsek silnice I/20, DK-7 Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20 a DK-8 Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20
- I/20 – (Karlovy Vary) - Bezvěrov - Plzeň - Nepomuk – (Písek - Č. Budějovice), Černice (mimoúrovňová křižovatka s D5) - Losiná, přeložka – v územním plánu je pro přeložku silnice I/20 vymezen koridor DK-5 Silnice I/20, úsek dálnice D5 – hranice města
- I/27 - Železná Ruda - Klatovy - Plzeň - Kralovice – (Most – Dubí), Plzeň - Třemošná, zkapacitnění – v územním plánu je pro přeložku silnice I/27 vymezen koridor DK-4 Silnice I/27, úsek Třemošenský rybník – Orlík
- I/27 - Železná Ruda - Klatovy - Plzeň - Kralovice – (Most – Dubí), Plzeň, průtah silnice - v územním plánu jsou pro průtah silnice I/27 vymezeny koridory DK-1 Sukova – Hálkova, průjezdní úsek silnice I/27 včetně napojení do prodloužené Čermákovy ulice a křižovatky s Goldscheiderovou ulicí, DK-2 Hálkova – Přemyslova, průjezdní úsek silnice I/27, DK-3 Přemyslova – Karlovarská, průjezdní úsek silnice I/27
- II/180 - Starý Plzenec - Štěnovice - Dobřany - Nýřany - Město Touškov - Třemošná - Chrást - Dýšina - St. Plzenec, Kyšice - Dýšina - Chrást, přeložka se západními obchvaty sídel - v územním plánu je pro přeložku silnice II/180 vymezen koridor DK-34 Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd - hranice města
- II/180 - Starý Plzenec - Štěnovice - Dobřany - Nýřany - Město Touškov - Třemošná - Chrást - Dýšina - St. Plzenec, Třemošná, přeložka s jižním obchvatem - v územním plánu je pro přeložku silnice II/180 vymezen koridor DK-47 II/180 Třemošná, přeložka s jižním obchvatem

- II/203 - Plzeň - Nýřany – Kladruby (TC) – Benešovice, Plzeň, napojení silnice I/20 na dálniční přivaděč – jedná se o západní část městského okruhu, v územním plánu je pro západní část městského okruhu vymezen koridor DK-13 Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezervy na čtyřpruh a včetně napojení Radčic a Vinic, nultá a první etapa západní části městského okruhu už byla realizována, v tomto úseku koridor DK-13 zahrnuje územní rezervu pro čtyřpruh
- II/233 - Plzeň - Chrást - Radnice – Zvíkovec, přeložka Dýšina - Zábělá - v územním plánu je pro přeložku silnice 233/01 vymezen koridor DK-34 Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd - hranice města
- trať č. 183 - Plzeň - Klatovy, modernizace se zdvojkolejněním a se směrovými úpravami vč. přeložky v Dobřanech - v územním plánu je na území města vymezen koridor DŽ-5 Trať 183 Plzeň – Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku Plzeň – Přeštice
- trať č. 160 Plzeň – Žatec: v delším výhledu se předpokládá zdvojkolejnění, modernizace a směrové úpravy tratě do Kaznějova na vyšší a jednotnou rychlost, územní rezerva – v územním plánu je pro modernizaci trati Plzeň – Žatec vymezen koridor rezerva DR-3 Trať 160 Plzeň – Žatec, modernizace trati
- trať č. 190 Plzeň – Nepomuk, zdvojkolejnění a směrová rektifikace - v územním plánu jsou pro úpravu trati Plzeň – České Budějovice vymezeny koridory DŽ-1 Uzel Plzeň a DŽ-4 Trať 190 Plzeň – České Budějovice, modernizace trati

V dokumentaci „Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“ je požadováno v územních plánech obci zpřesnit a územně vymezit koridory dálkových cyklotras.

Řešení v územním plánu:
Vedení dálkových cyklotras na území města je v územním plánu řešeno v podobě cest v krajině – greenways a je popsáno v kapitole 7. 4. 1. 5. Pěší a cyklistická doprava.
Vymezení cest v krajině – greenways je popsáno v kapitole 7. 4. 1. 7. Vymezení prvků dopravní infrastruktury D. Vymezení prvků pěší a cyklistické dopravy.

V dokumentaci „Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“ jsou vymezeny **veřejně prospěšné stavby**, a to:

Požadavky:

- SD20/01 - Plzeň, průtah silnice
- SD20/07 - Černice (mimoúrovňová křižovatka s D5) - Losiná, přeložka
- SD27/05 - Plzeň - Třemošná, zkapacitnění
- SD27/06 - Plzeň, průtah silnice
- SD180/1 - Kyšice - Dýšina - Chrást, přeložka se západními obchvaty sídel
- SD180/4 - Třemošná, přeložka s jižním obchvatem
- SD203/03 - Plzeň, napojení silnice I/20 na dálniční přivaděč
- SD233/01 - přeložka Dýšina - Zábělá
- ZD170/03 - trať č. 170 - modernizace úseku Rokycany - Plzeň, přeložka trati s tunely
- ZD183/01 - trať č. 183 - Plzeň - Klatovy, modernizace se zdvojkolejněním a se směrovými úpravami vč. přeložky v Dobřanech
- ZD180/01 - trať č. 180 - Plzeň, Skvrňany - přesmyk železniční trati a křížení se silnicí I/26
- ZD180/02 - trať č. 180 - úsek Plzeň, Skvrňany - Zbůh, modernizace tratě v nové trase
- ZD190/01 - trať č. 190 úsek Plzeň - Nepomuk - zdvojkolejnění a směrová rektifikace
- E02 - vedení 2x 110 kV Chrást - Černice
- V01 - Vodárenský soubor Ostrá Hůrka

Řešení v územním plánu:

Územní plán respektuje požadavky na zajištění veřejně prospěšných staveb navržených v „Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“. Tyto požadavky jsou do souboru veřejně prospěšných staveb územního plánu Plzeň zapracovány takto:

- SD20/01 - Plzeň, průtah silnice – v územním plánu jsou pro průtah silnice I/20 vymezeny veřejně prospěšné stavby S-6 Velenická, úsek Koterovská – Na Růžku, průjezdní úsek silnice I/20, S-7 Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20 a S-8 Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20
- SD20/07 - Černice (mimoúrovňová křižovatka s D5) - Losiná, přeložka – v územním plánu je pro přeložku silnice I/20 vymezena veřejně prospěšná stavba S-5 Silnice I/20, úsek dálnice D5 – hranice města
- SD27/05 - Plzeň - Třemošná, zkapacitnění – v územním plánu je pro přeložku silnice I/27 vymezena veřejně prospěšná stavba S-4 Silnice I/27, úsek Třemošenský rybník – Orlík
- SD27/06 - Plzeň, průtah silnice - v územním plánu jsou pro průtah silnice I/27 vymezeny veřejně prospěšné stavby S-1 Sukova – Hálkova, průjezdní úsek silnice I/27 včetně napojení do prodloužené Čermákovy ulice a křižovatky s Goldscheiderovou ulicí, S-2 Hálkova – Přemyslova, průjezdní úsek silnice I/27, S-3 Přemyslova – Karlovarská, průjezdní úsek silnice I/27
- SD180/1 - Kyšice - Dýšina - Chrást, přeložka se západními obchvaty sídel - v územním plánu je pro přeložku silnice II/180 vymezena veřejně prospěšná stavba S-34 Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd - hranice města
- SD180/4 - Třemošná, přeložka s jižním obchvatem - v územním plánu je pro přeložku silnice II/180 vymezena veřejně prospěšná stavba S-47 II/180 Třemošná, přeložka s jižním obchvatem
- SD203/03 - Plzeň, napojení silnice I/20 na dálniční přivaděč – jedná se o západní část městského okruhu, v územním plánu je pro západní část městského okruhu vymezena veřejně prospěšná stavba S-13 Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezervy na čtyřpruh a včetně napojení Radčic a Vinic, nultá a první etapa západní části městského okruhu už byla realizována, v tomto úseku VPS S-13 zahrnuje územní rezervu pro čtyřpruh
- SD233/01 - přeložka Dýšina - Zábělá - v územním plánu je pro přeložku silnice 233/01 vymezena veřejně prospěšná stavba S-34 Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd - hranice města
- ZD170/03 – trať č. 170 – modernizace úseku Rokycany – Plzeň, přeložka trati s tunely – úsek je ve výstavbě, v územním plánu pro něj není vymezena veřejně prospěšná stavba
- ZD183/01 - trať č. 183 - Plzeň - Klatovy, modernizace se zdvojkolejněním a se směrovými úpravami vč. přeložky v Dobřanech - v územním plánu je na území města vymezena veřejně prospěšná stavba Ž-5 Trať 183 Plzeň – Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku Plzeň – Přeštice
- ZD180/01 - trať č. 180 - Plzeň, Skvrňany - přesmyk železniční trati a křížení se silnicí I/26 - v územním plánu je pro úpravu přesmyku Domažlické trati vymezena veřejně prospěšná stavba Ž-2 Uzel Plzeň – přesmyk domažlické trati, S-36 Domažlická, úsek Na Pile – Zátiší, včetně asanace okolního území a úprav komunikační sítě
- ZD180/02 - trať č. 180 - úsek Plzeň, Skvrňany - Zbůh, modernizace tratě v nové trase - v územním plánu je pro úpravu domažlické trati vymezena veřejně prospěšná stavba Ž-6 Trať 180 Plzeň – Domažlice v trase rychlého spojení RS3 a Ž-7 Trať 180 Plzeň – Domažlice, modernizace úseku Plzeň – Nýřany
- ZD190/01 - trať č. 190 úsek Plzeň - Nepomuk - zdvojkolejnění a směrová rektifikace - v územním plánu jsou pro úpravu trati Plzeň – České Budějovice vymezeny veřejně prospěšné stavby Ž-1 Uzel Plzeň a Ž-4 Trať 190 Plzeň – České Budějovice, modernizace trati

- E02 - vedení 2x 110 kV Chrást - Černice - v územním plánu je pro vedení 2x110 kV Chrást – Černice v úsecích na správním území města Plzně vymezena veřejně prospěšná stavba E-1 Nadzemní vedení VVN 2 x 110 kV mezi transformovnami Tr Černice a Tr Chrást
- V01 - Vodárenský soubor Ostrá Hůrka - v územním plánu je pro vodárenský soubor na správním území města Plzně vymezena veřejně prospěšná stavba V-2 - Vodárenský soubor Ostrá Hůrka

V dokumentaci „Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje“ jsou vymezena **veřejně prospěšná opatření**, a to:

Požadavky:
- nadregionální biocentrum
- nadregionální biokoridor
- regionální biocentrum
- regionální biokoridor

Řešení v územním plánu:
Územní plán respektuje navržené biokoridory a biocentra v nadřazených dokumentech tím, že je ve svém návrhu potvrzuje, navazuje na ně dalšími plochami systému ekologické stability a popř. je doplňuje.

Návrh územního plánu se též opíral o **další důležité územně plánovací podklady a programové dokumenty,** a to:

2. 3. Další podklady

2. 3. 1. Územně plánovací podklady

- Územně analytické podklady (ÚAP);
- Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod ORP Plzeň;
- Rozbor udržitelného rozvoje území pro Plzeň a jednotlivé obce SO ORP Plzně;
- Rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod ORP Plzeň;
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Plzeňského kraje (D Plus – projektový a inženýrský podnik, spol. s r. o. Praha, 2004).

2. 3. 2. Programové dokumenty

- Program rozvoje Plzeňského kraje (RRA PK – Ing. Uhlík a kol., 2001)

Územně analytické podklady (ÚAP)
Pořizovatelem ÚAP pro správní obvod obce s rozšířenou působností (dále jen ORP) Plzeň je na základě § 6, odst. 1, písm. b) a § 27, odst. 1 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) Odbor stavebně správní Magistrátu města Plzně. Ten v roce 2008 shromáždil podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod ORP Plzeň a v roce 2009 zajistil zpracování Rozboru udržitelného rozvoje území pro správní obvod ORP Plzeň. V roce 2010 proběhla podle § 28 odst. 2 stavebního zákona aktualizace podkladů.

Územně analytické podklady Plzeňského kraje 2010
Promítnutí územně analytických podkladů do řešení:
Obsahují údaje od poskytovatelů jednotlivých jevů a dále údaje z ÚAP ORP.
S ohledem na ustanovení § 27, odst. (3) stavebního zákona není možné zasahovat do údajů, za jejichž kvalitu a přesnost ručí jednotliví poskytovatelé. Proto se v ÚAP Plzeňského kraje

objevují některé problémy, které musí být odstraněny v rámci aktualizace ÚAP ORP a následně ÚAP Plzeňského kraje prováděné ve smyslu § 28 stavebního zákona. Problémy se vyskytly např. v kvalitě a úplnosti údajů týkajících se:

- územního systému ekologické stability;
- vodních zdrojů;
- ochrany krajinného rázu;
- vybavenosti území.

Z **územně analytických podkladů ORP Plzeň** (aktualizace 2010) a doplňujících průzkumů a rozborů pro řešení územního plánu Plzeň vyplývají následující požadavky:

- respektovat limity využití území
- respektovat zjištěné hodnoty území – kulturní a urbanistické hodnoty, přírodní a civilizační hodnoty
- prověřit nejvýznamnější požadavky na provedení změn v území - požadavky na rozvoj území obce
- respektovat závěry rozboru udržitelného rozvoje území vyplývající ze SWOT analýzy

Podstatnější změny, ke kterým došlo v Územích se zvláštním zřetelem v období 1995 – 2010:

- změna legislativy umožňující vymezit v územně plánovací dokumentaci veřejně prospěšná opatření určená ke snižování ohrožení území a k rozvoji anebo k ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví (§§ 2, 43, 48, 52, 101, 170 zák. č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, § 13 a příloze č. 6 a č. 7 Vyhlášky č. 500/2006 Sb.);
- přesunem vysokotlakých regulačních stanic na okraje města se dřívější vnitroměstské trasy vysokotlakých plynovodů změnily na středotlaké a tak se významně zúžila jejich bezpečnostní pásma;
- u venkovního vedení vysokého napětí (VN) elektrické energie s ochranným pásmem 10 m na každou stranu od krajního vodiče lze výměnou holých vodičů vedení za izolované zúžit ochranné pásmo vedení na 2 m na každou stranu od krajních vodičů;
- vznik povodňového modelu, který významně zpřesňuje informace o záplavovém území;
- zpřísňování hygienických požadavků především na obytnou zástavbu ve vztahu k hlukové zátěži vznikající z dopravního provozu na komunikacích;
- revize a zpřesnění všech úrovní ÚSES - je pozitivní z ekologického hlediska, problémem může být vlastnictví pozemků a průmět do územního plánu

Promítnutí územně analytických podkladů ORP Plzeň do řešení územního plánu:
Jedním z úkolů ÚAP je stanovení problémových jevů a střetů, které lze v řešeném území rozdělit do následujících skupin:

- nově zastavitelné plochy nejsou definovány na půdách zařazených do I. třídy ochrany;
- na nových zastavitelných plochách zpravidla nejsou střety s limity v území;
- nově zastavitelné plochy jsou většinou napojitelné na dopravní infrastrukturu a nepřispívají k dopravním závadám;
- v území nejsou definovány hygienické závady;
- řešené rozvojové lokality se nedotknou stanovených ochranných pásem.

3. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území a požadavky na ochranu nezastavěného území

3. 1. Soulad s cíli územního plánování

Územní plán je v souladu s cíli územního plánování dle § 18 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění:

- územní plán vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území;
- územní plán zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území proporcionálním a harmonickým návrhem ploch s rozdílným způsobem využití a stanovuje podmínky pro jejich využití. Stanovuje současně koncepci prostorového uspořádání sídla (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán nastavuje základní vztahy mezi soukromými a veřejnými zájmy;
- územní plán řeší město Plzeň jako významné hospodářské, kulturní a správní centrum Plzeňského kraje, které na svém území soustřeďuje některé zařízení regionálního i nadregionálního významu a vymezuje zde dostatečný rozsah ploch odpovídajících této skutečnosti (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán chrání a dále rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Jsou vymezena architektonicky a urbanisticky cenná území, pro která jsou definovány podmínky rozvoje a ochrany a rozvoje hodnot. Pro ochranu krajiny jsou vymezeny jednotlivé kategorie ploch s rozdílným způsobem využití s jasně stanovenými podmínkami využití (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán preferuje intenzivní využití již zastavěného území zahuštěním zástavby před záborem zemědělského půdního fondu a přírodních ploch, dále vymezením transformačních ploch a návrhem jejich nového způsobu využití, omezuje rozvoj na kvalitní zemědělské půdě s cílem maximální ochrany zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán stanovuje podmínky pro umisťování dopravní a technické infrastruktury v podmínkách pro využití plochy pro jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán vytváří podmínky pro kvalitní činnost orgánů územního plánování tak, aby mohly koordinovat jak veřejné i soukromé záměry v území tak výstavbu.

3. 2. Soulad s úkoly územního plánování

Územní plán je v souladu s úkoly územního plánování dle § 19 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění:

- územní plán stanovuje koncepci ochrany a dalšího rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.
- územní plán stanovuje koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.
- územní plán je zpracován na základě prověření a posouzení potřeb změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, přínosy, problémy a rizika (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán stanovuje podmínky pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.

- územní plán stanovuje urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území(podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.
- územní plán vytváří podmínky pro snižování ekologických a přírodních katastrof vymezením takových druhů ploch s rozdílným způsobem využití a jejich podmínek, které umožňují toto nebezpečí nezhoršovat i omezovat, a to přírodě blízkým způsobem vymezením souboru opatření protipovodňové ochrany a retence (podrobněji viz kapitolu 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).
- územní plán vytváří podmínky pro odstraňování náhlých hospodářských změn návrhem ploch výroby a skladování a dále ploch výroby, obchodu a skladování, jejichž podmínky využívání jsou dostatečně flexibilní, aby tyto případné náhlé změny absorbovaly;
- územní plán stanovuje podmínky pro rozvoj a obnovu sídelní struktury vymezením ploch obytných smíšených, resp. ploch rekreace;
- územní plán navrhuje jednotlivé plochy s rozdílným způsobem v takovém rozsahu a poloze, aby umožňovaly hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů;
- územní plán vytváří obecné podmínky pro zajištění civilní obrany.

4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů

Návrh Územního plánu Plzeň je zpracován plně v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, především s následujícími:

- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb.;
- vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb.;
- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

5. Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů - souladu se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledky řešení rozporů

Návrh Územního plánu Plzeň je zpracován v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů:

Ochrana veřejného zdraví

Návrhem územního plánu nedojde ke zhoršení stavu životního prostředí. Plochy s rozdílným způsobem využití jsou navrženy tak, aby odpovídaly charakteru území a jeho rozvojovému potenciálu, nedochází k návrhu ploch tak, aby na jejich kontaktu docházelo ke střetu

způsobu využití, který by zakládal problémy ochrany veřejného zdraví. Jsou respektovány limity využití území.

Civilní ochrana
Žádné požadavky civilní ochrany zadání nestanovuje.

Ochrana a bezpečnost státu
Žádné speciální požadavky ochrany a bezpečnosti státu zadání nestanovuje, je plně respektována stávající záložní vojenská vzletová a přistávací dráha v městské části Lhota, která je vymezena jako samostatná plocha s rozdílným způsobem využití „plochy specifické – obrana a bezpečnost státu".

Ochrana ložisek nerostných surovin
Územní plán návrhem ploch s rozdílným způsobem využití respektuje ochranu ložisek nerostných surovin.

Ochrana před povodněmi
Územní plán respektuje vyhlášená záplavová území řek a potoků na území města, upravuje možnost zástavby v již zastavěném území, které leží v pasivní zóně záplavového území. Územní plán nenavrhuje žádné nové zastavitelné plochy v záplavovém území.

Pořizovatel doplní po projednání stanoviska DO, výsledky rozporů.

6. Vyhodnocení splnění zadání

6. 1. Vyhodnocení splnění zadání

Zadání územního plánu bylo zpracováno ve smyslu § 47 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a v souladu s § 11 a v rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb. Pořizovatelem je město Plzeň, zastoupené ve smyslu ustanovení § 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění Odborem stavebně správním Magistrátu města Plzně.
Zadání územního plánu bylo projednáno s dotčenými orgány a ostatními organizacemi.
Zastupitelstvo města Plzně schválilo zadání územního plánu usnesením č. 114 ze dne 21. 3. 2012.

Požadavky:
V zadání územního plánu byly definovány požadavky na zpracování územního plánu, a to ve smyslu podmínek platných nadřazených dokumentací, z hlediska požadavků na rozvoj území města, na plošné a prostorové uspořádání jeho území, na demografické předpoklady, na kvalitu životního prostředí, na řešení veřejné infrastruktury, s ohledem na ochranu a rozvoj kulturních, přírodních a urbanistických hodnot území.

Řešení v územním plánu:
Územní plán naplňuje požadavky zadání, vychází z dostupných územně analytických podkladů, podrobných průzkumů a rozborů území, jeho limitů a současně bere v úvahu technické podmínky v území.
Územní plán chrání a dále rozvíjí hodnoty města, definuje prostorové vztahy a vazby v území, stanovuje optimální způsob jeho využití návrhem vhodných ploch s rozdílným způsobem využití, přičemž vychází z širšího kontextu hospodářského a demografického vývoje.

Územní plán klade důraz na rozvoj města při důsledném a harmonickém uplatňování zásad udržitelného rozvoje, tzn. vyváženosti jeho jednotlivých pilířů - hospodářského růstu, sociální soudržnosti a vysoké kvality životního prostředí. Územní plán řeší území města tak, aby nedošlo k zásadnímu ovlivnění a změnám požadavků demografických, sociálních a ekonomických, které byly již dříve definovány a zakotveny v předchozích územních plánech (podstatná změna velikosti města, zásadní změna orientace jeho ekonomické základny), to znamená, že navrhuje transformační a rozvojové plochy v adekvátním rozsahu, proporcích a s odpovídajícím způsobem využití.

Územní plán vychází z daných územních a prostorových souvislostí, a to zejména:

- morfologie terénu;
- přírodních systémů a územních systémů ekologické stability;
- limitů využití území;
- uspořádání stávající zástavby města;
- systému technické a dopravní infrastruktury;
- ochranných a bezpečnostních pásem technické infrastruktury.

V zadání územního plánu nebylo požadováno zpracování konceptu ani řešení ve variantách.

6. 2. Splnění jednotlivých kapitol zadání

Pro větší srozumitelnost jsou dále uvedeny jednotlivé kapitoly zadání územního plánu označené A - O a způsob řešení v nich definovaných požadavků v územním plánu.

A. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje, ÚPD vydané krajem, popřípadě z dalších širších územních vztahů

Požadavky:
Jsou popsány ve schváleném zadání územního plánu.

Řešení v územním plánu:
Řešení v územním plánu je podrobně popsáno v kapitole 1. Vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem, vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů. V této kapitole jsou popsány požadavky, vyplývající z Politiky územního rozvoje ČR a požadavky vyplývající ze Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje a způsob jejich naplnění.

B. Požadavky na řešení vyplývající z územně analytických podkladů

Požadavky:
Jsou popsány ve schváleném zadání územního plánu.

Z územně analytických podkladů ORP Plzeň (aktualizace 2010) a doplňujících průzkumů a rozborů pro řešení ÚP Plzeň vyplývají následující požadavky:

- respektovat limity využití území;
- respektovat zjištěné hodnoty území – viz. kapitolu F. zadání;
- prověřit nejvýznamnější požadavky na provedení změn v území viz. kapitoly A. a C. zadání;
- respektovat závěry rozboru udržitelného rozvoje území vyplývající ze SWOT analýzy.

Využít příležitosti:

- využití ploch po těžbě nerostných surovin – rekreační plochy, zalesnění, prvky zeleně;

- budování moderní dopravní infrastruktury, např. vyvedení tranzitní dopravy mimo obydlené oblasti s cílem snížení negativních účinků dopravy (emise a hluk) na obyvatelstvo;
- realizace komplexního systému protipovodňových opatření jak v krajině, tak i na tocích k ochraně zastavěného území města;
- budování moderní dopravní infrastruktury, např. vyvedení tranzitní dopravy mimo obydlené oblasti s cílem snížení negativních účinků dopravy (emise a hluk) na obyvatelstvo;
- využití územního plánu a komplexních pozemkových úprav k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území;
- modernizace a rekonstrukce silnic včetně vybudování přeložek a obchvatů, omezení rostoucí intenzity dopravy na průtahu městem, zkvalitnění propojení na sousední regiony;
- možnost realizace chybějících vodovodních a kanalizačních řadů;
- využití alternativních a obnovitelných zdrojů energie;
- fotovoltaické panely budou umisťovány mimo plošně památkově chráněná území, tento požadavek bude prověřen v návrhu územního plánu;
- zabývat se nedostatkem ploch pro výstavbu domovů pro seniory a mateřských školek;
- přeměna a využití stávajících areálů, tzv. „brownfields“, jedná se především o využití areálů bývalých kasáren, některých průmyslových areálů a nevyužívaných ploch (např. areál dopravních podniků v Cukrovarské ulici, areál kasáren Zátiší či areál Jateční ulice – železnice).

Potlačit hrozby:
- střetu těžby se zájmy ochrany přírody a krajiny;
- znečištění kvalitních zdrojů pitné vody;
- rizika lokálních povodní doprovázené zvýšenou erozí půdy v území s vyšším podílem sklonité orné půdy;
- urbanizace volné krajiny, fragmentace krajiny především umisťováním budov;
- pokračujícího záboru zemědělské půdy;
- růstu intenzity dopravy na stávajících (kapacitně a technicky nevyhovujících) silnicích;
- riziko růstu počtu dopravních nehod;
- růstu intenzity dopravy na stávajících (kapacitně a technicky nevyhovujících) silnicích;
- riziko růstu počtu dopravních nehod;
- závislosti na ÚV Homolka jako jediném zdroji pitné vody pro město Plzeň, tedy ochránit náhradní zdroj.

Rozvíjet silné stránky území:
- zpracovanou energetickou koncepci města;
- zásobování vodou, odkanalizování a čištění odpadních vod je třeba řešit v souladu s Plánem rozvoje vodovodů a kanalizací Plzeňského kraje;
- zpracovaný Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně;
- existenci přírodního parku Horní Berounka;
- polohu území na III.TŽK s tratí č. 170 a jeho větve (trať č. 180), zajišťující napojení na evropskou železniční síť;
- polohu na dálnici D 5, jež je součástí celoevropské silniční sítě;
- polohu území na III.TŽK s tratí č. 170 a jeho větve (trať č. 180), zajišťující napojení na evropskou železniční síť;
- polohu na dálnici D5, jež je součástí celoevropské silniční sítě;
- kvalitní vybavenost zdravotnickými zařízeními;
- bohatý kulturně –historický potenciál pro rozvoj cestovního ruchu;
- kvalitní sportovní potenciál.

Odstranit nebo zmírnit slabé stránky území:

- vysokou míru poddolovaných a ložiskových území, která omezují rozvoj města;
- velkou rizikovost v možnostech znečištění povrchové a podzemní vody jako nepřijatelné z hlediska plnění enviromentálních cílů (eroze, vrty);
- velkou hlukovou zátěž v bezprostřední blízkosti významných komunikací přesahující hygienické limity a hlukovou zátěž z jiných zdrojů hluku;
- velkou hlukovou zátěž v bezprostřední blízkosti významných komunikací přesahující hygienické limity a hlukovou zátěž z jiných zdrojů hluku;
- úbytek zemědělské půdy, především tlak na půdu I. a II. třídy ochrany;
- nedobudovanou základní dopravní infrastrukturu.

Řešení v územním plánu:

Územní plán splňuje požadavky na řešení vyplývající z územně analytických podkladů.

Územní plán respektuje jak požadavky územně analytických podkladů ORP Plzeň (Rozbor udržitelného rozvoje území pro správní obvod obce ORP Plzeň, aktualizace 2012) včetně závěrů rozboru udržitelného rozvoje území vyplývajících ze SWOT analýz jednotlivých úseků, tak doplňující průzkumy a rozbory (limity využití území, hodnoty území, prověření nejvýznamnějších požadavků na provedení změn v území).

Územní plán vytváří podmínky pro posilování silných stránek, odstraňování slabých stránek, využívání příležitostí a eliminaci hrozeb vyplývajících z Územně analytických zásad Plzeňského kraje.

Podrobný způsob naplnění požadavků je popsán v kapitolách, týkajících se jednotlivých okruhů.

C. Požadavky na rozvoj území obce

Požadavky:

Jsou popsány ve schváleném zadání územního plánu.

Návrh územního plánu Plzně bude zpracován v souladu s platnou legislativou pro celé správní území města Plzně. Jedná se o území, které je vymezeno souborem následujících katastrálních území: Bolevec, Plzeň, Radčice u Plzně, Křimice, Skvrňany, Valcha, Litice u Plzně, Radobyčice, Černice, Bručná, Hradiště u Plzně, Doudlevce, Koterov, Božkov, Lobzy, Červený Hrádek u Plzně, Újezd, Bukovec, Doubravka, Plzeň 4, Malesice, Dolní Vlkýš a Lhota u Dobřan.

Řešení v územním plánu:

Územní plán splňuje požadavky na rozvoj území města, definované v zadání, viz další text.

Územní plán je zpracován pro celé správní území města.

Hlavní zásady rozvoje města:

Územní plán vytváří podmínky pro rozvoj Plzně jako silného hospodářského, správního, kulturního a společenského centra západních Čech při uplatňování zásad udržitelného rozvoje, to znamená harmonizace hospodářského růstu, sociální soudržnosti a vysoké kvality životního prostředí.

Územní plán vytváří podmínky pro rozvoj města jako příjemného místa k životu, k práci i trávení volného času obyvatel. Plzeň chce poskytovat atraktivní příležitosti pro uplatnění vysoce kvalifikovaných pracovníků všech profesí.

Územní plán vytváří podmínky pro zdravý růst města a rozvoj základních městských funkcí návrhem dostatečného a odůvodněného množství nových dostupných ploch pro zástavbu,

a to za požadavku zachování ekologické stability území a vytvoření předpokladů odpovídajícího vybavení území dopravní a technickou infrastrukturou.

Územní plán vytváří podmínky pro hospodářský rozvoj města návrhem dostatečné nabídky ploch, a to jak zastavitelných, tak přestavbových – transformačních, pro vědu, výzkum a výrobu s vyšší přidanou hodnotou i jiné formy hospodářské činnosti. Územní plán zcela vylučuje rozvoj těžkého průmyslu a dalších výrob, který by svými negativními vlivy narušil kvalitu životního prostředí, naopak vytváří územní předpoklady návrhem ploch výroby a skladování.

Územní plán vytváří podmínky pro rozvoj bydlení, pro různé formy bytové zástavby. Tato pestrost forem je dána návrhem různorodé prostorové regulace, která umožňuje realizaci všech vhodných typů struktury zástavby (rodinné domy, bytové domy atd.). Dostatečná nabídka ploch pro bydlení, a to jak zastavitelných, tak přestavbových – transformačních, podstatně omezí nežádoucí suburbanizační tendence.

Územní plán vytváří podmínky pro fungování města jako silného regionálního centra zajištěním územních předpokladů pro umístění významných kulturních, sportovně rekreačních, školských a společenských zařízení, zdravotnických a sociálních služeb. Občanské vybavení regionálního a celoměstského významu (např. Fakultní nemocnice, ZOO, ZČU, sportovní areál ve Štruncových sadech atd.) je vymezeno jako samostatná plocha s rozdílným využitím „občanské vybavení“.

Další zásady rozvoje města:

Územní plán navrhuje plochy s rozdílným způsobem využití pokud možno vyváženě, s ohledem na charakter území, jak v rámci celého města, tak v rámci jeho jednotlivých částí;

Územní plán zachovává princip návrhu ploch s rozdílným způsobem využití jako ploch polyfunkčních s poměrně velkou mírou flexibility způsobu využití v závislosti na charakteru jednotlivých lokalit a podmínek jejich rozvoje.

Územní plán preferuje dostavbu zahuštěním zástavby již v předchozím územním plánu vymezených zastavitelných ploch před záborem zemědělského půdního fondu a přírodních ploch, omezuje rozvoj na kvalitní zemědělské půdě, maximálně chrání zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany.

Územní plán zajišťuje předpoklady zvyšování obytného standardu města vymezením vybraných veřejných prostranství, která jsou důležitá pro celkový obraz města. Chrání zejména stávající zásadní veřejná prostranství včetně veřejných prostranství s převahou parkových ploch.

Územní plán potvrzuje stávající plochy pro rekreaci v maximální možné míře pro svůj původní účel, tedy pro rekreační využití s převahou nezastavitelných ploch zeleně a nízkým prostavěním území formou rekreačních chat. Nenavrhuje plošnou změnu těchto rekreačních ploch ve prospěch ploch pro bydlení s výjimkou v předchozím územním plánu vymezených ploch „bydlení a rekreace“. Hlavním důvodem je skutečnost, že v těchto plochách jsou realizovány (v souladu s předchozím územním plánem) rodinné domy a není vhodné „snižovat“ charakter plochy z hlediska způsobu využití.

Jednotlivé zásady rozvoje území města a způsob jejich řešení jsou podrobněji popsány v kapitole 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.

D. Požadavky na plošné a prostorové uspořádání území (urbanistickou koncepci a koncepci uspořádání krajiny)

Požadavky:
Jsou popsány ve schváleném zadání územního plánu.

Řešení v územním plánu:
Plošné uspořádání území
Územní plán člení správní území města podle konkrétních podmínek Plzně na jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb.

Podrobněji popsáno v kapitole 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.

Plochy se s přihlédnutím k účelu a podrobnosti popisu a zobrazování v územním plánu vymezují zpravidla o rozloze větší než 2000 m2 dle § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb.

Na základě požadavku Odboru životního prostředí Krajského úřadu Plzeňského kraje se plochy skladebných prvků ÚSES v územním plánu přednostně vymezují jako plochy přírodní podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb. a jako takové jsou v rámci koncepce uspořádání krajiny považovány za nestavitelné, s výjimkou možnosti umístění nezbytných staveb a zařízení technické a dopravní infrastruktury.

Urbanistická koncepce
Územní plán stanovuje základní urbanistickou koncepci města, vymezuje zastavitelné a nezastavitelné plochy, definuje plochy přestavbové – transformační. Územní plán člení správní území města na základní skladebné plošné jednotky – lokality, a to dle jejich charakteru, v případě zastavěného území především dle urbanistické struktury zástavby těchto lokalit.

Z hlediska ochrany hodnot v území, především přírodních, vytváří územní plán podmínky pro ochranu krajiny před masivním nekoordinovaným rozšiřováním zástavby, k udržení citlivé a proporcionální rovnováhy mezi zastavitelným – urbanizovaným – městským na straně jedné a nezastavitelným – neurbanizovaným - krajinným územím na straně druhé. Stanovuje tedy tzv. „první čáru urbanismu“.

Územní plán svojí koncepcí uspořádání území, základními kompozičními principy, způsobem využití území, rozsahem zastavitelných - rozvojových ploch a charakterem přestavbových - transformačních ploch neovlivňuje zásadním způsobem stabilizovanou urbanistickou strukturu města, naopak zdůrazňuje její pozitivní rysy. Z hlediska širších vztahů a vazeb na sousední obce nedojde k žádným podstatným změnám, které by tyto vztahy narušily. Nedochází ke změně způsobu využití území na kontaktu města Plzně a jednotlivých sousedících obcí. Způsob využití je koordinován s územními plány těchto obcí. Jsou respektovány a rozvíjeny principy jak krajinných vazeb (ÚSES), tak „liniových“ systémů (dopravní a technická infrastruktura).

Územní plán stanovuje základní koncepci města: nezastavitelnost říčních údolí, kompaktní město s intenzivní kvalitní strukturou zástavby centra a navazujících ploch a postupné rozvolňování zástavby směrem od centra města k jeho okrajům.

Územní plán územně chrání historické jádro, vyhlášenou Městskou památkovou rezervaci, respektuje a posiluje centrum města důrazem na zvýšení jeho kompaktnosti, intenzitu využití jeho potenciálu a revitalizaci mnohdy narušené urbanistické struktury. Tato ochrana je zajištěna především stanovenou prostorovou regulací a podmínkou ochrany a dalšího rozvoje hodnot v popisu pro konkrétní lokalitu.

Územní plán zvýrazňuje kompoziční osy hlavních částí Plzně, městské třídy - původní císařské silnice - směřující radiálně do středu města a potvrzuje a zdůrazňuje jejich význam pro obraz města.

Územní plán potvrzuje svébytnost jednotlivých městských částí s jádry původních vesnic (Bolevec, Božkov, Bukovec, Červený Hrádek, Dolní Vlkýš, Hradiště, Koterov, Litice, Malesice, Radčice, Radobyčice, Újezd), které mají svébytný vývoj a historii a některé z nich jsou vyhlášeny za vesnické památkové rezervace a vesnické památkové zóny. Tyto části města jsou vnímány jako svébytné celky s charakteristickým uspořádáním, územní plán tuto skutečnost zohledňuje především v podmínkách prostorové regulace tak, aby zůstal zachován charakter a měřítko těchto částí.

Koncepce uspořádání krajiny

Územním plánem se koncepce uspořádání krajiny zásadně nemění. Základem jsou zemědělské plochy, lesy, vodní toky a plochy. Zemědělské plochy tvoří 36,5 % městského území. Zahrnují ornou půdu, trvalé travní porosty a přírodní plochy. V zemědělských plochách jsou na některých místech zastoupeny zahrady a zahrádky s chatami a rekreačními domky. Lesy představují 18,7 % městského území.

Potřeba územního zajištění základních prvků územního systému ekologické stability a obecného zvýšení stability krajiny se v několika případech projevila návrhem zalesnění zemědělských pozemků, převážně orné půdy.

1_45 u boleveckého hřbitova
1_45 u Košináře
1_56 nad Zámečkem
2_39 u lesní cesty do Pytle
2_39 u bývalého odkaliště
3_72 Nová Hospoda (bývalá výdušná jáma)
4_45 po těžbě štěrkopísku v Bukovci
6_12 u Čertova lesa
6_13 u lomu Dubová hora (dvě části)
7_7 u městského okruhu za Sylvánským vrchem
8_10 pod Červenou skálou
10_5 u přistávací dráhy (čtyři části)
10_5 u kaolinového lomu (dvě části)

Ze stejných důvodů je do přírodních ploch zařazeno několik většinou existujících ploch s dřevinnými porosty, které nebyly vymezeny v územním systému ekologické stability.

Jednotlivé zásady urbanistické koncepce a koncepce uspořádání krajiny a způsob jejich řešení v územním plánu jsou podrobněji popsány v kapitole 6. Zdůvodnění přijatého řešení.

E. Požadavky na řešení veřejné infrastruktury

Požadavky:
Jsou popsány ve schváleném zadání územního plánu.

V územním plánu budou definovány základní prvky veřejné infrastruktury odpovídající svým rozsahem a měřítkem měřítku územního plánu. Jedná se o:

- dopravní infrastrukturu;
- technickou infrastrukturu;
- občanské vybavení;
- veřejná prostranství.

Vybrané prvky veřejné infrastruktury budou zařazeny mezi veřejně prospěšné stavby – viz část „G“ zadání.

Dopravní infrastruktura

Řešení v územním plánu:

V souladu s podmínkami zadání je dopravní systém stanoven tak, aby splňoval požadavky a potřeby všech skupin uživatelů, současně je výhodný z celospolečenského hlediska. Návrh nereaguje jen na prosté naplňování požadavků jednotlivých druhů dopravy, ale vytváří územní předpoklady pro provázanost a koordinaci dopravního systému a vytváří tak podmínky pro usměrňování poměru přepravní práce ve prospěch neautomobilové dopravy. Dává tak možnost vzniku efektivnímu systému s minimalizací negativních dopadů na životní prostředí a urbanistickou strukturu města.

Za tímto účelem byl při tvorbě územního plánu ověřován a stanoven široký soubor opatření od návrhu komunikační sítě přes záchytná parkoviště, přestupní terminály, železniční zastávky až po vytváření vhodných podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu.

Komunikační síť

Při návrhu územního plánu byla vyhodnocena stávající komunikační síť jak z hlediska naplňování dopravních požadavků, tak z hlediska vlivů na městskou zástavbu.

Návrh komunikační sítě vytvořil územně plánovací podmínky pro snížení zátěží automobilové dopravy v centru města. Jednotlivé úseky komunikační sítě byly rozděleny dle funkčních skupin (dálnice, rychlostní komunikace, sběrné komunikace, obslužné komunikace a pěší a obytné zóny). Komunikační síť byla stanovena s odstupňovaným dopravním komfortem, jehož kvalita klesá směrem do středu města a stoupá k jeho okraji. Základním prvkem návrhu je městský okruh. Při jeho návrhu byl dle místních podmínek upřednostňován vysoký dopravní komfort tak, aby podmínkami pro rychlou a pohodlnou jízdu byla kompenzována nevýhoda větší délky okružních tras. V koordinaci s návrhem městského okruhu byl pro automobilovou dopravu omezen význam radiál ve prospěch městské veřejné, pěší a cyklistické dopravy. Stanovením komunikační sítě s odstupňovaným dopravním komfortem byly zohledněny požadavky ochrany ploch pro bydlení. Ve významných přírodních území byly komunikace řešeny formou estakády tak, aby se minimalizoval kontakt komunikace s okolním územím. Dopravní funkčnost návrhu byly ověřena na digitálním modelu komunikační sítě a byly provedeny korekce navrženého řešení.

Pracovně bylo navrženo převedení silnic I. tříd na městský okruh. Pracovní návrh byl konzultován s dotčenými organizacemi státní správy a krajské a městské samosprávy a hodnocen z koncepčního hlediska, hlediska přípravy investic, z hlediska vlivů na finanční zajištění rozvoje komunikační sítě, z hlediska legislativních možností. Výsledek ověření byl negativní. V návrhu Územního plánu města Plzně nebylo možné převedení silnic I. tříd na městský okruh, a to z důvodu fixování jejich tras v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, z důvodu možného narušení přípravy investičních staveb, zejména západní části městského okruhu a z důvodu většího finančního zatížení města při správě a údržbě komunikací. Přesto navržená koncepce komunikační sítě, zejména parametry navrhovaných úseků městského okruhu, v budoucnu umožňuje převedení průjezdních úseků silnic I. tříd na městský okruh a toto řešení je pro delší časový horizont sledováno jako cílové. V návrhu územního plánu je však potvrzeno vedení odpovídající nadřazené územně plánovací dokumentaci.

Pro jižní část městského okruhu v úsecích Na Růžku – Zborovská a v Zborovská – Sukova, které procházejí zástavbou, byly ověřeny možnosti technického řešení komunikace. Jako alternativa k stávajícímu stavu byl prověřen návrh podpovrchového vedení trasy. Toto řešení by zvýšilo kapacitu a dopravní kvalitu trasy a snížilo negativní vlivy dopravy na okolí. Pro návrh podpovrchových úseků ve sledované trase byla s výhodou využita vyšší nadmořská výška zastavěných území a naopak nižší nadmořská výška úseků, které nemají kontakt se zástavbou. Podpovrchové úseky byly řešeny formou dvoupruhových tunelů a byly určeny pro cesty projíždějící daným územím. Povrchová trasa vedená v profilu stávajících komunikací byla ponechána pro lokální dopravu. Návrh ověřil technickou reálnost podpovrchových úseků. Porovnání technické náročnosti s modelovanou úrovní dopravních zátěží neprokázalo opodstatnění tohoto řešení. Vedení městského okruhu v ověřované tunelové alternativě nebylo v návrhu územního plánu zohledněno. Výsledné řešení zapracované do návrhu Územního plánu města Plzně předpokládá vedení městského okruhu ve stávajících povrchových trasách kromě křížení s železniční tratí Plzeň – Železná Ruda, kde je potvrzena dříve projektově zpracované mimoúrovňové křížení.

V návrhu územního plánu byl prověřen a zohledněn požadavek Ministerstva dopravy ČR nevymezovat v ochranných pásmech dálnice a v ochranných pásmech silnic I. tříd zastavitelné - rozvojové (návrhové), přestavbové - transformační plochy ani plochy územních rezerv, které by umožňovali realizaci objektů a zařízení, pro které jsou stanoveny hygienické limity hluku z provozu silniční dopravy. Tento požadavek byl zanesen do podmínek prostorového řešení zástavby jednotlivých lokalit.

Současně byla prověřena připomínka neřešit napojení přestavbových a zastavitelných - rozvojových ploch ze silnic I. tříd. Tuto podmínku u průjezdních úseků silnic I. tříd nebylo možné v měřítku územního plánu obecně zohlednit a její naplňování bude předmětem konkrétního řešení jednotlivých lokalit. Její naplňování bude závislé na funkční třídě komunikace, kterou jednotlivé průjezdní úseky silnic I. tříd využívají pro vedení zastavěným územím. U komunikací funkční třídy B a u komunikací funkční třídy B se sníženým dopravním komfortem, kde urbanistická struktura předpokládá těsné obestavění uličního prostoru není í možné přímé dopravní napojení objektů vyloučit.

Statická doprava

Návrh řešení statické dopravy naplňuje podmínky zadání. Po vyhodnocení současné organizace dopravy v klidu řešení navrhuje rozvíjet tento systém tak, aby se stal významným nástrojem organizace udržitelné městské dopravní mobility. Pro tento záměr byly vytvořeny územní předpoklady vymezením ploch pro záchytná parkoviště P+R a P+G. Přitom byla provedena celková revize systému záchytných parkovišť. Na základě vyhodnocení trendů poptávky byly navýšeny plochy pro záchytná parkoviště P+R, naopak počet navrhovaných objektů pro parkoviště P+G byl snížen. Pro navržená parkoviště P+R byly zpracovány návrhy možného řešení a vymezeny návrhové plochy. Pro řešení záchytu pro silnici I/20 od Karlových Varů neposkytuje území Košutky vhodnou plochu pro záchytné parkoviště P+R. Jeho funkci budou suplovat nejbližší záchytná parkoviště dostupná s využitím městského okruhu. V územním plánu byla potvrzena stávající plocha pro parkování autobusů a stávající plocha záchytného parkoviště pro nákladní dopravu a navrženy další plochy pro dopravu v klidu u významných zařízení občanského vybavení. Pro historické jádro města byly navrženy parkovací objekty mimo území městské památkové rezervace.

Městská veřejná doprava

Při návrhu územního plánu byla provedena analýza městské veřejné dopravy a to i ve vazbě na integrovaný systém veřejné dopravy a byla provedena kvantifikace potřeby dopravní obsluhy. Podkladem byl dokument „Rozvojová území - Požadavky na obsluhu veřejnou dopravou“ (ÚKRMP, PMDP, 2010). Z hlediska návazností na příměstskou dopravu návrh vychází z koncepčních dokumentů pořízených pro veřejnou dopravu Plzeňským krajem (Přestupní uzly Integrované dopravy Plzeňska (IDP) na území města Plzně (POVED, 2010)

a Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje (POVED, 2011). Řešení městské hromadné dopravy vychází z provázaného systému tramvajových, trolejbusových a autobusových linek. Cílem bylo vytvořit podmínky pro udržení, případně zlepšení příznivého podílu veřejné dopravy v dopravním systému. Na zatížených směrech jsou vytvářeny podmínky pro vhodnější elektrickou trakci s upřednostněním tramvajové dopravy. Pro tramvajovou dopravu byly vymezeny koridory umožňující prodlouženi tramvajových tratí do rozvojových lokalit Vinice – jih, Kasárna Slovany a Zelený trojúhelník – jih. Pro rozvoj trolejbusových tratí byly vymezeny plochy pro měnírny dopravních podniků. Pro vlastní obsluhu území byly stanoveny obratiště MHD a v potřebných případech vymezeny jejich územní nároky. Podpora elektrické trakce vytváří podmínky pro systém městské dopravy šetrný k životnímu prostředí. Pro technické zabezpečení městské trolejbusové a autobusové dopravy byla vymezena plocha pro odstavování, servis a opravy vozidel v oblasti Karlov. Současně byly vytvořeny územně plánovací podmínky pro úpravu a rozšíření tramvajové vozovny Slovany a pro novou vozovnu tramvají v lokalitě Zadní Skvrňany.

Železniční doprava

V územním plánu byla stanovena koncepce rozvoje železniční infrastruktury zahrnující přestavbu železničního uzlu Plzeň a do něj zaústěné železničních tratě včetně tratí pro „rychlá spojení“ a dále stanoveno rozmístění železničních zastávek tak, aby se optimalizovala obsluha zastavitelného území. Návrh byl proveden na základě ověření rozsahu aktuálních investičních záměrů i výhledových záměrů rozvoje železniční sítě. Pro zjištěný rozsah železniční infrastruktury byly vymezeny „plochy dopravní infrastruktury – železnice“ a pro realizaci jednotlivých záměrů byly vymezeny „koridory pro železniční infrastrukturu. Při stanovení polohy jednotlivých zastávek byl v některých lokalitách potvrzena stávající poloha, někde došlo k posunu zastávky nebo doplnění zastávky zcela nové. Územní plán navrhuje nové uspořádání železničních zastávek tak, aby železniční doprava umožňovala dopravní obsluhu většiny zastavěného a zastavitelného území.

Pěší a cyklistická doprava

V územním plánu je navržena základní síť stezek pro chodce a cyklisty systémově důležitá pro zajištění vnějších vazeb a pro převedení dálkových mezinárodních a regionálních tras přes území města. Pro řešení této sítě jsou využity příhodné podmínky říčních údolí i příhodné podmínky podél ostatních vodních toků. Pro návrh tras byla využita studie Plzeň, sportovně rekreační trasy v údolích řek – greenways a navazující podrobnější dokumentace na jednotlivé úseky greenways. Návrh zahrnuje i další trasy podél vodních toků, a to podél Vejprnického, Hrádeckého a Božkovského potoka a podél Boleveckých rybníků. Vedení tras je v souladu s Koncepcí cykloturistiky a cyklodopravy Plzeňského kraje. Návaznost greenways na sousední obce byla prověřena v územních plánech okolních obcí, v územním plánu Vejprnic, Dobřan, Útušic, Starého Plzence, Kyšic a Zruče – Sence jsou zaneseny navazující pěší a cyklistické trasy, v ostatních obcích se jedná o stávající cesty. Outdoorové zázemí jednotlivých tras územní plán detailně neřeší, ale trasy vedené v krajinném prostředí umožňují jejich doplnění dalšími sportovními aktivitami, odpočinkovými místy atd.

Letecká doprava

Na území města Plzně bylo vzhledem k navrženému rozvoji nově vymezeno letiště Letkov, určené pro sportovní účely, vyhlídkové a kontrolní lety atd. Ve shodě se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje byla na katastrálním území Lhota vymezena záložní a přistávací vojenská dráha včetně souvisejících ploch. Rozsah letiště Líně se nemění a na správní území města Plzně zasahují pouze jeho stávající ochranná pásma letiště. Nemění se též počet a lokalizace stávajících heliportů.

Podmínky pro koordinaci dopravního systému

Územní plán vytváří podmínky pro koordinovaný a provázaný rozvoj všech složek dopravního systému. Návrh provázanosti jednotlivých systémů vychází z dokumentu Zásady

rozvoje dopravního systému města Plzně (ÚKRMP, 2010), který byl zpracován jako podklad územního plánu a schválen Radou města Plzně. Hlavní zásadou rozvoje dopravního systému města je naplnit potřeby všech skupin uživatelů dopravního systému a zároveň zajistit výhodnost řešení z celospolečenského hlediska. Z toho vyplývají požadavky nezvyšovat podíl individuální automobilové dopravy v dopravním systému a současně snížit tlak automobilové dopravy na centrum města. Pro dosažení těchto záměrů je nutné rozvíjet dopravní systém jako provázaný celek a využít vzájemné vazby mezi jednotlivými druhy dopravy.

Územní plán vytváří podmínky pro zajištění základních předpokladů rozvoje dopravního systému, mezi které patří:

- komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem, která přispívá ke snížení průjezdné automobilové dopravy v centru
- regulace parkování v centru města, která přispívá ke snížení cílové automobilové dopravy v centru města
- preference městské veřejné dopravy, která zajišťuje snížení podílu vnitroměstské automobilové dopravy
- využití potenciálu železnice jako páteřního prvku příměstské veřejné dopravy, které přispívá ke snižování příměstské automobilové dopravy směřující do města
- rozvíjení podmínek pro chodce a cyklisty, které přispívá k zvyšování podílu neautomobilové dopravy
- jednotná dopravně urbanistická koncepce provazující dopravní systém s urbanistickým rozvojem území.

Územní plán vytváří územní podmínky pro rozvoj jednotlivých druhů dopravy a pro jejich vzájemnou provázanost. Pro koordinaci mezi jednotlivými druhy dopravy územní plán zajišťuje územní podmínky pro záchytná parkoviště, která zajišťují vazby mezi individuální příměstskou automobilovou dopravou, městskou hromadnou dopravou a pěší dopravou v centru, a pro přestupní terminály a uzly, které zajišťují pohodlné přestupy mezi příměstskou autobusovou dopravou, železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou.

Technická infrastruktura

Řešení v územním plánu:

Územní plán splňuje požadavky na řešení technické infrastruktury, uvedené v zadání. V rámci podrobnosti zpracování ÚP vytváří podmínky pro další rozvoj dílčích infrastrukturních systémů včetně posílení jejich spolehlivosti. ÚP dále zohledňuje plánované investiční akce a možnosti vzájemné koordinace liniových staveb technické a dopravní infrastruktury. U vodohospodářské infrastruktury byly specifikovány nejvýznamnější podmiňující investice, které jsou zásadní z hlediska dalšího rozvoje zastavitelného území. V rámci jednotlivých obslužných infrastrukturních systémů byl při zpracování ÚP posouzen potenciál stávajících zdrojů a přenosové schopnosti distribučních cest. V rámci ÚP byly vymezeny nové a potvrzeny stávající plochy/části ploch pro umístění technické infrastruktury a dále koridory/trasy pro vedení liniových staveb včetně ochranných a bezpečnostních pásem nadzemních vedení VN a VVN a VTL plynovodů. Návrhy řešení koncepce technické infrastruktury byly průběžně konzultovány s jednotlivými majiteli, správci a provozovateli.

Jako nereálný se vzhledem k podrobnosti zpracování ÚP jeví požadavek zadání ÚP na „zvážení stanovení parametrů plynových zařízení s ohledem na stav kvality ovzduší“. Všechna provozovaná plynová zařízení (z formulace požadavku na zpracování ÚP se jedná pravděpodobně o kotle a kotelny) musí plnit předepsané emisní limity. Otázkou, kterou ÚP neřeší, zůstává, jak plnění těchto limitů kontrolovat. Požadavek na „neumožnění výstavby

fotovoltaických elektráren – solárních parků v zastavěném a zastavitelném území byl akceptován pro případné záměry na volných plochách. výstavba těchto zařízení bude možná

Občanské vybavení

Řešení v územním plánu:
V oblasti ekonomického a sociodemografického pilíře:

Územní plán umožňuje umísťování nových objektů sociálních služeb pro seniory a další sociální skupiny v různých plochách s rozdílným způsobem využití (plochy občanského vybavení, plochy obytné, vymezené části ploch s rozdílným způsobem využití určené pro občanské vybavení), umístění objektu sociálních služeb je možné pouze při současném respektování charakteru lokality a podmínek jejího rozvoje.

Územní plán umožňuje umísťování nových objektů mateřských škol v různých plochách s rozdílným způsobem využití (plochy občanského vybavení, plochy obytné, vymezené části ploch s rozdílným způsobem využití určené pro občanské vybavení), umístění objektu mateřské školy je možné pouze při současném respektování charakteru lokality a podmínek jejího rozvoje.

Územní plán umožňuje umísťování nových objektů občanského vybavení v různých plochách s rozdílným způsobem využití (plochy rekreace, plochy občanského vybavení, plochy obytné, vymezené části ploch s rozdílným způsobem využití určené pro občanské vybavení), umístění objektu občanského vybavení je možné pouze při současném respektování charakteru lokality a podmínek jejího rozvoje.

Územní plán potvrzuje stávající rekreační areály – veřejné plochy sportu a vytváří podmínky pro umístění nových (např. v samostatné lokalitě 1_22 Pod Sytnou), rozmístění areálů je potvrzeno Koncepcí sportu města Plzně. Územní plán respektuje stávající plochy sloužící pro rekreaci (chatové osady), které byly v předchozím územním plánu zařazeny do ploch „rekreace individuální“ a zařazuje je do plochy s rozdílným způsobem využití „Plochy rekreace“. Současně do této plochy přičleňuje většinu ploch dříve zařazených do ploch „zahrady“ a „zahrádky“.

Jednotlivé požadavky této kapitoly a způsob jejich řešení v územním plánu jsou podrobněji popsány v kapitole 7. Zdůvodnění přijatého řešení.

Veřejná prostranství

Řešení v územním plánu:

Jednotlivé požadavky této kapitoly a způsob jejich řešení v územním plánu jsou podrobněji popsány v kapitole 7. Zdůvodnění přijatého řešení.

F. Požadavky na rozvoj a hodnoty území

Řešení v územním plánu:
Územní plán návrhem vhodných ploch s rozdílným způsobem využití a stanovením odpovídající prostorové regulace respektuje, chrání a rozvíjí následující hodnoty:

Kulturní a urbanistické hodnoty:

- urbanisticky cenná zástavba, která se nachází v chráněném území Městské památkové rezervace (historické jádro města), v městských památkových zónách

(Bezovka, soubor lochotínských vil), památkových rezervacích lidové architektury (historická jádra původních vsí Božkov, Černice, Koterov), v památkových zónách lidové architektury (historická jádra původních vsí Bolevec, Bukovec, Červený Hrádek, Lobzy, Křimice, Radčice, Újezd);
- nemovité národní kulturní památky (nejvýznamnější dominanta kostel sv. Bartoloměje, Selský dvůr v Plzni – Bolevci) a nemovité kulturní památky zapsané v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek (ÚSKP) chráněných dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči;
- archeologické lokality dle Státního archeologického seznamu;
- další významné stavební dominanty (např. Kalikovský mlýn, Hlavní nádraží ČD, Tyršův most, Okresní soud na Hamburku, kostel u Ježíška, pivovarský vodojem);
- drobná sakrální architektura v krajině;
- historické panorama města.

Přírodní hodnoty

- chráněná území ochrany přírody na území města:
  - evropsky významná lokalita Natura 2000 Plzeň – Zábělá (lokalita páchníka hnědého);
  - přírodní rezervace (Kamenný rybník, Petrovka, Zábělá);
  - přírodní památky (Čertova kazatelna, Doubí, Kopeckého pramen, Malesická skála).
- přírodní park Horní Berounka, navržené přírodní parky Údolí Mže a Údolí Radbuzy a Úhlavy;
- vyhlášené rekreační oblasti (Bolevecké rybníky, České údolí, Dubová hora, Homolka, Chlum, Pytel, Špitálský les, Valcha, Zábělá);
- významné krajinné prvky podle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (lesy, vodní toky s nivami a rybníky) a prvky registrované a zasluhující registraci podle § 6 zákona (remízy, parkové úpravy);
- územní systém ekologické stability s návazností na části systému v okolí města; památné stromy a aleje;
- krajinářské hodnoty území, zejména rybniční soustava s navazujícími lesními plochami;
- vyhlídkové body (rozhledna na Chlumu, rozhledna na Sylvánském vrchu, vyhlídka Švabiny, Mikulka, Háje k Radyni aj.) a jejich pohledové osy, které jsou zobrazeny ve schématu B – výškové členění;
- jedinečný přírodní fenomén Plzně - údolní systém řek;
- systém městských a krajinných zelených ploch;
- zemědělská půda I. a II. třídy ochrany;
- ucelené krajinné komplexy s nejhodnotnějšími půdami a s trvalou perspektivou zemědělského využití;
- pozemky určené k plnění funkcí lesa;

Civilizační hodnoty:

- civilizační hodnoty území, tedy hodnoty území spočívající např. v jeho vybavení veřejnou infrastrukturou, možností pracovních příležitostí, v dopravní dostupnosti částí města, v dostupnosti veřejné dopravy apod..

G. Požadavky na veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření asanace

Řešení v územním plánu:
Územní plán umisťuje veřejně prospěšné stavby v maximální možné míře na pozemcích ve vlastnictví města, kraje a České republiky.

Územní plán vymezuje pozemky a stavby, pro které lze práva vyvlastnit (§ 170 stavebního zákona), a to veřejně prospěšné stavby dopravní a technické infrastruktury včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel.

Územní plán respektuje veřejně prospěšné stavby z nadřazené územně plánovací dokumentace.

Územní plán nevymezuje žádná veřejně prospěšná opatření ani plochy pro asanaci.

Funkční prvky ÚSES nejsou v souladu se stanoviskem Odboru životního prostředí Plzeňského kraje zařazeny mezi veřejně prospěšná opatření.

H. Další požadavky vyplývající ze zvláštních právních předpisů (například požadavky na ochranu veřejného zdraví, civilní ochrany, obrany a bezpečnosti státu, ochrany ložisek nerostných surovin, geologické stavby území, ochrany před povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy)

Požadavky:
Ochrana veřejného zdraví:

- v území nebudou připuštěny činnosti, které vedou nebo by mohly vést ke zhoršení kvality ovzduší, např. zabývat se případnými důsledky zákona č. 288/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší
- další požadavky vyplývající ze zvláštních předpisů o požadavky na ochranu veřejného zdraví před hlukem, tj. stanovit tato území jako plochu podmíněně přípustného využití z hlediska ochrany před hlukem, tak aby byly dodrženy hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Požární a civilní ochrana:

- řešení komunikací a technického vybavení bude navrženo s ohledem na platné předpisy požární ochrany;
- do návrhu územního plánu budou zapracovány požadavky stanovené zvláštními právními předpisy, tj. § 20 písm. a) – i) vyhlášky Ministerstva vnitra č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva.

Ochrana a bezpečnost státu:

- respektovat veškerá ochranná a bezpečnostní pásma všech objektů a zařízení vedených v majetku Armády ČR.

Nakládání s odpady:

- případně vzniklé odpady budou odstraněny nebo předány k využití v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (zákon o odpadech a jeho prováděcí vyhlášky);
- v územním plánu budou podporována zařízení a stavby určená ke třídění, úpravě nebo využití odpadů.

Ochrana ložisek nerostných surovin:

- respektovat poddolovaná území (Dolní Vlkýš – Malesice, Lobzy, Bolevec - Senec, Božkov, Plzeň – Lochotín, Plzeň 3 – Doudlevce, Plzeň- Černice);
- respektovat chráněná ložisková území (Dolní Vlkýš, Lhota u Dobřan);
- respektovat stará důlní díla (Plzeň - Božkov, Plzeň – Bílá Hora 2, Plzeň – Bílá Hora, Plzeň – Lobzy)
- respektovat ložiska výhradní (Lhota u Dobřan – těžba dřívější, jíly, Litice u Plzně - Dubová hora – těžba současná, stavební kámen, Dolní Vlkýš – těžba dřívější, jíly
- respektovat dobývací prostory (Litice - těžený – stavební kámen, Koterov- netěžený, Lhota u Dobřan, netěžený, Dolní Vlkýš - netěžený, Bukovec- těžený, štěrkopísky)

Ochrana vodních zdrojů a toků**:**

- respektovat manipulační pásma vodních toků;
- v záplavových územích je třeba respektovat omezení daná v aktivní zóně ust. § 67 zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon a současně mimo aktivní zónu vyloučit umístění staveb a zařízení, která by mohla mít negativní vliv na odtokové poměry, jakož i staveb, jejichž provoz by mohl ohrozit jakost povrchových a podzemních vod;
- ve správním území města Plzně jsou stanovena záplavová území, včetně vymezení aktivních zón u vodních toků: Úhlava, Úslava Radbuza, Mže, Berounka, Vejprnický potok, Božkovský potok a Bolevecký potok;
- v návrhu řešení volné krajiny klást důraz na zvýšení retenční schopnosti krajiny, navrhnout revitalizační opatření.

Pozemkové úpravy**:**

- respektovat zpracované pozemkové úpravy
- respektovat zákon č. 237/2011 Sb., kterým jsou blokovány některé pozemky pro budoucí pozemkové úpravy

Ochrana přírody a krajiny:

- prověřit, upřesnit a zapracovat ÚSES

Ochrana ZPF a PUPFL

- zpracování dalších stupňů územního plánu bude důsledně respektovat zásady ochrany zemědělského půdního fondu stanovené v § 4 zákona o ZPF;
- pořizovatel a projektant územního plánu zpracují revizi (tj. přehled již vyjmutých půd ze ZPF a nově potřebných k vyjmutí pro jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití), a to zejména s přihlédnutím k aktuálním resp. aktuálně plánovaným potřebám rozvoje města Plzně tak, aby navrhované nároky na zábor zemědělské půdy byly co nejmenší;
- respektovat lesní pozemky a jejich ochranné pásmo.

Ostatní limity:

- respektovat ochranné pásmo hřbitovů
- respektovat radioreléové trasy a ochranné pásmo radiolokačního zařízení
- respektovat ochranná a bezpečnostní pásma všech inženýrských sítí
- respektovat silniční a železniční ochranná pásma
- respektovat ochranná pásma pozorovacích vrtů ČHMÚ

Řešení v územním plánu:
Jednotlivé požadavky této kapitoly a způsob jejich řešení v územním plánu jsou podrobněji popsány v kapitole 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.

I. Požadavky a pokyny pro řešení hlavních střetů zájmů a problémů v území

Požadavky:

Urbanistické, dopravní a hygienické problémy v území:

- vytvořit předpoklady pro zkapacitnění kanalizačních sběračů zvláště ve středu města, zlepšení technického stavu kanalizací, modernizace ČOV;
- v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší obzvláště citlivě vyhodnocovat vznik nových průmyslových zón a zvážit, zda povolit výstavbu nebo rozšíření kapacity stávajících velkých a zvláště velkých zdrojů znečišťování nebo přeložek komunikací, logistických center a aktivit indukujících další dopravu. Prioritou jsou hustě osídlené oblasti města Plzně, tedy zejména městské obvody Plzeň 1, Plzeň 2 – Slovany, Plzeň 3 a Plzeň 4, na jejichž území jsou opakovaně vyhlašovány oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší;
- minimalizovat negativní vlivy (emise, hluk) vyplývající z provozu stávající dopravní infrastruktury;
- zabývat se omezením individuální dopravy města spojené s realizací moderních systémů hromadné dopravy, budováním systémů „Park and ride“ a „Park and go“ a také zlepšením nabídky parkovacích stání doplněných o telematická zařízení (světelné informační tabule indikující blízká parkoviště a počet volných míst);
- v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší obzvláště citlivě vyhodnocovat vznik nových průmyslových zón a zvážit, zda povolit výstavbu nebo rozšíření kapacity stávajících velkých a zvláště velkých zdrojů znečišťování nebo přeložek komunikací, logistických center a aktivit indukujících další dopravu. Prioritou jsou hustě osídlené oblasti města Plzně, tedy zejména městské obvody Plzeň 1, Plzeň 2 – Slovany, Plzeň 3 a Plzeň 4, na jejichž území jsou opakovaně vyhlašovány oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší;
- minimalizovat negativní vlivy (emise, hluk) vyplývající z provozu stávající dopravní infrastruktury;
- zabývat se omezením individuální dopravy města spojené s realizací moderních systémů hromadné dopravy, budováním systémů „Park and ride“ a „Park and go“ a také zlepšením nabídky parkovacích stání doplněných o telematická zařízení (světelné informační tabule indikující blízká parkoviště a počet volných míst);
- budování pěších zón;
- vymezovat plochy pro bydlení pokud možno mimo oblasti s vysokým radonovým indexem;
- určit vhodné využití poddolovaných území;
- minimalizovat negativní vliv případné další těžby nerostných surovin na složky životního prostředí;
- posílit ochranu zdroje pitné vody a zajistit ochranu náhradního zdroje pitné vody;
- omezit dopady lokálních povodní, tj., omezit rizika eroze (zatravnění, protierozní opatření, retence);
- chránit lokální zdroje pitné vody, především před průmyslovou a zemědělskou činností;
- zabývat se stavem rozvoje vodovodní infrastruktury;
- zvažovat citlivě případnou expanzi staveb do volné krajiny;
- vytvořit předpoklady pro odstranění bodových dopravních závad, např. úrovňových železničních přejezdů;
- zabývat se budoucí funkcí dnešní plochy PG západně u OC Plaza;
- zabývat se budoucí funkcí plochy „kasáren Slovany“;
- upřesnit dnešní VPS D2 přeložka silnice I/27 v úseku Folmavská – LF;
- zabývat se budoucí funkcí dnešní plochy VD v jihovýchodním sektoru křižovatky Doudlevecká – U trati.

Problémy k řešení v oblasti ekonomického a sociodemografického pilíře:

- zabývat se nedostatkem zařízení pro seniory a další sociálně slabé skupiny;
- zabývat se nedostatkem mateřských škol;
- zabývat se umístěním chybějících nebo nedostatečně kapacitních veřejných zařízení, jako např. městskou knihovnou, kulturními sály, místy pro trhy, plochou procirkus, aquaparkem;
- zabývat se koncepčním řešením rekreačních areálů, chatových oblastí a zahrádkářských kolonií s cílem minimalizovat přechod rekreačních objektů na trvalé bydlení;
- stanovit regulativy zamezující další přeměně chatových lokalit na ;plochy bydlení
- dtto dnešní funkce ZH a BR;
- posoudit potřebnost rozvojových území pro výrobu i ve vztahu k lokalitě Litice – Radobyčice. Potvrdit nepotřebnost. (Změna ZUR PK byla ze strany města Plzně iniciována, v aktualizovaném dokumentu byla provedena úprava).
- zabývat se cyklistickými a pěšími trasami ve vazbách na okolí. V případě potřeby iniciovat úpravu ZUR PK.

Hlavní střety záměrů s územními limity:

- respektovat vydaná platná územní rozhodnutí;
- respektovat limity v území;
- nové či upravované ÚSES přednostně umisťovat na pozemcích ve vlastnictví města, kraje a státu.

Řešení v územním plánu:
Jednotlivé požadavky této kapitoly a způsob jejich řešení v územním plánu jsou podrobněji popsány v kapitole 7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.

J. Požadavky na vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby s ohledem na obnovu a rozvoj sídelní struktury a polohu obce v rozvojové oblasti nebo rozvojové ose

Řešení v územním plánu:
Územní plán vymezuje hranici zastavěného území města v souladu s § 58 stavebního zákona.

Územní plán v rámci zachování kontinuity vývoje ponechává v maximální míře zastavitelné plochy vymezené předchozím územním plánem, s výjimkou těch, pro jejichž vyřazení jsou závažné důvody, popsané v kapitole 7, 10. Odůvodnění.

Územní plán při vymezování nových zastavitelných ploch respektuje potřebu stabilizace dlouhodobého územního rozvoje města. Nové zastavitelné plochy jsou vymezovány pouze v předpokládaných směrech dlouhodobého vývoje a s ohledem na míru využití zastavěného území, dále s ohledem na účelné využití a prostorové uspořádání území a na hospodárné využívání veřejné infrastruktury. K záboru ZPF jsou navrhovány pouze nezbytně nutné plochy, přičemž jsou upřednostňovány návrhy na půdách horší kvality. Důraz je kladen na proveditelnost s ohledem na majetkové vztahy a reálnou dostupnost dopravní a technické infrastruktury.

Územní plán v rámci již zastavěného území města vymezuje plochy přestavby. Jako plochy přestavby jsou vymezeny zejména plochy bývalých areálů, které jsou nevyužité nebo jejich navrhované využití neodpovídá skutečnosti.

Územní plán vymezuje hodnotnou část krajiny jako nezastavitelné území.

Územní plán zohlednil výsledky procesu projednávání mimořádných změn Územního plánu města Plzně takto:

- Změna č. 1079 (Plzeň – Doudlevce): proces projednávání změny byl ukončen ve fázi zadání, nový územní plán ponechává v ploše požadované změny v souladu s urbanistickou koncepcí a koncepcí uspořádání krajiny plochu zemědělskou;
- Změna č. 1080 (Plzeň – Studentská): změna byla zapracována, v území změny je navržena plocha obchodu, služeb a výroby, která svým charakterem odpovídá způsobu využití požadované změny;
- Změna Plzeň – Švabiny: v novém územním plánu jsou zohledněny výsledky projednávání možností zástavby v lokalitě a stanoviska DO.

K. Požadavky na vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií

Řešení v územním plánu:
Způsob naplnění požadavku je předmětem kapitoly 10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie, stanovení podmínek pro její pořízení a přiměřené lhůty pro a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti (výrokové části).
Územní plán stanovuje podmínku prověření změn v území v plochách zastavitelných a v plochách přestavby, označených ve výkrese č. 1 – Základní členění území, formou územní studie. Současně stanovuje maximální lhůtu pro pořízení územní studie a uložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti na 4 roky ode dne nabytí účinnosti Územního plánu Plzeň.
V kapitole jsou vyjmenovány všechny plochy, pro které je podmínka zpracování územní studie stanovena, současně jsou zde stanoveny základní podmínky pro budoucí využití, které budou podkladem pro zadání jednotlivých studií.

L. Požadavky na vymezení ploch a koridorů, pro které budou podmínky pro rozhodování o změnách jejich využití stanoveny regulačním plánem

Řešení v územním plánu:
Územní plán nevymezuje žádné plochy a koridory, pro které budou podmínky pro rozhodování o změnách jejich využití stanoveny regulačním plánem.

M. Požadavky na vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud dotčený orgán ve svém stanovisku k návrhu zadání uplatnil požadavek na zpracování vyhodnocení vlivů na životní prostředí nebo pokud nevyloučil významný vliv na evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast

Řešení v územním plánu:
Územní plán vychází ze základních principů udržitelného rozvoje území, které zaručují vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.

Územní plán se svým řešení nedotýká evropsky významné lokality Plzeň – Zábělá.
Požadavek na zpracování vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu Plzeň z hlediska vlivů na životní prostředí nebyl ze strany dotčeného orgánu uplatněn.

N. Případný požadavek na zpracování konceptu, včetně požadavku na zpracování variant

Řešení v územním plánu:
Požadavek na zpracování konceptu, včetně zpracování variant nevyplynul z procesu projednání zadání. Byl zpracován přímo návrh územního plánu, bez variant.

O. Požadavky na uspořádání obsahu konceptu a návrhu územního plánu a na uspořádání obsahu jejich odůvodnění s ohledem na charakter území a problémy k řešení včetně měřítek výkresů a počtu vyhotovení

Řešení v územním plánu:
Koncept územního plánu nebyl zpracován.

Územní plán byl zpracován v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek a obsahuje:

Návrh

Textovou část, která obsahuje:

1. Vymezení zastavěného území
2. Koncepci rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot
3. Urbanistickou koncepci, včetně vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně
4. Koncepci veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro jejich umísťování
5. Koncepci uspořádání krajiny včetně vymezení ploch a stanovení podmínek pro změny v jejich využití, územní systém ekologické stability, prostupnost krajiny, protierozní opatření, ochranu před povodněmi, rekreaci, dobývání nerostů a podobně
6. Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití s určením převažujícího účelu využití (hlavní využití), pokud je možné jej stanovit, přípustného využití, nepřípustného využití, popřípadě podmínečně přípustného využití těchto ploch a stanovení podmínek prostorového uspořádání, včetně základních podmínek ochrany krajinného rázu (například výškové regulace zástavby, intenzity využití pozemků v plochách)
7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit
8. Vymezení dalších veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo
9. Stanovení kompenzačních opatření podle § 50 odst. 6 Stavebního zákona
10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je prověření změn jejich využití územní studií podmínkou pro rozhodování a dále stanovení lhůty pro pořízení územní studie, její schválení pořizovatelem a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti
11. Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovávat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt;
12. Údaje o počtu listů územního plánu a počtu výkresů k němu připojené grafické části

Grafickou část, která obsahuje následující výkresy:

1. Výkres základního členění území v měřítku 1:10 000 obsahující vyznačení hranic řešeného území, zastavěného území, zastavitelných ploch, ploch přestavby, ploch a koridorů územních rezerv a ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií
2. Hlavní výkres, plochy s rozdílným způsobem využití v měřítku 1:10 000 obsahující urbanistickou koncepci, zejména vymezení ploch s rozdílným využitím, dále koncepci

uspořádání krajiny včetně ploch s navrženou změnou využití, koncepci veřejné infrastruktury včetně vymezení ploch a koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu, vymezení zastavěného území, zastavitelných ploch, ploch přestavby a územních rezerv
3. Urbanistická koncepce v měřítku 1 : 20 000
4. Koncepce uspořádání krajiny v měřítku 1:10 000
5. ÚSES v měřítku 1:10 000
6. Dopravní infrastruktura v měřítku 1:10 000
7, 8. Technická infrastruktura v měřítku 1:10 000
9. Veřejně prospěšné stavby v měřítku 1:10 000

Výkresy grafické části výroku jsou zpracovány digitálně nad aktuální katastrální mapou.

Grafická část dále obsahuje schémata:
A. Občanské vybavení v měřítku 1: 20 000
B. Preferovaný způsob vytápění v měřítku 1: 20 000

Odůvodnění

Textovou část, která obsahuje:

Jednotlivé kapitoly viz obsah

Grafickou část

1. Koordinační výkres v měřítku 1:10 000;
2. Širší vztahy dokumentující vazby na území sousedních obcí v měřítku 1: 50 000;
3. Zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa v měřítku 1:10 000.

7. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vybrané varianty, včetně vyhodnocení předpokládaných důsledků tohoto řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území

7. 1. Vymezení zastavěného území

Územní plán vymezuje zastavěné území k datu 30. 6. 2014, zastavěné území je vymezeno v souladu s ustanovením § 58, odst. 1, 2, 3 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění.

Na území města je stanoveno více skupin samostatných uzavřených zastavěných území. Hranice jednoho zastavěného území je tvořena čarou vedoucí po hranici parcel, jen ve výjimečných případech ji tvoří spojnice lomových bodů stávajících hranic nebo bodů na těchto hranicích.

Zastavěné území je (na rozdíl od předchozího územního plánu) v omezeném rozsahu vymezeno i v krajinném, tedy principiálně nezastavitelném území (v plochách s rozdílným způsobem využití: „Plochy zemědělské“ a „Plochy přírodní“), kde se nacházejí stávající zahradní a rekreační chaty různé kvality a velikosti tvořící menší či větší skupiny, někdy se jedná jen o jednotlivé izolované stavby. Tyto objekty mohou zůstat zachovány, územní plán nestanovuje jejich odstranění, je zde však pouze možnost údržby, přístavby a nástavby stávajících staveb v rozsahu odpovídajícím struktuře okolní zástavby – jak je stanoveno v příslušném regulativu způsobu využití.

Jedná se především o skupiny objektů v záplavovém území řeky Mže – o krajinné lokality 1_52 Mže - Lochotínské louky, 3_73 Mže - Skvrňanské louky, 5_10 Mže – Křimice, 7_5 Mže – Radčice, dále v záplavovém území řeky Úslavy o krajinnou lokalitu 2_50 Úslava – Božkov.

Další, tentokrát poměrně rozsáhlé skupiny zastavěného území, se nacházejí v rekreační oblasti Bolevecké rybníky, zejména v pásu rybníků Šídlovský, Třemošenský, Senecký – krajinné lokality 1_45 Bolevecké rybníky, 1_49 Lesy za boleveckými rybníky.

V obou případech se jedná jednoznačně o lokality buďto se zásadní limitou zastavitelnosti (záplavové území) a současně s krajinnou hodnotou nebo o lokality krajinářsky mimořádně cenné, kde je další rozvoj individuální rekreace z hlediska přírodních hodnot a veřejného zájmu využití krajinného zázemí města naprosto nevhodný.

Jako zastavěné území je vymezena i část krajinné lokality 1_51 Mže – Berounka. Jedná se o plochy, které byly v předchozím územním plánu s ohledem na svoji polohu v nivě řeky a charakter definovány jako plochy pro zemědělskou výrobu – zahradnictví, kde mohly být umístěny i skleníky s touto činností související. Objekty bývalých skleníků už neslouží původnímu účelu, tedy produkci květin a zeleniny, postupně docházelo ke změnám v užívání a devastaci území s černými skládkami. Území je potvrzeno v územním plánu jako nezastavitelné. Jedná se o území záplavové, kde je jak aktivní tak pasivní záplava.

Detaily způsobu vymezení zastavěného území podle jeho charakteru byly v průběhu zpracování opakovaně konzultovány jak s pořizovatelem Územního plánu Plzeň, tak se zástupci MMR ČR, byly předmětem právního posouzení územního plánu JUDr. Marečkem, zpracovaného na základě objednávky pořizovatele územního plánu.

7. 2. Základní koncepce rozvoje území města, ochrana a rozvoj jeho hodnot

7. 2. 1. Základní filosofie a předpoklady rozvoje města

Pro pochopení důvodů vedoucích ke stanovení koncepce rozvoje města (tedy jejího odůvodnění) je třeba se seznámit alespoň krátce se základními danostmi a historickými milníky města (není smyslem územního plánu ani odůvodnění přijatého řešení předložit komplexní historický vývoj města).

7. 2. 1. 1. Geografická poloha města

Poloha města Plzně je dána soutokem všech řek ze západních Čech, které se setkávají v nejnižší nadmořské výšce Plzeňské kotliny. Poskytuje vhodné předpoklady pro lokalizaci města a umožňuje dobré dopravní spojení s dalšími městy. Reliéf v administrativním území klesá ve výškovém rozmezí 100 m s klesáním ke středu města. Okraj Plzně je bezprostředně obklopen významnými vrchy. Patří k nim Chlum (416 m.n.m.), Sylvánský vrch (414 m.n.m.), Švabiny (409 m.n.m.), Hůrka (378 m.n.m.) a Homolka (373 m.n.m.). V nejbližším okolí vystupují do nejvyšších nadmořských výšek Radyně (567 m.n.m.) a Krkavec (507 m.n.m.).

7. 2. 1. 2. Historie města

Město Plzeň bylo založeno v roce 1295; založení města se stalo významným urbanistickým počinem. Město na ploše zhruba 25 hektarů v ojedinělé poloze na soutoku řeky Mže a Radbuzy bylo rozděleno na bloky pravoúhlou sítí 15 ulic. Šachovnicový půdorys s centrálním náměstím, které vzniklo vynecháním dvou bloků, měl vyšší kompoziční řád diagonální: na první diagonále ležela trojice kostelů, na druhé pak byla situována čtveřice městských bran. Na celé ploše uzavřené hradbami bylo postaveno na 300 městských domů. Vývoj gotické Plzně byl dokončen ve druhé polovině 15. století. Výstavnost města, neopakovatelný obraz v kontextu celé kotliny a dokonalost urbanistické struktury nebyly nikdy v budoucnu v Plzni překonány.

V polovině 16. století přijímá Plzeň renesanční sloh. Nízké dřevěné nebo hrázděné měšťanské domy jsou nahrazeny novými s krásnými průčelími a portály. Mění se měřítko i silueta města. Kompozice a struktura gotického půdorysu však zůstává. Zásadní změny nepřináší ani poměrně pozdní vstup baroka na počátku 18. století.

Přelom 18. a 19. století znamená pro Plzeň počátek nejrozsáhlejších změn z hlediska plošného rozvoje. Jsou zbořeny městské hradby i brány a na místě příkopů jsou založeny sady. Město se propojuje s okolím a získává nové stavební plochy pro svůj rozvoj. Ten je charakterizován transformací dosavadní tradiční ekonomické základny, kterou tvoří řemesla a obchod, do nové – městské industriální struktury. Živelný rozvoj výroby a vstup železniční dopravy do města vedou k prudkému růstu počtu obyvatel města ve druhé polovině 19. století a k aktivaci stavební činnosti. Vedle nových obytných souborů vzniká celá řada nových škol a hotelů. Dochází ke stavbě budovy hlavního nádraží, muzea, divadla, trestnice a vojenských kasáren. Ekonomické zájmy přivádí novou stavební činnost i do historického jádra města. Tím dochází k formování neopakovatelného fenoménu, kdy do středověké urbanistické struktury města s gotickým půdorysem prorůstá architektura 19. a počátku 20. století. Společně s okružními sady se tak vytváří jedinečný urbanistický prostor.

Výstavba po 1. světové válce přináší městu pevnější a vyváženější urbanistickou strukturu s množstvím veřejných budov, jako jsou školy, banky, nemocnice a sociální zařízení. Dále jsou realizovány nové činžovní domy, rodinné domy v zahradách, vilové čtvrti a krásné parky.

V období po 2. světové válce získává město rovněž některé nové významné stavby. Jednostranná ekonomická preference těžkého průmyslu však vede k další koncentraci obyvatel ve městě a potřebě řešení jejich bydlení. Postupně jsou budovány nové rozsáhlé obytné soubory. Jejich podoba i urbanistická struktura odráží možnosti zprůmyslněného socialistického stavebnictví a filozofii centralistického pojetí zajištění všech potřeb a pestrého života člověka státem. Ve všech částech města vznikají větší či menší vždy však monofunkční a monotónní kapacitní sídliště, která kromě bydlení zajišťují jen další základní funkce (jesle, školky, základní školy a základní obchodní vybavenost). Město ztrácí postupně svoji urbanistickou přitažlivost, zhoršuje se kvalita životního prostředí, město udržuje svou základní existenční jistotu.

Další rozvoj města nastává v devadesátých letech 20. století v souvislosti se změnou společensko – ekonomických podmínek. Zpočátku doznívá ještě dostavba sídlišť v rámci tzv. „komplexní bytové výstavby“, postupně výstavba v Plzni – stejně jako v celé republice - kopíruje výstavbu co do funkcí obdobnou v „západní“ Evropě. Přichází období výstavby bank, čerpacích stanic známých značek, postupně pak super a hypermarketů. Rozvoj zaznamenává poměrně masivní výstavba rodinných a následně bytových domů.
Pozadu nezůstává ani rozvoj výroby, na rozdíl od dřívější orientace Plzně na těžký průmysl se ovšem jedná o průmysl lehký, logistiku. Jako republikově vysoko hodnocený je možno jmenovat Městský industriální park Borská pole, pozornost je věnována inovativnímu podnikání a transformaci průmyslových území.
Kvalita architektonického řešení však nevybočuje z průměru, jen málo staveb vykazuje vysokou hodnotu.

7. 2. 1. 3. Základní filosofie rozvoje města

Územní plán navazuje na pozitivní „rozvojová“ období města a vytváří takové územní předpoklady, aby si Plzeň nejen zachovala, ale i posílila svoji pozici v rámci Plzeňského kraje. Město je – nejen díky sídelní struktuře kraje, ale i díky svému průběžnému směřování – přirozený silným centrem hospodářským, správním, kulturním a společenským.

Z výše uvedených důvodů je územní plán koncipován principiálně jako dokument „prorozvojový“, umožňuje tedy jak svojí základní urbanistickou koncepcí, tak návrhem ve svojí podstatě polyfunkčních a poměrně flexibilních ploch s rozdílným způsobem využití reagovat na požadavky umístění jednotlivých aktivit, činností, staveb a zařízení.

Princip dalšího – rozumného - zahušťování již zastavěného území a lepšího, intenzivnějšího využití jeho potenciálu, zejména pak u přestavbových – transformačních ploch společně s vymezením dostatečných, nikoli však neúměrných (městu a jeho potřebám) zastavitelných ploch umožňuje reagovat pružně na aktuální společensko-ekonomickou situaci. To vše při zachování charakteru města jako jedinečného celku i jeho jednotlivých lokalit a udržení jeho koncepce.

Tato filosofie vytváří předpoklady pro další rozvoj základních městských funkcí při současném respektování ekologické stability území a vytvoření předpokladů odpovídajícího vybavení území dopravní a technickou infrastrukturou.

7. 2. 2. Základní koncepce rozvoje území města

Územní plán při stanovení základní koncepce rozvoje města vychází z jeho daností a potvrzuje jeho základní pozitivní prvky; na ty pak teprve navazuje další rozvoj. Jsou tedy chráněny a dále rozvíjeny hodnoty města, a to jak urbanisticko-architektonické a přírodní, tak i civilizační.
Jako pozitiva města jsou vnímány přírodní prvky a topografie terénu, zemědělská krajina – niva řeky Mže v blízkosti historického jádra města (ale i nivy řek ostatních), dále pak koncentrovaná struktura zástavby v centru města i plochy aktivní (transformované) výroby v blízkosti centra města.
Územní plán řeší území města tak, aby nedošlo k zásadnímu ovlivnění a změnám požadavků demografických, sociálních a ekonomických, tj. k podstatné změně velikosti města a k zásadní změně orientace jeho ekonomické základny. Nejsou tedy měněny základní principy koncepce, zásady rozložení ploch podle způsobu využití, současně není podstatným způsobem měněn obsah činností a staveb v těchto plochách. Územní plán potvrzuje stabilitu území města, a to jak v jeho celkovém uspořádání, tak ve způsobu jeho využití a dává jistotu jeho obyvatelům i investorům.

Územní plán v souladu s požadavky, definovanými ve schváleném zadání upřednostňuje - jak bylo již zmíněno v předcházejícím textu o filosofii rozvoje - intenzivní využití již zastavěného území zahuštěním zástavby před záborem zemědělského půdního fondu a přírodních ploch vymezením přestavbových - transformačních ploch a navrhuje pro ně nový způsob využití (a většinou i strukturu zástavby). Je tedy omezen rozvoj na kvalitní zemědělské půdě s cílem maximální ochrany zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany. Tím jsou fakticky naplňovány principy ochrany přírodního prostředí a zásady trvale udržitelného rozvoje.

Územní plán navrhuje zastavitelné - rozvojové plochy pro návrhové období územního plánu a plochy rezerv pro dlouhodobý výhled v rozsahu principiálně nepřekračujícím rozvojové plochy definované v Územním plánu města Plzně schváleném v roce 1995 v jeho aktuální podobě k roku 2010. Drobné navýšení v řádu jednotek ha je v některých případech náhradou ploch, u kterých došlo z logických důvodů k posunu z kategorie zastavitelnosti do kategorie nezastavitelnosti.
V opodstatněných, řádně zdůvodněných případech redukuje rozsah navržených rozvojových ploch oproti Územnímu plánu města Plzně schválenému v roce 1995 v jeho aktuální podobě k roku 2010.

Další podrobné zdůvodnění koncepce města je uvedeno v kapitole 10.

7. 2. 3. Ochrana a rozvoj hodnot města

7. 2. 3. 1. Kulturní a urbanistické hodnoty

Územní plán respektuje, chrání a rozvíjí dále uvedené hodnoty. Způsob jejich ochrany a rozvoje je podrobně popsán v jednotlivých kapitolách odůvodnění a dále v podmínkách pro jednotlivé lokality.

Jedná se o následující hodnoty:

Územní plán respektuje a chrání hodnoty a umožňuje odpovídající další rozvoj urbanisticky cenné zástavby, která se nachází v chráněném území Městské památkové rezervace (historické jádro města), a to jasně stanovenými podmínkami pro jednotlivé konkrétní lokality. Shodně s důrazem na ochranu hodnot jsou zpracovány podmínky pro lokality urbanisticky cenné zástavby v městských památkových zónách (vilové čtvrti Bezovka, Lochotín), památkových rezervacích lidové architektury (historická jádra původních vsí Božkov, Černice, Koterov) a v památkových zónách lidové architektury (historická jádra původních vsí Bolevec, Bukovec, Červený Hrádek, Lobzy, Křimice, Radčice, Újezd). Ochrana a rozvoj těchto hodnot je jedním ze zásadních principů zpracovaného územního plánu a je zcela v souladu s § 18, odst. 4 a s § 19, odst. 1, písm. b), d) stavebního zákona. Ustanovení těchto paragrafů je nutné daleko důsledněji a důrazněji naplňovat v praktickém používání územního plánu při posuzování konkrétních záměrů v území.

Územní plán v podmínkách pro lokality chrání nemovité národní kulturní památky (nejvýznamnější dominanta kostel sv. Bartoloměje, Selský dvůr v Plzni – Bolevci) a nemovité kulturní památky zapsané v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek (ÚSKP) chráněných dle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči. V grafické části odůvodnění územního plánu – schéma A. Výškové členění jsou zakreslena místa a směry pohledů na věž kostela sv. Bartoloměje a v prostorovém uspořádání stanoveny požadavky na umístění budov tak, aby nedošlo k pohledové disharmonii této věže a nově navrhovaného záměru v panoramatu města.

Územní plán svými podmínkami pro jednotlivé lokality potvrzuje další významné stavební dominanty (např. Kalikovský mlýn, Hlavní nádraží ČD, Okresní soud na Hamburku, kostel u Ježíška, pivovarský vodojem).

Prostorová regulace – především výšková hladina – stanovená v jednotlivých lokalitách je definována tak, aby bylo zohledněno historické panorama města. Jsou stanoveny jasné podmínky pro umisťování výškových staveb, tedy v případě Plzně staveb vyšších než 40 metrů tak, aby bylo docíleno harmonie jednotlivých horizontů města.

Drobná sakrální architektura v krajině je přirozenou součástí krajinných lokalit, je respektována.

7. 2. 3. 2. Přírodní hodnoty

Územní plán respektuje, chrání a rozvíjí dále uvedené hodnoty. Způsob jejich ochrany a rozvoje je podrobně popsán v jednotlivých kapitolách odůvodnění a dále v podmínkách pro jednotlivé lokality.

Jedná se o následující hodnoty:

- chráněná území ochrany přírody na území města:
  - evropsky významná lokalita Natura 2000 Plzeň – Zábělá (lokalita páchníka hnědého);
  - přírodní rezervace (Kamenný rybník, Petrovka, Zábělá);

- přírodní památky (Čertova kazatelna, Doubí, Kopeckého pramen, Malesická skála).
- přírodní park Horní Berounka, navržené přírodní parky Údolí Mže a Údolí Radbuzy a Úhlavy;
- vyhlášené rekreační oblasti (Bolevecké rybníky, České údolí, Dubová hora, Homolka, Chlum, Pytel, Špitálský les, Valcha, Zábělá);
- významné krajinné prvky podle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (lesy, vodní toky s nivami a rybníky) a prvky registrované a zasluhující registraci podle § 6 zákona (remízy, parkové úpravy);
- územní systém ekologické stability s návazností na části systému v okolí města;památné stromy a aleje;
- krajinářské hodnoty území, zejména rybniční soustava s navazujícími lesními plochami;
- vyhlídkové body (rozhledna na Chlumu, rozhledna na Sylvánském vrchu, vyhlídka Švabiny, Mikulka, Háje k Radyni aj.) a jejich pohledové osy, které jsou zobrazeny ve schématu B – výškové členění;
- jedinečný přírodní fenomén Plzně - údolní systém řek;
- systém městských a krajinných zelených ploch;
- zemědělská půda I. a II. třídy ochrany;
- ucelené krajinné komplexy s nejhodnotnějšími půdami a s trvalou perspektivou zemědělského využití;
- pozemky určené k plnění funkcí lesa;

7. 2. 3. 3. Civilizační hodnoty

Územní plán respektuje, chrání a rozvíjí dále uvedené hodnoty. Způsob jejich ochrany a rozvoje je podrobně popsán v jednotlivých kapitolách odůvodnění a dále v podmínkách pro jednotlivé lokality.

Jedná se o následující hodnoty:

- hodnoty území spočívající např. v jeho vybavení veřejnou infrastrukturou, v možnostech pracovních příležitostí, v dopravní dostupnosti jednotlivých částí města, v dostupnosti veřejné dopravy apod.

7. 3. Urbanistická koncepce, vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně

7. 3. 1. Urbanistická koncepce

Základním metodickým přístupem k pojetí řešení územního plánu je silná akcentace urbanistické struktury zástavby (společně s jí odpovídajícími veřejnými prostranstvími) a členění města na lokality.

V územním plánu se tedy objevuje zásadní důraz na vnímání urbanistické struktury jako zásadního přístupu k jeho tvorbě a tedy k utváření města a jeho „obrazu“. Urbanistická struktura jednotlivých částí města společně se způsobem jejich využití určuje charakter zastavěného území, utváří jeho vzhled.

V předchozím územním plánu nebyla urbanistická struktura přímo pojmenována, při jeho tvorbě i výkladu však byla vždy vnímána, v zásadě se víceméně propsala i do dřívějšího členění území na funkční plochy – dnes plochy s rozdílným způsobem využití. V tomto „novém“ územním plánu se však urbanistická struktura stala jeho jasně pojmenovanou určující součástí.

7. 3. 1. 1. Základní principy urbanistické koncepce

A. Urbanistická struktura a kompozice města – východiska řešení územního plánu

Urbanistická struktura města a jeho kompozice je předurčena jeho geografickou polohou, přírodními podmínkami a procesem transformace středověké Plzně, sevřené ve svých hradbách, do silného průmyslového města**.** Zcela zásadním momentem rozvoje města a utváření jeho základních kompozičních vazeb byl rozvoj dopravních systémů – jak silničních, tak železničních, který město v rozvoji podporoval, ale i omezoval. Radiálně koncentrický systém původních tereziánských silnic směrovaných na věž chrámu sv. Bartoloměje a železničních tratí patří bezesporu mezi jedinečnosti urbanistické struktury města.

Nejdůležitějším urbanistickým, kompozičním a architektonickým celkem je historické jádro města Plzně, prohlášené v roce 1988 městskou památkovou rezervací. Tento celek je dokladem ranně středověkého urbanismu z okruhu založených měst.

Historické jádro je součástí tzv. centrální oblasti města, která se rozvinula za bývalými městskými hradbami, respektive za sadovým prstencem, který byl založen na jejich místě. Centrální oblast je vymezena na jihu železničním tělesem, na východě železnicí a tokem řeky Radbuzy, na severu tokem řeky Mže a na západě rozsáhlým průmyslovým areálem Škoda. Centrální oblast je přirozeným centrem nejen celého města, ale i širší plzeňské aglomerace.
Na plochých terénních hřbetech a říčních terasách oddělených poměrně mělkými a širokými říčními údolími se při původních císařských, radiálně směrovaných silnicích rozvinula zástavba jednotlivých městských částí. Tak vznikla předměstí Petrohrad, Slovany, Bory, Jižní předměstí, Doubravka. Obdobně ve vazbě na radiální komunikace, ale v jiné terénní konfiguraci, jsou koncipovány i nově vzniklé městské části, mezi které patří sídliště Přední a Zadní Skvrňany a zejména rozsáhlý monofunkční obytný satelit Severního předměstí.

Na okraji města leží poměrně pravidelný, ale přetržitý prstenec původních samostatných vesnic, dříve převážně svébytných celků, dnes na městě závislých monofunkčních obytných satelitů, ve kterých chybí pracovní příležitosti, obchod, služby, kultura. Jako problematická se často jeví vazba původní tzv. „staré“ venkovské zástavby a nově realizovaných spíše zřídka vkusných rodinných domů. Problémová vazba stavebních objektů se často promítá i do vztahů „starých“ a „nových“ obyvatel tj. však otázka sociologická, která není náplní tohoto článku.

Charakteristickým kompozičním prvkem Plzně jsou čtyři řeky s postupnými soutoky: Úhlava a Radbuza, Radbuza a Mže, Úslava a Berounka. Prostorotvorné jsou ovšem nejen vlastní vodní toky, ale také celé údolní nivy, které si uchovaly v převážné míře přírodní charakter. V tomto pojetí jsou nivy respektovány a územním plánem města chráněny.

Z hlediska kompozičního tvoří mimořádně významný prvek rozsáhlé vodní plochy – na severu ojedinělá soustava boleveckých rybníků, na jihu pak vodní nádrž České údolí. Rozlehlé krajinné zázemí severní části města, vyhlášená rekreační oblast Bolevecké rybníky slouží jako významné území rekreace s celoměstským významem. Rekreační funkci plní také vodní nádrž České údolí.

Zásadní roli v kompozici města hrají zelené aleje, a to jak ve volné krajině – „Kilometrovka“, Lochotínská ulice, silnice do Radčic, tak v podobě bulvárů, respektive často již bohužel pouze jejich zbytků – Francouzská třída, Koterovská, Klatovská třída. Obdobnou roli

v obrazu města jako aleje mají i další přírodní prvky jako jsou například zelené svahy mezi Lochotínem a Radčicemi, zejména Lochotínský park, okolí „Zámečku“ a další zelené plochy.

Kompozice města je kromě výše uvedených přírodních akcentů umocněna jednotlivými dominantními stavbami, z nichž nejvýraznější je chrám sv. Bartoloměje, který svou hmotou ovládá náměstí a celé historické jádro a jehož věž určuje nezaměnitelnou siluetu města.

Obecně lze konstatovat, že zástavba „intravilánu“ města – to je v územně plánovací terminologii zastavěné území - je poměrně kompaktní, město je relativně hustě prostavěno. Jsou zde samozřejmě dosud volná, nezastavěná území, kde je třeba doplnit neúplnou nebo narušenou urbanistickou strukturu.
Jednotlivé zastavěné části jsou navzájem odděleny plochami zeleně, říčními údolími, parky. Z hlediska kvality života je město pro své obyvatele příjemné, zástavba je poměrně vyvážená, bez výraznějších problémových míst.

B. Základní kompoziční celky města

Plzeň se z hlediska urbanistického - kompozičního členění skládá z šesti základních celků:

- Centrální oblast města a Roudná
- Severní Předměstí
- Doubravka
- Východní Předměstí
- Jižní Předměstí
- Skvrňany

Nedílnou součástí kompozice, pro Plzeň charakteristickou, je prstenec původních vesnic.

Centrální oblast města a Roudná

Přirozeným kompozičním a významovým těžištěm města je centrální oblast s historickým jádrem, vyhlášenou Městskou památkovou rezervací. Jedná se o území s převahou obslužných funkcí pro obyvatelstvo celého města i regionu. Území disponuje pestrou nabídkou obchodu, služeb, administrativy, jsou zde situovány stavby církevní a kulturní. Obytná funkce je zde funkcí doplňkovou. Snahou města je posílení této funkce a využití potenciálu atraktivního místa pro kvalitní bydlení. Vlastní zástavba je převážně historická (z období středověku) a dále z přelomu 19. a 20. století s menším podílem mladších, převážně nebytových objektů. Součástí tohoto celku je historický areál plzeňských pivovarů, jediný významný výrobní komplex v této oblasti.

K centrální oblasti města logicky přináleží území Roudné, původního předměstí se zachovaným svébytným géniem loci.

Z hlediska výškových hladin zástavby se jedná o celek s kompaktní zástavbou v pravidelné převážně blokové zástavbě s relativně vyrovnanou výškovou hladinou bez větších extrémů. Výškové dominanty jsou totožné s dominantami architektonickými – sakrálními stavbami, mezi kterými je nespornou a pro Plzeň charakteristickou dominantou věž chrámu sv. Bartoloměje.

Severní Předměstí

Tento celek je počtem obyvatel největším obytným komplexem města se všemi jeho neduhy – vysokou hustotou obyvatelstva, monotónním prostředím panelových sídlišť, nedostatkem parkovacích míst, nekvalitní špatně udržovanou zelení, nedostatkem pracovních příležitostí atd. Specifickými zónami jsou obytné čtvrti Bílá Hora, Košutka a původní vesnice Bolevec s převahou rodinných domů dobré kvality, dále honosné vily historické části Lochotína. Svojí kvalitu a genius loci má čtvrť Roudná, která zaujímá pozici historického satelitu městského centra. Zónami regionálního významu je Zoologická a botanická zahrada a dále areál

Fakultní nemocnice. Městský význam pro rekreaci má soustava boleveckých rybníků a rekreačních lesů, stejně jako údolí řeky Mže.

Z hlediska výškových hladin zástavby lze konstatovat, že se jedná – díky masivní sídlištní výstavbě – o celek s poměrně vysokou průměrnou výškovou hladinou. Sídlištní celky – např. Košutka nebo Vinice jsou charakteristické kombinací obdobně vysokých (6, 8 NP) deskových domů a akcentujících věžových nebo deskových domů (10, 12 NP).

Okrajové části tvoří čtvrti rodinných domů, ve kterých je výšková hladina v průměru 2 NP.

Doubravka

Pro celek Doubravka je charakteristické prolínání starší zástavby bytových a rodinných domů s novějšími soubory panelových sídlišť z období 60. a 70. let 20. století. Funkční vyváženost celku je dána poměrně vysokým podílem průmyslových ploch při Jateční a Hřbitovní na straně jedné a lokalizací velkých obchodních center při Rokycanské na straně druhé. Doubravka má velmi kvalitní krajinné zázemí příměstských rekreačních prostorů Chlumu a Zábělé.

Z hlediska výškových hladin zástavby se jedná o celek s různorodou výškovou hladinou, ve které se odráží prolínání různých typů zástavby. Velmi častý je poměrně značný výškový kontrast na kontaktu původní zástavby rodinnými domy s novějšími domy bytovými. Sousedství objektů dvoupodlažních a osmipodlažních působí v některých případech disharmonicky.

Východní Předměstí

Jedná se o převážně obytný celek se zastoupením všech typů obytné zástavby. Najdeme zde činžovní domy z přelomu 19. a 20. století, sídlištní celky z období 50. a 60. let 20. století i čtvrti rodinných domů. Součástí sektoru jsou i výrobní plochy při Lobezské ulici a rozlehlé průmyslové území při Koterovské.

Tento celek, který je tvořen z velké části obytnými celky, je z hlediska výškových hladin relativně vyrovnaný, bez výškových anomálií. Přirozené výškové dominanty „klasické“ zástavby tvoří kostely. Disharmonicky byla výšková hladina porušena v nízkopodlažní zástavbě západně od Slovanské třídy, kde byl situován nevzhledný vysoký deskový obytný dům, který působí rušivě v pohledech na tuto část města.

Jižní Předměstí

Tento celek je tvořen především bytovými domy z období 19. a 20. století. Novější obytný soubor z období 60. a 70. let 20. století představuje panelové sídliště Bory. Zcela výjimečnou kvalitu vykazuje urbanistický soubor oblasti Bezovky tvořený honosnými vilami ve velkoryse koncipovaných zahradách. Uliční síť se stromovými alejemi podtrhují výjimečnost lokality. Součástí celku jsou veřejné prostory, které slouží pro rekreaci obyvatel celého města. Jedná se o vodní nádrž České údolí a o Borský park. Nachází se zde historicky založený průmyslový areál Škoda, dnes transformovaný do podoby odpovídající současným požadavkům. Průmyslové plochy jsou situovány rovněž při Domažlické směrem k Nové Hospodě. Součástí celku je také Městský industriální park Borská pole, který představuje zdařilou změnu vojenského prostoru na moderní průmyslovou zónu. Význam podtrhuje areál Západočeské univerzity, připravovaný Plzeňský vědecko-technologický park a lokality pro strategické služby.

Součástí tohoto celku je i původně samostatná obec Lhota, která se stala k 1. lednu 2003 součástí Plzně a vytvořila samostatný obvod Plzeň 10 – Lhota.

Jedná se o urbanisticko-architektonicky poměrně zdařilý celek s různorodými výškovými hladinami. Bloková zástavba klasické městské čtvrti ve vazbě na Klatovskou třídu je výškově vyrovnaná, architektonické dominanty přebírají i roli dominant výškových. Sídliště Bory patří mezi příklady kompozičně zdařilých a působivých celků. Kombinace deskových domů se 14 podlažními věžovými domy, situovanými zejména na jižním okraji obytného celku

ve vazbě na park, je zajímavá a již z dálky při příjezdu do Plzně od jihu vymezuje jasně městskou zástavbu.

Skvrňany

Plošně nejmenším obytným celkem Plzně jsou Skvrňany. Rozhodující počet obyvatel žije v panelové zástavbě z konce 60. a počátku 70. let 20. století, pro kterou je typická vysoká hustota, fádnost architektonického výrazu a monofunkčnost. Součástí celku jsou i lokality rodinných domů ve Slovanském údolí a v původních samostatných vesnicích Křimice a Radčice.

Součástí tohoto celku je i původně samostatná obec Malesice s částí Dolní Vlkýš, která se stala k 1. lednu 2003 součástí Plzně a vytvořila samostatný obvod Plzeň 9 – Malesice.

Kompozičně poměrně dobře zvládnuté sídlištní celky jsou i výškově zajímavé, s přirozenou gradací.

C. Nové náměty a podněty k urbanistické koncepci města, soutěž

Město Plzeň si položilo v době přípravy „nového“ územního plánu otázku, jak získat „nové“ názory a náměty na řešení urbanistické koncepce města jako základního podkladu pro „nový“ územní plán a jak nalézt nové impulsy metodické a metodologické. Současně hledalo odborného partnera pro zpracovatele územního plánu, jímž je Útvar koncepce a rozvoje města Plzně.

Jako optimální forma získání odpovědí na výše uvedené byla zvolena soutěž. Zastupitelstvo města Plzně usnesením č. 664 ze dne 8. prosince 2011 rozhodlo o vypsání veřejné jednokolové urbanistické soutěže na zpracování ideového urbanistického řešení území vnitřní části města Plzně. Vypracováním soutěžních podmínek byl pověřen Útvar koncepce a rozvoje města Plzně. Soutěž byla vyhlášena 12. prosince 2011. Předmětem soutěže byla urbanistická vize města Plzně s tím, že soutěž se musí věnovat stávajícímu obrazu města jako celku s důrazem na jeho vnitřní část.

Do soutěže bylo odevzdáno 20 soutěžních návrhů. Jeden návrh nebyl připuštěn do řádného posuzování v soutěži pro porušení závazných podmínek a byl posouzen mimo soutěž.

Porota po svém dvoudenním zasedání ve dnech 20. a 21. března 2012 vybrala dva vítěze, a to autory soutěžního návrhu číslo 2 - MOBA studio s. r. o. a dále soutěžního návrhu číslo 7 - Roman Koucký architektonická kancelář s. r. o.

Na svém jednání dne 26. dubna 2012 vzalo Zastupitelstvo města Plzně na vědomí výsledky soutěže, souhlasilo s promítnutím principů řešení z vítězných návrhů a jejich podrobnějším rozpracováním do návrhu územního plánu a dále souhlasilo se spoluprací vítězných týmů se zpracovatelem územního plánu, tedy Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně..

Výsledky soutěže potvrdily, v některých případech pak zdůraznily a doplnily základní teze a požadavky zadání.

Základní závěry, nové náměty a podněty pro územní plán města

- potvrzení pozitivních základních prvků města – respektování přírody a topografie terénu, koncentrovaná struktura zástavby, existence aktivní (transformované) výroby v blízkosti centra, zemědělské plochy – krajina v blízkosti historického jádra, úspěšná realizace industriálního parku na Borských polích;
- udržení suburbanizačních tendencí na území města v přijatelné míře; nutnost omezení budoucího rozvoje v podobě navrhování osídlení formou „vnitřních“ satelitů na správním území Plzně;

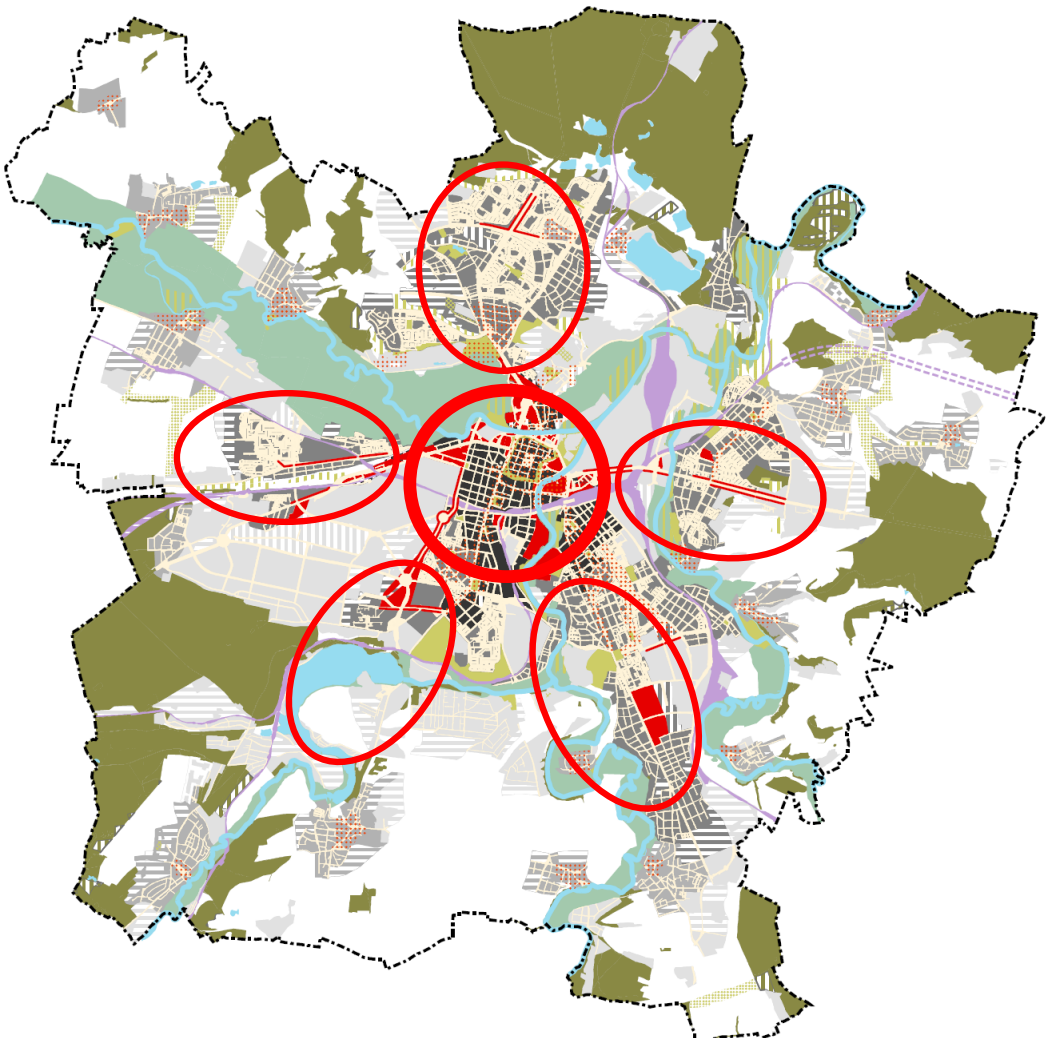
- vyvážený podíl jednotlivých složek nezbytných pro zdravý chod města v 21. století (bydlení, služby, kultura, výroba, zemědělství);
- silná identita jednotlivých částí – potřeba vymezení lokalit s vlastním charakterem jako základních skladebných jednotek města – zásadní podklad pro nově koncipované strukturální pojetí územního plánu, zdůrazňující „obraz“ města, jeho charakter a strukturu;
- zamezení další „periferizace“ centra města a jeho významová a strukturální rehabilitace;
- jednoznačný důraz na zahušťování vnitřního města, posílení centra, intenzifikace zástavby, doplnění narušené urbanistické struktury, potvrzení koncentrické podoby města;
- nutnost řešení prostoru v nivě Mže, zejména západně a východně od Roudné, otázka spojení či nespojení „vlastního města“ na jihu a sídlišť na severu, nutnost ujasnění názoru z hlediska vymezení zastavitelného a nezastavitelného území a míry a charakteru zástavby;
- zvýšení potenciálu v jednotlivých již zastavěných lokalitách;
- nalezení správných a čitelných definic struktur a funkcí a jejich vzájemných relací;
- důraz na prostorové uspořádání města, výškové zónování;
- posílení úlohy veřejného prostranství – vztah jednotlivých staveb k veřejnému prostranství jako základnímu měřítku charakteru jednotlivých lokalit;
- principy kontrastů jak vnitřních (otevřené veřejné prostranství x uzavřená hmota budovy), tak vnějších (husté město x volná krajina);
- principiální ponechání většiny dlouhodobě stabilizovaných tras dopravní infrastruktury, realizace radiálně okružního systému; úprava uličních profilů, tramvajových tratí, křižovatek a pěších ploch s důrazem na obnovu tradičních městských funkcí, hierarchizace charakteru městských os;
- pojetí územního plánu s podstatně větším důrazem na „obraz“ města, charakter jednotlivých lokalit, nikoli pouhé členění na jednotlivé funkční plochy

Všechny tyto závěry, nové náměty a podněty byly do územního plánu zapracovány.

D. Hlavní zásady a principy územního plánu

Výsledky architektonické soutěže na řešení vnitřní části města v souvislosti s novým územním plánem, která proběhla v roce 2012 (viz předchozí text), potvrdily nový trend v názoru na tvorbu a obraz města, který klade důraz na intenzivní využití území centra a další posílení jeho hodnot. V souladu s tímto přístupem jsou stanoveny následující **hlavní zásady a principy pro návrh územního plánu:**

- důraz na urbanistickou strukturu
- vymezení lokalit jako základních skladebných jednotek
- udržení suburbanizačních tendencí v přijatelné míře
- důraz na zahušťování vnitřního města a zvýšení jeho potenciálu, kompaktnost
- posílení úlohy veřejného prostranství
- důraz na prostorové uspořádání města



Obr. č. 1 Základní kompoziční uspořádání města

D. 1 Důraz na urbanistickou strukturu

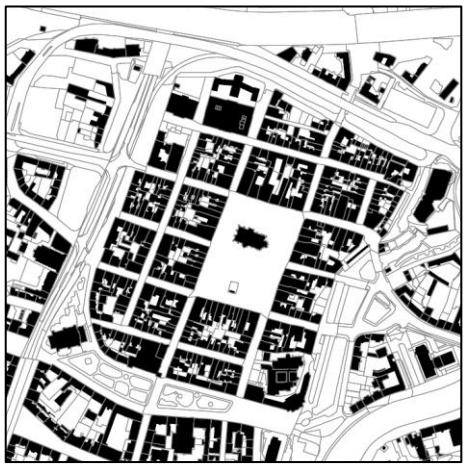
Struktura je jednou z nejvýznamnějších charakteristik území, která je dlouhodobě rozvíjena a podporuje urbanistickou hodnotu území. Spočívá především v uspořádání, návaznosti i vlastnostech prostorů a staveb. Původní hodnotná urbanistická struktura často přetrvává i v případě změny způsobu užívání v přestavbových plochách. V jednotlivých částech města převažuje určitý – pro dané místo charakteristický - typ struktury daný dobou vzniku zástavby, polohou místa nebo charakterem veřejných prostranství.

Urbanistická hodnota území spočívá např. v uspořádání, návaznosti i vlastnostech prostorů a staveb, zejména přístupných veřejnosti (průhledové osy, orientační, architektonické dominanty území, členitost a různorodost zástavby apod.). Jedná se nejen o hodnotu dlouhodobě rozvíjené urbanistické struktury jednotlivých částí města a jejich vazeb, ale i o hodnotu krajiny, vytvořené a kultivované dlouhodobým hospodařením.

V území je určen typ převládající prostorové struktury, tím je definován její charakter a měřítko.

Na území města Plzně jsou definovány následující charakteristické urbanistické struktury:

1) **Historická kompaktní bloková** – pravidelná zástavba historického jádra města založená uvnitř městských hradeb, původní gotická pravoúhlá síť ulic a náměstí
Charakteristický příklad: Historické jádro města, vyhlášená Městská památková rezervace



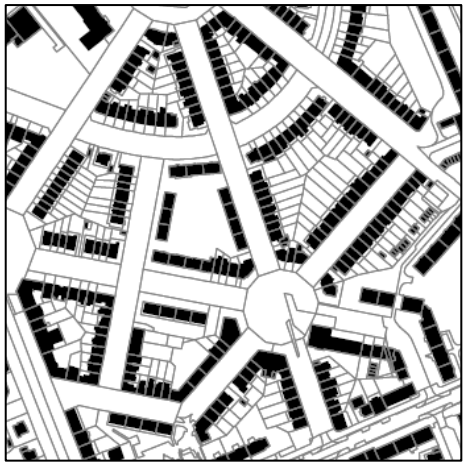
2) **Rostlá městská** – výškově nehomogenní zástavba městských domů a řemeslnických dvorů v místě původních historických předměstí, tvořící nepravidelné uliční prostory a prostranství
Charakteristický příklad: Roudná

3) **Rostlá venkovská** - sevřená zástavba uzavřených usedlostí uspořádaných v těsné vzájemné vazbě zpravidla kolem návsi
Charakteristický příklad: Koterov

4) **Kompaktní bloková** – vícepodlažní koncentrovaná zástavba uspořádaná do uzavřených nebo částečně otevřených bloků se souvisle vymezeným veřejným prostranstvím, typická pro zástavbu předměstí 19. a 20. století, založená uliční osnova
Charakteristický příklad: Tylova

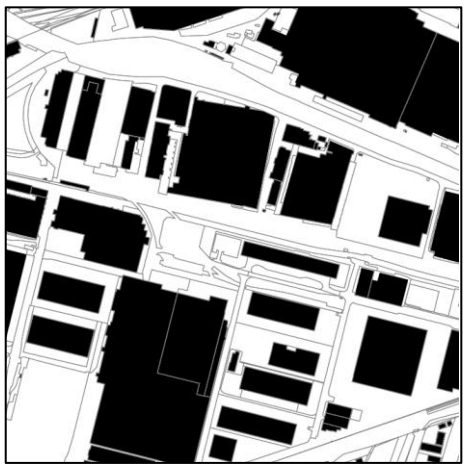
5) **Bloková izolovaná/volná** – nízkopodlažní zástavba izolovaných domů drobnějšího měřítka s vymezenými zahradami a pozemky uspořádanými do bloků
Charakteristický příklad: Bručná

6) **Bloková souvislá** – nízkopodlažní zástavba objektů navzájem navazujících štítovými zdmi s vymezenými zahradami a pozemky uspořádanými do bloku
Charakteristický příklad: U Bachmače

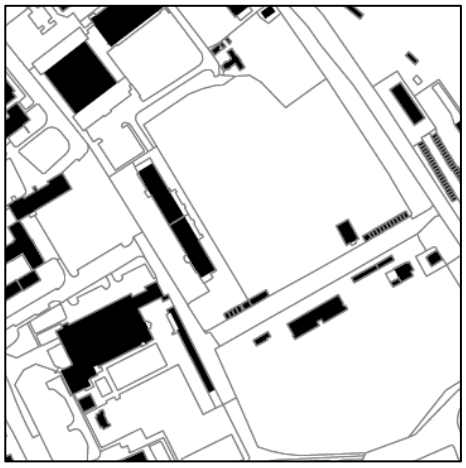


7) **Volná sídlištní** – jednotlivé středně a vícepodlažní objekty bytových domů nebo soubory tvořící jejich skupiny doplněné nízkopodlažními objekty občanské vybavenosti, nejednoznačně vymezující veřejná prostranství a plochy zeleně
Charakteristický příklad: Sídliště Košutka

8) **Areálová kompaktní** – vícepodlažní i halové objekty a areály s vysokou mírou využití, areály značného rozsahu s velkým podílem zpevněných ploch
Charakteristický příklad: Doudlevce ETD



9) **Areálová volná** – drobné halové objekty v menších areálech, velký podíl zpevněných ploch, značná část zůstává nezastavěná, areály atypické formy
Charakteristický příklad: sportovní areály – Slovany Sport



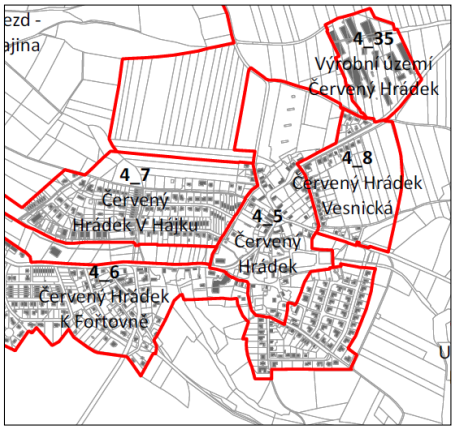
10) Drobná izolovaná – drobné stavby rozptýlené v zeleni, typické zahrádkářské osady

Charakteristický příklad: Pode Dvory

D. 2. Vymezení lokalit jako základních skladebných jednotek

Lokalita je základní plošná skladebná jednotka města, která je vymezena především na základě shodné či obdobné urbanistické struktury. Dále je její hranice vytvářena například na základě uzemni sounáležitosti (např. mezi dvěma barierami, lokální přináležitost) či shodných charakterových znaků (například utváření terénu, způsob užívání).
Důvodem členění města na lokality je vytvoření logických celků, ke kterým jsou především vztaženy podmínky pro další rozvoj území, ochranu a rozvoj jeho hodnot.
Podrobněji k lokalitám v kap. 7. 6.

Obr. č. 2: Členění území města na lokality

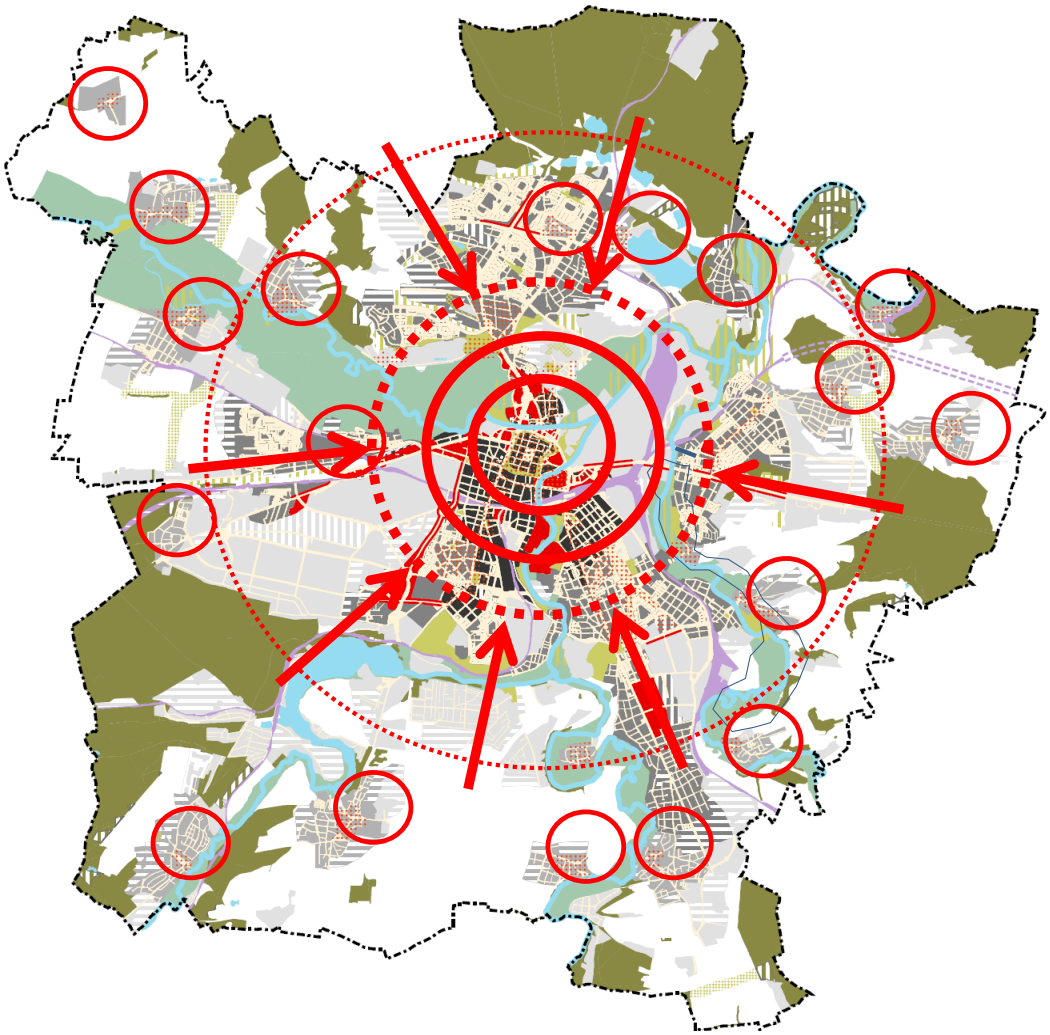


- OZNAČENÍ LOKALITY
- POLOHA VE MĚSTĚ
- STRUKTURA ZÁSTAVBY
- STABILITA ÚZEMÍ
- DALŠÍ ROZVOJ LOKALITY

D. 3. Udržení suburbanizačních tendencí na přijatelné míře

Suburbanizační tendence na území města, tedy „vnitřní“ suburbanizaci je nutno udržet v přijatelné míře, tedy omezit neúměrný budoucí rozvoj bydlení tím, že nebudou navrhovány „vnitřní“ satelity na správním území města Plzně. Docházelo by k nežádoucím jevům: zábor zemědělské půdy, nároky na komunikační síť (dojížďka do zaměstnání, školy, za kulturou…, nároky na technickou infrastrukturu atd.).

Obr. č. 3: Přijatelná míra suburbanizace



D. 4. Důraz na zahušťování vnitřního města a zvýšení jeho potenciálu, kompaktnost

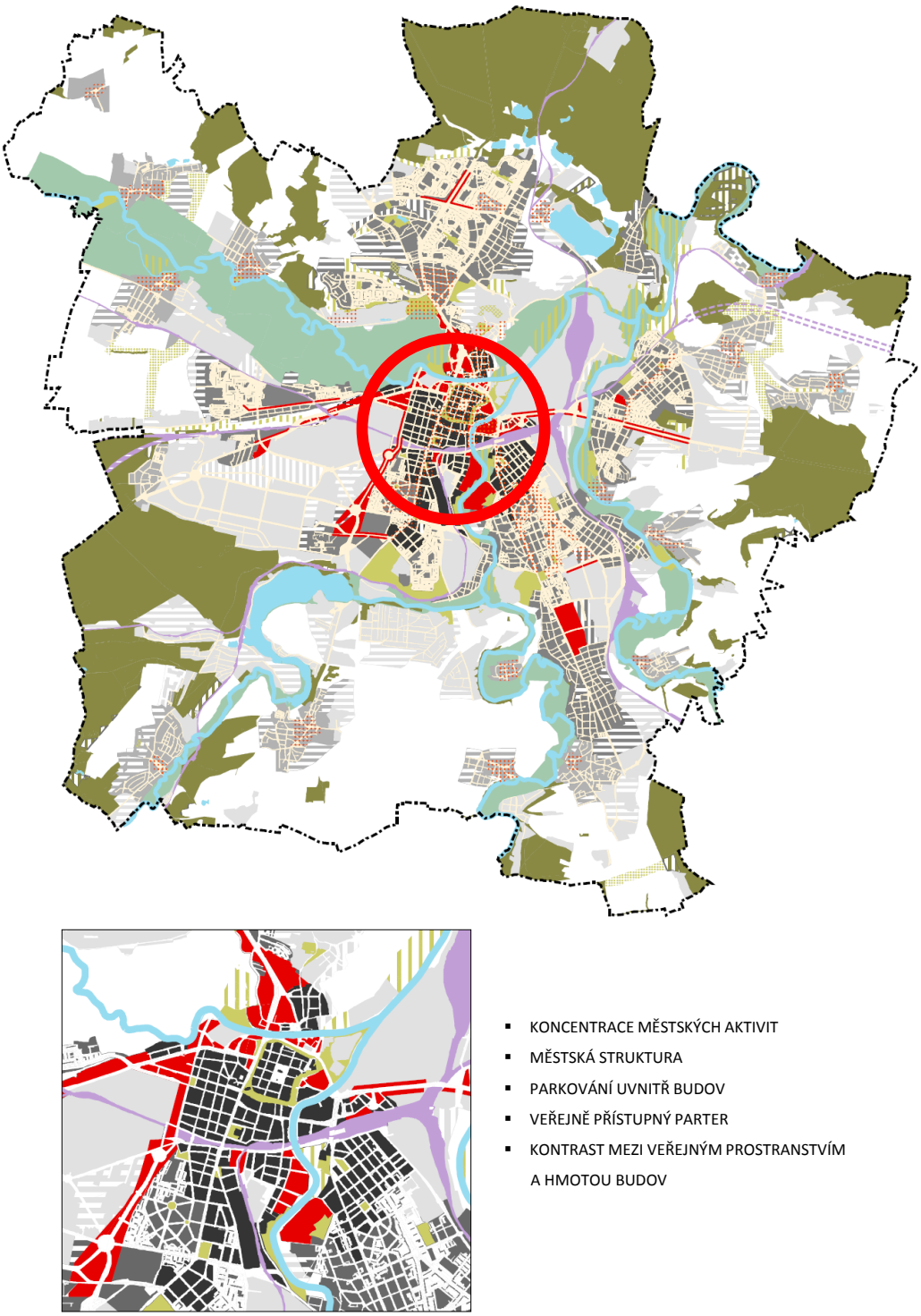
V územním plánu je třeba posilovat utváření kompaktního města = souvisle zastavěného území města s kvalitní urbanistickou strukturou.

Je třeba podporovat vznik kvalitního a dlouhodobě udržitelného městského prostředí.

V současné době nejsou v evropském kontextu patrné potřeby ani ambice zakládat nová města extenzivním způsobem. Vnitřní město však není hotovou, definitivní strukturou, ale neustále se měnícím organismem, který pro svůj život nové impulsy zevnitř potřebuje. Kompaktní město neznamená vytváření nových hranic, ale otevření se možnosti stavění v již postaveném.

Základní principy kompaktního města:

- koncentrace městských aktivit v centru
- městská struktura, kde fasády přímo definují veřejné prostranství a parky
- parkování uvnitř budov
- veřejně přístupný parter
- kontrast vnitřní – kontrast mezi veřejným prostranstvím (otevřené) a hmotou budov (uzavřené)
- kontrast vnější – kontrast mezi městem a krajinou



Obr. č. 4: Základní principy kompaktního města

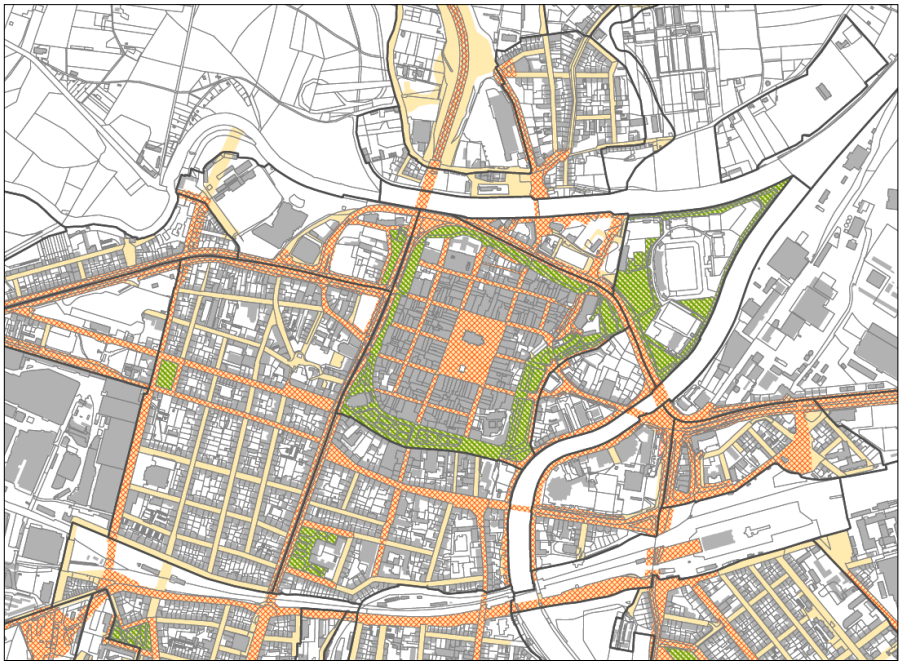
D. 5. Posílení úlohy veřejného prostranství

"Veřejné městské prostranství se musí znovu stát místem setkávání lidí a ne pouhým dopravním prostorem" (prof. dr. Koen Reas).

Nutnost posílení úlohy veřejného prostranství a podpora vzniku kvalitního a dlouhodobě udržitelného městského prostředí.
Veřejné prostranství by mělo mít městský, architektonický charakter, nikoliv technický.

Obr. č. 5: Veřejné prostranství

CENTRUM MĚSTA – KOMPAKTNÍ BLOKOVÁ STRUKTURA ZÁSTAVBY



SEVERNÍ PŘEDMĚSTÍ – VOLNÁ SÍDLIŠTNÍ STRUKTURA ZÁSTAVBY

D. 6. Důraz na prostorové uspořádání města

Prostorové uspořádání je jednou z významných charakteristik území, která má vliv na utváření města s esteticky kvalitním prostorovým řešením, umožňuje zachovat harmonii prostředí.
Prostorové uspořádání města je předmětem kap. 7.6.

7. 3. 2. Vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby a systému sídelní zeleně

7. 3. 2. 1. Členění správního území města z hlediska zastavitelnosti

Územní plán navrhuje zastavitelné plochy a plochy přestavby na základě požadavků zadání pro jednotlivé typy, okruhy způsobu využití území. Plochy jsou navrženy vzhledem ke svému budoucímu charakteru ve vhodných polohách a v odpovídajícím rozsahu s tím, že naplňují hlavní principy územního plánu (viz předcházející text).
Rozložení ploch je patrné především z výkresů č. 1 Základní členění území a č. 2 Hlavní výkres, plochy s rozdílným způsobem využití.

Územní plán člení správní území města Plzně z hlediska základního uspořádání na území:

- urbanizované - městské, které zahrnuje území zastavěné, tedy zastavěné území stabilizované a přestavbové - transformační plochy;
- neurbanizované - krajinné, kdy neurbanizovaným územím se rozumí území, které nelze zastavět vůbec nebo výjimečně a za zvláštních podmínek; součástí neurbanizovaného území je i území zastavěné stávajícími objekty, do budoucna však s vyloučenou zástavbou objektů nových. Přípustnost umisťování staveb a zařízení je stanovena v kapitole 6.
  Součástí neurbanizovaného území jsou plochy změn v krajině.

  Do urbanizovaného území patří následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- plochy rekreace;
- plochy občanského vybavení;
- plochy smíšené obytné;
- plochy obchodu, služeb a výroby;
- plochy dopravní infrastruktury – železnice;
- plochy technické infrastruktury;
- plochy výroby a skladování;
- plochy specifické – obrana a bezpečnost státu.

  Do neurbanizovaného území patří následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- plochy vodní a vodohospodářské;
- plochy zemědělské;
- plochy lesní;
- plochy přírodní;
- plochy parků;
- plochy těžby

Územní plán vymezuje následující přestavbové - transformační plochy:

- plochy rekreace;
- plochy smíšené obytné;
- plochy obchodu, služeb a výroby;
- plochy výroby a skladování.

Územní plán vymezuje následující zastavitelné plochy určené pro další rozvoj:

- plochy rekreace;
- plochy občanského vybavení;
- plochy smíšené obytné;
- plochy obchodu, služeb a výroby;
- plochy dopravní infrastruktury – železnice;
- plochy výroby a skladování.

Územní plán vymezuje následující plochy územních rezerv pro:
- plochy občanského vybavení;
- plochy smíšené obytné.

Územní plán vymezuje následující koridory pro:
- dopravní infrastrukturu
- technickou infrastrukturu

Územní plán vymezuje následující koridory územních rezerv pro:
- dopravní infrastrukturu

7. 3. 2. 2. Vymezení systému sídelní zeleně

Územní plán vymezuje systém sídelní zeleně především s ohledem na ochranu a další rozvoj přírodních hodnot (viz. kap. 7. 2.). Systém sídelní zeleně spoluvytváří a podporuje hlavní kompoziční prvky města a jeho „obraz“.

Územní plán vymezuje následující systém sídelní zeleně:
- plochy lesní
- plochy přírodní
- plochy parků

7. 4. Koncepce veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro její umísťování

7. 4. 1. Dopravní infrastruktura

Navržený dopravní systém pokrývá požadavky města na dopravní obsluhu i požadavky vyplývající z regionálních a dálkových dopravních vztahů. Návrh respektuje urbanistické hodnoty území a vytváří předpoklady pro snižování negativních vlivů dopravy na urbanistické, hygienické i přírodní kvality území. Dopravní systém je řešen jako součást urbanistické struktury města, kde všechny funkce jsou ve vzájemné rovnováze. Technická náročnost navrženého řešení vychází z reálných ekonomických možností společnosti s předpokladem realizace v časovém horizontu stávající generace. Dopravní systém je rozvíjen tak, aby byly pokryty potřeby všech skupin uživatelů a současně byl výhodný z celospolečenského hlediska.

Návrh naplňuje cíl „Zadání“ vytvořit podmínky pro usměrňování poměru přepravní práce ve prospěch neautomobilové dopravy a snižování tlaku automobilové dopravy na centrum města.
Pro naplnění těchto cílů návrh vytváří předpoklady pro rozvoj všech složek dopravy a zajišťuje jejich provázanost tak, aby se jejich vzájemnou kooperací dosáhlo co nejracionálnějšího fungování celého dopravního systému. Současně jsou vytvářeny příznivé podmínky pro rozvoj neautomobilové dopravy.

Za tímto účelem:
- je komunikační síť navržena s odstupňovaným dopravním komfortem, jehož kvalita klesá směrem do středu města a stoupá k jeho okraji tak, aby se snížila atraktivita průjezdů přes centrum města;
- je navržena síť záchytných parkovišť P+R a P+G jako systémový prvek umožňující další prohlubování regulace parkování v centru města;
- jsou vytvářeny podmínky pro další rozvoj a zkvalitňování systému městské hromadné dopravy;
- jsou vytvářeny podmínky pro provázanost městské hromadné a příměstské autobusové dopravy;
- jsou vytvářeny podmínky pro lepší využití potenciálu osobní železniční dopravy;
- jsou vytvářeny podmínky pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy.

7. 4. 1. 1. Komunikační síť

7.4.1.1.1. Komunikační síť - podklady

- Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně (ÚKRMP, 2010)
- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (2008)
- Výstupy z dopravního modelu Správy veřejného statku města Plzně (SVSMP, 2013)
- Uliční prostor Sukova – Borská (územní studie s regulačními prvky, ÚKRMP, 2012)
- Aktualizace urbanistické studie Plzeň – Zelený trojúhelník – sever (urbanistická studie, ÚKRMP, 2007)
- Plzeň, průjezdní úsek silnice I/27, úsek Sukova – Karlovarská (studie, Sudop Praha, 2008)
- Silnice I/27, Plzeň – Třemošenský rybník – Orlík (DÚR, Sudop Praha, 2008)
- I/20, přeložka silnice v úseku D5 – Seč (studie, Sudop Praha, 2009)
- Silnice I/20 v Plzni úsek Jasmínová – Sušická (DÚR, Pontex, 2006)
- I/20, úsek Sládkova – Cvokařská (studie, Sudop Praha, 2008)
- I/20, úsek Sládkova – Na Roudné, severní část (studie, SUDOP Praha, 2008)
- Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné - Chrástecká, I. etapa, aktualizace 2008 (DÚR, Sudop Praha, 2008)
- Silnice I/20 a II/231 v Plzni, Plaská – Na Roudné – Chrástecká, II. etapa, aktualizace 2006 (DÚR, Sudop Praha, 2006)
- Dopravně – urbanistická studie napojení rozvojových ploch při Karlovarské třídě (studie, Pragoprojekt, 2001)
- Páteřní komunikace, Vinice – sever (studie, ÚKRMP, 2001)
- Městský komunikační okruh (DÚR, Sudop Praha, 2010)
- Studie propojení Karlov – Vejprnická (studie, SHB, 2003)
- Prověření napojení opravárenského závodu (DSP, Bohemiaplan, 2010)
- Plzeň – Zelený trojúhelník – sever (urbanistická studie, ÚKRMP, 2010)
- Infrastruktura Zelený trojúhelník – sever – 1. etapa (DÚR, Bohemiaplan, 2007)
- Městský okruh, úsek Křimická (Chebská) – Karlovarská v Plzni (DSP, Pragoprojekt, 2012)
- Studie městského komunikačního okruhu v Plzni (studie, Pragoprojekt, 1996)
- Prodloužená alej Svobody (studie, Pragoprojekt, 2008)
- Propojení Karlovarská – Kotíkovská (DÚR, Valbek, 2007)
- Přeložka silnice III/180 19, obchvat Božkova (studie, Ing. Sádecký, 2005)
- Studie komunikací Koterovská a Na Růžku (studie, Ing. Palek, 2003)
- Dopravní studie prostoru Hřbitovní – Hrádecká – Rokycanská (studie, Ing. Stehlík, 2001)
- Koordinační studie technické infrastruktury a komunikace v úseku Nová Hospoda – letiště Bory (studie, Bohemiaplan, 1998)

- Silniční systém města Plzně v oblasti Roudné (DÚR, Valbek, 2013)
- Komunikace Pod Mikulkou (studie, ÚKRMP, 2012)
- Prodloužení tramvajové trati na Borská pole (DSP, Meneindustry, 2009)
- Koordinační studie Nepomucké třídy v Plzni (studie, Báňské projekty Teplice, 1998)
- Studie okružní křižovatky Nepomucká – Štefánikova (studie, Bohemiaplan, 2009)
- Napojení Lochotínské ulice na rondel Karlovarská v Plzni (DSP, Valbek, 2006)
- Plzeň – Švabiny (urbanistická studie, ÚKRMP, 2006)
- ŽST Plzeň – Valcha – Plzeň hlavní nádraží (studie, Ing. Kalčík, 1997)
- Plzeň – Košutka – Studentská (urbanistická studie, ÚKRMP, 2002)
- III/180 16 Hrádecká ulice, úsek Mohylová – Staroveská (DÚR, Ing. Stehlík, 2008)
- Silnice III/180 50 průtah – Malesice (DÚR, Pragoprojekt, 2011)
- Plzeň – Malesice, Dolní Vlkýš – územní studie (urbanistická studie, ÚKRMP, 2008)
- Silnice III/180 52 Malesice – Dolní Vlkýš (DÚR, IP projekt, 2010)
- Komunikační propojení Valcha – Borská pole (DÚR, Ing. Vondřich, 2008)
- Přeložka silnice II/180, Kyšice – Chrást (DÚR, Sudop Praha, 2008)
- Rekonstrukce silnice II/231, Bílá Hora (DÚR, D Projekt, 2005)
- Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk Domažlické trati (přípravná dokumentace, SUDOP Praha, 2013)
- Přestupní uzel Skvrňany, prodloužení tramvajové trati do Křimic (studie, Ing. Kalčík, 2005)
- III/180 32, úsek Tyršův most – Radobyčice (DSP, MDS Projekt, 2011)
- Propojení Tyršův most – Výsluní (DÚR, Ing. Palek, 2010)
- Radobyčice – OK, III/18032, Dlážděná 2. část, Litická (DÚR, D Projekt, 2007)
- Plzeň, studie propojení Křimice – Zadní Skvrňany (studie, Ing. Stehlík, 2011)
- Plzeň – Křimice, lokalita U statku (urbanistická studie, ÚKRMP, 2007)
- Plzeň – Zavadilka, studie komunikačního propojení stávající zástavby s rozvojovými plochami pro bydlení (studie, IP Projekt, 2011)
- Plzeň – Radčice, úprava Radčické ulice, úsek Pod Zámečkem – Pod Vinicemi (studie, D Projekt, 2009)
- Výstavba areálu TZ PMDP na Borských polích v Plzni (studie, Chemoprag, 2005)
- Spojka ulice Vejprnická – Křimická v Plzni (DÚR, Valbek, 2009)
- Plzeň – Slovany – lokalita bývalých kasáren, podklad pro změnu ÚPMP (ÚKRMP, 2012)
- Rekonstrukce náměstí Milady Horákové včetně navazujících komunikací (studie, SUDOP Praha, 2009)

7.4.1.1.2. Komunikační síť – současný stav a východiska řešení

Komunikační síť je jednou z nejdůležitějších částí návrhu dopravy v územním plánu, a to nejen pro svůj dopravní význam, ale i z hlediska vlivu na urbanistické řešení města.

Současný stav komunikační sítě je charakterizován koncentrací automobilové dopravy v centru města. Ta se projevuje nejen zhoršenou funkcí komunikační sítě v dopravních špičkách, ale zejména degradací zasažených částí centra města.

V ulicích, do kterých byly koncentrovány hlavní dopravní vztahy, převládla jejich dopravní funkce nad funkcí obslužnou, silná individuální automobilová doprava snížila kvalitu dopravy veřejné, pěší a cyklistické dopravy, snížila se příjemnost prostředí i atraktivita parterů přilehlé zástavby. Veřejné prostory kolem pozemních komunikací (dále jen komunikací) ztratily atributy ulic a svým charakterem se přiblížily k monofunkčním dopravním koridorům.

Koncentrace individuální automobilové dopravy v centru města je největším problémem komunikační sítě, který svým významem převyšuje ostatní nedostatky celého dopravního systému. Příčinou je její radiální uspořádání, které nevzniklo nahodile, ale bylo podmíněno mnoha vlivy působícími na rozvoj města. Velmi výrazným faktorem byla morfologie terénu,

utvářená vodními toky. Rozčlenění území vodními toky předznamenalo koncentrický rozvoj města i radiální uspořádání komunikační sítě. Velmi výrazně předurčila vývoj města paprskovitá síť tereziánských silnic, které se později staly osami městských čtvrtí. Dostřednému uspořádání napomáhaly i četné bariéry v podobě železničních tratí nebo velkých průmyslových areálů. Rozhodující vliv na fungování dnešní komunikační sítě měla však druhá polovina 20. století. Vlna automobilizace a výstavba panelových sídlišť na okraji města přinesly skokový nárůst automobilové dopravy, na který město reagovalo přebudováním historických městských tříd na kapacitní čtyřpruhové komunikace. Sídliště se stala snadno dostupná z centra města a přes centrum města i vzájemně propojená mezi sebou, centrum se však přeměnilo na křižovatku všech hlavních dopravních tahů. Cílevědomá výstavba okružních tras začala až v posledních dvaceti letech. Jednotlivé části městského okruhu se však dosud nepodařilo propojit do souvislého celku.

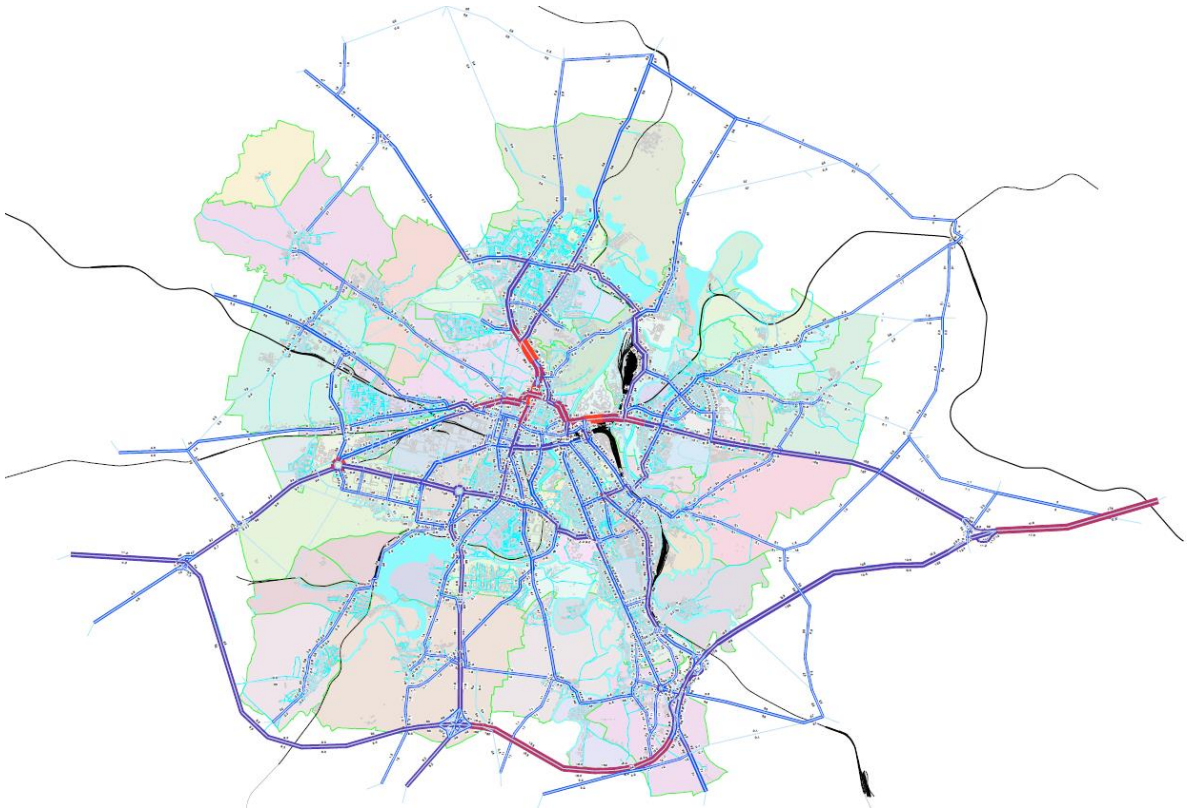
Urbanistickému uspořádání města a jeho komunikační síti odpovídají i dopravní zátěže na jednotlivých komunikacích. V jižní části na centrum města plynule navazuje souvislá bloková zástavba s poměrně hustou komunikační sítí. Zatížení jednotlivých úseků nedosahuje extrémních hodnot, protože dopravní zátěže mají možnost rozložit se do většího počtu tras. Tato uliční struktura je ukončena na linii Skvrňanská – Tyršova – U Prazdroje, která kromě propojení Doubravka – Skvrňany slouží též jako sběrnice pro trasy z Jižního a Jihovýchodního předměstí. Z její polohy ve struktuře města pak vyplývá i její výrazné dopravní zatížení. Zcela jiný charakter má komunikační síť v severní části města. Zde je vlivem většího měřítka urbanistické struktury a vlivem rozlehlé nivy Mže osnova komunikační sítě jednodušší. Tvoří ji jen několik propojení, na které se koncentrují intenzity automobilové dopravy. Pro celou severní část představuje hlavní napojení na centrum města Karlovarská ulice. Kumulace dopravních intenzit na této komunikaci je již pro fungování celého komunikačního systému kritická.

Zátěží pro střed města je i stávající vedení silnic I. tříd, které v celku kopírují trasování císařských silnic z doby Marie Terezie. Čistá tranzitní doprava není v procentním vyjádření výrazná, ale její vlivy, zejména z těžké nákladní dopravy, jsou pro město obtěžující.

Stávající komunikační síť v městě Plzni je nedostačující jak z hlediska rozsahu, tak z hlediska struktury. Z hlediska celistvosti komunikační sítě chybí zejména kapacitní okružní trasy. Naopak trasy procházející středem města nabízejí příliš snadný, pohodlný průjezd.

Obrázek č. 1: Rozložení intenzit na stávající komunikační síti

A – celek



B – výřez centrální oblasti

7.4.1.1.3. Komunikační síť – odůvodnění návrhu

Návrh komunikační sítě se skládá ze dvou základních částí, a to z návrhu rozvoje komunikační sítě a z návrhu dopravně urbanistických vlastností komunikační sítě.

Návrh rozvoje doplňuje komunikační síť zejména o městský okruh a další tangenciální trasy tak, aby se vytvořily dostatečné alternativy k dnešním trasám procházejícím centrem města.

Návrh dopravně urbanistických vlastností komunikační sítě je určen prostory pro vedení komunikací a funkčními skupinami komunikací.

Stanovením prostorů pro vedení komunikací jsou zajištěny vhodné vazby komunikací k okolnímu prostředí, stanovením funkčních skupin komunikací je zajištěno správné fungování dopravní sítě.

Návrh rozvoje komunikační sítě i návrh dopravně urbanistických vlastností komunikační sítě vytváří dostatečně rozvinutou komunikační síť s odstupňovaným komfortem, která zajištuje dopravní potřeby města a chránící jeho centrum před nadměrnými intenzitami automobilové dopravy.

7.4.1.1.3.1. Návrh rozvoje komunikační sítě

Nejvýznamnějším prvkem rozvoje komunikační sítě je dokompletování městského okruhu. Navržené úseky uzavírají okruh v jeho západní a východní části, v jižní části je doplněn úsek s mimoúrovňovým křížením železniční trati Plzeň – Železná Ruda.

S dokompletováním městského okruhu je potřebné dobudovat i návaznosti městského okruhu na extravilánové úseky silnic I. tříd. V jihovýchodní části se jedná o nové připojení na silnici I/20 v úseku Na Růžku – Koterovská, na severu ve směru na Třemošnou je navržena úprava silnice I/27 ve stávající trase.

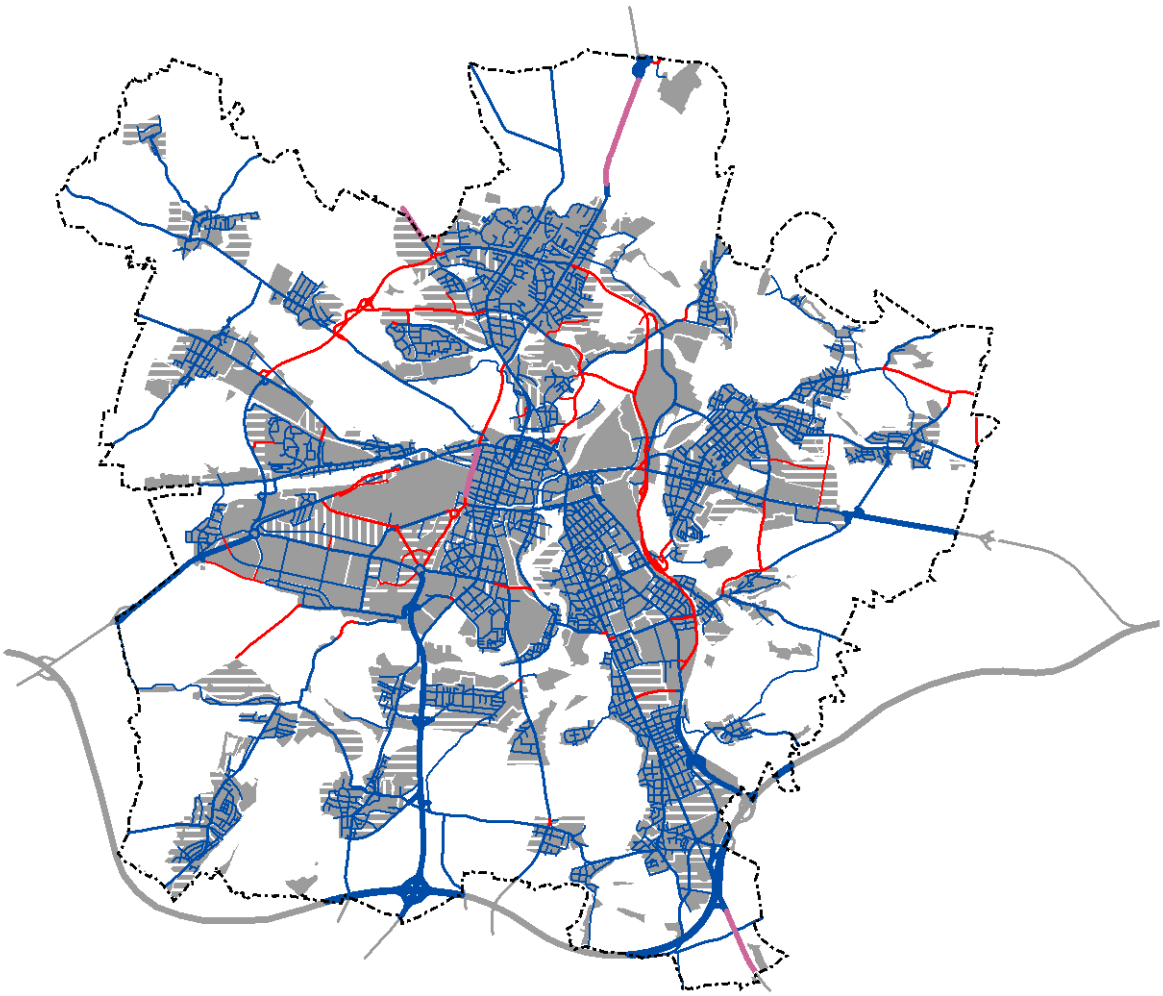
Na městský okruh navazují tangenciální propojení doplňující síť o nové trasy a zlepšující přístupnost zastavitelných území z městského okruhu. Jedná se zejména o prodloužení aleje Svobody směrem k západní části městského okruhu, o prodloužení aleje Svobody směrem k východní části městského okruhu, o propojení Lábkova – Křimická a o propojení Sukova – Domažlická přes areál Škoda.

Jako alternativní trasy za přetížená propojení směřující do centra města jsou navrženy úseky Sukova – Borská – Přemyslova umožňující zklidnění Klatovské ulice, Karlovarská – Přemyslova snižující zátěže na Karlovarské ulici a na mostě generála Pattona a propojení Na Roudné – Rychtářka umožňující zklidnění ulice Otýlie Beníškové a Rooseveltova mostu.

Ostatní navržené úseky umožňují nebo zlepšují napojení rozvojových území nebo umožňují odvedení dopravy z obytných lokalit.

Tam, kde to bylo z územně plánovacího hlediska potřebné, byly pro nově navržené úseky komunikací vymezeny koridory zajišťující jejich územní ochranu.

Obrázek č. 2: Schéma rozvoje komunikační sítě



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

plochy stabilizované

plochy změn

plochy zastavitelné

plochy přestavbové

plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

NÁVRH ROZVOJE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

STAV

NÁVRH

ÚPRAVA KOMUNIKACE VE STÁVAJÍCÍ TRASE

ÚSEKY MIMO SPRÁVNÍ ÚZEMÍ MĚSTA PLZNĚ

Návrh rozvoje komunikační sítě obsahuje následující úseky:

a) Rychlostní komunikace

Změna vedení silnice I/20 v úseku od křižovatky s dálnicí D5 po jižní hranici města je navržena v rámci přeložky silnice I/20 jižně od Plzně. Úprava zahrnuje křižovatku se silnicí III/18021.

Rozšíření silnice I/27 na čtyřpruh v úseku od křižovatky u zastávky Bolevec k severní hranici města je navrženo pro zvýšení kapacity silnice.

b) Sběrné komunikace – městský okruh a jeho napojení

Přeložka silnice I/20 v úseku Koterovská – Plaská přispívá k odvedení části průjezdné dopravy z centra města, která dnes projíždí po Nepomucké, Slovanské, Tyršově a Karlovarské, na městský okruh.

Západní část městského okruhu v úseku Chebská – Karlovarská přispěje k odvedení části průjezdné dopravy z centra města, která dnes projíždí po silnici I/27.

Územní rezerva pro rozšíření na čtyřpruh v úseku Domažlická - Karlovarská je navržena pro navýšení kapacity západní části městského okruhu při budoucím nárůstu automobilové dopravy.

Propojení Čechova – Edvarda Beneše – Zborovská a ulice Na Růžku jsou součástí jižní části městského okruhu, který je třeba dobudovat, pro převedení části dopravy z centra na okružní trasy.

Křižovatka na náměstí Milady Horákové je důležitým dopravním uzlem na městském okruhu. Přestavba křižovatky je navržena z důvodu přetížení křižovatky individuální i městskou hromadnou dopravou, nevyhovujícím úhlům křížení komunikací, parametrům tramvajové trati, podmínkám pro chodce i celkovému architektonickému řešení náměstí.

Pro zkapacitnění městského okruhu v úseku Úněšovská – Studentská je navrženo rozšíření na čtyřpruhové uspořádání komunikace.

c) Sběrné komunikace

Navržené propojení Rychtářka – OK v ulici Na Roudné – alej Svobody slouží jako významné systémové spojení centra města se Severním předměstím, které umožní částečné převedení intenzit dopravy z přetížené Karlovarské a z přetížené ulice Otýlie Beníškové, která slouží jako propojení centra se Severním předměstím.

Navržené propojení Sukova – Karlovarská ve směru sever – jih, které zahrnuje i úpravu Korandovy a Kotkovy ulice, umožní částečné převedení intenzit dopravy z Klatovské třídy a přetížené Karlovarské, která slouží jako jediné propojení centra se Severním předměstím.

Navržené napojení Radčic na městský okruh slouží jako nejkratší spojení městských částí Radčice, Malesice a Dolní Vlkýš s městským okruhem.

Navržené prodloužení aleje Svobody slouží jako systémové propojení, které umožňuje obsluhu lokalit 1_48 K Sylvánskému vrchu, 1_38 Vinice sever, 1_10 Lochotín, 1_9 Kotíkovská a 1_32 Sylván a jejich napojení na městský okruh a silnici I/27.

Propojení Sukova – Domažlická přes areál Škoda představuje nové tangenciální propojení, které eliminuje bariérový účinek dnes neprostupného areálu Škoda.

Úprava vedení ulice 28. října při křižovatce s ulicí Nad Feronou zlepšuje směrové vedení komunikace.

Napojení Jateční na východní část městského okruhu zajišťuje přístupnost zastavitelných území na městský okruh a propojuje systém silnic I. a II. tříd.

Vyhlídková v úseku Rokycanská – K Hrádku doplňuje tangenciální propojení v jihovýchodní části města a napojuje návrhovou lokalitu 4_28 Švabiny.

Přeložka silnice II/233, včetně napojení Červenohrádecké, nahrazuje stávající nevyhovující vedení silnice II. třídy, kterou překládá do nové trasy s odpovídajícími parametry.

Obchvat Božkova nahrazuje nevyhovující vedení komunikace vesnickou památkovou rezervací a odklání dopravu z obytného území.

Napojení Lobez na východní část městského okruhu řeší napojení zastavitelného území Lobez na městský okruh.

Silnice II/180, Kyšice – Chrást na území města je součástí aglomeračního okruhu, který v této části prochází správním územím města Plzně.

Propojení aleje Svobody na východní část městského okruhu napojuje Severní předměstí na městský okruh.

Přeložka Dobřanské je vyvolána potřebou mimoúrovňového křížení s železniční tratí Plzeň – Železná Ruda.

Propojení Daimlerova – lokalita Nová Valcha spojuje návrhové lokality na Valše s Borskými poli.

Přeložka Domažlické je vyvolána úpravou parametrů a vedení domažlické trati.

Prodloužení Lábkovy na Křimickou propojuje Zadní Skvrňany se silnicí II/605.

Přeložka silnice II/180 s jižním obchvatem Třemošné odvádí dopravu mimo obytné území Třemošné. Přeložka naplňuje Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje.

d) Obslužné komunikace

Komunikace Pod Mikulkou propojuje území Zavadilky s alejí Svobody.

Napojení ulice Terezie Brzkové na městský okruh řeší napojení Zadních Skvrňan na západní část městského okruhu.

Rekonstrukce komunikace Na Zavadilce zlepšuje parametry stávající komunikace.

Napojení Lochotínské na Karlovarskou řeší přímé napojení lokality Karlovarská na silnici I/27.

Prodloužení ulic U Panasoniku na ulici Ke Karlovu, Univerzitní ulice na silnici I/26, prodloužení Obchodní ulice a Podnikatelské doplňují síť obslužných komunikací na Borských polích.

Propojení Rokycanská – Červenohrádecká – Hřbitovní zajišťuje obsluhu zastavitelných území mezi Rokycanskou a Červenohrádeckou ulicí.

Prodloužení ulice Pod Stráží zajišťuje napojení lokality 1_41 Zavadilka na městský okruh.

Napojení lokality 1_18 Nad Roudenskými lomy zajišťuje napojení lokality na městský okruh.

Propojení ulice Na Roudné se Silničním systémem Roudná řeší napojení zastavitelných území na Roudné se silničním systémem.

Napojení Truhlářské ulice na Silniční systém Roudná řeší napojení lokality 3_34 Rychtářka na silniční systém.

Změna napojení lokality 3_37 Škoda z Domažlické ulice je vyvolaná úpravou vedení domažlické trati.

Komunikace v souběhu s prodlouženou tramvajovou tratí k Západočeské univerzitě a její napojení do OK Sukova doplňuje obslužnou síť lokalit 3_62 Západočeská univerzita a 3_65 Zelený trojúhelník.

Komunikace spojující budoucí komunikaci Sukova – Borská a Folmavskou ulici doplňuje obslužnou síť v lokalitách 3_4 Borská a 3_65 Zelený trojúhelník.

Prodloužení ulice Jasmínová k ulici Velenická doplňuje obslužnou síť v lokalitě 2_33 Výrobní území Skladová – Koterovská.

7.4.1.1.3.2. Návrh dopravně urbanistických vlastností komunikační sítě

a) Prostory pro vedení komunikací

Prostory pro vedení komunikací stanovují požadavky na prostorové řešení tras komunikací. Návrh zohledňuje zastavitelné a nezastavitelné území. Pro zastavitelné území jsou navrženy tři druhy uličních prostorů a prostory technického typu. Pro nezastavitelné území jsou navrženy prostory krajinného typu. Omezený vliv na okolní prostředí mají tunely a estakády, které se užívají v zastavitelném i nezastavitelném území.

Uliční prostory
Uliční prostory patří k základním prvkům vytvářejícím urbanistickou strukturu města. Jedná se o veřejné liniové prostory s dopravní i obslužnou funkcí. Kromě dopravy se zde odehrávají i společenské aktivity a dochází k vazbám s okolní zástavbou. Uliční prostory jsou dělené na uliční prostory obslužných ulic, uliční prostory významných komunikací a uliční prostory městských tříd.

Uliční prostory obslužných ulic
Uliční prostory obslužných ulic jsou v urbanistické struktuře města liniové prostory dělící zastavěné území na základní bloky nebo plochy. Jejich uspořádání se podílí na charakteru urbanistické struktury lokalit.
Ve využití veřejného prostoru převládá obslužná funkce. Dopravní funkce slouží pro místní dopravní vztahy. Společenské využití se vyskytuje jen lokálně. To však neplatí v centru města, kde je často společenské využití veřejného prostoru velmi intenzivní, doprovázené řadou společenských a drobných komerčních aktivit.
Stavebně technické řešení uličního prostoru musí umožnit dostavbu uličních front s velkou mírou přizpůsobení objektům přilehlé zástavby. Pro zvýšení příjemnosti prostředí se doplňují uliční aleje. Při nižší intenzitě zástavby se prostory řeší formou obytných ulic nebo komunikací se smíšeným provozem. V centrech měst při vyšších intenzitách pěší dopravy nebo intenzivním společenském využití veřejného prostoru se navrhují pěší zóny. V tomto případě se jedná o reprezentativní prostory města s důrazem na technickou a estetickou kvalitu a celkovou příjemnost prostředí.

Uliční prostory významných ulic
Uliční prostory významných ulic jsou v urbanistické struktuře města významné liniové prostory tvořící osy nebo rozhraní větších urbanistických celků. Spolu s městskými třídami vytváří základní osnovu uliční sítě a podílí se tak na vytváření urbanistické struktury města.
Ve využití veřejného prostoru převládá dopravní funkce. V případě potřeb okolní zástavby, zejména při těsném obestavění uličního prostoru se uplatňuje i obslužná funkce. Společenské funkce se vyskytují lokálně.
Méně atraktivní poloha významných ulic nepřináší dostatečný podnět pro větší koncentraci zástavby nebo větší koncentraci aktivit. Tím se odlišují od městských tříd. Řešení uličního prostoru musí umožnit dostavbu uličních front dle navržené struktury zástavby.

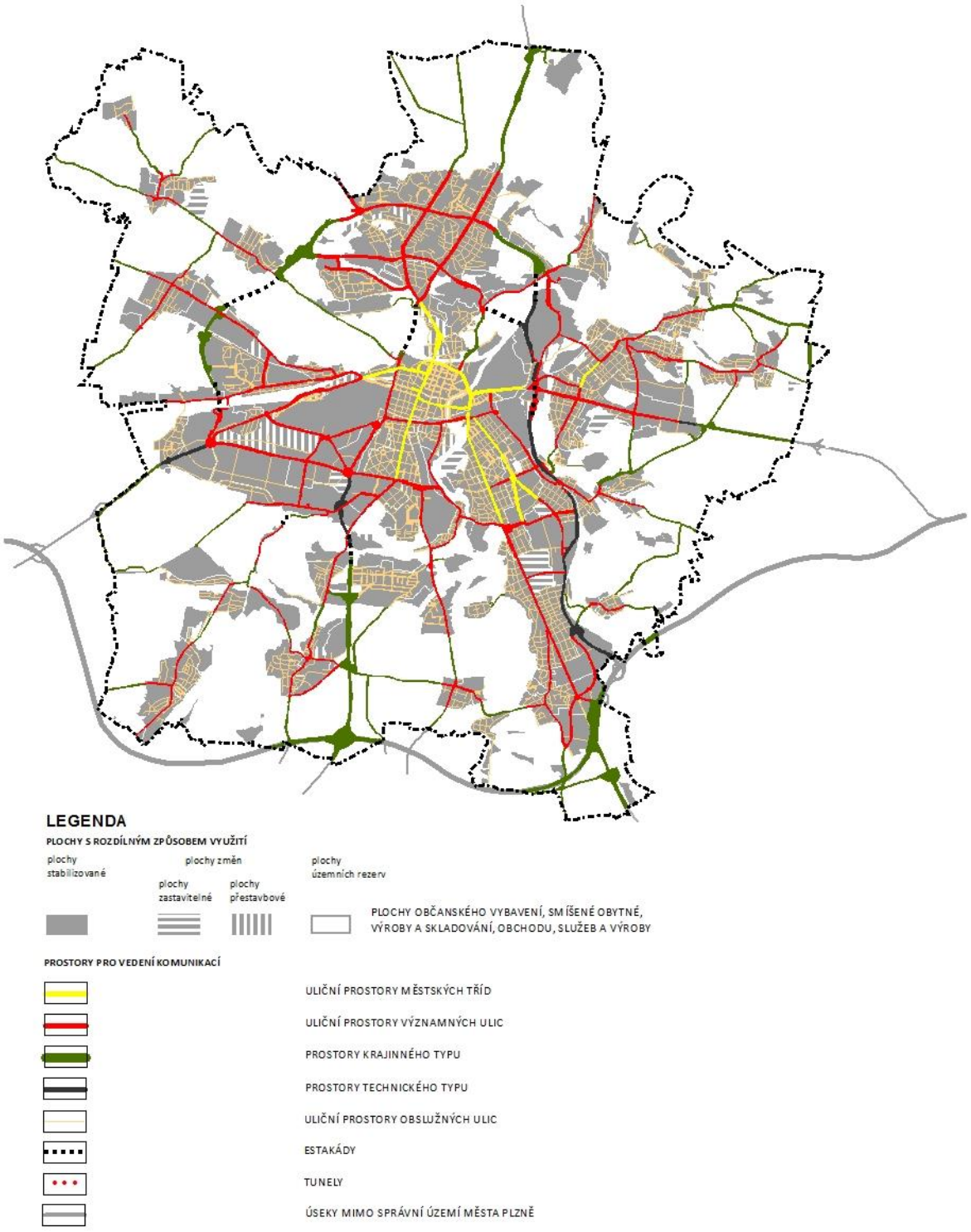
Uliční prostory městských tříd (obchodně společenských ulic)
Uliční prostory městských tříd jsou v urbanistické struktuře města významné liniové prostory nacházející se v intenzivně zastavěných plochách, zejména v centru města. Tvoří zpravidla osy nebo rozhraní větších urbanistických celků. Spolu s významnými ulicemi vytváří základní osnovu uliční sítě a podílí se tak na charakteru urbanistické struktury města. Městské třídy vytvářejí obchodně - společenské reprezentativní prostory města.
Ve využití veřejného prostoru se uplatňuje dopravní, obslužná i společenská funkce. Řešení uličního prostoru umožňuje dostavbu uličních front dle navržené struktury zástavby. Obestavění městských tříd je tvořeno koncentrovanou zástavbou s širokým spektrem aktivit s možností prolínání veřejného a soukromého prostoru (obchodní pasáže, předzahrádky, předsunutý prodej atd.).
Vzhledem k intenzivnímu společenskému využití veřejného prostoru jsou velkoryse dimenzovány plochy pro pěší dopravu. Důraz je kladen na estetickou kvalitu. Uliční aleje a městský mobiliář podporují rozvoj pobytových funkcí.

Prostory technického typu
Prostory technického typu jsou významné liniové prostory vedené v periferních územích se strukturou areálového typu nebo v souběhu s jinými liniemi dopravní a technické infrastruktury. Prostory technického typu jsou monofunkční a slouží jako dopravní cesta pro automobilovou dopravu. Jsou zcela nebo částečně odděleny od okolního území a nemají k němu zpravidla žádné funkční vazby. Z toho vyplývá vyloučení nebo potlačení ostatních dopravních funkcí a nepřítomnost doprovodných společenských aktivit.
Při řešení prostoru se zohledňují požadavky dopravně technického řešení a potřeby eliminace nepříznivých vlivů dopravy na okolní území. Přes dopravně technický charakter má tento koridor charakter veřejně užívaného prostoru a při jeho řešení se nesmí rezignovat na jeho vizuální kvalitu.

Prostory krajinného typu
Prostory krajinného typu jsou významné liniové prostory vedené v nezastavitelném území. Tyto prostory jsou součástí krajiny, kterou ovlivňují a spoluutvářejí. Prostory krajinného typu plní dvojí funkci. Zajišťují dopravní propojení v extravilánu města a doplňují krajinu o pásy zeleně a přispívají tak k jejímu prostorovému uspořádání.
Středový prostor, tvořený profilem komunikace, je určený pro dopravu. Okrajové prostory vytváří v krajině pás zeleně. Plochy pro ozelenění jsou tvořeny silničním tělesem a dalšími pozemky nutnými pro souvislé ozelenění. Je žádoucí, aby hlavní složku ozelenění tvořila stromová zeleň.

Estakády, Tunely
Estakády jsou zvláštní liniové prostory pro vedení komunikací realizované na mostních konstrukcích. Jejich vliv na okolní prostředí je omezený. Tunely jsou zvláštní liniové prostory pro vedení komunikací realizované formou podpovrchového vedení. Jejich vliv na okolní území je zanedbatelný. Obě formy se užívají jak v zastavitelném, tak v nezastavitelném území. Důvodem pro tato řešení je například terénní konfigurace, nebo překonávání přírodních a technických bariér (křížení s jinými druhy dopravní infrastruktury atd.). Dalším důvodem může být přírodní nebo urbanistická kvalita území, které je vhodné překonat bez přímého kontaktu komunikace s okolím.

Obrázek č. 3: Schéma komunikační sítě – prostory pro vedení komunikací



Obrázek č. 4: Příklady prostorů pro vedení komunikací – uliční prostory obslužných ulic

Příklad obslužné ulice s umístěním místní komunikace funkční třídy C – obslužná komunikace

Příklad obslužné ulice s umístěním místní komunikace funkční třídy D1 – pěší zóna

Příklad obslužné ulice s umístěním místní komunikace funkční třídy D1 – obytná zóna

Obrázek č. 5: Příklad prostoru pro vedení komunikací – uliční prostory významných ulic

Příklad významné ulice s umístěním místní komunikace funkční třídy B – sběrné komunikace
Potřeby dopravní obsluhy jsou řešeny tolerováním parkování za hranou obrubníku

Příklad významné ulice s umístěním místní komunikace funkční třídy B – sběrné komunikace
Nevhodná úprava ignorující potřeby dopravní obsluhy zástavby

Příklad významné ulice s umístěním místní komunikace funkční třídy B – sběrné komunikace
Nevhodná úprava ignorující potřeby dopravní obsluhy zástavby

Obrázek č. 6: Příklad prostoru pro vedení komunikací – uliční prostory městských tříd

Paříž - městská třída s kapacitní komunikací
Příklad polyfunkčního využití uličního prostoru s vysokým podílem společenských funkcí.

New York - městská třída s kapacitní komunikací
Příklad polyfunkčního využití uličního prostoru s vysokým podílem společenských funkcí.

Kolín nad Rýnem - městská třída s kapacitní komunikací.
Příklad polyfunkčního využití uličního prostoru s vysokým podílem společenských funkcí.

Obrázek č. 7: Příklad prostoru pro vedení komunikací – prostory technického typu

Plzeň, silnice I/26 – vstup do zastavitelného území od jihozápadu – příklad prostoru technického typu

Plzeň, silnice I/20 – vstup do zastavitelného území od jihu – příklad prostoru technického typu

Plzeň, silnice I/20 – vstup do zastavitelného území od jihu – příklad prostoru technického typu.

Obrázek č. 8: Příklad prostoru pro vedení komunikací – prostory krajinného typu

Plzeň, silnice I/27 – extravilánový úsek na jihu města – vhodný příklad prostoru krajinného typu

Plzeň, extravilánový úsek místní komunikace – silniční aleje jsou tradičním prvkem české krajiny

Plzeň, silnice I/27 – extravilánový úsek na jihu města – nevhodný příklad prostoru krajinného typu

Obrázek č. 9: Příklad prostoru pro vedení komunikací – estakády, tunely

Estakáda v krajinném zázemí města – vliv na okolní území je omezen

Estakáda v intravilánu města – překonání technické bariéry kolejiště nádraží

Dálniční tunel v krajinném zázemí města – vliv na okolní území je velmi omezen

b) Funkční skupiny komunikací a dopravní komfort

Funkční skupiny komunikací stanovují uspořádání komunikační sítě z hlediska dopravních parametrů. Návrh vychází z urbanistické koncepce a z požadavků na řešení dálkové, regionální i vnitroměstské dopravy a vytváří vhodné předpoklady pro tvorbu komunikační sítě s odstupňovaným komfortem. Pro stávající úseky dálnice D5 je navržena funkční skupina „dálnice“. Pro komunikace zprostředkovávající vazbu města na dálnici D5 a extravilánové úseky silnic I. tříd je navržena funkční skupina „rychlostní komunikace“. Základní komunikační kostru města tvoří „sběrné komunikace“ včetně komunikací vytvářejících městský okruh a jeho napojení. Obslužnou síť tvoří smíšená funkční skupina „obslužné komunikace, obytné a pěší zóny“. Zatřídění komunikací do funkčních skupin vychází z funkčního dělení komunikací dle ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací. Funkční skupina sběrné komunikace nabízí poměrně široké spektrum možné dopravní kvality komunikací. Proto je u sběrných komunikací upřesněna dopravní kvalita požadavky na dopravní komfort.

Funkční skupina dálnice

Obsahuje úseky dálnice D5 procházející správním územím města, zajišťujícím vazbu Plzně na evropskou dopravní síť. Jedná se o pozemní komunikaci s velmi vysokým dopravním komfortem zaměřené monofunkčně na dopravní funkci, určenou výhradně pro automobilovou dopravu. Vazby dálnice na okolní území jsou velmi omezené.

Dopravně technické řešení odpovídá zejména ČSN 73 6001 Navrhování silnic a dálnic.

Funkční skupina rychlostní komunikace

Rychlostní komunikace jsou místní komunikace zajišťující vazbu města na dálnici a síť rychlostních silnic. Spolu se sběrnými komunikacemi vytvářejí základní komunikační síť města. Jedná se o pozemní komunikace s vysokým dopravním komfortem zaměřené monofunkčně na dopravní funkci. Vazby rychlostních silnic na okolní území jsou omezené.

Požadavky na dopravně technické řešení vyplývají zejména z ČSN 73 6110, funkční skupina A – rychlostní komunikace.

Funkční skupina sběrné komunikace

Sběrné komunikace jsou místní komunikace zajišťující vnitroměstské dopravní vztahy. Spolu s rychlostními komunikacemi vytváří hlavní komunikační síť města. Jedná se o pozemní komunikace s různou úrovní dopravního komfortu, zaměřené jak na dopravní, tak na obslužnou funkci. Poměr dopravní a obslužné funkce, úroveň dopravního komfortu i dopravně technické řešení vychází ze začlenění komunikací do urbanistické struktury Plzně.

Funkční skupina sběrné komunikace byla pro potřeby řešení komunikační sítě dále rozdělena na sběrné komunikace se zvýšeným dopravním komfortem, na komunikace se sníženým dopravním komfortem a na komunikace s neupraveným, tedy standardním dopravním komfortem.

Sběrné komunikace se stanoveným zvýšeným dopravním komfortem tvoří městský okruh a jeho napojení na rychlostní komunikace, kromě úseku Koterovská – Klatovská, kde je v některých místech těsný styk komunikace se zástavbou a je zde ponechán dopravní komfort standardní.

Sběrné komunikace se stanoveným sníženým dopravním komfortem se nacházející uvnitř městského okruhu a procházejí středem města.

Ostatní sběrné komunikace nestanoveným, tedy standardním dopravním komfortem se nachází vně městského okruhu nebo na tangenciálních směrech.

Požadavky na dopravně technické řešení sběrných komunikací vyplývají z ČSN 73 6110, funkční skupina B – sběrné komunikace. Požadavky na komunikace se sníženým dopravním komfortem vyplývají z technických předpisů Ministerstva dopravy ČR TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích a TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi.

Funkční skupina obslužné komunikace, pěší a obytné zóny

Obslužné komunikace, pěší a obytné zóny jsou místní komunikace s nízkým a velmi nízkým dopravním komfortem zaměřené především na přímou okolní obsluhu zástavby. Dopravní funkce je omezena na lokální dopravní vztahy. Přestože uspořádání a charakter provozu obslužných komunikací a pěších a obytných zón jsou rozdílné, je vhodné pro účely územního plánu jejich sloučení do jedné funkční skupiny, neboť pro územní plán je významná jejich obslužná funkce, nikoliv konkrétní dopravně technické řešení, které se může v období platnosti územního plánu měnit. Parametry komunikací se z důvodu efektivního využití prostoru a zpomalení dopravy navrhují v úsporných hodnotách.

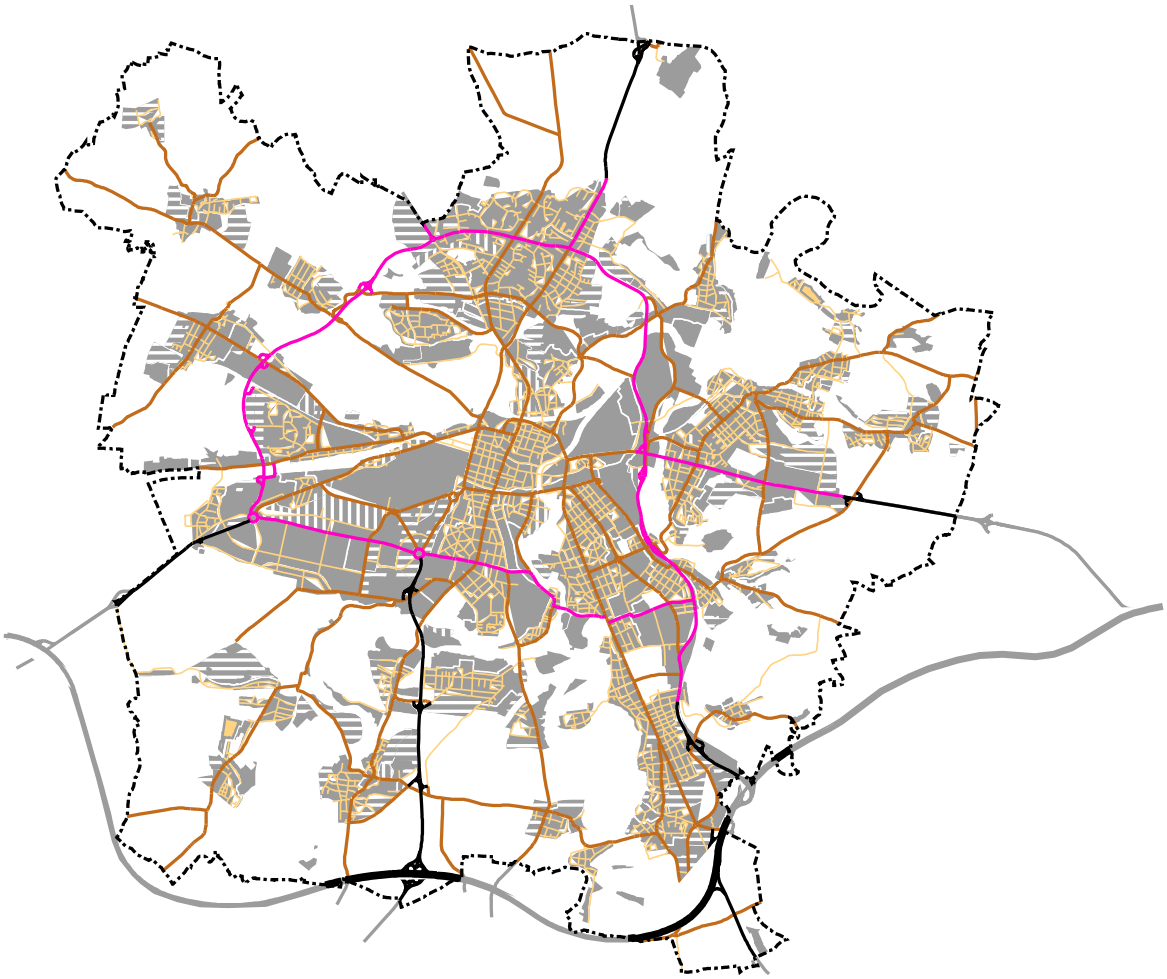
Požadavky na dopravně technické řešení obslužných komunikací a pěších a obytných zón vyplývají z ČSN 73 6110, funkční skupina C – obslužné komunikace a funkční skupina D1 – pěší a obytné zóny a dále z technického předpisu Ministerstva dopravy ČR TP 103 Navrhování obytných zón.

Dopravní komfort

Dopravním komfortem se rozumí souhrn podmínek ovlivňujících rychlost a pohodlnost jízdy, zejména stavebně technické uspořádání komunikace, charakter (intenzita) dopravního provozu, stavebně architektonická úprava vedlejšího dopravního prostoru (uličního parteru) atd. Dopravní komfort stanovuje nároky na soustředění a celkový výkon řidiče a ovlivňuje jeho chování v dopravním provozu. Vysoký dopravní komfort minimálně omezuje dopravní chování řidiče a přináší mu uživatelskou pohodlnost, neboť mu umožňuje rychlou a plynulou jízdu a dobrou manévrovatelnost v dopravním proudu. Nízký dopravní komfort omezuje dopravní chování řidiče, neboť mu umožňuje relativně pomalejší a méně plynulou jízdu a zhoršenou manévrovatelnost v dopravním proudu.

Komunikace se zvýšeným dopravním komfortem se vyznačují mimoúrovňovými nebo velkoryse dimenzovanými úrovňovými křižovatkami, komfortními hodnotami návrhových prvků, omezenou obsluhou okolního území. Komunikace s nižším dopravním komfortem se vyznačují užitím úsporných hodnot návrhových prvků, větší četností úrovňových křižovatek, dopravní obsluhou okolního území, přímou dopravní obsluhou uličního prostoru, četnějším užitím zklidňovacích a bezpečnostních prvků, vyšší mírou preference veřejné, pěší a cyklistické dopravy, méně přehledným uspořádáním přidruženého dopravního prostoru apod.

Obrázek č. 10: Schéma komunikační sítě – funkční skupiny komunikací



Tabulka č. 1: Návrh dopravně urbanistických vlastností komunikační sítě

Návrh dopravně urbanistických vlastností komunikační sítě

Prostory pro vedení komunikací určují požadavky na řešení prostoru	**Funkční skupiny komunikací** určují požadavky na dopravní parametry

Prostory pro vedení komunikací

Zastavitelné území

- **Uliční prostory obslužných ulic**
- **Uliční prostory významných ulic tříd**
- **Uliční prostory městských tříd**
- **Prostory technického typu**

Nezastavitelné území – krajina

- **Prostory krajinného typu** – podílí se na utváření krajiny

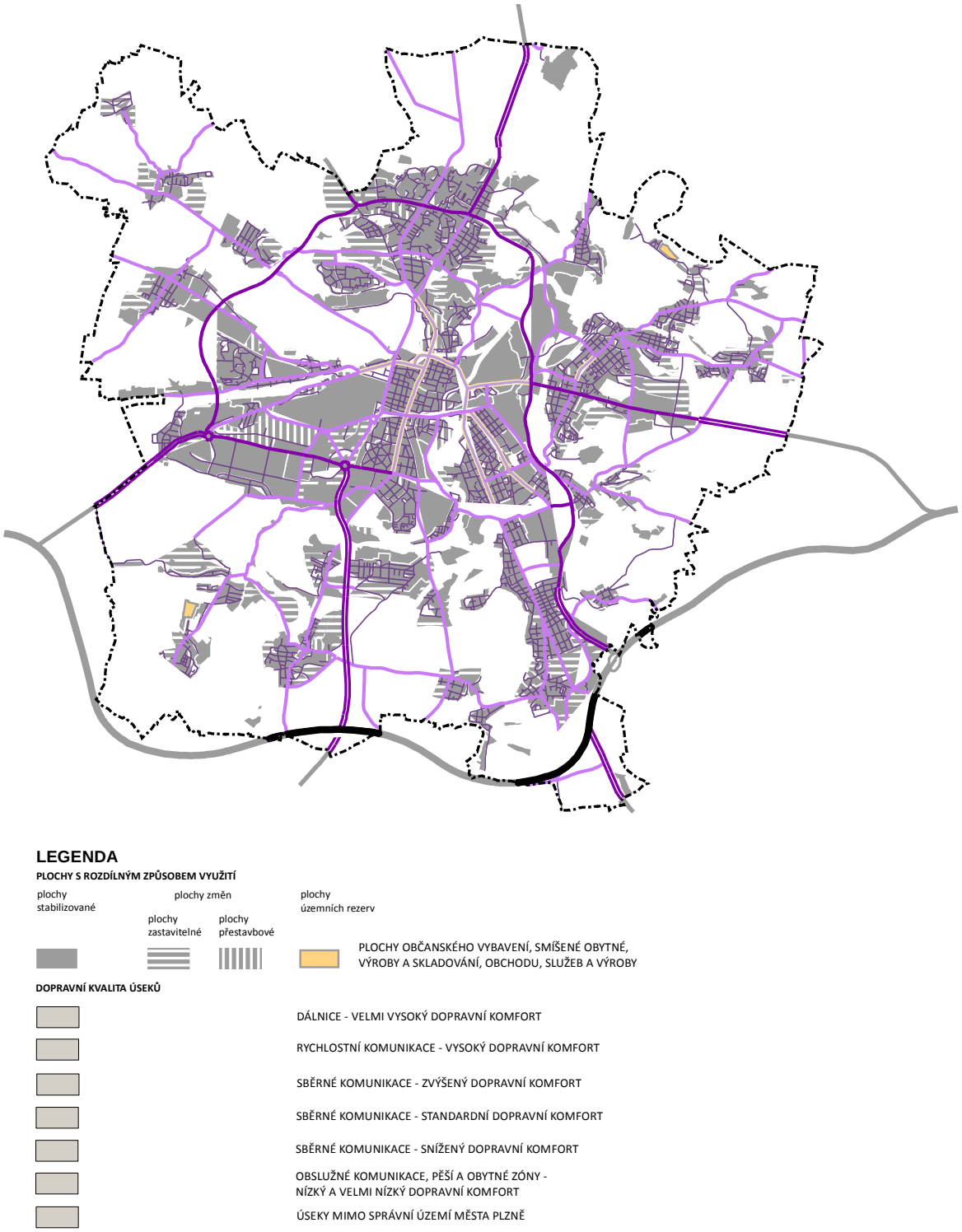
Zastavitelné i nezastavitelné území

- **Estakády** – s omezeným vlivem na okolní území
- **Tunely** – s velmi omezeným vlivem na okolní území

Funkční skupiny komunikací

funkční skupiny	**dopravní komfort**
Dálnice	komunikace s **velmi vysokým dopravním komfortem**
Rychlostní komunikace	komunikace s **vysokým dopravním komfortem**
Sběrné komunikace	sběrné komunikace se stanoveným **zvýšeným dopravním komfortem** vybrané úseky městského okruhu a jeho napojení na rychlostní komunikace
	sběrné komunikace se **standardním dopravním komfortem** úseky vně městského okruhu a na tangenciálních směrech
	sběrné komunikace se stanoveným **sníženým dopravním komfortem** úseky uvnitř městského okruhu procházející středem města
Obslužné komunikace pěší a obytné zóny	Komunikace s **nízkým a velmi nízkým dopravním komfortem**

Obrázek č. 11: Schéma komunikační sítě – dopravní komfort



7.4.1.1.3.3. Návrh komunikační sítě z hlediska dálkové, regionální a vnitroměstské dopravy

Úseky komunikační sítě mají různé předpoklady pro řešení dálkových, regionálních a vnitroměstských dopravních vztahů. Tyto předpoklady jsou určeny navrženou koncepcí komunikační sítě, popsanou funkčními skupinami, požadavky na dopravní komfort a prostory pro vedení komunikací. Současně jsou tyto předpoklady předurčeny vazbami k navazujícím silnicím I. II. a III. třídy přecházejícím do extravilánu města. Vztah jednotlivých úseků k dálkové, regionální a vnitroměstské dopravě je v navržené struktuře komunikační sítě dobře čitelný.
Ve vztahu k urbanistické struktuře města mají pro dálkovou dopravu zásadní význam městský okruh a komunikace propojující městský okruh s extravilánovými úseky silnic I. tříd. Jedná se převážně o rychlostní komunikace nebo o sběrné komunikace se zvýšeným dopravním komfortem. Výjimku tvoří jižní část okruhu, která je však pro dálkové vztahy suplována dálničním obchvatem vedeným při jižním okraji města. Pro regionální dopravu mají největší význam komunikace vycházející od městského okruhu směrem do aglomeračního zázemí města, které navazují na extravilánové úseky silnic II. a III. tříd. Úseky uvnitř městského okruhu a dále úseky vně městského okruhu propojující jednotlivé části města mají prvořadý význam pro vnitroměstské vztahy. Struktura komunikační sítě z hlediska dálkové, regionální a vnitroměstské dopravy, názorně reprezentující koncepci uspořádání komunikační sítě města, je zobrazena v obrázku č. 13.

Návrh vedení průjezdních úseků silnic I. tříd
Územní plán vytváří jak návrhem nových úseků, tak stanovením kvality stávajících i navržených úseků jasné předpoklady pro vedení dálkové dopravy po městském okruhu. Z tohoto důvodu byla ověřována i možnost změny stávajících záměrů na trasování průjezdních úseků silnic I. tříd. Cílem bylo upravit jejich vedení tak, aby bylo přizpůsobeno koncepci územního plánu.
Ověřovaná změna vedení průjezdních úseků silnic I. tříd předpokládala:
- vedení průjezdního úseku silnice I/20 po východní části městského okruhu, tedy v souladu se stávajícím návrhem průjezdního úseku
- vedení průjezdního úseku silnice I/27 po západní části městského okruhu od okružní křižovatky Sukova – Folmavská po křižovatku Studentská – Plaská, tedy v rozporu se stávajícím návrhem průjezdního úseku, který je navržen v trase Sukova – Borská, Korandova, Kotkova, Přemyslova – Karlovarská, Lidická, Plaská
- vedení silnice I/26 po městském okruhu v úseku Domažlická – Rokycanská v souběhu s průjezdními úseky silnice I/20 a I/27, tedy v rozporu s postupně budovaným průjezdním úsekem v trase Domažlická, Skvrňanská, Přemyslova, U Prazdroje.

Možné změny v koncepci vedení průjezdních úseků silnic I/27 a I/26 byly pracovně konzultovány se zástupci Ředitelství silnic a dálnic ČR - Správa Plzeň, Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, Správy veřejného statku města Plzně, Odboru strategie Ministerstva dopravy ČR a se zástupci Odboru regionálního rozvoje Plzeňského kraje.

Ověření možností vedení průjezdních úseků silnic I. tříd

Legislativní souvislosti
Návrh průjezdních úseků silnic I. tříd na správním území města Plzně je obsahem nadřazené územně plánovací dokumentace Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje a toto vedení průjezdních úseků je pro zpracování Územního plánu Plzeň závazné. Podmínkou případné změny je aktualizace tohoto nadřazeného dokumentu. V současné době ale není shoda dotčených orgánů na změně vedení silnic I. tříd, a není tedy vytvořen reálný předpoklad pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje z hlediska vedení silnic I. tříd na území města.

Rozvojové souvislosti
V souvislosti s rozvojem komunikační sítě probíhá příprava několika investičních akcí. Zcela zásadní jak objemem investičních prostředků, tak přínosem pro řešení komunikačního systému je II. etapa Západní části městského okruhu. Tuto stavbu v současné době připravují ve vzájemné spolupráci město a kraj. V případě, že by tato část městského okruhu byla navržena jako průjezdní úsek silnice I. třídy, musel by přípravu a realizaci stavby převzít stát a zařadit ji do svého seznamu investic. Projednání této změny by znamenalo zdržení přípravy stavby a celkové znejistění její blízké realizace.

Finanční souvislosti
Správou a údržbou průjezdních úseků silnic I. tříd se Ředitelství silnic a dálnic ČR výraznou mírou podílí na zajišťování fungování komunikační sítě v městě Plzni. V případě přeložení silnic I. tříd na městský okruh se celková délka státem udržovaných komunikačních úseků zkrátí. Naopak pro město Plzeň se délka udržovaných úseků prodlouží, což bude znamenat pro město vyšší finanční zátěž. V současné době dále zatěžovat rozpočet města není vhodné.

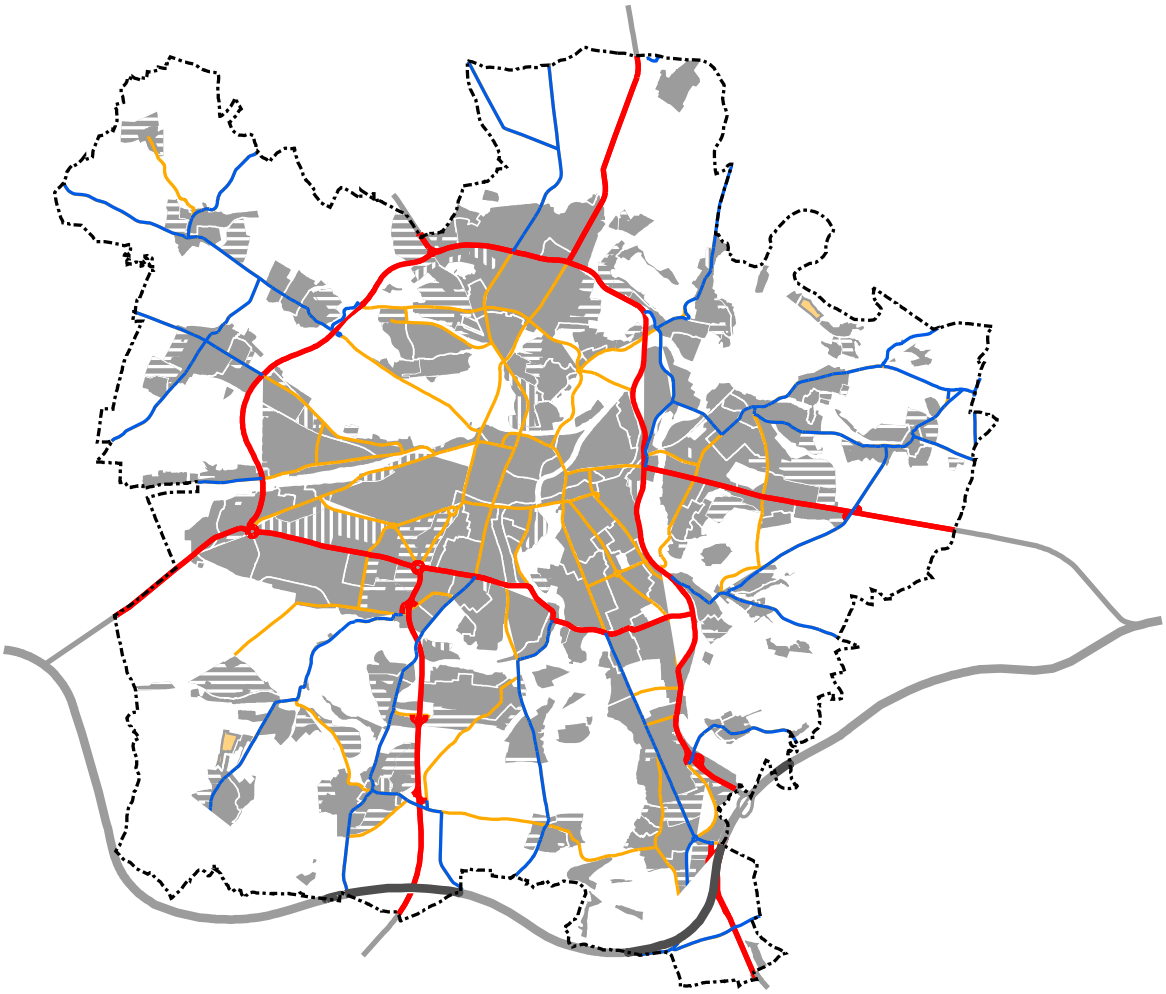
Dopravně technické řešení
Dopravně technické řešení průjezdních úseků, které jsou v obcích řešeny jako sběrné komunikace, je možné přizpůsobit okolnímu prostředí. Umožnuje to jak využití dolního rozpětí návrhových prvků, které udává ČSN 71 6110 pro sběrné komunikace, tak technický předpis TP 45 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, schválený MDS ČR dne 23. 1. 2001.

Závěr ověření
Koncepční řešení územního plánu umožňuje v cílovém řešení vést průjezdní úseky silnic I. tříd po městském okruhu. Přijmout toto řešení na úrovni Územního plánu Plzeň v současné době není možné, neboť jejich vedení je fixováno v nadřazené územně plánovací dokumentaci Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje. Nové vedení průjezdních úseků silnic I. tříd je možné stanovit aktualizací tohoto dokumentu, a to za podmínky shody dotčených subjektů státní správy a krajské a městské samosprávy. V současné době by však byla změna kontraproduktivní, neboť by ohrozila plánovanou realizaci II. etapy západního okruhu a zatížila by rozpočet města vyššími náklady na údržbu komunikační sítě.

Vedení průjezdních úseků silnic I. tříd nereprezentuje koncepční řešení územního plánu (tj. například úroveň dopravně technického řešení komunikace), ale je určující pro vztah daného správce k určité části (stávající nebo navržené) komunikační sítě a z toho vyplývající povinnosti správy a údržby, investiční přípravy atd.

Územní plán obsahuje vedení průjezdních úseků dle Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje a zvolenými koncepčními prvky (funkčními skupinami komunikací, prostory pro vedení komunikací a požadavky na dopravní komfort) ovlivňuje jejich dopravně technické řešení.

Obrázek č. 13:
Schéma komunikační sítě z hlediska dálkové, regionální a vnitroměstské dopravy
Cílový stav



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

plochy stabilizované

plochy změn

plochy zastavitelné

plochy přestavbové

plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

STRUKTURA NAVRŽENÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ Z HLEDISKA DÁLKOVÉ, REGIONÁLNÍ A VNITROMĚSTSKÉ DOPRAVY CÍLOVÝ STAV

KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÁ PRO ZAJIŠTĚNÍ MEZINÁRODNÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

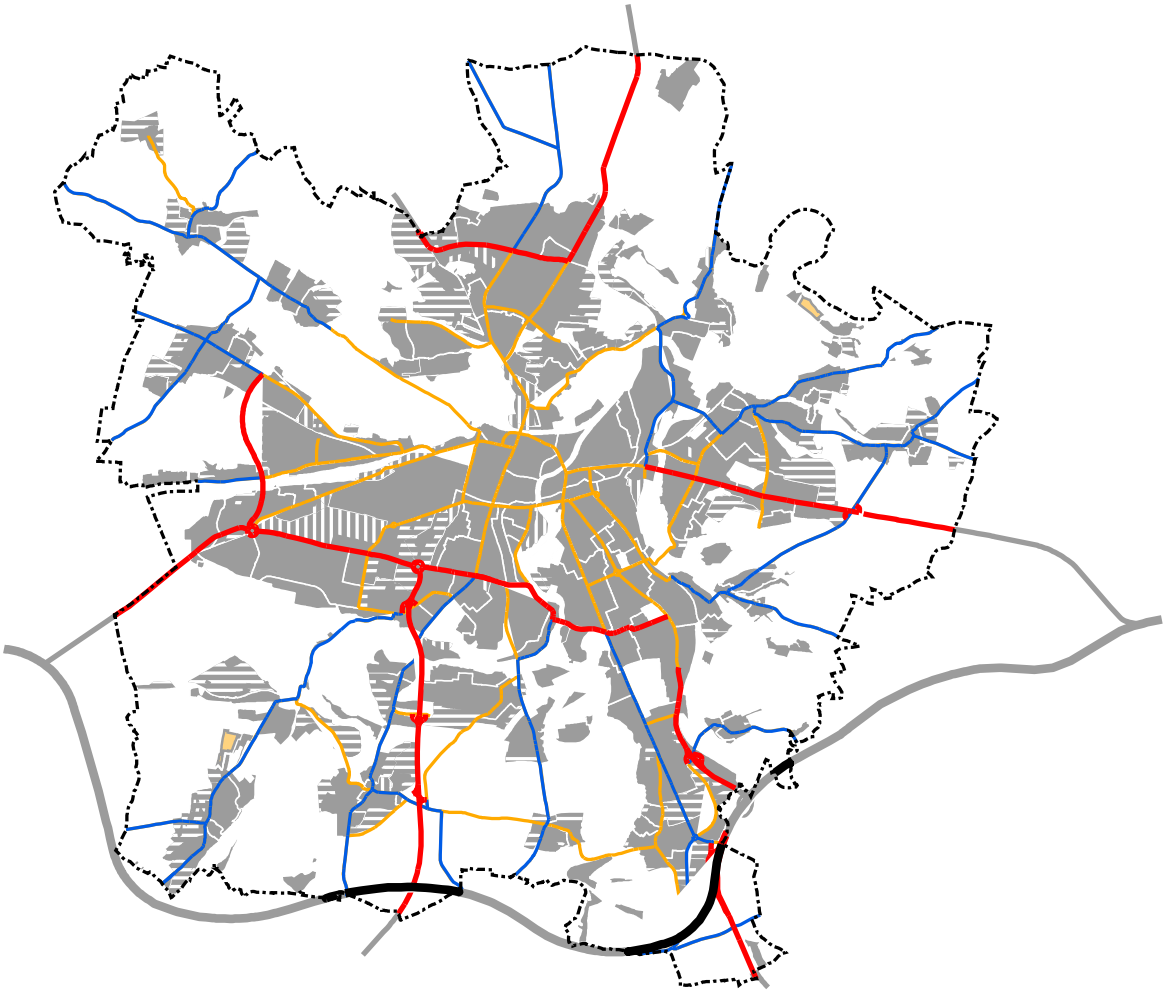
KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÉ PRO ZAJIŠTĚNÍ VNITROSTÁTNÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÉ PRO ZAJIŠTĚNÍ REGIONÁLNÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÉ PRO ZAJIŠTĚNÍ VNITROMĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

ÚSEKY MIMO SPRÁVNÍ ÚZEMÍ MĚSTA PLZNĚ

Obrázek č. 14:
Schéma komunikační sítě z hlediska dálkové, regionální a vnitroměstské dopravy
Stávající stav



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

plochy stabilizované

plochy změn

plochy zastavitelné

plochy přestavbové

plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

STRUKTURA KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ Z HLEDISKA DÁLKOVÉ, REGIONÁLNÍ A VNITROMĚSTSKÉ DOPRAVY STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÁ PRO ZAJIŠTĚNÍ MEZINÁRODNÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÉ PRO ZAJIŠTĚNÍ VNITROSTÁTNÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

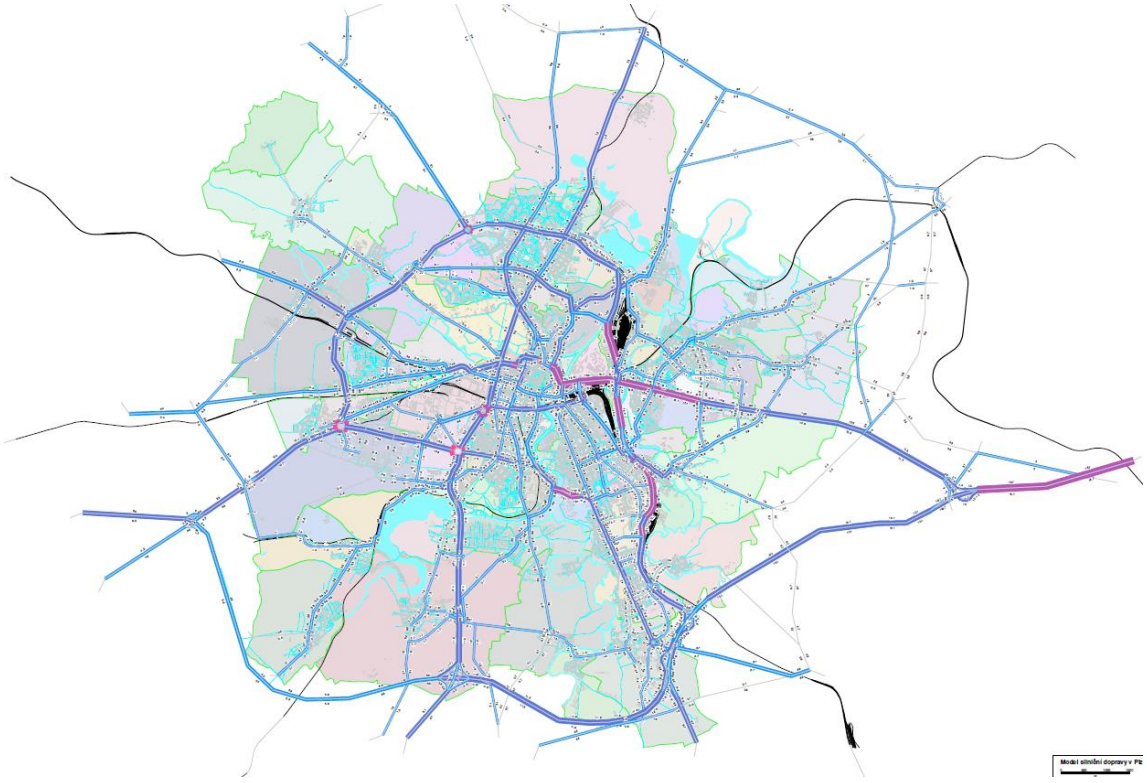
KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÉ PRO ZAJIŠTĚNÍ REGIONÁLNÍCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

KOMUNIKACE PŘEDNOSTNĚ VHODNÉ PRO ZAJIŠTĚNÍ VNITROMĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

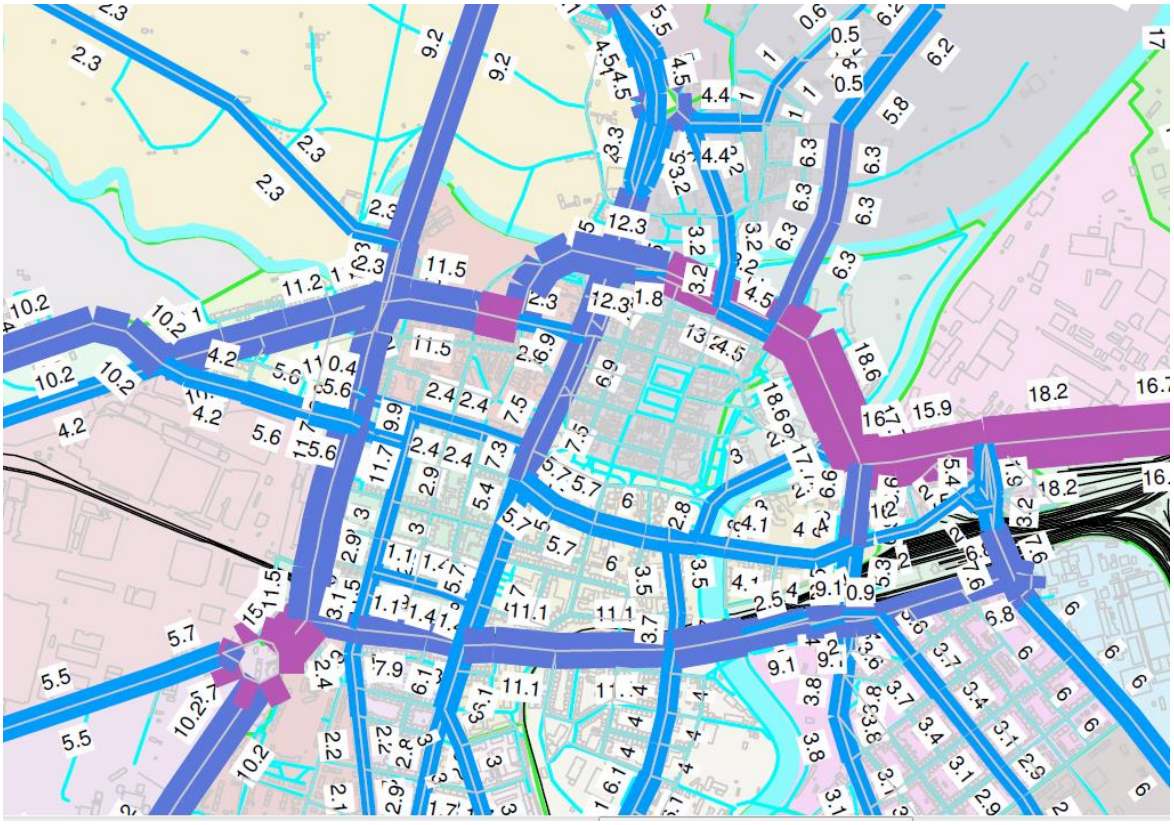
ÚSEKY MIMO SPRÁVNÍ ÚZEMÍ MĚSTA PLZNĚ

Obrázek č. 15: Rozložení intenzit na navržené komunikační síti: cílový stav

A – celek



B – výřez centrální oblasti



7. 4. 1. 2. Doprava v klidu

7.4.1.2.1. Doprava v klidu - podklady

- Generel dopravy v klidu města Plzně – aktualizace 2012 (ÚKRMP, 2012)

7.4.1.2.2. Doprava v klidu - současný stav a východiska řešení

S rozvojem automobilizace se v Plzni výrazně prohloubil problém dopravy v klidu. Zajištění potřeb odstavování a parkování automobilů je prostorově náročné a dostává se do stále většího rozporu s řešením stávající zástavby. Většina objektů starší zástavby i novějších panelových sídlišť vůbec neobsahuje garážová stání a tak odstavování a parkování automobilů je nutné řešit na terénu nebo v samostatných garážových a parkovacích objektech. Tomu odpovídá i vysoký tlak dopravy v klidu na zábor veřejného prostoru. Významným faktorem je i struktura zástavby. Bloková struktura zástavby má veřejný prostor omezený na uliční prostory a náměstí a tak podmínky pro stání automobilů na terénu jsou omezené a omezené jsou i disponibilní plochy pro výstavbu parkovacích objektů. O něco více možností poskytuje rozvolněnější struktura modernistické zástavby, ale i zde prostorové limity výrazně omezují naplňování potřeb.

Problémy dopravy v klidu je nejvíce postižena centrální oblast města, kde se kumulují potřeby rezidentů, právnických osob, zaměstnanců i návštěvníků. Dalšími problémovými oblastmi jsou lokality s koncentrovanou obytnou zástavbou, zejména na centrum navazující území Slovan a Bor a též panelová sídliště na Severním předměstí, ve Skvrňanech a na Doubravce.

Řešení statické dopravy se tak jako v obdobných evropských městech opírá o navyšování nabídky formolu záchytných parkovišť a parkovacích objektů a o regulaci parkování v přetížených částech města. Organizace dopravy v klidu je řešena v závislosti na vztahu jednotlivých skupin uživatelů ke konkrétnímu území. V obytných nebo smíšených územích jsou upřednostňovány potřeby rezidentů. Pro zaměstnance a návštěvníky jsou určena záchytná parkoviště nebo parkovací objekty.

Systém dopravy v klidu se rozvíjí postupně, a to jak z hlediska navyšování kapacit pro dopravu v klidu, tak z hlediska prohlubování organizace systému parkování. Všechny základní prvky jsou již v systému zastoupeny, jejich rozsah je však velmi různorodý a celkově nedostatečný.

V centru Plzně je realizována zóna placeného stání, která je funkční a připravuje se její rozšiřování. Jednotlivá stání zóny placeného stání jsou realizována v rámci uličních prostorů.

Ze záchytných parkovišť P+G je realizován parkovací objekt v Truhlářské ulici a parkovací objekt U Ježíška, který ale slouží převážně jako garážový objekt. Systém záchytných parkovišť P+R je zatím zrealizován jen náznakově, nepokrývá důležité dopravní směry. Dopravním značením je jako P+R vyznačeno jediné parkoviště, a to při křižovatce Rokycanská – Cvokařská. Stavebně však splývá s parkovací plochou obchodního zařízení a je pro řidiče těžko identifikovatelné. Funkci záchytného parkoviště P+R plní stávající parkoviště na náměstí Emila Škody. Parkoviště U Zahrádek je realizováno při silnici I/26 u trolejbusového obratiště. Intenzita trolejbusových spojů do centra města ale není dostatečná, aby plnilo funkci záchytného parkoviště P+R.

Pro významné regionální a celoměstské aktivity slouží parkoviště u Hlavního nádraží, u Prazdroje, u bazénu Slovany, u Nové scény DJKT v Pobřežní ulici, u Techmanie, v sadech Pětatřicátníků a u zimního stadionu na Štefánikově náměstí a v Třebízského ulici. Parkoviště Pod Vinicemi, které slouží návštěvníkům zoologické a botanické zahrady, a parkoviště při aleji Svobody, které slouží návštěvníkům Fakultní nemocnice Lochotín, mají nedostatečné kapacity.

Realizováno je parkoviště pro autobusy v Pallově ulici a záchytné parkoviště pro nákladní dopravu při Domažlické.

Realizace infrastruktury pro dopravu v klidu vychází z Generelu dopravy v klidu města Plzně, jehož pravidelné aktualizace jsou schvalovány Zastupitelstvem města Plzně.

7.4.1.2.3. Doprava v klidu - odůvodnění návrhu

Pro zajištění systému dopravy v klidu územní plán stanovuje celoměstsky významné části systému, a to záchytná parkoviště P+R, záchytná parkoviště P+G, parkoviště pro cíle regionálního a celoměstského významu, záchytné parkoviště pro zájezdové autobusy a záchytné parkoviště pro dálkovou nákladní dopravu.

Parkoviště P+R

Parkoviště P+R tvoří záchytný systém na okraji města. Jejich účelem je nabídnout řidičům dojíždějících do města možnost zaparkovat na okraji města a pokračovat v cestě veřejnou dopravou. Cílem je vytvořit funkční soubor záchytných parkovišť P+R, které přispějí k snížení zatížení středu města parkujícími automobily a které zachytí dopravu ze všech významných směrů vedoucích do města. Systém parkovišť odpovídá silné dojížďce do města a využívá potenciál kvalitní městské hromadné dopravy.

Systém záchytných parkovišť na okraji města je dále doplněn několika záchytnými parkovišti P+R v kontaktu s centrální oblastí, která mají dobrou vazbu na linky MHD a svou polohou jsou již mimo docházkovou vzdálenost do centra. Jedná se o parkoviště na náměstí Emila Škody, o parkoviště při Borské ulici a o parkoviště při křižovatce Vejprnická – Domažlická. Vzhledem k poloze ve vnitřním městě se předpokládá integrace parkovišť do budoucí zástavby.

Navržené záchytné parkoviště P+R Tachovská navazuje na stávající tramvajovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/27 ze směru od Žatce.

Navržené záchytné parkoviště P+R Okounová navazuje na stávající tramvajovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/27 ze směru od Žatce.

Navržené záchytné parkoviště P+R Cvokařská navazuje na stávající trolejbusové linky a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/26 ze směru od Prahy. Jedná se o stávající parkovací plochu na terénu. Návrh umožňuje rozšíření stávající parkovací plochy, případně výstavbu patrového parkoviště. Stávající záchytné parkoviště P+R U Zahrádek navazuje na stávající trolejbusovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/26 ze směru od Prahy. Pro jeho intenzivní využití je vhodné posílit trolejbusové spoje zejména ve špičce.

Navržené záchytné parkoviště P+R na Světovaru navazuje na stávající tramvajovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/20 ze směru od Českých Budějovic. Navržené záchytné parkoviště P+R Libušínská navazuje na stávající tramvajovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/20 ze směru od Českých Budějovic.

Navržené záchytné parkoviště P+R Mezi Řekami navazuje na prodlouženou tramvajovou linku do kasáren Slovany a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/20 ze směru od Českých Budějovic.

Navržené záchytné parkoviště P+R Dobřanská navazuje na prodlouženou tramvajovou linku k Západočeské univerzitě a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/27 ze směru od Klatov.

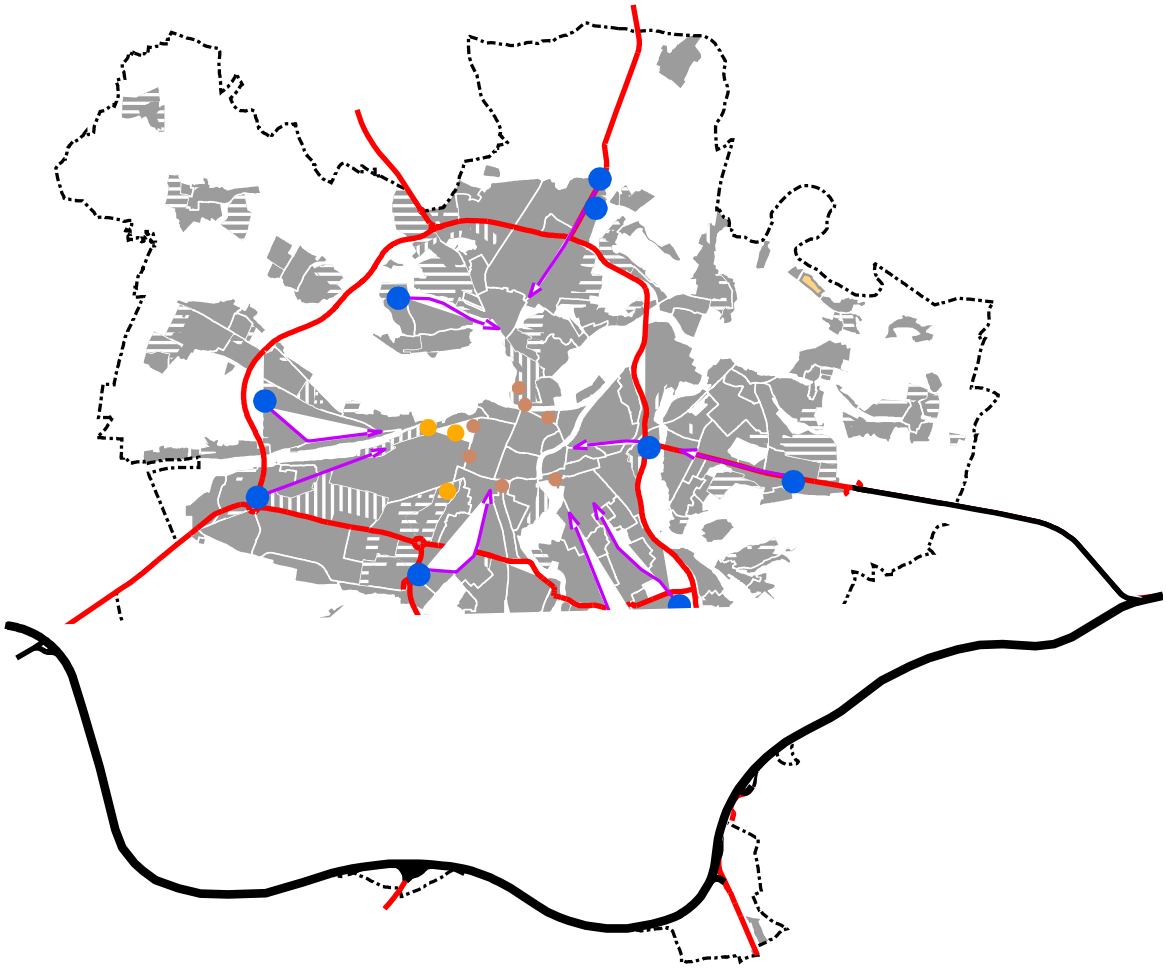
Navržené záchytné parkoviště P+R Domažlická navazuje na stávající trolejbusové linky a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/26 ze směru od Domažlic.

Navržené záchytné parkoviště P+R Vojanova navazuje na stávající tramvajovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici II/605 ze směru od Stříbra.

Navržené záchytné parkoviště P+R Na Chmelnicích navazuje na prodlouženou tramvajovou linku na Vinice a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/20 ze směru od Karlových Varů.

Navržené záchytné parkoviště P+R Borská navazuje na stávající trolejbusové linky a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/27 ze směru od Klatov. Je součástí lokality 3_65b Zelený trojúhelník, na kterou je třeba zpracovat územní studii. Součástí studie bude návrh potřebné kapacity, vhodného technického řešení parkoviště P+R a jeho integrace do zástavby.

Obrázek 16: Základní prvky systému dopravy v klidu



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

plochy stabilizované

plochy změn

plochy zastavitelné

plochy přestavbové

plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

ZÁKLADNÍ PRVKY SYSTÉMU DOPRAVY V KLIDU

DÁLNICE D5

HLAVNÍ VSTUPY DO MĚSTA PROPOJENÉ MĚSTSKÝM OKRUHEM

ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+R

P+R V KONTAKTU S CENTRÁLNÍ OBLASTÍ

ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ P+G

NAVAZUJÍCÍ LINKY MHD

Navržené záchytné parkoviště P+R Vejprnická, Domažlická navazuje na stávající trolejbusovou a tramvajovou linku a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/26 ze směru od Domažlic a II/203 ze směru od Nýřan. Je součástí lokality 3_9a Domažlická, na kterou je třeba zpracovat územní studii. Součástí studie bude návrh potřebné kapacity, vhodného technického řešení parkoviště P+R a jeho integrace do zástavby.
Stávající záchytné parkoviště P+R na nám. Emila Škody navazuje na stávající trolejbusové linky a autobusové linky a zajišťuje záchyt vozidel při silnici I/26 ze směru od Domažlic, II/203 ze směru od Nýřan a II/605 ze směru od Stříbra. Jedná se o stávající parkovací plochu na terénu. Je součástí lokality 3_46 U Škodovky, na kterou je třeba zpracovat územní studii. Součástí studie bude návrh potřebné kapacity, vhodného technického řešení parkoviště P+R a jeho integrace do zástavby.

Parkoviště P+G
Parkoviště P+G tvoří záchytný systém kolem centrální oblasti. Jejich účelem je nabídnout řidičům parkování v docházkové vzdálenosti do centra. Cílem je snížení zatížení centra parkujícími automobily. Navržený systém parkovišť P+G se skládá z parkovišť a parkovacích objektů. Parkoviště a objekty jsou dopravně přístupné z vnitřního okruhu a navazujících dopravně významných ulic. Po obvodu centrální oblasti jsou rozloženy tak, aby vyvolávanou dopravou nezatěžovaly vnitřní komunikační síť centra a svou docházkovou vzdáleností pokrývaly celý střed města.
Stávající záchytné parkoviště P+G U Ježíška v návrhu slouží jako alternativa parkování v zóně placeného stání jihovýchodní části centrální oblasti. Parkovací objekt je provozován privátním subjektem. Provozně je orientován převážně na garážování vozidel. Jeho provázanost na organizaci parkování v centru města je nízká. Jedná se o parkovací objekt, který v současnosti není využíván jako záchytné parkoviště. Je třeba vytvořit podmínky pro jeho zapojení do systému P+G.
Navržené záchytné parkoviště P+G Na Belánce slouží jako alternativa parkování v zóně placeného stání jižní části centrální oblasti. Je navrženo jako multifunkční objekt s parkovacími stáními integrovanými do zástavby.
Navržené záchytné parkoviště P+G Korandova slouží jako alternativa parkování v zóně placeného stání jihozápadní části centrální oblasti. Je navrženo jako multifunkční objekt s parkovacími stáními integrovanými do zástavby.
Navržené záchytné parkoviště P+G Kotkova slouží jako alternativa parkování v zóně placeného stání v západní části centrální oblasti. Je součástí lokality 3_46 U Škodovky, na kterou je třeba zpracovat územní studii. Součástí studie bude návrh potřebné kapacity, vhodného technického řešení parkoviště P+G a jeho integrace do zástavby.
Navržené záchytné parkoviště P+G Na Poříčí slouží jako alternativa parkování v zóně placeného stání severní části centrální oblasti.
Navržené záchytné parkoviště P+G Lochotínská slouží jako alternativa parkování v zóně placeného stání severní části centrální oblasti. Je součástí lokality 1_7a Karlovarská, na kterou je třeba zpracovat územní studii. Součástí studie bude návrh potřebné kapacity, vhodného technického řešení parkoviště P+G a jeho případné integrace do zástavby.

Parkoviště pro cíle regionálního a celoměstského
Pro potřeby návštěvníků regionálních nebo celoměstsky významných zařízení je třeba dobudovat odpovídající kapacity pro dopravu v klidu.
Parkoviště Nad ZOO je navrženo pro potřeby návštěvníků zoologické a botanické zahrady, Domu pohádek, lochotínského pavilonu, není však vyloučeno jeho využívání obyvateli sídliště Vinice.
Pro potřeby Fakultní nemocnice Lochotín slouží stávající parkoviště, která umožňuje navýšení parkovacích kapacit výstavbou parkovacího objektu.
Parkoviště u věznice je navrženo pro potřeby návštěvníků věznice.
Stávající parkoviště pro zimní stadion na Štefánikově náměstí a v Třebízského ulici nemají dostatečnou kapacitu. Na ploše stávajícího parkoviště za zimním stadionem v Třebízského ulici je navržen parkovací objekt pro potřeby návštěvníků zimního stadionu.

Parkovací objekt na stávající parkovací ploše u bazénu Slovany je navržen pro možnost navýšení parkovacích kapacit.
Parkoviště Šumavská je navrženo pro potřeby cestujících využívajících nový terminál Šumavská. Jeho provozování se předpokládá v režimu K+R.
Stávající parkovací plocha v sadech Pětatřicátníků umožňuje realizaci multifunkčního objektu s navýšenou kapacitou parkování pro potřeby historického jádra.
Prostor mezi Americkou a Šafaříkovými sady na Anglickém nábřeží umožňuje realizaci podzemního parkovacího nebo multifunkčního objektu s podzemním parkováním. Kapacita parkovacího objektu je přednostně určena pro potřeby historického jádra.

7. 4. 1. 3. Veřejná doprava

7.4.1.3.1. Veřejná doprava - podklady

- Rozvojová území - Požadavky na obsluhu veřejnou dopravou (ÚKRMP, PMDP, 2010)
- Prodloužení tramvajové trati na Borská pole (DSP, Meneindustry, 2009)
- Plzeň – Slovany – lokalita bývalých kasáren, podklad pro změnu ÚPMP (ÚKRMP, 2012)
- Technická základna PMDP v areálu Slovany (Studie, Metroprojekt, 2008)
- Přestupní uzel Plzeň – Šumavská – autobusový terminál (DÚR, SUDOP Praha, 2011)
- Přestupní uzly Integrované dopravy Plzeňska (IDP) na území města Plzně (POVED, 2010)
- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje (POVED, 2011)

7.4.1.3.2. Veřejná doprava - současný stav a východiska řešení

Popis systému veřejné dopravy

Systém veřejné dopravy je tvořen městskou hromadnou, linkovou autobusovou a železniční dopravou (která je věnována samostatná kapitola). Městská a příměstská veřejná doprava je provázána v systému Integrované dopravy Plzeňska. Obsluhované území je rozděleno na vnitřní zónu (zóna 001 Plzeň) a satelitní zóny uspořádané prstencovitě kolem jádrového území Plzně. Přes Plzeň také prochází nebo v Plzni končí řada regionálních nebo dálkových spojů linkové autobusové dopravy.

Městská hromadná doprava

Vnitřní zóna je obsluhována městskou hromadnou dopravou (dále MHD), tvořenou tramvajovou, trolejbusovou a autobusovou trakcí. Páteřní linky směřující z největších městských čtvrtí do centra města jsou provozovány tramvajovou a trolejbusovou dopravou. Autobusová doprava zajišťuje okružní linky a doplňková spojení do méně významných částí města. Podíl jednotlivých trakcí je vyvážený, ekologické elektrické trakce zajišťují cca dvě třetiny dopravních výkonů. Systém linek MHD je v městě Plzni dobře rozvinutý a vyznačuje se jak dostatečnou hustotou sítě linek MHD, tak odpovídající četností spojů. Přesto vznikají další požadavky na rozvoj sítě MHD vyplývají z postupné zástavby rozvojových ploch a z využívání rekreačních oblastí pro trvalé bydlení. Celý systém MHD je operativně monitorován a organizován pomocí centrálního dispečinku.
Z hlediska technického zajištění systému MHD v posledním období dochází k stavebně technickému stárnoucích tramvajových tratí, které je nutné postupně rekonstruovat. Nedostatečnou úroveň mají některé trolejbusové a zejména autobusové zastávky, kterým chybí stavební úprava nástupních ploch a bezbariérový přístup. Upravit nebo nahradit ve vhodnější poloze je nutné některá obratiště a pro zlepšení napájení rozšířit počet měníren elektrické trakce. Pro údržbu a odstavování tramvají slouží stávající vozovna Slovany, která je z hlediska kapacity nedostatečná. Pro údržbu a odstavování trolejbusů a autobusů slouží stávající technická základna systému MHD Karlov. Stálou obměnou prochází vozový park, který je na velmi dobré úrovni jak technicky, tak podílem nízkopodlažních vozů.

Linková autobusová doprava
Veřejná autobusová doprava zahrnuje příměstskou, regionální i dálkovou dopravu včetně mezinárodních spojů. Pro autobusovou dopravu slouží Centrální autobusové nádraží (dále CAN), kam se sjíždějí téměř všechny autobusové linky. Nevýhodou systému autobusové linkové dopravy jsou omezené vazby na městskou hromadnou dopravu, neboť chybí vazby příměstských autobusových linek na významné přestupní uzly městské hromadné dopravy a současně vlivem odtržená polohy CAN od železničního nádraží chybí přestupní vazba mezi autobusovou a železniční dopravou.

7.4.1.3.3. Veřejná doprava - odůvodnění návrhu
Pro zajištění funkce veřejné dopravy územní plán stanovuje vedení stávajících a navržených tramvajových tratí, technické provozy systému MHD, obratiště MHD, měnírny elektrické trakce systému MHD a terminály a uzly linkové autobusové dopravy. Pro stanovené prvky jsou vymezeny koridory pro pozemní komunikace a tramvajové tratě a vymezené části ploch určené pro dopravní infrastrukturu.

Tramvajové tratě
Stávající tramvajové tratě jsou v návrhu doplněny o prodloužení k Západočeské univerzitě, do lokality 2_9 Kasárna Slovany, na Vinice, do navrženého obratiště Libušínská a do navržené technické základny MHD Skvrňany.
Návrhové tramvajové tratě jsou vymezeny koridory pro pozemní komunikace a tramvajové tratě.
Prodloužení tramvajové tratě k Západočeské univerzitě zlepšuje obsluhu MHD zejména Západočeské univerzity, Borských polí a Zeleného trojúhelníku – jih.
Prodloužení tramvajové tratě do lokality „Kasárna Slovany“ zlepšuje obsluhu MHD zejména pro území podél Nepomucké a zajišťuje obsluhu pro návrhovou lokalitu 2_9 Kasárna Slovany.
Prodloužení tramvajové tratě na Vinice zajišťuje a zlepšuje obsluhu MHD pro lokality na Vinicích, na Lochotíně a na Sylvánu. Tramvajová trať na Vinice je vedena ve středovém pásu stávající ulice Na Chmelnicích, který poskytuje dostatečné prostorové možnosti pro tramvajové těleso, proto pro trať není vymezen koridor.
Stávající tramvajové obratiště na Světovaru má nevyhovující technické parametry a je navrženo jeho přeložení k Libušínské ulici, kam je třeba prodloužit tramvajovou trať. Trať je vedena v profilu Koterovské ulice a proto pro ni není vymezen koridor.
V Zadních Skvrňanech je navržena manipulační tramvajová trať, která spojuje stávající obratiště s nově navrženou technickou základnou systému MHD.

Obratiště MHD
Rozvoj systému linek MHD je zajištěn navrhovanými obratišti městské hromadné dopravy.
Stávající obratiště jsou nutná zachovat pro fungování systému veřejné dopravy a doplňují se o následující nově navržená, která zlepšují obsluhu stávající zástavby nebo umožňují rozvíjet systém obsluhy MHD i pro nově navrhovanou zástavbu.
Malá obratiště MHD jsou umístěna v uličním prostoru komunikací (obratiště v okružní křižovatce, objezdem bloku nebo při komunikaci), plošně jsou v měřítku územního plánu obtížně zobrazitelná. V případě rozlehlejších obratišť je pro ně vymezena samostatná vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu.

Obratiště Dolní Vlkýš, Vlkýšská náves umožňuje obsluhu MHD stávající a návrhové lokality 9_1, 9_1a a 9_1b Dolní Vlkýš.
Obratiště v navržené okružní křižovatce Chotíkovská – Vlkýšská v Malesicích je navrženo v rámci prodloužení linky MHD do Dolního Vlkýše, slouží pro obracení některých spojů, které končí v Malesicích a nepokračují do Dolního Vlkýše.
Tramvajové obratiště Sylván, Na Chmelnicích slouží pro obracení tramvajových linek prodloužené tramvajové tratě na Vinice, která zajišťuje obsluhu MHD pro stávající

a návrhové lokality 1_37 Vinice, 1_10 a 1_10a Lochotín, 1_32 a 1_32a Sylván a 1_38a Vinice – sever.
Obratiště v navržené okružní křižovatce Ke Karlovu - U Panasoniku slouží pro obracení některých spojů trolejbusových a autobusových linek z centra, které nepokračují dále po Folmavské ulici.
Tramvajové obratiště U Letiště slouží pro obracení tramvajových linek prodloužené tramvajové tratě k Západočeské univerzitě.
Tramvajové obratiště Kaplířova a Dobřanská slouží pro obracení části tramvajových linek prodloužené tramvajové tratě k Západočeské univerzitě, které nepokračují až do konečné stanice U Letiště.
Obratiště v navržené lokalitě 3_25a Nová Valcha slouží pro obracení linek MHD, které obsluhují navrženou lokalitu 3_25a Nová Valcha.
Obratiště při ulici K Sinoru v návrhové lokalitě 10_1d Lhota je součástí návrhu prodloužení stávajících linek MHD, které končí na návsi ve Lhotě nebo pokračují ve směru na Novou Ves, obracení linek se uskutečňuje objezdem bloku.
Obratiště, které se uskutečňuje objezdem bloku Cihlářská a K Ovčínu v návrhové lokalitě 6_2a Litice – K Dubové Hoře, je součástí návrhu prodloužení linky MHD ze stávajícího obratiště v křižovatce Klatovská – Šlovická a slouží pro obsluhu stávající a návrhové lokality 6_2 a 6_2a Litice – K Dubové Hoře.
Obratiště v navržené okružní křižovatce při sjezdu ze silnice I/27 na Výsluní slouží pro obracení navržených linek, které obsluhují především stávající lokalitu 3_59 Výsluní – rekreace a návrhovou a stávající lokalitu 3_58 a 3_58a Výsluní.
Obratiště v navržené okružní křižovatce v ulici K Papírně mezi lokalitami 4_12 Chlumek a 4_34 Výrobní území Bukovec slouží jako náhrada za stávající obratiště v lokalitě 4_34 Výrobní území Bukovec, které je navrženo ke zrušení.
Obratiště pro trolejbusy v rámci terminálu Šumavská slouží jako manipulační, případně k ukončení některých trolejbusových linek.
Obratiště v navržené okružní křižovatce v lokalitě 4_11 Hřbitovní slouží pro obsluhu lokality Hřbitovní.
Obratiště u křižovatky Červenohrádecká - K Bukovci slouží pro ukončení některých spojů MHD, které obsluhují stávající a návrhové lokality 4_5 a 4_5a Červený Hrádek, 4_8 a 4_8a Červený Hrádek Vesnická a 4_35 Výrobní území Červený Hrádek.
Obratiště Libušínská slouží pro ukončení tramvajové linky, nahrazuje stávající obratiště na Světovaru, které má nevyhovující technické parametry.
Obratiště při ulici Mezi Řekami je součástí návrhu prodloužení tramvajové tratě do Kasáren Slovany.
Obratiště v navržené okružní křižovatce v ulici K Hrádku v Božkově slouží pro obracení některých linek, které obsluhují severovýchodní část Božkova.
Obratiště v křižovatce Na Hradčanech - U Mlýna v Koterově slouží jako náhrada za stávající obratiště, které je realizováno objezdem bloku.
Obratiště v nově navržené okružní křižovatce Nepomucká – Štefánikova nahrazuje stávající obratiště v křižovatce Nepomucká – Pěnkavova, které je navrženo ke zrušení.

Měnírny elektrické trakce systému MHD

Rozvoj systému tramvajových a trolejbusových linek MHD je zajištěn navrhovanými měnírnami elektrické trakce. Stávající měnírny Bolevec, Lochotín, Hydro, Bory, Zátiší, Karlov, Slovany a Letná jsou nutné pro fungování systému veřejné dopravy a doplňují se o nově navržené, které jsou potřebné pro zlepšení obsluhy stávající zástavby nebo umožňují rozvíjet systém obsluhy MHD i pro nově navrhovanou zástavbu.
Pro návrhové měnírny jsou navrženy vymezené části ploch určené pro dopravní infrastrukturu.

Nová měnírna Černice ve Štefánikově ulici umožní rozdělení napájecích úseků a provoz trolejbusové trati v Černicích s menšími ztrátami. Dále bude možné rozšíření veřejné

trolejbusové dopravy v jihovýchodní části města. V současné době je trolejbusová trať v Černicích napájena z měnírny Slovany.
Nová měnírna Družba v Kotíkovské ulici je navržena jako napájecí uzel, ze kterého bude ve vybraných bodech napájeno trolejové vedení budoucí trolejbusové trati v oblasti Severního předměstí, kde je v souvislosti s očekávaným rozvojem bydlení navržen i rozvoj trolejbusové veřejné dopravy.
Jedna z navržených tratí veřejné trolejbusové dopravy vede na Severní předměstí přes Roudnou. Omezený disponibilní elektrický výkon a nevyhovující poloha stávající měnírny Hydro na Denisově nábřeží vzhledem k budoucím napájecím bodům jsou důvodem pro návrh nové měnírny v ulici K Stráži a měnírny v Lochotínské ulici.
Nová měnírna ZČU při ulici U Letiště je navržena jako napájecí uzel, ze kterého bude ve vybraných bodech napájeno trolejové vedení budoucí prodloužené tramvajové trati k Západočeské univerzitě na Borech.

Technické provozy systému MHD

Pro vymezení technických provozů systému MHD jsou navrženy vymezené části ploch určené pro dopravní infrastrukturu. Pro zajištění podmínek údržby a odstavování tramvají je navržena přestavba a rozšíření stávajícího areálu tramvajové vozovny Slovany a technická základna systému MHD Skvrňany.

Terminály linkové autobusové dopravy
Stávající infrastruktura je doplněna o nově navržené uzly a terminály, a to o autobusový terminál Šumavská, přestupní uzel Kaplířova, přestupní uzel náměstí Milady Horákové a přestupní uzel Fakultní nemocnice.
Pro terminály a uzly linkové autobusové dopravy jsou navrženy vymezené části ploch určené pro dopravní infrastrukturu, případně jsou součástí koridorů pro pozemní komunikace a tramvajové tratě.
Plocha Centrálního autobusového nádraží je v návrhu zredukována snížení rozsahu odstavných ploch. Autobusové nádraží je součástí lokality 3_46 U Škodovky, na kterou je třeba zpracovat územní studii. Součástí studie bude návrh vhodného uspořádání autobusového nádraží a využití zbytkových ploch.
Navržený uzel Kaplířova má dobrou návaznost na prodlouženou tramvajovou trať k Západočeské univerzitě. Slouží pro autobusové linky z jižního směru (Dobřany, Útušice, Šlovice atd.). Zároveň je zde navrženo záchytné parkoviště P+R.
Navržený uzel na náměstí Milady Horákové má dobrou vazbu na linky MHD. Slouží pro autobusové linky z jižního směru (Štěnovice, Losiná, Šťáhlavice, Spálené Poříčí atd.).
Autobusový terminál Šumavská je navržen v centru města jako centrální terminál. Jeho poloha je výhodná z hlediska návaznosti na Hlavní nádraží a linky MHD. Kromě dálkové dopravy slouží pro autobusové linky z východního i severního směru (Kralovice, Manětín, Rokycany, Karlovy Vary, Chrást, Zruč, Senec atd).
Uzel u Fakultní nemocnice na Lochotíně je navržen kvůli své poloze u Fakultní nemocnice, kam směřuje mnoho cestujících z okolních obcí. Má dobrou vazbu na linky MHD směřující do centra města. Slouží pro autobusové linky ze severního směru (Manětín, Horní Bříza, Kralovice, Třemošná, Karlovy Vary).
Uzel Zábělská má dobrou vazbu na linky MHD a je zde vybudováno zázemí pro řidiče. Slouží jako nácestná zastávka pro příměstské linky.
Uzel Okounová má dobrou vazbu na linky MHD směřující do centra a na okružní linku MHD (č. 30). Slouží jako zastávka pro příměstské linky, které směřují dále k Fakultní nemocnici nebo na terminál Šumavská.

7. 4. 1. 4. Železniční doprava

7.4.1.4.1. Železniční doprava - podklady

- Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. TŽK (DÚR, SUDOP Praha, 2008)
- Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví (projekt stavby, SUDOP Praha, 2013)
- Uzel Plzeň, 2. stavba – osobní nádraží – Mikulášská ulice (přípravná dokumentace, SUDOP Praha, 2013)
- Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk Domažlické trati (přípravná dokumentace, SUDOP Praha, 2013)
- Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Plzeň (SUDOP Praha, 2013)
- Uzel Plzeň (DÚR, SUDOP Praha, 2008)
- Modernizace trati Rokycany – Plzeň (DSP, SUDOP Praha, 2011)
- Modernizace trati Plzeň – Domažlice (studie, III. TŽK, 2004)
- ŽST Plzeň – Valcha – Plzeň hlavní nádraží (studie, Ing. Kalčík, 1997)
- Zvýšení výkonnosti trati Plzeň – Žatec (studie, DRS, 1992)

7.4.1.4.2. Železniční doprava - současný stav a východiska řešení

Vazby na evropskou železniční síť

Plzeň leží na trase III. tranzitního železničního koridoru, který je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T). Realizace tohoto koridoru na území města Plzně právě probíhá.

Dle aktuální koncepce MD ČR převezme v budoucnu roli propojení mezi Německem a Prahou v síti TEN-T Rychlé spojení RS3 Praha – Plzeň – Regensburg – München/ – Nürnberg, jehož trasa na území města Plzně využívá východním směrem trasu III. tranzitního železničního koridoru a směrem západním připravovanou přeložku domažlické trati. Poloha města na významné evropské železniční trase je pro město příležitostí k dalšímu rozvoji.

Vnitrostátní a regionální vztahy

Město Plzeň je významným železničním uzlem regionálního i nadregionálního významu. V Plzni se stýká 6 železničních tratí, a to trať Plzeň – Praha, Plzeň – České Budějovice, Plzeň – Železná Ruda, Plzeň – Domažlice, Plzeň – Cheb a Plzeň – Žatec. Plzeň je tak velmi dobře navázána na síť hlavních vnitrostátních železničních tratí.

Plzeň jako regionálně významné průmyslové město se vždy vyznačovalo velkými objemy dojížďky. Rozvětvená síť železničních tratí svážela denně za prací tisíce lidí. Vlivem rozvoje autobusové a individuální automobilové dopravy, vlivem zastarání infrastruktury i vozového parku a v neposlední řadě i zanedbáním systémového přístupu k řešení příměstské dopravy došlo v posledních desetiletí k výraznému úbytku cestujících v regionální železniční dopravě. Změna způsobu dojížďky se projevila na celkově nepříznivém zatížení města automobilovou dopravou. Paprskovitě rozvinutá železniční síť pokrývající plzeňský region předurčuje železniční dopravu pro páteřní systém příměstské dopravy. Využití potenciálu rozvětvené sítě železničních tratí při řešení dojížďky ze spádové aglomerace je pro město příležitostí k dalšímu rozvoji.

Dostupnost železničních zastávek

Na území Plzně se nachází železniční stanice a zastávky Plzeň - hlavní nádraží, Plzeň – Doubravka na trati Plzeň – Praha, Plzeň – Koterov na trati Plzeň – České Budějovice, Plzeň zastávka, Plzeň - Doudlevce a Plzeň – Valcha na trati Plzeň – Železná Ruda, , Plzeň – Jižní předměstí na tratích Plzeň – Cheb a Plzeň – Domažlice, Plzeň – Skvrňany na trati Plzeň – Domažlice, Plzeň – Zadní Skvrňany a Plzeň – Křimice na trati Plzeň – Cheb, Plzeň – Bílá Hora, Plzeň – Bolevec a Plzeň – Orlík na trati Plzeň – Žatec. Přes značný počet zastávek není zastavitelné území města z hlediska docházkových vzdáleností zcela optimálně pokryto. Pro zlepšení obslužnosti území i pro zlepšení vazeb na ostatní systémy dopravní infrastruktury je vhodná úprava polohy nebo doplnění nových železničních zastávek. Stavebně technický stav železniční infrastruktury je nevyhovující a vyžaduje postupnou modernizaci. Na úseku Plzeň – Cheb už proběhla optimalizace trati. Na trati Plzeň – Praha

byla zahájena výstavba nového úseku Plzeň – Ejpovice. Současně probíhá postupná přestavba uzlu Plzeň.

7.4.1.4.3. Železniční doprava - odůvodnění návrhu

Cílem řešení je vytvářet předpoklady pro využití železnice jako rychlého a pohodlného spojení Plzně s významnými českými i evropskými městy a využít železnici jako páteřní systém příměstské dopravy ve spádové aglomeraci. Současně navržené řešení sleduje lepší provázanost jednotlivých druhů dopravy vytvářením vhodných přestupních vazeb.

Pro systém železniční dopravy byla navržena samostatná plocha s rozdílným způsobem využití „Plochy dopravní infrastruktury – železnice“, pro umístění nových staveb vymezeny koridory pro železniční infrastrukturu a navrženo rozmístění železničních stanic a zastávek. Tyto návrhové prvky zajišťují územní předpoklady pro přestavbu železničního uzlu, pro rekonstrukci a modernizaci zaústěných tratí, pro realizaci rychlých spojení i pro lepší pokrytí zastavitelného území železniční dopravou.

Stavební úpravy jednotlivých tratí a přestavba železničního uzlu jsou navrženy pro zlepšení dopravně technických parametrů, které umožní dosahování vyšších cestovních rychlostí, zkapacitnění jednotlivých tratí, a následné zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy oproti jiným druhům dopravy.

Stavební úpravy jednotlivých úseků tratí jsou navrženy následující: úpravy Uzlu Plzeň, modernizace a úprava trati Plzeň – České Budějovice, zdvojkolejnění trati Plzeň – Železná Ruda, nový úsek u Nové Hospody pro modernizaci tratě Plzeň – Domažlice a územní rezerva pro nový úsek u Bolevce na trati Plzeň – Žatec.

Pro zlepšení obslužnosti území i pro zlepšení vazeb na ostatní systémy dopravní infrastruktury bylo upraveno a doplněno rozložení železničních zastávek.

Na trati Plzeň – České Budějovice je z důvodu zajištění obsluhy Slovan a Lobez a z důvodu provázanosti železnice na radiální a okružní trasy MHD (zastávka MHD Částkova, Sušická) navržena nová zastávka Plzeň – Slovany.

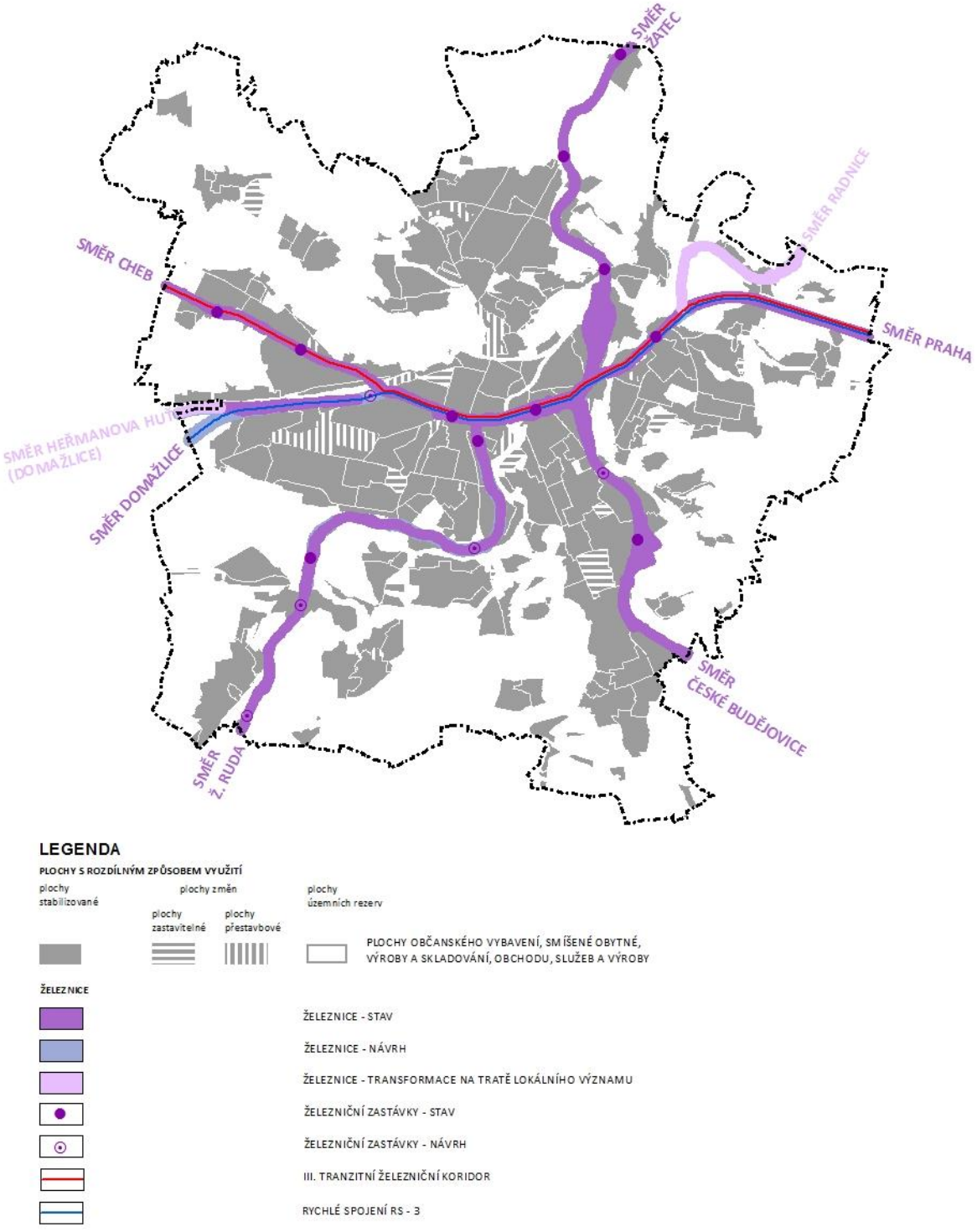
Na trati Plzeň – Železná Ruda je z důvodu zajištění obsluhy sídliště Bory a vytvoření lepší přestupní vazby na radiální a okružní trasy MHD (zastávka MHD Tyršův most) zrušena zastávka Doudlevce a je nahrazena novou zastávkou Bory.

Na trati Plzeň – Železná Ruda je z důvodu zajištění lepší obsluhy Valchy navržena nová zastávka Černý most.

Na trati Plzeň – Železná Ruda je z důvodu zajištění dopravní obsluhy Lhoty navržena nová zastávka Plzeň – Lhota, její umístění předpokládá zrušení zastávky Dobřany – zastávka.

Z důvodu přeložení trati Plzeň – Domažlice ve Starých Skvrňanech je navržena nová poloha zastávky Plzeň – Skvrňany, stávající zastávka je spolu s původním úsekem zrušena.

Obrázek 17: Schéma železniční infrastruktury



7. 4. 1. 5. Pěší a cyklistická doprava

7.4.1.5.1. Pěší a cyklistická doprava - podklady

- Plzeň - generel pěších tras města Plzně (ÚKRMP, 2006)
- Plzeň – sportovně rekreační trasy v údolích řek, greenways (ÚKRMP, 2007)
- Generel cyklistických tras města Plzně (SVSMP, 2009)

7.4.1.5.2. Pěší a cyklistická doprava - současný stav a východiska řešení

Cyklistická doprava v zastavěném území využívá dílčí úseky cyklistických stezek a cyklistických pruhů nebo jsou cyklistické trasy vedeny po komunikacích pro motorovou dopravu. Úseky tras jsou budovány postupně v rámci jednotlivých investičních akcí nebo zřizovány opatřeními neinvestiční povahy (vyznačení dopravním značením).Síť cyklistických tras je na mnohých místech nespojitá. Základním koncepčním dokumentem pro rozvoj cyklistické infrastruktury je RMP schválený Generel cyklistických tras města Plzně.

Pěší doprava v zastavěném území využívá uliční síť, případně samostatné nebo smíšené stezky určené pro pohyb chodců nebo jiné veřejnými prostory. Vzhledem k četným přírodním i technickým bariérám (řeky, železniční tratě atd.) a vzhledem k výskytu stavebně nesrostlých území v některých částech města chybí důležitá pěší propojení. Základním koncepčním dokumentem pro rozvoj pěší dopravy je ZMP schválený Generel pěších tras města Plzně.

V krajinném prostředí pěší a cyklistická doprava využívá síť cest v krajině ve formě polních cest a účelových komunikací. Využívané jsou zejména úseky podél vodních toků, a to zejména pro sportovně rekreační využití. Tyto úseky však zatím netvoří ucelenou, spojitou síť. Její postupné doplňování probíhá dle rozvojové studie Plzeň – sportovně rekreační trasy v údolích řek, greenways.

7.4.1.5.3. Pěší a cyklistická doprava - odůvodnění návrhu

Územní plán stanovuje pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy cesty v krajině – greenways, cesty v krajině, propojení stavebně nesrostlých území a významné cyklistické trasy v zastavitelném území.

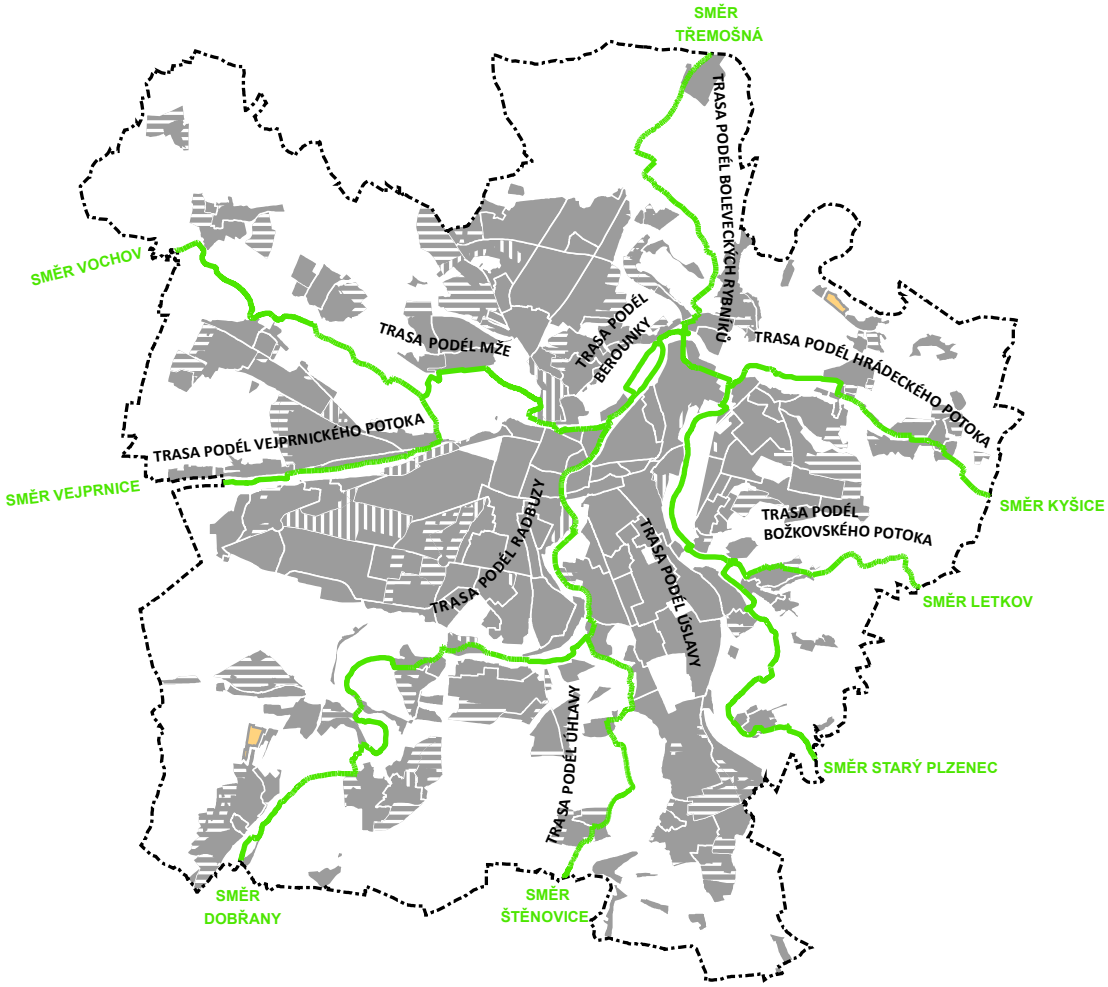
Návržené úseky cest v krajině – greenways jsou vymezeny koridory pro cesty v krajině.

Cesty v krajině - greenways tvoří základní síť tras pro pěší a cyklisty na území města, převážně prochází krajinným prostředím, v údolí řek ale částečně i zastavěným územím. Greenways jsou trasy pro cyklisty, pěší, in-line bruslaře, vozíčkáře a další nemotorové uživatele. Jsou řešeny jako samostatné smíšené stezky pro pěší a cyklisty nebo jsou vedeny po polních nebo lesních cestách a účelových komunikacích. Jsou doplněny stromovou zelení, doprovodným mobiliářem, orientačním značením, informačními body a případně veřejným osvětlením. Vedení tras v krajině umožňuje jejich doplnění dalšími sportovními aktivitami, odpočinkovými místy atd.

Greenways jsou vedeny převážně podél plzeňských řek. Trasy podél řek jsou doplněny trasou podél Vejprnického, Hrádeckého a Božkovského potoka a podél Boleveckých rybníků (viz obrázek 18).

Síť cest v krajině - greenways převádí přes území města významné dálkové cyklotrasy, které jsou součástí Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje. Konkrétně se jedná o dálkovou cyklotrasu Praha – Plzeň – Regensburg, která je na území města Plzně vedena trasou greenway podél Radbuzy k soutoku se Mží, greenway podél Berounky ke sv. Jiří a dále greenway podél Hrádeckého potoka směrem na Kyšice, dálkovou cyklotrasu Železná – Bělá na Radbuzou – Stříbro - Plzeň, která je na území Plzně totožná s greenway podél Mže a končí na soutoku Mže s Radbuzou, a dálkovou cyklotrasu Plzeň – Klatovy – Železná Ruda, která je na území města Plzně totožná s trasou Praha – Plzeň – Regensburg.

Obrázek 18: Schéma vedení cest v krajině - greenways



LEGENDA

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

plochy stabilizované

plochy změn

plochy zastavitelné

plochy přestavbové

plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

TRASY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY

CESTY V KRAJINĚ - GREENWAYS

Návaznost tras na okolí Plzně je zajištěna v územních plánech okolních obcí, do kterých jsou promítnuty navrhované navazující úseky tras.
Cesty v krajině tvoří síť ostatních polních cest a účelových komunikací procházejících krajinným prostředím města. Na rozdíl od cest v krajině – greenways nevytváří cíleně utvářen systém a skládají se jen ze stávajících úseků. Jejich posláním je i do budoucna zachovat stávající prostupnost příměstské krajiny.
Významné cyklistické trasy v zastavitelném území tvoří nadřazenou síť cyklotras v zastavěném území. Jejich návrh, vycházející z Generelu cyklistických tras města Plzně, zohledňuje potřebu propojit okrajové části města s centrem a dále mezi sebou formou okruhu. Okruh je veden v trase Křimice – Radčice – Sylván – Košutka – Bolevec – Bolevecký rybník – Doubravka – Lobzy – Slovany – Bory – Borská pole – Nová Hospoda – Křimice. V rámci uličních a veřejných prostorů, kterými jsou významné cyklistické trasy vedeny, je třeba zajistit podmínky pro pohyb cyklistů.
Propojení stavebně nesrostlých území zajišťují potřebná pěší propojení mezi jádrovým městem a původními okolními obcemi. Jejich trasování je vedeno v souběhu se stávajícími komunikacemi.

7. 4. 1. 6. Letecká doprava

7.4.1.6.1. Letecká doprava - podklady

- 2. úplná aktualizace územně analytických podkladů SO ORP Plzeň – rok 2012 – výkres limitů I. doprava
- Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje (2014)

7.4.1.6.2. Letecká doprava - současný stav a východiska řešení

Na území města se nenachází žádné dopravní letiště, ani se zde s jeho vznikem neuvažuje. Funkci veřejného mezinárodního i vnitrostátního letiště pro Plzeň zajišťuje letiště Václava Havla Praha. Nejblíže Plzni je však letiště v Líních, které má statut veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště. Jeho současný provoz je omezen na nepravidelnou civilní leteckou dopravu a využívá se též pro leteckou záchranou službu. Na území města Plzně se nachází záložní vojenská vzletová a přistávací dráha ve Lhotě, která je v současnosti nevyužívaná.
Nejbližší sportovní letiště, které částečně zasahuje i na území Plzně, je v Letkově.
Na území Plzně se nacházejí heliporty v areálu Fakultní nemocnice – Bory, v areálu Fakultní nemocnice – Lochotín, v areálu Hasičského záchranného sboru na Košutce a v areálu Hasičského záchranného sboru na Koterovské ulici.

7.4.1.6.3. Letecká doprava - odůvodnění návrhu

Systém letecké dopravy je tvořen letišti a heliporty. Požadované podmínky pro leteckou dopravu jsou zajištěny stávajícím sportovním letištěm Letkov, stávajícími heliporty v areálu Fakultní nemocnice – Bory, v areálu Fakultní nemocnice – Lochotín, v areálu Hasičského záchranného sboru na Košutce a v areálu Hasičského záchranného sboru na Koterovské ulici. Stávající záložní vojenská vzletová a přistávací dráha ve Lhotě je v současnosti nevyužívaným zařízením Ministerstva obrany ČR . Ostatní služby letecké dopravy jsou zajišťovány mimo správní území města letišti v Líních a v Praze. Nové prvky pro leteckou dopravu nejsou navrženy. Uspořádání a rozvoj prvků letecké dopravy potvrzuje stávající stav s tím, že po změnách v areálu Fakultní nemocnice – Bory může být heliport v tomto areálu zrušen. Při dostavbě areálu Fakultní nemocnice – Lochotín může být stávající heliport přenesen na střechu nově dostavěného objektu.

7. 4. 1. 7. Vymezení prvků dopravní infrastruktury

A. Vymezení prvků komunikační sítě

Pro prvky komunikační sítě jsou vymezeny prostory pro vedení komunikací, které se dělí na:

- Uliční prostory městských tříd

- Uliční prostory významných ulic
- Uliční prostory obslužných ulic
- Prostory technického typu
- Prostory krajinného typu
- Estakády
- Tunely

Jednotlivé úseky nejsou v textové části taxativně vyjmenovány. Rozsah jednotlivých prostorů je zakreslen ve výkresu č. 6. V místech, kde se vymezené prostory pro vedení komunikací překrývají s veřejným prostranstvím, jedná se o upřesnění jeho charakteru a podmínek využití.

Pro umístění staveb nových nebo rozšiřovaných úseků komunikační sítě jsou vymezeny Koridory pro pozemní komunikace a tramvajové tratě.

DK-1 **Sukova – Hálkova, průjezdní úsek silnice I/27 včetně napojení do prodloužené Čermákovy ulice a křižovatky s Goldscheiderovou ulicí.**
Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice se sběrnou komunikací. Součástí vymezeného koridoru je propojení uličního prostoru do Čermákovy a Goldscheiderovy ulice, prostor pro okružní křižovatku s Borskou ulicí a prostor pro realizaci přemostění železniční trati.

DK-2 **Hálkova – Přemyslova, průjezdní úsek silnice I/27**
Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření stávající ulice pro sběrnou komunikaci se zásahem do stávající zástavby u křižovatek Korandova - Tylova a Kotkova -Přemyslova.

DK-3 **Přemyslova – Karlovarská, průjezdní úsek silnice I/27**
Koridor je vymezen pro umístění stavby sběrné komunikace vedené na estakádě, včetně navazujícího úseku Kalikovy ulice a vyvolané přeložky ulice Pod Vinicemi.

DK-4 **Silnice I/27, úsek Třemošenský rybník – Orlík**
Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření silnice I/27 na čtyřpruhové uspořádání v úseku Třemošenský rybník - Orlík

DK-5 **Silnice I/20, úsek dálnice D5 – hranice města**
Koridor je vymezen pro umístění stavby přeložky silnice I/20 (obchvat Losiné) ve čtyřpruhovém uspořádání včetně mimoúrovňové křižovatky s místní komunikací.

DK-6 **Velenická, úsek Koterovská – Na Růžku, průjezdní úsek silnice I/20**
Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření Velenické ulice pro vedení čtyřpruhové sběrné komunikace. V úseku Libušínská – Na Růžku koridor zasahuje rodinné domy určené k demolici.

DK-7 **Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20**
Koridor je vymezen pro umístění stavby sběrné čtyřpruhové komunikace s četnými inženýrskými stavebními objekty. V oblasti Velenické ulice a ulice Na Sklárně dochází k s podpovrchovému křížení železniční trati, křižovatky s Lobezskou a Rokycanskou ulicí jsou mimoúrovňové, křižovatky s ulicí Na Růžku, Jateční a se spojkou do ulice Na Roudné jsou úrovňové, mimoúrovňové křížení bez propojení je s ulicemi Šumavská a Na Roudné. Údolí Berounky je překonáno rozsáhlým přemostěním.

DK-8 **Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20**
Koridor je vymezen pro umístění stavby nové čtyřpruhové komunikace s protihlukovým valem a úrovňovými křižovatkami s ulicemi Plaská, Pod Stráží,

a spojka do ulice Na Roudné. Součástí stavby je též pěší a cyklistické propojení do ulice U Velkého rybníka s lávkou přes železniční trať.

DK-9 Silnice I/20, úsek Studentská – Úněšovská

Koridor je vymezen pro umístění stavby úpravy silnice I/20 se silničním tělesem na stávajícím terénu.

DK 10 Napojení lokality 1_38 Vinice sever

Vymezuje koridor pro umístění stavby obslužné ulice s částečným zářezem pod úroveň stávajícího terénu.

DK-11 Městský okruh, úsek Zborovská - Klatovská

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice s četnými inženýrskými stavebními objekty. Koridor obsahuje opěrné zdi, mimoúrovňové křížení s železniční tratí, mimoúrovňové křížení s ulicí E. Beneše, lávku pro pěší i nové parkovací plochy.

DK-12 Sukova – Domažlická přes areál Škoda včetně napojení lokalit 3_4 a 3_4a Borská a 3_65 a 3_65a Zelený trojúhelník

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice se sběrnou komunikací procházející areálem Škoda a územím Zelený trojúhelník – sever. Obsahuje přemostění železniční vlečky Škoda, v oblasti Karlov malou okružní křižovatku a řadu křižovatek s obslužnými komunikacemi. Součástí koridoru je i vymezení obslužných ulic vytvářejících polokruh mezi Folmavskou ulicí a propojením Sukova – Borská.

DK-13 Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezervy na čtyřpruh a včetně napojení Radčic a Vinic

Koridor je vymezen pro umístění stavby západní části městského okruhu. V úseku Domažlická – Chebská je již okruh zrealizován a vymezení je určeno pro rozšíření stávající komunikace na čtyřpruhové uspořádání včetně doplnění ramp mimoúrovňových křižovatek. V úseku Chebská – Karlovarská je vymezený koridor určen pro stavbu nového propojení. Vymezení obsahuje prostor pro estakádu přes nivu Mže, prostor pro komunikaci vedenou částečně v zářezu s ekoduktem pro zvěř, mosty pro převedení polních cest, prostor pro mimoúrovňovou křižovatku pro napojení Vinic a prostor pro okružní křižovatku Studentská - Karlovarská. Součástí koridoru je i souběžná komunikace s ekoduktem propojující městský okruh s ulicí V Radčicích.

DK-14 Alej Svobody, propojení na západní část městského okruhu

Koridor je vymezen pro stavbu nové ulice se sběrnou komunikací.

DK-15 Mezi Řekami, úsek Nepomucká - U Seřadiště

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice se sběrnou komunikací.

DK-16 Božkov, přeložka silnice III/18019

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové komunikace vedené zčásti na násypovém tělese a zčásti v zářezu. Součástí koridoru je prostor pro mostní konstrukci pro převedení stávající polní cesty.

DK-17 Městský okruh, Na Růžku, úsek Koterovská – Velenická

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové komunikace ve východní části vedené v mírném zářezu. Součástí koridoru je průsečná křižovatka se Sladovnickou ulicí.

DK-18 Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní, propojení v lokalitách 4_11 a 4_11a Hřbitovní

Koridor je vymezen pro umístění stavby nových ulic zajišťujících obsluhu rozvojové lokality 4_11a. v křížení komunikací je vymezen prostor pro okružní křižovatku, která je určená též jako obratiště MHD.

DK-19 Univerzitní, propojení na silnici I/26 včetně napojení Obchodní

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice s obslužnou komunikací.

DK-20 Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města Plzně v oblasti Roudné

Koridor je vymezen pro umístění stavby nového komunikačního propojení obsahující nový uliční prostor v území Na Roudné včetně napojení Truhlářské a Pallovy ulice, přemostění Mže, komunikaci s protihlukovými opatřeními v úseku Luční – Na Roudné, okružní křižovatku s ulicí Na Roudné, komunikaci v zářezu v úseku Na Roudné – alej Svobody a dále úpravu aleje Svobody včetně protihlukové stěny chránící objekty Fakultní nemocnice Plzeň.

DK-21 Alej Svobody, propojení na východní část městského okruhu

Koridor je vymezen pro stavbu estakády přes nivu Berounky pro novou sběrnou komunikaci.

DK-22 Pod Mikulkou, propojení na alej Svobody

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové obslužné ulice vedené z části na tělese mezi opěrnými zdmi.

DK-23 Tramvajová trať Klatovská - U Letiště včetně navazujících komunikací

Koridor je vymezen pro stavbu nových ulic obsahujících tramvajovou trať včetně rozšíření Kaplířovy ulice, včetně okružní křižovatky Kaplířova Dobřanská a včetně přemostění silnice I/27. Koridor dále vymezuje prostor pro napojení do okružní křižovatky Sukova – Folmavská a prostor v areálu bývalých kasáren obsahující úpravu tohoto areálu.

DK-24 Nepomucká, úsek K Dráze - K Plzenci

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření uličního prostoru Nepomucké ulice, vytváří podmínky pro dotvoření uličního prostoru v místech, kde dosud přetrvává extravilánová podoba úpravy komunikace. Součástí koridoru je i vymezený prostor pro okružní křižovatku Nepomucká – Štefánikova.

DK-25 Lochotínská, propojení na Karlovarskou

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové komunikace s protihlukovou stěnou a chodníkem, vedené zčásti na násypovém tělese.

DK-26 Vyhlídková, úsek Rokycanská – K Hrádku

Vymezuje koridor pro stavbu nové komunikace včetně okružní křižovatky s upravenou ulicí K Hrádku.

DK-27 Silnice III/18043, mimoúrovňové křížení s klatovskou tratí

Koridor je vymezen pro umístění stavby mimoúrovňového křížení komunikace s železniční tratí.

DK-28 Mikulášská, úsek Americká - Rubešova

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření Mikulášské ulice.

DK-29 Úněšovská, propojení do okružní křižovatky Studentská

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové obslužné ulice.

DK-30 Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233 včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření ulice s doplněním stezky pro chodce a cyklisty v úseku Kyšická - Křivá

DK-31 Silnice III/ 18050, úsek Radčice – Malesice včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření komunikace a doplnění smíšené stezky pro chodce cyklisty.

DK-32 Silnice III/18052, úsek Malesice – Dolní Vlkýš včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření komunikace a doplnění smíšené stezky pro chodce cyklisty.

DK-33 Daimlerova, propojení do lokality 3_25a Nová Valcha

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové komunikace.

DK-34 Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd - hranice města

Koridor je vymezen pro umístění stavby nových komunikací v extravilánové úpravě.

DK-35 28.října, úsek Na Roudné - Nad Priorem

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové komunikace.

DK-36 Domažlická, úsek Na Pile – Zátiší, včetně asanace okolního území a úprav komunikační sítě

Koridor je vymezen pro umístění stavby přeložky Domažlické ulice (součást stavby Uzel Plzeň - III. stavba, přesmyk domažlické trati) vedené severně od stávající zástavby Starých Skvrňan, související s novou trasou železniční trati Plzeň – Domažlice. Součástí vymezení je nová dvoupruhová sběrná komunikace v úseku Na Pile – „panelárna“ včetně nové okružní křižovatky, nová souběžná obslužná komunikace vedená od okružní křižovatky do Emingerovy ulice, úprava původní Domažlické, Emingerovy, Na Pile, náhradní areál Sokol Skvrňany, a rozsáhlá asanace okolního území včetně demolic. Vymezený koridor DK-36 je úzce provázán s vymezeným železničním koridorem DŽ-2 a tvoří s ním jednotný celek.

DK-37 Terezie Brzkové, napojení na městský okruh

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice včetně napojení na městský okruh.

DK-38 Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření komunikace a doplnění smíšené stezky pro chodce cyklisty.

DK-39 Prvomájová, napojení lokality 5_4b Křimice Prvomájová

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové obslužné komunikace. Součástí koridoru je vymezení nové okružní křižovatky na ulici Prvomájová.

DK-40 Na Zavadilce, napojení lokality 1_41b Zavadilka

Koridor je vymezen pro umístění stavby obslužné dvoupruhové komunikace v trase stávající polní cesty.

DK-41 Radčická, úsek Kalikovský mlýn – pod Zámečkem včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Koridor je vymezen pro umístění stavby rozšíření komunikace a doplnění smíšené stezky pro chodce cyklisty.

DK-42 U Panasoniku, propojení Ke Karlovu

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice včetně okružní křižovatky s ulicí Ke Karlovu, která je určená též jako obratiště MHD.

DK-43 Lábkova, propojení na Křimickou

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové ulice včetně okružní křižovatky s Křimickou ulicí.

DK-44 Tramvajová trať, úsek nám. M. Horákové - Mezi Řekami včetně souběžných komunikací

Koridor je vymezen pro umístění stavby tramvajové tratě se souběžně vedenými komunikacemi. Součástí koridoru je úprava Nepomucké ulice, úprava Jasmínové ulice a dále nová ulice s tramvajovou tratí v úseku Jasmínová – obratiště MHD Mezi Řekami.

DK-45 Podnikatelská, propojení na Dopravní

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové dvoupruhové komunikace včetně přemostění silnice I/26.

DK-46 Lobezská – Revoluční, obchvat Lobez

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové dvoupruhové komunikace vedené na estakádě.

DK-47 II/180 Třemošná, přeložka s jižním obchvatem

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové dvoupruhové komunikace.

B. Vymezení prvků dopravy v klidu a veřejné dopravy

Prvky dopravy v klidu a prvky veřejné dopravy jsou vymezeny vymezenými částmi ploch určenými pro dopravní infrastrukturu. Vymezeny nejsou jen ty prvky veřejné dopravy, které svou velikostí nejsou zobrazitelné v měřítku územního plánu nebo jsou přirozenou součástí prostorů pro vedení komunikací.

DI-1 Šumavská – autobusový terminál, obratiště MHD, parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby autobusového terminálu, obratiště MHD a parkoviště.

DI-2 Slovanská alej – technická základna systému MHD, měnírna elektrické trakce Slovany

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby rekonstrukce a rozšíření technické základny systému MHD (tramvajová vozovna Slovany) a jako územní ochrana stávající měnírny elektrické trakce.

DI-3 Skvrňany – technická základna systému MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby technické základny systému MHD (doplnění systému o tramvajovou vozovnu Skvrňany) včetně manipulačního úseku tramvajové trati napojujícího vozovnu z obratiště Vojanova.

DI-4 Dobřanská, Kaplířova – obratiště MHD a IDS, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby kombinovaného obratiště MHD a IDS a kapacitního záchytného parkoviště P+R.

DI-5 Okounová –záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby kapacitního záchytného parkoviště P+R ve vazbě na stávající tangenciální i radiální linky MHD a stávající obratiště IDS.

DI-6 Libušínská – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby kapacitního záchytného parkoviště P+R kombinovaného s novým tramvajovým obratištěm.

DI-7 Cvokařská – záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího záchytného parkoviště P+R a pro umístění stavby rozšíření záchytného parkoviště.

DI-8 Tachovská – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD určeného k úpravě a pro umístění stavby kapacitního záchytného parkoviště P+R.

DI-9 Vojanova – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD určeného k úpravě z důvodu napojení připojení manipulační trati k technické základně MHD Skvrňany a pro umístění stavby záchytného parkoviště P+R.

DI-10 Mezi Řekami – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy vje vymezena pro umístění stavby kapacitního záchytného parkoviště P+R kombinovaného s obratištěm MHD.

DI-11 Světovar –záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD, po jeho vymístění pro stavbu kapacitního záchytného parkoviště P+R.

DI-12 Domažlická – parkoviště nákladních automobilů, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště pro nákladní automobily a pro stavbu kapacitního záchytného parkoviště P+R.

DI-13 Na Chmelnicích – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby obratiště MHD a záchytného parkoviště P+R.

DI-14 Na Poříčí – záchytné parkoviště P+G

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby záchytného parkoviště P+G s důrazem na intenzivní ozelenění stromovou zelení (vzhledem k poloze v kontaktu s řekou a vzhledem k navazujícím plochám).

DI-15 Lochotínská – záchytné parkoviště P+G

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby záchytného parkoviště P+G. Při zachování disponibilní kapacity pro systém P+G je možné parkoviště začlenit do obestavění Karlovarské.

DI-16 U Letiště – obratiště MHD, měnírna elektrické trakce ZČU

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby kombinovaného tramvajového a autobusového obratiště MHD a měnírny elektrické trakce.

DI-17 Červenohrádecká – obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby obratiště MHD.

DI-18 **Na Roudné – měnírna elektrické trakce K Stráži**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby měnírny elektrické trakce.

DI-19 **Kotíkovská – měnírna elektrické trakce Družba**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby měnírny elektrické trakce.

DI-20 **Lochotínská – měnírna elektrické trakce Lochotínská**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby měnírny elektrické trakce.

DI-21 **Štefánikova – měnírna elektrické trakce Černice**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby měnírny elektrické trakce.

DI-22 **Alej Svobody – parkoviště**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště pro potřeby fakultní nemocnice, to nevylučuje možnost navýšení kapacity umístěním stavby parkovacího objektu. Objekt jako doplňkové aktivity může obsahovat drobné jednotky občanského vybavení (obchod, služby atd.).

DI-23 **Nad ZOO – parkoviště**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby parkoviště určeného pro okolní rekreační a společenské aktivity (amfiteátr, lochotínský pavilon.

DI-24 **Vejprnická, Domažlická – záchytné parkoviště P+R**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby záchytného parkoviště P+G. Při zachování disponibilní kapacity pro systém P+G je možné parkoviště integrovat do zástavby.

DI-25 **Kotkova – záchytné parkoviště P+G**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby záchytného parkoviště P+G. Při zachování disponibilní kapacity pro systém P+G je možné parkoviště integrovat do zástavby, případně je možné kapacitu parkoviště dále navýšit umístěním stavby parkovacího objektu.

DI-26 **Borská – záchytné parkoviště P+R**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby záchytného parkoviště P+G. Při zachování disponibilní kapacity pro systém P+G je možné parkoviště integrovat do zástavby.

DI-27 **Korandova – záchytné parkoviště P+G**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby polyfunkčního objektu s navýšením kapacity dopravy v klidu pro systém P+G.

DI-28 **Na Belánce - záchytné parkoviště P+G, měnírna elektrické trakce Bory**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby polyfunkčního objektu s navýšením kapacity dopravy v klidu pro systém P+G.

DI-29 **U věznice – parkoviště**

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby parkoviště určeného pro areál věznice.

DI-30 Husova – autobusové nádraží

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího autobusového nádraží.

DI-31 Karlov – technická základna systému MHD

Vymezená část plochy je vymezena pro územní ochranu stávající technické základny systému MHD.

DI-32 Lobzy – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro sportovní a rekreační aktivity v daném okolí (střelnice, golfové odpaliště atd.).

DI-33 Nám. E. Škody – záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího záchytného parkoviště P+R. To nevylučuje nástavbu nadzemního polyfunkčního objektu. Pro navýšení kapacity je možné umístit stavbu patrového parkoviště (parkovacího objektu).

DI-34 Truhlářská – záchytné parkoviště P+G

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště P+G řešeného formou parkovacího objektu

DI-35 U Ježíška – záchytné parkoviště P+G

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště P+G řešeného formou parkovacího objektu

DI-36 Pallova – parkoviště autobusů

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště autobusů.

DI-37 Zábělská – obratiště MHD a IDS

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD s pro umístění stavby obratiště IDS (úprava s rozšířením kapacity).

DI-38 U Zahrádek – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Vymezená část plochy je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště P+R a obratiště MHD.

DI-39 Dopravní – obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD.

DI-40 Gerská – obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD.

DI-41 Mozartova – obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD. Není vyloučeno při zachování jeho funkčnosti doplnění parkovacích ploch ve středové ploše.

DI-42 Vejprnická – obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD.

DI-43 České údolí – obratiště MHD

Vymezená část plochy je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD.

DI-44 K Jezu – obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD.

DI-47 Pod Vinicemi – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby areálu Zologocké a botanické zahrady města Plzně.

DI-48 Štefánikovo náměstí – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby zimního stadionu.

DI-49 Třebízského – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby zimního stadionu. Pro navýšení kapacity je možné stavbu patrového parkoviště (parkovacího objektu) využívající pro napojení jednotlivých podlaží různou výškovou úroveň Třebízského ulice

DI-50 Pobřežní – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště realizovaného formou podzemního parkovacího objektu určeného pro potřeby divadla.

DI-51 U Hlavního nádraží – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby Hlavního nádraží.

DI-52 U bazénu Slovany – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby bazénu a okolních sportovních areálů. Pro navýšení kapacity je možné umístit stavbu patrového parkoviště (parkovacího objektu).

DI-53 Borská u Techmanie – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby Techmánie a planetária.

DI-54 Sady Pětatřicátníků – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena jako územní ochrana stávajícího parkoviště s možností umístění stavby parkoviště formou podzemního parkovacího objektu určeného pro potřeby historického jádra. To nevylučuje nástavbu nadzemního polyfunkčního objektu.

DI-55 Anglické nábřeží – parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro umístění stavby parkoviště formou podzemního parkovacího objektu určeného pro potřeby historického jádra. To nevylučuje nástavbu nadzemního polyfunkčního objektu.

DI-56 Krašovská - Toužimská - obratiště MHD

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího obratiště MHD.

DI-57 U Prazdroje - parkoviště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího parkoviště určeného pro potřeby areálu pivovarů.

C. Vymezení prvků železniční dopravy

a) plochy dopravní infrastruktury - železnice

Uzel Plzeň včetně všech zaústěných železničních tratí je vymezen plochou s rozdílným způsobem využití Plochy dopravní infrastruktury – železnice.

Pro umístění staveb nových nebo rozšiřovaných úseků jsou vymezeny Koridory pro železniční infrastrukturu:

DŽ-1 Uzel Plzeň

Koridor je vymezen pro umístění stavby Uzel Plzeň. Vymezení zahrnuje stávající i rozvojové Plochy dopravní infrastruktury – železnice a v některých částech vymezení zasahuje i do jiných ploch s rozdílným způsobem využití (vymezení pro lávky, přístupové cesty atd.). Součástí koridoru jsou i železniční stanice a zastávky Plzeň - Hlavní nádraží, Plzeň – Slovany a Plzeň – Koterov.

DŽ-2 Uzel Plzeň - přesmyk domažlické trati

Koridor je vymezen pro umístění stavby Uzel Plzeň – III. stavba, přesmyk domažlické trati. Vymezení obsahuje novou železniční trať včetně přesunuté zastávky Plzeň – Skvrňany. Vymezený koridor DŽ-2 je úzce provázán s vymezeným koridorem DK-36 a tvoří s ním jednotný celek.

DŽ-4 Trať 190 Plzeň – České Budějovice, modernizace trati

Koridor je vymezen pro umístění stavby modernizace a zdvojkolejnění trati Plzeň – České Budějovice.

DŽ-5 Trať 183 Plzeň – Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku Plzeň – Přeštice

Koridor je vymezen pro umístění stavby zdvojkolejnění trati Plzeň - Přeštice a kromě dílčích rozšíření stávajícího tělesa dráhy obsahuje zastávky Plzeň zastávka, Plzeň – Bory, Plzeň – Valcha, Plzeň – Černý most, Plzeň – Lhota.

DŽ-6 Trať 180 Plzeň – Domažlice, v trase rychlého spojení RS3

Koridor je vymezen pro umístění stavby domažlické trati v trase rychlého spojení RS 3. Vymezení obsahuje nový úsek trati v oblasti Nové Hospody. Koridor DŽ-8 navazuje na koridor DŽ-7 a tvoří s ním jeden funkční celek.

DŽ-7 Trať 180 Plzeň – Domažlice, modernizace úseku Plzeň – Nýřany

Koridor je vymezen pro umístění stavby modernizace domažlické trati. Vymezení současně obsahuje rozplet s odbočením pro novou větev směřující kolem Nové Hospody.

Vymezené koridory v některých případech přesahují plochu dopravní infrastruktury – železnice, neboť obsahují související stavební úpravy nebo inženýrské objekty (například lávky) které zasahují mimo železniční plochy.

b) železniční tunel

Železniční tunel není vymezen, neboť nevyžaduje změnu uspořádání ploch na terénu.

c) železniční stanice a zastávky

Železniční stanice zastávky nejsou samostatně vymezeny, jsou součástí ploch s rozdílným způsobem využití Plochy dopravní infrastruktury – železnice.

D. Vymezení prvků pěší a cyklistické dopravy

a) cesty v krajině – greenways

Stávající úseky „cest v krajině – greenways“ jsou vymezeny stávajícími tělesy polních a lesních cest, účelových komunikací, pěších a cyklistických stezek apod. Navržené úseky cest v krajině - greenways jsou vymezeny Koridory cest v krajině – greenways:

C-1 Greenway podél Berounky, úsek Luční – Jateční

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině – greenways obsahující cestu kolem levého břehu Berounky od sportovního areálu v Luční ulici po Jateční ulici, kde se napojuje na trasu přes Masarykův most. Koridor současně obsahuje souběžný úsek mezi sportovním areálem a pivovarskými studněmi v trase stávající cesty.

C-2 Greenway podél Úslavy, napojení na mostek v Koterově

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině – greenways obsahující úsek procházející nivou včetně zalomené výstupní části na mostek přes Úslavu.

C-3 Greenway podél Úslavy, úprava pod mostem v Božkově

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující propojení cest při pravém břehu pod mostem v Božkově.

C-4 Greenway podél Úslavy, úsek Lobezská – Chrástecká

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující cestu při pravém břehu od Lobezské ulice po Chrásteckou.

C-5 Greenway podél Úhlavy, úsek Radobyčice – Útušice

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující zčásti úpravu stávající cesta a zčásti novou cestu s lávkou přes rokli na hranici správního území.

C-6 Greenway podél Radbuzy, úsek Měsíční stráň – Pod Bukovou horou

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu v trase vyšlapané pěšiny.

C-7 Greenway podél Radbuzy, lávka přes Radbuzu v Liticích

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující úsek s novou lávkou přes Radbuzu.

C-8 Greenway podél Radbuzy, úsek podél přehrady, levý břeh

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu při levém břehu Litické přehrady.

C-9 Greenway podél Radbuzy, úsek podél přehrady, pravý břeh

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu při pravém břehu Litické přehrady.

C-10 Greenway podél Radbuzy, úsek České údolí – Škoda sport park

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu při levém břehu Radbuzy v trase vyšlapané pěšiny, lávku přes Radbuzu pro napojení Meditační zahrady a lávku přes Radbuzu s novou cestou ke Škoda sport parku. .

C-11 Greenway podél Radbuzy, napojení pod Malostranský most

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu při pravém břehu Radbuzy propojující stezku pod Malostranským mostem s Květnou ulicí.

C-12 Greenway podél Radbuzy, úsek Cyklistická – Papírenská lávka

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující rozšíření stávající cesty pravém břehu Radbuzy.

C-13 Greenway podél Mže, úsek Křimice - Radčice

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující rekonstruované nebo nové úseky v části od Vodní ulice v Křimicích po mostek v Radčicích. Součástí nových úseků je lávka přes rameno Mže v Křimicích.

C-14 Greenway podél Mže, úsek Skvrňanské louky – Zoo

Koridor je vymezen pro umístění stavby nové cesty v krajině obsahující cestu při levém břehu Mže, lávku přes Mži a novou cestu od lávky k Zoo.

C-15 Greenway podél boleveckých rybníků, podchod pod vlečkou Ferona

Koridor pro umístění stavby cesty v krajině obsahující nový podchod pod vlečkou Ferona

C-16 Greenway podél Vejprnického potoka, úsek městský okruh – hranice města

Korido je vymezen r pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu při pravém břehu Vejprnického potoka a lávku přes Vejprnický potok.

C-17 Greenway podél Vejprnického potoka, propojení mezi částmi ulice Nade Mží

Koridor je vymezen pro umístění stavby cesty v krajině obsahující novou cestu místě vyšlapané pěšiny.

b) cesty v krajině

Cesty v krajině jsou vymezeny stávajícími tělesy polních a lesních cest, účelových komunikací, pěších a cyklistických stezek apod. Tento systém neobsahuje navrhované úseky. Cílem je zachovat stávající prostupnost krajinného zázemí města.

c) propojení stavebně nesrostlých území

Propojení stavebně nesrostlých území pro jsou součástí prostoru pro vedení komunikací. Jedná se o zajištění podmínek bezpečného pohybu chodců a cyklistů. Požadavek je řešený obvykle chodníkem nebo smíšenou stezkou pro chodce a cyklisty, vedenou v souběhu s komunikací.

d) významné cyklistické trasy v zastavitelném území

Významné cyklistické trasy v zastavitelném území nejsou samostatně vymezeny. Jsou součástí prostorů pro vedení komunikací nebo jiných částí veřejného prostranství (parky apod.).

E. Vymezení prvků letecké dopravy

a) letiště

DI-46 Letkov – sportovní letiště

Vymezená část plochy určená pro dopravní infrastrukturu je vymezena pro územní ochranu stávajícího sportovního letiště.

b) heliporty

Heliporty nejsou vymezeny, jsou součástí areálů Fakultní nemocnice Plzeň a areálů Hasičského záchranného sboru.

c) záložní vojenská vzletová a přistávací dráha včetně souvisejících zařízení a ploch je vymezena plochou s rozdílným způsoben využití

F. Vymezení koridorů rezerva

Koridory rezerva jsou vymezeny pro zachování potenciální možnosti propojení čtvrtí Skvrňany – Zátiší a Slovany – Bory a pro modernizaci a výstavbu nového úseku přeložky trati Plzeň – Žatec v oblasti Bolevce.

Koridory - rezerva současně procházejí územím, kde se vyskytují nezastavěné plochy (dvory, parky, zahrádky, plochy zemědělské atd.) nebo je zastavění území málo intenzivní (chaty, garáže atd.).

Potenciál propojení čtvrtí Skvrňany – Zátiší a Slovany – Bory vyplývá zejména z uspořádání navazujících úseků uliční sítě, kterou navržené koridory – rezerva doplňují do souvislých propojení. Jejich cílem je zachovat možnost propojení daných částí města a území ve vymezených koridorech nezastavovat. To neznemožňuje jeho stávající využívání.

Koridor rezerva na trati Plzeň – Žatec je navržen pro potenciální zachování možnosti výstavby nového úseku přeložky trati Plzeň – Žatec v oblasti Bolevce.

Koridory rezerva:

DR-1 Motýlí – Zborovská

Koridor je vymezen jako územní rezerva pro potenciální dopravní propojení. Jedná se o pás území, v kterém není možné umisťovat stavby nových objektů.

DR-2 Mojmírova – Domažlická

Koridor je vymezen jako územní rezerva pro potenciální dopravní propojení. Jedná se o pás území, v kterém není možné umisťovat stavby nových objektů.

DR-3 Trať 160 Plzeň – Žatec, modernizace trati

Koridor je vymezen jako územní rezerva pro potenciální přeložku trati Plzeň – Žatec. Jedná se o pás území, v kterém není možné umisťovat stavby nových objektů.

7. 4. 2. Technická infrastruktura

7. 4. 2. 1. Zásobení vodou

Současný stav a východiska řešení

Zdrojem vody pro veřejné zásobení města Plzně je řeka Úhlava, která je jediným zdrojem pitné vody. Voda z řeky je upravována v úpravně vody Homolka ÚV II s kapacitou 500 l/s a ÚV III s kapacitou 1000 l/s. ÚV I (Chabalova filtrace) byla odstavena z provozu v roce 1997. Kapacita úpravny je dostatečná, ale současný stav úpravny je nevyhovující ze stavebního
i technologického hlediska a vyžaduje rekonstrukci.

Distribuční systém je tvořen sítí vodovodních řadů, vodojemů a čerpacích stanic. Pro vyrovnání rozdílu mezi kapacitou úpravny a špičkovými odběry vody a pro zajištění minimální rezervy v případě podstatného zhoršení kvality vody v Úhlavě nebo poruchy na síti slouží akumulace ve vodojemech. Vodovodní síť města Plzně je rozdělena do tří základních tlakových pásem, uvnitř kterých jsou pomocí čerpacích stanic, redukčních ventilů a přerušovacích komor vytvořena další dílčí tlaková pásma.

Akumulace

Vodojem Homolka – kóta dna 364 m n. m. - I. tlakové pásmo, objem 12 760 m^3
Vodojem Lobzy – kóta dna 363,6 m n. m. - I. tlakové pásmo, objem 20 000 m^3
Vodojem Vinice – kóta dna 363,6 m n. m. - I. tlakové pásmo, objem 12 000 m^3
Vodojem Bory – kóta dna 351 m n. m. - II. tlakové pásmo (čerpací st.), objem 12 000 m^3
Vodojem Sylván – kóta dna 402,4 m n. m. - II. tlakové pásmo, objem 12 000 m^3
Vodojem Sytná – kóta dna 437,9 m n. m. - III. tlakové pásmo, objem 12 000 m^3
Vodojem Dýšina – kóta dna 414 m n. m. - III. tlakové pásmo, objem 800 m^3

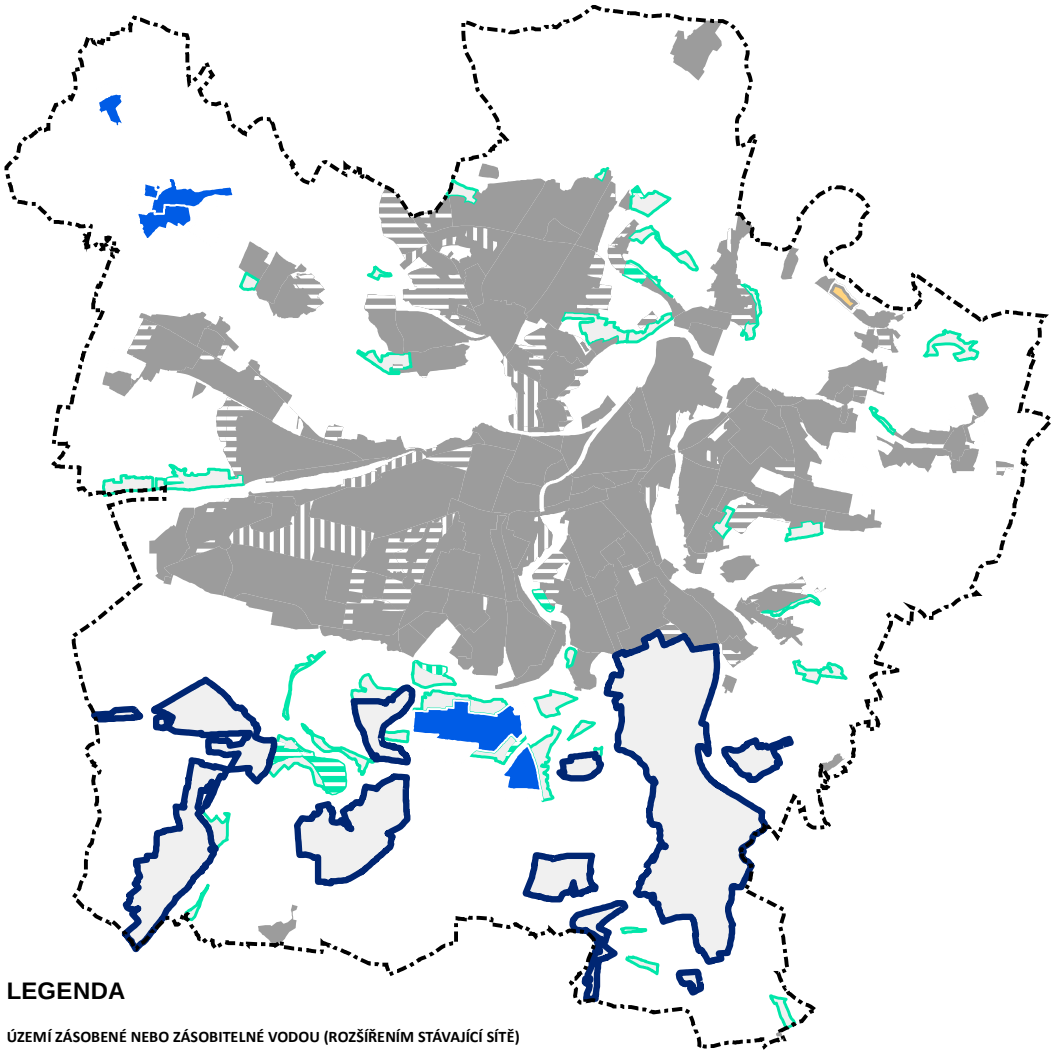
Tlaková pásma

I. tlakové pásmo -	300 – 335 m n. m.
II. tlakové pásmo -	335 – 370 m n. m.
III. tlakové pásmo -	370 – 410 m n. m.

Vodovodní síť zásobuje 98% obyvatel města, veřejný vodovod chybí v některých okrajových částech města, v Malesicích a Dolní Vlkýši, v části Radobyčic, v oblasti Výsluní a Malé Homolky. V jižní části města je problém s kapacitou stávající sítě a vodárenský systém je třeba doplnit zejména s ohledem na rozvoj města.

Oblasti, kde není vybudován vodovod nebo je nedostatečná kapacita stávající sítě, jsou vyznačeny ve schématu č. 1.

Schéma č. 1 – Stav vybavenosti města technickou infrastrukturou - Vodovod



LEGENDA

ÚZEMÍ ZÁSOBENÉ NEBO ZÁSOBITELNÉ VODOU (ROZŠÍŘENÍM STÁVAJÍCÍ SÍTĚ)

plochy stabilizované | plochy změn: plochy zastavitelné | plochy změn: plochy přestavbové | plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

ÚZEMÍ NEZÁSOBENÉ NEBO S VYČERPANOU KAPACITOU VODOVODU

plochy stabilizované | plochy změn: plochy zastavitelné | plochy změn: plochy přestavbové | plochy územních rezerv

ÚZEMÍ S NAVRŽENOU DOSTAVBOU VODOVODU

ÚZEMÍ VYŽADUJÍCÍ NADŘAZENOU INVESTICI

ÚZEMÍ S VYČERPANOU KAPACITOU VODOVODU

ÚZEMÍ ŘEŠENÉ INDIVIDUÁLNĚ V ZÁVISLOSTI NA MÍSTNÍCH PODMÍNKÁCH

plochy stabilizované | plochy změn: plochy zastavitelné | plochy změn: plochy přestavbové

PLOCHY REKREACE

Odůvodnění

Navržená koncepce zásobování vodou vychází ze schváleného Generelu zásobování města Plzně pitnou vodou.

Zásobení vodou je navrženo jak pro uživatele současně zastavěných lokalit, tak pro budoucí uživatele zastavitelných ploch. Rozvoj systému je navržen v souladu s rozvojem nových urbanistických struktur a v souladu s funkčním využitím území. Není řešeno zásobení vodou zastavitelných ploch pro rekreaci, tyto plochy budou řešeny individuálně v závislosti na místních podmínkách

Pro kvalitnější zásobení města pitnou vodou je současný vodárenský systém doplněn o následující prvky:

TV-1 Havarijní zdroj vody na řece Radbuze

V současné době je město Plzeň zásobeno z jediného zdroje surové vody z řeky Úhlavy. Při havárii na toku může dojít k omezení nebo dokonce ohrožení zásobování města pitnou vodou. Jímání bude realizováno odběrem z řeky Radbuzy, pod hrází nádrže České údolí

TV-2 Vodárenský soubor Ostrá Hůrka

Vodárenský soubor zahrnuje rekonstrukci stávajícího výtlačného řadu, nový vodojem Ostrá Hůrka 2 x 4 000 m^3 s čerpací stanicí (umístěný na katastrálním území Starý Plzenec), zásobní řady na Slovany a do Černic. Mimo k. ú. Plzeň zahrnuje dále výtlačný řad do stávajícího vodojemu ve Starém Plzenci a odpad z vodojemu. Vodárenský soubor řeší zásobení jihovýchodní části Plzně pitnou vodou, kde je v současné době nevyhovující stávající systém zásobení pomocí čerpacích stanic a nelze napojovat nové objekty. VS Ostrá Hůrka je podmiňující investicí pro rozvoj v této oblasti.

TV-3 Doplnění vodárenského souboru Vinice

VS Vinice byl již částečně realizován. Je vybudován vodojem Vinice 2 x 6 000 m^3, část výtlačného řadu do vodojemu a některé zásobní řady. Pro úplnou funkčnost systému je nutno dobudovat výtlačný řad v úseku Goldscheidrovka – Borská – Kalikova – Radčická a tím nahradit stávající úsek výtlaku, který je již v havarijním stavu. Dále je nutno vybudovat zásobní řad do centra města a další do Skvrňan a Křimic. Vybudováním celého vodárenského souboru dojde ke zlepšení tlakových poměrů v síti 1. tlakového pásma a ke zvětšení zabezpečenosti dodávky vody v tomto pásmu.

TV-4 Vodárenský soubor Litice

VS Litice zahrnuje výtlačný řad z úpravny vody Homolka, vodojemy Litice I, II, čerpací stanici, odpad z vodojemu, zásobní řady do Litic, na Valchu a do Radobyčic. Vodojem Litice I (2 x 3 000 m^3) je navržen jako zemní pro zásobení 1. tlakového pásma, VDJ Litice II (2 x 1 500 m^3) jako věžový pro gravitační zásobení 2. tlakového pásma a zásobení 3. pásma přes čerpací stanici. Vodárenský soubor je navržen pro zabezpečení dodávky vody do oblastí, kde je v současné době již omezená kapacita stávajících řadů a pro zajištění dodávky vody pro plánovanou výstavbu. Vodárenský soubor podmiňuje rozvoj jihozápadní části města, tj. Litic, Valchy, Lhoty a části Radobyčic.

TV-5 Vodárenský soubor Malesice a Dolní Vlkýš

V Malesicích a Dolní Vlkýši není v současné době vybudován veřejný vodovod. Pro zásobení obyvatel pitnou vodou je nutno vybudovat nový vodojem Malesice 100 m^3, přívodní řad z vodojemu Sytná (odbočkou ze stávajícího řadu do obce Chotíkov) a zásobní řady. Dolní Vlkýš bude zásobena novým řadem z Malesic pomocí automatické tlakové stanice.

TV-6 Vodárenský soubor Švabiny

VS Švabiny provozně navazuje na stávající VS Lobzy. Zahrnuje výtlačný řad z VDJ Lobzy, vodojem Švabiny 2 x 2 000 m^3, čerpací stanici a zásobní řady. VS Švabiny je navržen pro gravitační zásobení 2. tlakového pásma a umožní rozvoj v oblasti Švabin, Hřbitovní a části Červeného Hrádku.

TV-7 Vodárenský soubor Holý vrch

VS Holý vrch provozně navazuje na VS Švabiny. Zahrnuje výtlačný řad z VDJ Švabiny, vodojem Holý vrch 2 x 2 000 m^3 a zásobní řady. Vodárenský soubor je navržen pro gravitační zásobení 3. tlakového pásma a umožní rozvoj výše položených území v oblasti Švabin, Hřbitovní, Rokycanské a Červeného Hrádku.

TV-8 Vodovod Výsluní

Vodovod Výsluní je navržen pro zásobení oblasti Výsluní a Malé Homolky, kde v současné době není vybudovaná veřejná vodovodní síť.

TV-9 Posílení vodovodu Lhota

Posílení vodovodu je nutno vybudovat z důvodu vyčerpané kapacity stávajícího přívodního řadu do Lhoty.

TV-10 Propojení vodovodu v ulici Na Roudné - Zavadilka

Pro zkapacitnění a zokruhování vodovodní sítě 1. tlakového pásma v severní části města je navrženo vybudovat propojení ze stávajícího vodovodu v ulici Na Roudné do území Zavadilka. Nový vodovod umožní rozvoj v oblasti Zavadilky.

TV-11 Vodovod Koterov – vyšší tlakové pásmo

Pro zásobení výše položeného území Koterova je navržen nový řad, který bude napojen na 2. tlakové pásmo VS Ostrá Hůrka.

TV-12 Rekonstrukce vodovodu Brůdek – Křimice

Rekonstrukce je navržena z důvodu zkapacitnění stávajícího řadu, které zajistí dostatek vody pro zastavitelné plochy v Křimicích.

TV-13 Rekonstrukce vodovodu v ulici Na Roudné

Rekonstrukce je navržena z důvodu zkapacitnění stávajícího řadu, který umožní rozvoj v oblasti Roudné, Zavadilky a Bílé Hory.

Uvedené prvky jsou zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 7 Technická infrastruktura – vodní hospodářství a v grafické části Odůvodnění územního plánu ve výkresu č. 1 Koordinační výkres. Rozsah navržených prvků odpovídá měřítku územního plánu a není zpravidla totožný se zpracovanou projektovou dokumentací příslušné stavby, která je podrobnější.

Zastavitelné a přestavbové plochy budou zásobeny rozšířením stávající nebo navržené vodovodní sítě. Podrobnější řešení bude navrženo v rámci územních studií, kde budou stanoveny podmínky pro napojení na vodovodní síť.

7. 4. 2. 2. Odkanalizování území

Současný stav a východiska řešení

Kanalizační síť města Plzně je převážně jednotná. Na centrální ČOV odvádí společně vody splaškové, průmyslové a dešťové s tím, že při přívalových srážkových událostech část ředěných vod přepadá v oddělovacích komorách do recipientů. Pouze v nově rozvíjejících se satelitních lokalitách města se v současné době v rámci výsledků generelu odvodnění navrhuje a buduje kanalizace oddílná. Důvodem je snaha zabránit přetěžování dolních úseků sítě a ČOV. Kanalizačním systém rozděluje město z hlediska odvodnění na dvě výšková pásma, dolní, odvodňující nejníže položené území při řece Mži až k soutoku s Radbuzou v rozloze cca 50 ha a horní, odvodňující zbývající část města. Kanalizační síť tvoří systém kanalizačních sběračů a uličních stok budovaný již od konce 19. století. V souvislosti s rozvojem města byla pak neustále rozšiřována až do dnešní podoby.

Nová ČOV II Plzeň byla postupně uvedena do provozu na přelomu let 1996 a 1997. Konečným návrhem byla mechanicko-biologická čistírna s anaerobní stabilizací kalu, s biologickou nitrifikací a denitrifikací a se zvýšeným biologickým odstraňováním dusíku a fosforu, systém R-AN-D-N. Původní ČOV I byla odstavena z provozu po povodni v roce 2002. V jejím prostoru zůstala zachována administrativní budova a nově je vybudována dešťová nádrž o objemu 10 000 m3.

V letech 2010 – 2012 byla provedena modernizace a optimalizace biologického stupně ČOV tak, aby čistírna splňovala emisní standardy dané Nařízením vlády č. 229/2007 Sb. a limity požadované směrnicemi EU. Kapacita ČOV činí 425 000 EO.

Hlavní kostru kanalizační sítě tvoří výsledný podvojný sběrač A – B vedený na ČOV, který se v OK20 v Sadech 5. května dělí na sběrač A – starý Roudenský (spodní pásmo), sběrač B – Skvrňanský, Zátišský, Strojírenský, Městský a Borský. Na sběrač A je napojen Radčický sběrač, který pomocí čerpacích stanic odvádí odpadní vody z oblasti Radčic a Křimic. V prostoru Plzeňského Prazdroje – za shybkami na pravém břehu Radbuzy, je na sběrač B napojen sběrač E – Doudlevecký, prodloužený až do průmyslové zóny Borská pole. V prostoru u Tyršova mostu je na Doudlevecký sběrač napojen Litický sběrač. S Doudleveckým sběračem se spojuje také Úhlavský sběrač, který odvodňuje území Čechurova, Černic Radobyčic a části dálnice D5.

Samostatným sběračem napojeným do ČOV je Koterovský sběrač. Do něho je napojen Doubravecký sběrač u Chrástecké ulice, dále pokračuje až k podjezdu železniční tratě Plzeň - Praha na Jateční třídě, kde se napojuje Letenský a Slovanský sběrač. Dále pokračuje nový Úslavský sběrač, který je napojen přes čerpací stanici Rokycanská.

Bolevecký sběrač odvádí vody z Bolevce a okolí, před ČOV je do něj zaústěn Roudenský sběrač, vedoucí až na Karlovarskou třídu. Na křižovatce ulic Na Roudné a U Velkého rybníka je do Boleveckého sběrače zaústěn sběrač z Bílé Hory.

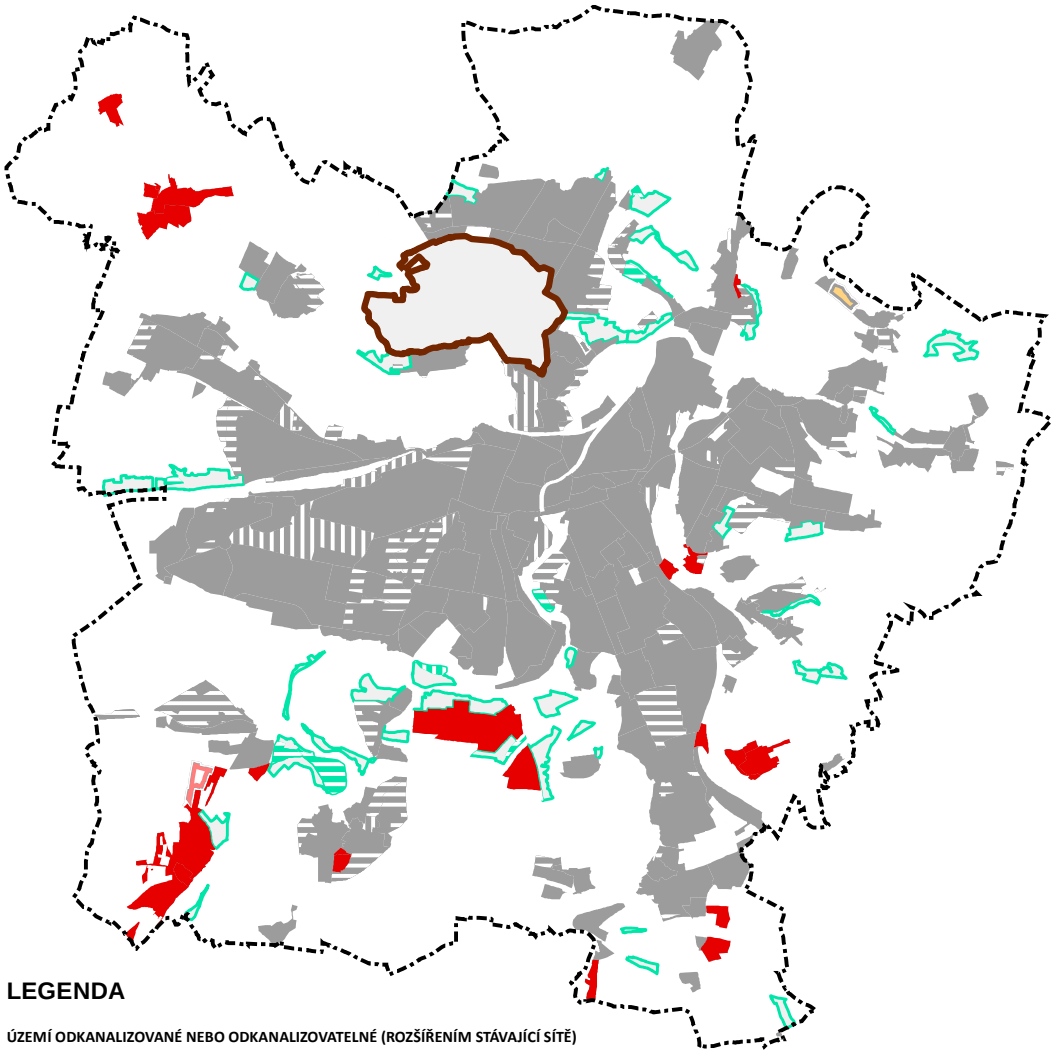
Základní schéma páteřních sběračů je zobrazeno v grafické části Výroku ve výkresu č. 7 Technická infrastruktura – vodní hospodářství a v grafické části Odůvodnění územního plánu ve výkresu č. 1 Koordinační výkres.

Na páteřní kanalizační sběrače jsou připojeny další kmenové sběrače, hlavní a uliční stoky, které tvoří kanalizační síť a zajišťují odkanalizování města. Kanalizační systém je většinou gravitační, některá území jsou však z výškových důvodů napojena přes čerpací stanice.

Na veřejnou kanalizační síť je v současné době napojeno 96% obyvatel města. Nevyhovující situace je zejména v městských částech Lobzy, Koterov, Malesice a Lhota, kde není kvalitní veřejná kanalizace vybudována a odkanalizování je řešeno převážně sítí s volnými výustěmi přímo do vodního toku, nebo systémem bezodtokých jímek a septiků. Kanalizace chybí také v oblasti Výsluní a Malé Homolky. V povodí Roudenského sběrače je problém s jeho kapacitou.

Oblasti, kde není vybudována kanalizace nebo je nedostatečná kapacita stávající sítě, jsou vyznačeny ve schématu č. 2.

Schéma č. 2 – Stav vybavenosti města technickou infrastrukturou - Kanalizace



LEGENDA

ÚZEMÍ ODKANALIZOVANÉ NEBO ODKANALIZOVATELNÉ (ROZŠÍŘENÍM STÁVAJÍCÍ SÍTĚ)

plochy stabilizované | plochy zastavitelné | plochy změn přestavbové | plochy územních rezerv

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ, SMÍŠENÉ OBYTNÉ, VÝROBY A SKLADOVÁNÍ, OBCHODU, SLUŽEB A VÝROBY

ÚZEMÍ NEODKANALIZOVANÉ NEBO S VYČERPANOU KAPACITOU KANALIZACE

plochy stabilizované | plochy zastavitelné | plochy změn přestavbové | plochy územních rezerv

ÚZEMÍ S NAVRŽENOU DOSTAVBOU KANALIZACE

ÚZEMÍ VYŽADUJÍCÍ NADŘAZENOU INVESTICI

ÚZEMÍ S VYČERPANOU KAPACITOU KANALIZACE

ÚZEMÍ ŘEŠENÉ INDIVIDUÁLNĚ V ZÁVISLOSTI NA MÍSTNÍCH PODMÍNKÁCH

plochy stabilizované | plochy zastavitelné | plochy změn přestavbové

PLOCHY REKREACE

Odůvodnění

Navržená koncepce odkanalizování vychází ze schváleného Generelu odvodnění města Plzně.

Odkanalizování je navrženo jak pro uživatele současně zastavěných lokalit, tak pro budoucí uživatele zastavitelných ploch. Rozvoj systému je navržen v souladu s rozvojem nových urbanistických struktur a v souladu s funkčním využitím území. Není řešeno odkanalizování zastavitelných ploch pro rekreaci, tyto plochy budou řešeny individuálně v závislosti na místních podmínkách.

Pro kvalitnější odkanalizování je současný systém doplněn o následující prvky:

TK-1 Úslavský kanalizační sběrač – 2. etapa

Úslavský kanalizační sběrač navazuje na 1. etapu, která je zakončena v Božkově. Druhá etapa bude sloužit k odkanalizování části Božkova, Koterova, Bručné a lokality Písecká a Nepomucká.

TK-2 Retenční nádrž Vinice

TK-23 Rekonstrukce Roudenského sběrače

Vzhledem k nedostatečné kapacitě Roudenského sběrače je navržena jeho rekonstrukce v délce cca 380 m a nová retenční nádrž Vinice, která bude zachycovat odpadní vody z oblasti Vinic před napojením do Roudenského sběrače. Obě stavby jsou podmiňující investicí pro rozvoj v této oblasti.

TK-3 Kanalizační sběrač A´

Sběrač je navržen pro posílení kmenové stoky dolního pásma A, která je přetížená. Nový sběrač A´ převede odpadní vody z Roudné až k čistírně odpadních vod.

TK-4 Kanalizační sběrač B

Sběrač je navržen pro posílení kmenové stoky horního pásma B, která je přetížená. Nový sběrač B je navržen v oblasti Štruncových sadů.

TK-5 Kanalizace Malesice a Dolní Vlkýš, čistírna odpadních vod

V Malesicích a Dolní Vlkýši není vybudována veřejná kanalizace. Je navržen oddílný systém. Splaškové vody budou svedeny do nové čistírny odpadních vod v Malesicích, pro dešťovou kanalizaci bude využita stávající, která je svedena do řeky Mže a bude zrekonstruována. Splaškové vody z Dolní Vlkýše budou přečerpávány do stokové sítě Malesic, dešťové vody budou svedeny do místní vodoteče.

TK-6 Kanalizace Lhota

Ve Lhotě není vybudována veřejná kanalizace. Je navržen oddílný systém. Splaškové vody budou přečerpávány do kanalizace na Valše, dešťové vody budou svedeny do Radbuzy.

TK-7 Kanalizace Výsluní

Pro oblast Výsluní a Malé Homolky je navržena jednotná kanalizace v souvislosti s postupnou přeměnou původní rekreační oblasti na bydlení. Součástí stavby je retenční nádrž ID 157 a čerpací stanice k převedení odpadních vod do Litického sběrače. V západní části lokality je navržena oddílná kanalizace s čerpací stanicí.

TK-8 Kanalizační stoka a retenční nádrž Doubravka ID 27

Stavby jsou navrženy pro odkanalizování zastavitelných ploch v lokalitách Hřbitovní a Zóna Rokycanská.

TK-9 Retenční nádrž Červený Hrádek ID 102

TK-10 Retenční nádrž Červený Hrádek ID 112

TK-11 Retenční nádrž Újezd ID 121

TK-16 Retenční nádrž Karlovarská ID 38

Výše uvedená retenční nádrž je navržena generelem odvodnění z důvodu ochrany vodního toku, do kterého vyúsťuje dešťová kanalizace.

TK-12 Retenční nádrž Výsluní ID 49

TK-13 Retenční nádrž Radobyčice ID 6

TK-14 Retenční nádrž Radobyčice ID 3

TK-15 Retenční nádrž Radobyčice P-RN3

TK-22 Retenční nádrž Křimice ID 153

Retenční nádrže jsou navrženy generelem odvodnění z důvodu nedostatečné kapacity kanalizace.

TK-17 Jednotná kanalizace ze Švabin do Lobez

Kanalizace je navržena pro odvodnění části lokality Švabiny přes území zahrádek do stávající kanalizace v ulici Pod Švabinami.

TK-18 Dešťová kanalizace Valcha, doplnění splaškové kanalizace

Splašková kanalizace je na většině území Valchy vybudována, je navrženo doplnit zbývající jihovýchodní část a vybudovat dešťovou kanalizaci v celé oblasti Valchy, která bude svedena do Lučního potoka.

TK-19 Kanalizace Koterov

Stav stávající kanalizace a způsob likvidace dešťových vod v Koterově je nevyhovující. Je nutno vybudovat oddílnou kanalizaci. Po realizaci 2. etapy Úslavského kanalizačního sběrače budou splaškové vody z Koterova napojeny na sběrač a odvedeny na ČOV. Dešťové vody budou zaústěny do řeky Úslavy.

TK-20 Kanalizace Lobzy

Lobzy nemají vybudovanou splaškovou kanalizaci. Je navržena nová oddílná kanalizace. Splaškové vody budou napojeny na již vybudovanou 1. etapu Úslavského sběrače, dešťové vody budou svedeny do řeky.

TK-21 Kanalizace Litice

V Liticích je třeba dobudovat kanalizaci v jižní části – v ulicích Štěnovická, Robčická, Na Konci a Budilovo náměstí.

Uvedené prvky jsou zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 7 Technická infrastruktura – vodní hospodářství a v části Odůvodnění ve výkresu č. 1 Koordinační výkres. Rozsah navržených prvků odpovídá měřítku územního plánu a není zpravidla totožný se zpracovanou projektovou dokumentací příslušné stavby, která je podrobnější.

Zastavitelné a přestavbové plochy budou odkanalizovány rozšířením stávající nebo navržené kanalizační sítě. V návrhu odvodnění nových zastavitelných ploch je preferována oddílná kanalizační soustava a jsou navržena opatření na zpomalení odtoku vody z území. Podrobnější řešení bude navrženo v rámci územních studií.

Použité podklady

Generel zásobování města Plzně pitnou vodou; DHI a.s., Hydroprojekt CZ a.s.; 2005
Aktualizace generelu odvodnění města Plzně; DHI a.s.; 2013
Plán rozvoje vodovodů a kanalizace Plzeňského kraje; 2012
Dešťová kanalizace a komunikace Valcha; Bohemiaplan s.r.o.; DÚR 9/2009
Havarijní zdroj pro město Plzeň; Ekoeko s.r.o.; DÚR 4/2008
Kanalizace Litice -Štěnovická, 3. etapa; Ing. Myslík; DSP 11/2010
Kanalizace Malesice; Sivres a.s. Plzeň; DÚR 4/2011
Napojení Švabin na Úslavský kanalizační sběrač; EGY projekt s.r.o.; studie 11/2007
Odkanalizování Lhoty; Vodohospodářský podnik a.s.; DSP 11/2011
Plzeň - Koterov, kanalizace; EGY projekt s.r.o.; studie 4/2009
Posílení vodovodu Lhota; Vodohospodářský podnik a.s.; DSP 2010
Provozní (havarijní) propojení ČS Úhlavská se zásobním řadem Ostrá Hůrka; Vodohospodářský podnik a.s.; DSP 12/2010
Rekonstrukce Roudenského sběrače; Ing. Jaroslav Faiferlík; DÚR 8/2010
Retenční nádrž Vinice; Ing. Jaroslav Faiferlík; DÚR 8/2010
Retenční nádrže Radobyčice - vyhledávací studie; JS Projekt s.r.o.; studie 7/2009
Úslavský kanalizační sběrač II. etapa; SUDOP Project Plzeň a.s.; DSP 11/2011

Vodárenský soubor Litice, I. etapa; Arcadis Bohemiaplan s.r.o.; DÚR 12/2010
Vodárenský soubor Litice, II. etapa; Arcadis Bohemiaplan s.r.o.; DÚR 1/2012
Vodárenský soubor Švabiny a Holý Vrch; Ing. Myslík; studie 9/2007
Vodárenský soubor Vinice - III., V. etapa; Vodohospodářský podnik a.s.; DÚR 6/2006
Vodovod a kanalizace Výsluní; JS Projekt s.r.o.; DÚR 12/2012
Vodovod Malesice; Bartoň - Hajšman s.r.o.; DSP 11/2005
Vyhledávací studie pro zásobní řady z vodojemu Ostrá Hůrka do Černic; Vodohospodářský podnik a.s.; 8/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrž Doubravka - ID27; Ing. Zdeněk Bláha; 10/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrž ID102 Červený Hrádek; Ing. Jaroslav Faiferlík; 7/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrž Karlovarská - ID 38; Roman Hladík; 7/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrž Křimice - ID 153; Roman Hladík; 7/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrž Újezd - ID 112; Ing. Zdeněk Bláha; 7/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrž Újezd - ID 121; Ing. Zdeněk Bláha; 7/2009
Vyhledávací studie pro retenční nádrže Výsluní; Vodohospodářský podnik a.s.; 7/2009
Vyhledávací studie pro sběrač A´; Hydroprojekt CZ a.s.; 11/2008
Vyhledávací studie pro sběrač B; Hydroprojekt CZ a.s.; 11/2008
Výtlačný řad ČS Úhlavská - VDJ Starý Plzenec 2. část, II. etapa; Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s.; DSP 7/2009

7. 4. 2. 3. Koncepce zásobování elektrickou energií

Současný stav a východiska řešení

Zásobení města elektrickou energií je zajištěno z nadřazené přenosové soustavy 400 kV a 220 kV přes transformovny Chrást (400/110 kV) a Přeštice (400/220/110 kV). Rozvodny 400 kV a 220 kV včetně transformátorů VVN/VVN jsou v majetku akciové společnosti Česká energetická přenosová soustava (ČEPS). Rozvodná soustava VVN akciové společnosti ČEZ Distribuce začíná rozvodnami 110 kV Chrást a Přeštice (leží mimo území Plzně), na které navazují převážně dvojitá venkovní vedení 110 kV zaústěná do transformoven 110/22 kV situovaných na území města. Přehled rozvodných uzlů, do nich zaústěných vedení 110 kV a vybavení transformátory je uveden v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Přehled rozvodných úzlů a distribučních vedení 110 kV v Plzni

Rozvodný uzel distribuční soustavy 110 kV	Zaústěná venkovní vedení 110 kV - označení	Počet transformátorů 110/22 kV a jejich výkon
Transformovna Plzeň město	1209 – Plzeň město-Chrást	2 x 40 MVA
	1213 – Plzeň město-Křimice	
	1225 – Plzeň město-Teplárna	
Transformovna Plzeň sever	1210 – Plzeň sever-Křimice	2 x 40 MVA
	1212 – Plzeň sever-Chrást	
	1226 – Plzeň sever-Teplárna	
Transformovna Křimice	1206 – Křimice-ELÚ III 1210 – Křimice-Plzeň sever 1213 – Křimice-Plzeň město 1216 – Křimice-Toužim 1220 – Křimice-Kralovice	2 x 40 MVA
Transformovna HTR Škoda	2 x kabel 110 kV z rozvodny Nová Hospoda	2 x 40 MVA
Transformovna Škoda ELÚ III	1202 – odbočka z vedení Chrást-Plzeň jih	2 x 40 MVA
	1206 – ELÚ III-Křimice	
Transformovna Plzeň jih	1202 – Plzeň jih-Chrást	3 x 40 MVA[1]
	1253 – Plzeň jih-Černice	
Transformovna Černice	1253 – Černice-Plzeň-jih	2 x 40 MVA
	1256 – Černice-Přeštice	
Rozvodna Teplárna	1225 – Teplárna-Plzeň město 1226 – Teplárna-Plzeň sever	---
Rozvodna Nová Hospoda	2 x kabel 110 kV do HTR Škoda	---

V rozvodně 110 kV na Nové Hospodě je vytvořen přechod nadzemního vedení do kabelů 110 kV. Tyto kabely jsou zaústěny do transformovny 110/22 kV HTR Škoda situované v areálu Škoda, která slouží pro napájení vlastního areálu Škoda a oblasti industriální zóny Borská pole. Transformovna 110/22 kV ELÚ III slouží výhradně pro napájení odběrů v areálu Škoda. Vlastní připojení na systém 110 kV má v Plzni centrální teplárna prostřednictvím rozvodny 110 kV situované ve svém areálu na Doubravce a České dráhy přes samostatný transformátor 110/27 kV, který je osazený v transformovně Plzeň jih na Borech.
Z transformoven 110/22 kV je napájena distribuční síť 22 kV, jejíž součástí jsou nadzemní a podzemní vedení VN, spínací uzly s transformací VN/VN a rozsáhlá transformace VN/NN. Elektrická vedení VN na území města Plzně jsou převážně kabelová, pouze vybraná páteřní vedení a vedení v okrajových lokalitách jsou provedena jako venkovní s uchycením na ocelových příhradových nebo betonových stožárech. Důležitými spínacími uzly distribuční sítě 22 kV v Plzni jsou kromě rozvoden, které jsou součástí transformace VVN/VN, následující samostatné uzly VN :

- Rozvodna 22 kV Slovany s transformací 22/5,25 kV
- Rozvodna 22 kV Doubravka s transformací 22/5,25 kV
- Rozvodna 22 kV Husovo náměstí s transformací 22/10 kV

Tyto spínací uzly s transformací VN/VN budou postupně nahrazeny moderními spínacími stanicemi 22 kV bez další transformace na VN. Prvky sítě VN provozované s napěťovými

[1] *V transformovně Plzeň jih je umístěn i jednofázový transformátor 110/27 kV (12,5 MVA) pro napájení elektrické trakce Českých drah*

hladinami 5,25 kV nebo 10 kV budou postupně vyřazeny z provozu nebo přeizolovány na napětí 22 kV.

ČEZ Distribuce, a.s. provozuje v Plzni v současné době více než 480 distribučních transformačních stanic. Dalších cca 175 transformačních stanic provozují zákazníci s velkoodběrem a cca 120 transformačních stanic je ve společném vlastnictví ČEZ a jiného subjektu. Provoz systémů VVN a VN je řízen příslušným dispečinkem provozovatele distribuční soustavy, který je jak pro město Plzeň, tak i pro celý Plzeňský kraj umístěn v Plzni. Z hlediska spolehlivosti je soustava VVN + VN koncipována tak, aby byla zajištěna provozuschopnost soustavy při poruše řádu n-1. V řadě lokalit, zejména na napěťové hladině VN, je možno počítat i s vyšším stupněm zajištění.

Do veřejné distribuční sítě VN jsou připojeny i napájecí uzly elektrické veřejné dopravy, měnírny elektrické trakce Plzeňských městských dopravních podniků, kterých je v současné době osm.

Distribuční síť NN na území města Plzně je provedena převážně jako kabelová, v okrajových lokalitách se starší zástavbou je síť provedena jako vzdušná, případně smíšená. Nová zástavba se připojuje téměř výhradně do kabelového vedení. Provedení sítě NN je dáno zejména dobou jejího vzniku, její polohou a hustotou odběrných míst.

Výrobu elektrické energie zajišťuje převážně akciová společnost ČEZ ve zdrojích mimo území města. V Plzni jsou provozovány výrobny elektrické energie společností Plzeňská teplárenská, a.s. a Plzeňská energetika, a.s. V obou případech se jedná se o zdroje, které jsou součástí procesu výroby tepla v kogeneračním režimu, který zajišťují tyto společnosti. Celkový instalovaný elektrický výkon těchto zdrojů je 240,5 MW_e. Elektrický výkon až 90 MW_e, který dodává Plzeňská energetika, je vyveden do distribuční sítě 22 kV a elektrický výkon až 150,5 MW_e, který dodává Plzeňská teplárenská, je vyveden do distribuční sítě 110 kV. Společnost Plzeňská energetika má k dispozici ještě záložní zdroj se třemi motorgenerátory o celkovém výkonu 21 MW_e.

V současné době je výroba elektrické energie v obou teplárnách vázána smluvními vztahy na dodávku elektřiny pro společnost První energetická, a.s. a dodávkou podpůrných služeb pro společnost ČEPS, a.s.

Při zimním měření v r. 2013 byla v Plzni zjištěna špičková hodnota odebíraného elektrického výkonu v Plzni 161,8 MW. To znamená, že teoreticky by výroba elektrické energie v teplárenských zdrojích, pracujících v případě výpadku přenosové soustavy ČEPS ve veřejném ostrovním provozu, postačovala k plnohodnotnému zásobení Plzně.

Elektrická energie se ještě vyrábí v dalších menších zdrojích, jako jsou malé vodní elektrárny, kogenerační či trigenerační zdroje menších výkonů, fotovoltaické elektrárny atd. Instalovaný elektrický výkon těchto zdrojů je u malých vodních elektráren 2,3 MW_e, fotovoltaických zdrojů 11,3 MW_e a malých kogeneračních zdrojů 3,6 MW_e.

b) Odůvodnění řešení

Pro zajištění podmínek územního rozvoje města, rozvoje ekologické veřejné dopravy a pro posílení kvality a spolehlivosti dodávky elektrické energie je navrženo doplnění stávajícího systému zásobování elektrickou energií o následující prvky:

TE-1 Nadzemní vedení VVN 2 x 110 kV mezi transformovnami Tr Černice a Tr Chrást

Stavba, která posílí spolehlivost dodávek elektrické energie v Plzni a v regionu v případě výpadku transformace VVN/VVN v uzlech přenosové soustavy Chrást nebo Přeštice.

TE-2 Nadzemní vedení VVN 110 kV ze Slovanského údolí do rozvodny Rz Nová Hospoda

Část systémového propojení, které posílí spolehlivost a variabilitu napájení mezi distribučními uzly 110 kV.

TE-3 Podzemní vedení VVN 110 kV mezi rozvodnou Rz Nová Hospoda, transformovnou HTR Škoda a Tr ELÚ III

Stavba umožní zaústění nové transformovny HTR Škoda, která je nezbytná pro připojování nových odběrů v oblasti, do distribuční soustavy.

TE-4 Nadzemní vedení VN 22 kV Dolní Vlkýš

Dolní Vlkýš je v současné době zásobena z jedné distribuční transformační stanice. Pro navržený rozvoj ve východní části území (lokalita 9_1b) chybí elektrický příkon a transformace VN/NN. Elektrický příkon zajistí navržené odbočné nadzemní vedení 22 kV ze stávajícího vedení 22 kV Tr Křimice – vývod Keramika.

TE-5 Nadzemní a podzemní vedení VN 22 kV Plzeň-Sylván

Pro Sídliště Vinice a obytný soubor Sylván není dostatečně zajištěna spolehlivost dodávky elektrické energie z distribuční sítě VN. Nové připojení transformační stanice TS „Vinice T66“ z nadzemního vedení 22 kV Tr Křimice – Tr Plzeň sever severozápadně od obytného souboru Sylván zvýší spolehlivost dodávky elektrické energie v této oblasti.

TE-6 Podzemní vedení VN 22 kV z ulice V Hliníku v Černicích do lokality kasárna Slovany

Vzhledem k navrženému rozsahu a hustotě zástavby může dojít k situaci, kdy již nebude možné přestavbovou lokalitu 2_9 Kasárna Slovany zásobovat elektrickou energií ze stávající distribuční sítě VN v jejím okolí. Navržené podzemní vedení 22 kV zajišťuje posílení elektrického příkonu pro tuto lokalitu z transformovny Tr 110/22 kV Černice.

TE-7 Podzemní vedení VN 22 kV mezi distribučními transformačními stanicemi TS „Jižní svahy“ a TS „Na Chmelnicích“

Vzájemné propojení lokalit severně a jižně od silnice Na Chmelnicích podzemním kabelem 22 kV dále posílí spolehlivost dodávky elektrické energie z distribuční sítě VN v těchto lokalitách a umožní připojení nových odběrů v zastavitelných plochách lokality 1_38 Vinice sever.

Uvedené prvky jsou zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 8 Technická infrastruktura – energetika a elektronické komunikace a v grafické části Odůvodnění územního plánu ve výkresu č. 1 Koordinační výkres.

Územní plán respektuje trasy stávajících nadzemních vedení VVN a hlavních vedení VN včetně jejich ochranných pásem.

Územní plán umožňuje rozvoj elektrických sítí na celém území města.

Pro zajištění zásobování města Plzně elektrickou energií ve veřejném ostrovním provozu je nutné dosáhnout dohody mezi městem a společnostmi, které v Plzni zajišťují její distribuci a výrobu. Tato dohoda se musí týkat zejména stanovení oblastí ostrovního provozu vyčleněných z distribuční sítě 110/22 kV v případě výpadku přenosové soustavy a financování technického vybavení (frekvenční relé, rozpadová automatika, bilanční výkonová automatika).

7. 4. 2. 4. Koncepce zásobování zemním plynem

Současný stav a východiska řešení

Zdrojem zemního plynu pro Plzeň jsou předávací stanice na západní větvi tranzitního plynovodu (Rusko - západní Evropa) ve Sviňomazech a v Horním Hradišti. Od těchto předávacích stanic jsou vedeny vysokotlaké plynovody (VTL) DN 300 a DN 700, tvořící tzv. Severní a Jižní obchvat Plzně. Systém VTL plynovodů, napojený na tyto obchvaty, tvoří VTL napájecí síť Plzně. Koncovými body této sítě jsou VTL regulační stanice. Dále možno

město Plzeň napájet zemním plynem z předávací stanice Strážovice umístěné na jižní větvi tranzitního plynovodu nebo z koncové předávací stanice Kasejovice, která je umístěná na vedlejší větvi vnitrostátního velmi vysokotlakého plynovodu (VVTL). Síť tranzitních a vnitrostátních VVTL plynovodů provozuje společnost NET4GAS, s.r.o. Distribuci zemního plynu zajišťuje společnost RWE GasNet, s.r.o. prostřednictvím VTL, středotlaké (STL) a nízkotlaké (NTL) plynovodní sítě a systému VTL a STL regulačních stanic. Kapacita páteřních vysokotlakých plynovodů je dostatečná. Hodinový výkon všech VTL regulačních stanic je v současné době 72 000 m3/hod.

V současné době je na území města rozvedeno téměř 700 km plynovodů, z toho je cca 9 % VTL plynovodů, 33 % STL plynovodů a přípojek a 58 % NTL plynovodů a přípojek. Pokrytí území města Plzně rozvody zemního plynu je 89 % (rozloha okolo 120 km2), pouze minimálně zastavěná území okrajových částí města nejsou zemním plynem zasíťovaná. Možnost připojení se na distribuční síť zemního plynu tak má cca 99 % obyvatel města Plzně.

Odůvodnění řešení

Pro zajištění podmínek územního rozvoje města, přechodu na ekologičtější způsob vytápění a bezpečnějšího provozu plynových zařízení je navrženo doplnění stávajícího systému zásobování zemním plynem o následující prvky:

TP-1 Vysokotlaká regulační stanice „Plzeň pod Chlumem“

Požadavek provozovatele distribuční soustavy (RWE GasNet, s.r.o.) na rekonstrukci stávající VTL RS Potoční včetně navýšení výkonu z 5000 m3/hod. na 10 000 m3/hod. byl spojen s návrhem na vymístění této RS z dosahu obytné zástavby. Umístění nové VTL RS Pod Chlumem je navrženo zcela mimo zástavbu a je koordinováno s připravenou modernizací III. železničního koridoru v úseku Rokycany – Plzeň. Stávající VTL plynovod bude po zrušení VTL RS Potoční provozován jako středotlaký, nebo bude nahrazen novým STL plynovodem. Délka rušeného VTL plynovodu s bezpečnostním pásmem 20 m po obou stranách plynovodu je cca 420 m. Tento návrh představuje značné snížení omezení vlastnických práv k dotčeným pozemkům.

TP-2 Přeložka VTL plynovodu DN 300 Plzeň – severní obchvat A na Zavadilce

Trasa stávajícího plynovodu DN 300 je v konfliktu s připravovanou stavbou přeložky silnice I/20 v úseku Plaská-Na Roudné-Chrástecká. Převzatá, nově navržená trasa VTL plynovodu je jako vyvolaná přeložka součástí této přípravy.

TP-3 Přeložka VTL plynovodu DN 200 Plzeň – Pivovar ZP B na Zavadilce

Do zastavitelných ploch lokality 1_41 Zavadilka zasahuje trasa stávajícího VTL plynovodu DN 200. Převzatý návrh na přeložení tohoto plynovodu je součástí přípravy stavby přeložky silnice I/20 v úseku Plaská-Na Roudné-Chrástecká. Přeložkou VTL plynovodu dojde k odstranění ochranného a bezpečnostního pásma v jeho stávající trase a k uvolnění pozemků zasažených těmito pásmy pro výstavbu.

TP-4 Katodická ochrana Roudná

Do zastavitelné plochy 1_41b Zavadilka zasahuje pásmo nepříznivého vlivu anodového uzemnění antikorozní ochrany VTL plynovodů. Přemístěním této ochrany do nové polohy v inundačním pásmu při ulici Na Roudné, kde není zástavba přípustná, dojde k odstranění pásma nepříznivého vlivu anodového uzemnění v jeho současné poloze. V zastavitelné ploše 1_41b Zavadilka bude možná zástavba bez omezení z důvodu možného výskytu bludných proudů a zvýšeného nebezpečí koroze kovových zařízení uložených v zemi.

TP-5 Vysokotlaká regulační stanice „Luční nová“

Stávající VTL RS Luční a přívodní VTL plynovod se nacházejí v dosahu obytné zástavby a sportovišť. Umístění nové VTL RS je navrženo severně od tenisových kurtů v Luční ulici mezi stávající objekt s trasovými uzávěry na VTL plynovodu a horkovodní napáječ Sever. Součástí návrhu je i nový STL a NTL plynovod pro přepojení stávající STL a NTL sítě na Roudné. Celková délka rušeného VTL plynovodu s bezpečnostním pásmem 20 m po obou stranách plynovodu je cca 760 m. Tento návrh představuje značné snížení omezení vlastnických práv k dotčeným pozemkům.

TP-6 Vysokotlaká regulační stanice „Újezd-Bukovec“

Navržená VTL regulační stanice „Újezd-Bukovec“ nahradí stávající VTL regulační stanice „Újezd“ a „Bukovec K Úvozu“, které budou zrušeny včetně přívodních VTL plynovodů. Součástí návrhu jsou i nové plynovody pro přepojení stávající STL sítě v Bukovci a NTL sítě v Újezdě. Celková délka rušených VTL plynovodů s bezpečnostním pásmem 15 m po obou stranách plynovodů je cca 680 m. Tento návrh představuje značné snížení omezení vlastnických práv k dotčeným pozemkům.

TP-7 STL plynovod staré Lobzy

Zastavěná lokalita 4_15 Lobzy není plynofikována. Nový STL plynovod umožní přechod na ekologičtější a komfortnější tepelné zásobování stávajících objektů, přispěje ke snížení emisí a imisí látek znečišťujících ovzduší a umožní plynofikaci zastavitelné plochy 4_15a Lobzy.

TP-8 Propojení STL plynovodů v ulicích alej Svobody a Kotíkovská

Propojením stávajícího STL plynovodu, který zásobuje sídliště Vinice a okolí Kotíkovské ulice se STL plynovodem, který zásobuje sídliště Lochotín, Bolevec a Košutka, bude v celé oblasti zabezpečena vyšší spolehlivost dodávky zemního plynu ze STL sítě i jeho dostatečná kapacita.

TP-9 STL plynovod Litice - Výsluní, Malá Homolka

Bývalé rekreační lokality Výsluní a Malá Homolka, ve kterých vznikly masově objekty k trvalému bydlení, nejsou dostatečně vybaveny technickou infrastrukturou. Objekty jsou tepelně zásobovány z lokálních zdrojů na převážně tuhá paliva. Nový STL plynovod umožní přechod na ekologičtější a komfortnější tepelné zásobování objektů a přispěje ke snížení emisí a imisí látek znečišťujících ovzduší.

TP-10 Nová VTL regulační stanice v lokalitě Výrobní území Litice

Realizace nové VTL RS umožní zásobování zastavitelné plochy 6_11a Výrobní území Litice zemním plynem.

TP-11 Přeložka VTL plynovodu DN 150 v jihovýchodní části Litic

Do zastavitelné plochy 6_1a Litice zasahuje trasa VTL plynovodu DN 150 s bezpečnostním pásmem 20 m po obou stranách plynovodu. Realizace navržené přeložky tohoto plynovodu do trasy ke stávající silnici, která propojuje dálniční přivaděč I/27 a Klatovskou ulici v Liticích, umožní daleko lépe využít území pro zástavbu.

TP-12 Středotlaký plynovod z Luční ulice k vysokotlaké regulační stanici „Spartak“

Vysokotlaká regulační stanice „Spartak“ se dnes nachází v těsné blízkosti tenisových kurtů s častým pohybem osob. Jejím přepojením na navržený STL plynovod a přetlakováním na STL regulační stanici dojde k odstranění bezpečnostního pásma stávajícího přívodního VTL plynovodu, které zasahuje do krajního kurtu. Bude tak zajištěna i vyšší bezpečnost přítomných osob. Délka rušeného VTL plynovodu s bezpečnostním pásmem 15 m po obou stranách plynovodu je cca 590 m.

Uvedené prvky jsou zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 8 Technická infrastruktura – energetika a elektronické komunikace a v grafické části Odůvodnění územního plánu ve výkresu č. 1 Koordinační výkres.

Územní plán respektuje trasy stávajících VTL plynovodů včetně jejich ochranných a bezpečnostních pásem s výjimkou těch úseků, které jsou navrženy ke zrušení v rámci vymístění VTL regulačních stanic mimo zastavěné/zastavitelné území.

Plynofikace rozvojových území bude ze strany RWE GasNet, s.r.o. realizována pouze při využití zemního plynu pro vytápění v obytných zónách nebo při využití zemního plynu pro technologii nebo vytápění v produkčních zónách.

Očekává se trend mírného snižování spotřeby zemního plynu z důvodu přepojování některých stávajících odběrů na soustavu CZT a z důvodu pokračující realizace opatření vedoucích k úsporám tepla (zateplování budov, modernizace spalovacích technologií, regulace otopných soustav, atd.). Výraznější navýšení spotřeby zemního plynu nastane při náhradě některého z dožívajících hnědouhelných kotlů v teplárenských zdrojích novým plynovým kotlem.

7. 4. 2. 5. Koncepce zásobování teplem

Současný stav a východiska řešení

Soustava centralizovaného zásobování teplem (CZT) ve městě je v současné době tvořena dvěma zdroji tepla, hlavními horkovodními napáječi, primárními rozvody, předávacími stanicemi, sekundárními rozvody a odběrnými místy. Zdroje tepla jsou teplárny s kombinovanou výrobou tepla a elektrické energie – centrální zdroj na Doubravce, který provozuje akciová společnost Plzeňská teplárenská a teplárna ELÚ III, kterou provozuje akciová společnost Plzeňská energetika v areálu bývalého závodu Škoda. Hlavní horkovodní napáječe, které vyvádí tepelný výkon z centrálního zdroje jsou tři – Sever, Jih a Východ. Napáječ Sever zásobuje teplem oblast Severního předměstí (Roudná, Vinice, Lochotín Košutka, Bolevec), napáječ Jih zásobuje část Vnitřního města, oblast Jižního předměstí, Bor a Doudlevec a napáječ Východ zásobuje teplem oblast Doubravky a Lobez. Další dva významné horkovody navazují na hlavní napáječ Jih. V Pallově ulici odbočuje západní větev, ze které je teplem zásobena část vnitřního města a sídliště Skvrňany a v ulici u Radbuzy odbočuje východní větev, ze které je zásobena oblast Východního předměstí (Slovany a Petrohrad). Teplárna ELÚ III zásobuje kromě areálu Škoda teplem i industriální zónu Borská pole a některé odběry v části Nová Hospoda a v okolí Folmavské, Domažlické a Borské ulice.

Centrální zdroj akciové společnosti Plzeňská teplárenská disponuje 6 kotly (2 horkovodní, 2 parní, 1 parní kotel s fluidním topeništěm a 1 kotel na biomasu) o celkovém instalovaném výkonu 499 MWt. Tři turbosoustrojí mají instalovaný elektrický výkon 150,5 MWe. Palivem pro většinu kotlů je hnědé drcené, netříděné uhlí. V roce 1998 bylo instalováno zařízení pro odsiřování spalin ze všech kotlů.

Teplárna akciové společnosti Plzeňská energetika má tři energetické bloky (vysokotlaký parní kotel + turbogenerátor) o celkovém výkonu 352 MWt. Turbosoustrojí mohou dodávat elektrický výkon až a 90 MWe. Kotle spalují hnědé prachové uhlí. Dále má teplárna špičkovací – záložní středotlaký parní kotel o výkonu 55 MWt a v roce 2010 byl do provozu uveden nový záložní zdroj elektrické energie se třemi dieselovými motorgenerátory o výkonu 21 MWe. Poslední ekologizace zdroje proběhla v roce 2009, kdy byla zprovozněna nová odsiřovací jednotka pracující na principu mokré vápencové vypírky.

V oblasti využití komunálního odpadu začala společnost Plzeňská teplárenská s výstavbou zařízení na energetické využití odpadu (ZEVO) na skládce u obce Chotíkov. Vyrobené teplo o výkonu 22 MWt bude dodáváno do Plzně novým horkovodním přivaděčem v oblasti Košutky.

Celková délka teplárenské soustavy na území města Plzně dosahuje cca 440 km. Počet odběrných míst tepla je cca 2370. Dostupnost tepelné energie vyrobené v centrálních zdrojích je na 31 % území města, což představuje rozlohu více než 40 km2. Rozsáhlá část soustavy CZT je uložena v kolektorech (Severní předměstí) nebo v topných kanálech.

Kromě dvou velkých teplárenských zdrojů jsou v Plzni provozovány další 4 zdroje tepla s výkonem nad 5 MWt, které jsou registrovány v kategorii zvláště velkých a velkých zdrojů znečištění ovzduší REZZO 1 a množství zdrojů s výkonem 0,2 – 5 MWt, které jsou registrovány v kategorii středních zdrojů znečištění ovzduší REZZO 2.

Mimo dosah soustavy CZT, zejména v okrajových částech města, se k tepelnému zásobování využívají individuální zdroje, převážně na zemní plyn.

V Územní energetické koncepci města Plzně, která byla aktualizována v r. 2007, byly stanoveny oblasti s preferovaným způsobem vytápění.

Odůvodnění řešení

Pro zajištění podmínek územního rozvoje města, dostatečné kapacity tepelného výkonu a pro umožnění přechodu na ekologičtější způsob vytápění je navrženo doplnění stávajícího systému tepelného zásobování o následující prvky:

TH-1 Primární horkovod Vinice sever

Realizace navrženého horkovodu umožní komfortní tepelné zásobování nové zástavby v zastavitelných plochách 1_32a Sylván a 1_38a Vinice sever ze soustavy CZT.

TH-2 Primární horkovod Jasmínová – Skladová

Přestavbová lokalita 2_9 Kasárna Slovany je navržena pro kompaktní smíšenou městskou zástavbu s vícepodlažními bytovými domy. V dosahu této lokality se nachází kapacitní potrubí soustavy CZT. Realizací navazujícího horkovodu v Jasmínové a Skladové ulici budou vytvořeny podmínky pro zahuštění sítě CZT novými horkovody a odběry v této lokalitě.

TH-3 Primární horkovod Mohylová - Hřbitovní - prodloužení Mohylové ulice za centrálním hřbitovem

Realizace navrženého horkovodu umožní komfortní tepelné zásobování nové zástavby v zastavitelných plochách 4_25a Sídliště Doubravka a 4_11a Hřbitovní ze soustavy CZT. Umožní rovněž připojení nových odběrů v zastavěném území, kterým navržená trasa vede.

TH-4 Primární horkovod Brojova – Slovanská alej

Areál bývalých kasáren Světovar – přestavbové území 2_ 24 Světovar je předmětem návrhu komplexní přestavby. Stávající horkovod, který tímto územím prochází, je navržen k přeložení do nové polohy s napojením v Brojově ulici. Součástí návrhu trasy je i nový úsek ve Slovanské aleji.

TH-5 Primární horkovod Slovanská alej - Jubilejní, Barákova

Realizace navrženého horkovodu umožní připojení bytových domů v Barákově ulici k soustavě CZT.

Uvedené prvky jsou zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 8 Technická infrastruktura – energetika a elektronické komunikace a v grafické části Odůvodnění územního plánu ve výkresu č. 1 Koordinační výkres.

Územní plán respektuje trasy stávajících hlavních nadzemních a podzemních horkovodních napáječů včetně jejich ochranných pásem.

U rozvodů soustavy CZT bude probíhat postupná výměna starších potrubí uložených v topných kanálech za předizolované potrubí kladené bezkanálovou technologií.

Pro zastavitelné a přestavbové lokality, které se nacházejí v dosahu rozvodů soustavy CZT, je v souladu s platnou Územní energetickou koncepcí města Plzně preferováno vytápění z této soustavy. Vytápění ze soustavy CZT bude preferováno i při rekonstrukci stávajících objektů s dožívajícím tepelným zdrojem na tuhá nebo plynná paliva.

7. 4. 2. 6. Elektronické komunikace

Současný stav a východiska řešení

Nejrozsáhlejší telefonní síť v Plzni provozuje akciová společnost O2 Telefónica Czech Republic. Plzeň je tranzitním a uzlovým telefonním obvodem. Hlavní prvky sítě tvoří čtyři místní řídící digitální ústředny a jedna tranzitní řídící digitální ústředna pro Plzeňský a Karlovarský kraj. Dále je do sítě připojeno několik vzdálených účastnických jednotek - satelitních digitálních ústředen (RSU). Přenosovou síť tvoří hlavní spojovací trasy mezi řídícími a satelitními ústřednami. Ty jsou provedeny spojovacími optickými kabely (SOK), které jsou uloženy v hloubkových kabelovodech nebo v úložných trasách. Zákazníci jsou připojeni na řídící a satelitní ústředny pomocí přístupové sítě, která je realizována pomocí klasických sdělovacích kabelů s metalickými prvky nebo pomocí optické infrastruktury místními optickými kabely (MOK). Pomocí dálkových optických kabelů (DOK) jsou k tranzitní ústředně připojeny ostatní řídící ústředny v Plzeňském a Karlovarském kraji. Přes tranzitní ústřednu je dále vedena trasa mezinárodního DOK Praha-Plzeň-SRN. V přístupové úrovni sítě jsou dále přes Plzeň vedeny trasy DOK, které připojují RSU v okolí města Plzně (celý okres Plzeň-sever a část okresu Plzeň-jih).

V Plzni působí tři hlavní operátoři veřejné sítě mobilních telekomunikačních služeb - O2 Telefónica Czech Republic, a.s., T- mobile Czech Republic, a.s., a Vodafone Czech Republic, a.s. Veřejná síť mobilních telekomunikačních služeb je plně propojena s veřejnou telefonní sítí. Pokrytí území města signálem zajišťuje síť základnových stanic jednotlivých operátorů, které jsou umístěny buď v samostatných oplocených areálech, kde je umístěna příslušná technologie s anténním nosičem, nebo jako nástavby na střechách domů.

Rozsáhlou kabelovou síť provozuje město Plzeň prostřednictvím příspěvkové organizace Správa informačních technologií. Svým charakterem metropolitní síť propojuje optickými kabely většinu městských, krajských a státních institucí ve městě (úřady, školy, zdravotnická, sportovní a kulturní zařízení, další veřejné instituty).

Rozsáhlou kabelovou síť, která je soustředěná v lokalitách s hustou obytnou zástavbou (sídliště a soubory obytných domů) provozuje společnost UPC Česká republika, s.r.o. Společnost poskytuje televizní, internetové a hlasové služby.

Autonomní sítě elektronických komunikací provozují dále např. Policie ČR, Armáda ČR, ČD - Telematika, ČEZ ICT Services.

Další méně rozsáhlé bezdrátové a kabelové sítě, které zajišťují přístup zákazníků k hlasovým, datovým, televizním nebo internetovým službám, provozují operátoři, kteří tuto síť vlastní nebo pouze zprostředkovávají produkty jiných operátorů.

Digitální vysílání veřejnoprávní televize a rozhlasu je spolu s ostatními televizními programy šířeno v multiplexech ve vysílacím standardu DVB-T. Tyto a další služby spojené s bezdrátovým přenosem zajišťuje akciová společnost České radiokomunikace prostřednictvím vysílačů Krašov a Krkavec a radiokomunikačního střediska na Košutce. Vysílače Krašov a Krkavec se nacházejí mimo katastrální území města.

Městem prochází v různých výškách a směrech množství radioreleových spojů různých operátorů.

Výstavbu a provoz veřejných sítí elektronických komunikací zajišťují příslušní operátoři. V oblasti poskytování internetových služeb lze v Plzni využít širokopásmového mobilního připojení standardu 3G využívající technologií HSPA+42.

Odůvodnění řešení

Pro zajištění podmínek rozvoje sítí elektronických komunikací umožňujících přístup ke kvalitním službám je navrženo doplnění stávajícího systému o následující prvky:

TT-1 Nová satelitní digitální ústředna Bručná

Hlavním přístupovým bodem místní telefonní sítě v Bručné a Čechurově je stávající kontejnerová satelitní digitální ústředna Bručná, která je situovaná u příjezdové komunikace do bývalých kasáren Slovany. Protože je dnes ústředna provozována na hranici kapacitních možností, je vzhledem k navrhovanému rozvoji v přestavbovém území 2_9 Kasárna Slovany navržen nový telekomunikační objekt osazený technologií s vyšší kapacitou.

Uvedené prvky jsou zobrazeny v grafické části Výroku ve výkresu č. 8 Technická infrastruktura – energetika a elektronické komunikace a v grafické části Odůvodnění územního plánu ve výkresu č. 1 Koordinační výkres.

Územní plán respektuje polohu stávajících telefonních ústředen a základnových stanic sítě GSM mobilních operátorů.

Územní plán umožňuje rozvoj sítí elektronických komunikací na celém území města. Individuálně budou posuzovány návrhy nadzemních objektů, jejichž výška nebo hmota mohou ovlivnit vnímání krajinného rázu. Podporovány budou projekty, které využijí sdílení prvků sítě elektronických komunikací více operátory.

V dalších letech je očekáván rozvoj mobilního připojení standardu 3G využívající technologii LTE, které umožní další zrychlení přenosu dat.

7. 4. 2. 7. Vymezené části ploch a koridory určené pro technickou infrastrukturu

Účelem vymezení koridorů pro technickou infrastrukturu je možnost upřesnění technického řešení stavby při zpracování podrobnější dokumentace a tím eliminace nepředvídatelných okolností, které mohou nastat vlivem nedostatečných informací o této stavbě.

Pro koncepční prvek *TE-1 Nadzemní vedení VVN 2 x 110 kV mezi transformovnami Tr Černice a Tr Chrást* je s ohledem na nízký stupeň zpracované dokumentace a možnost korekce navržené trasy vymezen koridor o šířce 80 m. Jedná se navíc o stavbu s přesahem do jiného správního území, ve kterém musí být v rámci územního plánu dotčené obce zajištěna její návaznost.

Pro koncepční prvky *TE-3 Podzemní vedení VVN 110 kV mezi rozvodnou RZ Nová Hospoda, transformovnou HTR Škoda a Tr ELÚ III*, *TE-4 Nadzemní vedení VN 22 kV Dolní Vlkýš* a *TE-5 Nadzemní a podzemní vedení VN 22 kV Plzeň-Sylván* jsou vymezeny koridory o šířce 40 m. U prvku *TE-3* bude nutná koordinace navržené trasy kabelu VVN s připravovanou dopravní stavbou „Uzel Plzeň, 3. stavba – Přesmyk Domažlické trati“. U prvků *TE-4* a *TE-5* jde především o možnost korekce navržených tras z důvodu jejich vedení po převážně soukromých pozemcích.

Pro liniové prvky technické infrastruktury vedené ve veřejných prostranstvích se koridory vymezují plochou těchto veřejných prostranství. Důvodem je omezení zásahu do vlastnických práv a možnost korekce trasy v rámci celého veřejného prostoru. Tyto koridory nejsou zakresleny z důvodu zachování přehlednosti zobrazovaných jevů.

Pro liniové prvky technické infrastruktury vedené dopravním koridorem se koridory vymezují s ohledem na zajištění vzájemné koordinace staveb dopravní a technické infrastruktury ve stejném rozsahu, v jakém je vymezen dopravní koridor. Tyto koridory nejsou zakresleny z důvodu zachování přehlednosti zobrazovaných jevů.

Pro ostatní liniové prvky technické infrastruktury se koridory vymezují s ohledem na minimalizaci zásahu do vlastnických práv šířkou 20 m. Tato šířka je pro úpravu technického řešení staveb většinou dostatečná. Tyto koridory nejsou zakresleny z důvodu nekorektního zobrazení v měřítku vydání územního plánu.

7. 4. 3. Občanské vybavení

7. 4. 3. 1. Školství

Současný stav a východiska řešení

Mateřské a základní školy

Město Plzeň je největším zřizovatelem a provozovatelem mateřských a základních škol ve městě. Tyto školy tvoří síť škol, přičemž zařazení mateřské nebo základní školy do sítě a vyjmutí nebo sloučení škol zařazených v síti je podmíněno projednáním v Radě města Plzně.

Město je provozovatelem 41 mateřských škol a 26 základních škol. Ve školním roce 2013/2014 navštěvovalo mateřské školy zřizované městem 5317 dětí a do základních škol docházelo 11197 dětí.

Dalšími zřizovateli mateřských škol nebo zařízení pro péči o děti předškolního věku jsou privátní subjekty, které provozují 5 mateřských škol a 18 zařízení péče o děti předškolního věku.

Síť předškolních zařízení dostatečně pokrývá plochu města, nedaří se ale uspokojovat poptávku po umístění dětí do zařízení. V současné době jsou již kapacity některých zařízení navyšovány nebo vznikají nové školky, které přesah poptávky zmírní. Očekáváme, že poptávku budou dále snižovat i stále klesající počty dětí ve věku docházky do mateřské školy. Síť základních škol je stabilizovaná a pokrývá poptávku po umístění dětí. Očekáváme, že počet dětí bude do roku 2020 stoupat, maximum dětí v základních školách očekáváme přibližně v letech 2020 až 2025. Kapacity základních škol jsou ale pro uspokojení poptávky dostatečné.

Zřizovatelem základních škol na území města je též Krajský úřad Plzeňského kraje, který provozuje 6 základních škol, které většinou vzdělávají děti se speciálními vzdělávacími potřebami. Tento zřizovatel provozuje i 5 základních uměleckých škol.

Soukromí zřizovatelé provozují 5 základních škol a 3 základní umělecké školy.

Střední školy

Krajský úřad Plzeňského kraje je zřizovatelem převážné většiny gymnázií, odborných a středních odborných škol na území města – provozuje 21 škol, které vyučují téměř 12 000 studentů. Dalších 8 středních škol (1686 studentů) zřizují soukromé subjekty. Areály středních škol na území města jsou stabilizované. Střední školy dosud řešily spíše důsledky snižujícího se počtu dětí ve věku středoškolského studia. Očekáváme, že se nyní pokles počtu mládeže ve věku 15 – 18 let stabilizuje a poté opět mírně poroste až do roku 2030.

Vysoké školy

Vysokoškolské vzdělání v Plzni poskytují 2 vysoké školy: Západočeská univerzita v Plzni a Lékařská fakulta v Plzni Univerzity Karlovy v Praze. Obě univerzity poskytují vzdělání přibližně 17 000 studentů.

Vysokoškolské vzdělání dále poskytuje ve svém plzeňském Univerzitním středisku též Metropolitní univerzita Praha s. r. o. se sídlem v Praze.

Západočeská univerzita v Plzni je umístěna ve svém areálu na Borských polích. Areál je dostatečně kapacitní a umožňuje univerzitě uskutečnit i své rozvojové záměry. Kromě areálu probíhá výuka i v budovách umístěných ve městě. Lékařská fakulta v Plzni užívá k výuce budovy umístěné ve městě nebo lékařská pracoviště Fakultní nemocnice Plzeň. Před dokončením je I. etapy výstavby nového kampusu Lékařské fakulty na Lochotíně, který poskytne moderní vybavené plochy pro výuku i výzkumné činnosti.

Odůvodnění řešení

Územní plán respektuje a potvrzuje stávající kampus Západočeské univerzity v Plzni, který je samostatnou lokalitou a v areálu potvrzuje plochu pro jeho rozvoj. Další rozvoj Lékařské fakulty v Plzni Univerzity Karlovy v Praze je možný v části 1_6a lokality 1_6 Fakultní nemocnice.

Současně potvrzuje stávající areály základních a středních škol zařazením do vymezené části plochy s rozdílným způsobem využití určené pro občanské vybavení.

Územní plán umožňuje umisťovat zařízení pro školství v dalších plochách s rozdílným způsobem využití, jejich umístění je však možné pouze v souladu s příslušným regulativem plochy.

7. 4. 3. 2. Sociální služby

Současný stav a východiska řešení

Péči o osoby, které jsou odkázány na pomoc druhých nebo se ocitly v obtížné sociální nebo životní situaci, zajišťují v Plzni jak veřejné, tak soukromé subjekty. Město (prostřednictvím své příspěvkové organizace), soukromí zřizovatelé i občanská sdružení/spolky provozují pobytové, ambulantní i terénní sociální služby.

Služby sociální péče

Převážná část péče je poskytována osobám, které mají sníženou soběstačnost z důvodu věku, chronického onemocnění nebo zdravotního postižení. K tomu účelu je v Plzni zřízeno 5 domovů pro seniory, 4 domovy se zvláštním režimem a 1 domov pro osoby se zdravotním postižením. Týdenní a denní stacionáře pomáhají odlehčit pečovatelům o nesoběstačného člena rodiny alespoň na určitou dobu. Osobám, které potřebují pomoc při péči o svou osobu, je určena pečovatelská služba, která pomáhá klientům s různými úkony přímo v jejich domácnostech.

Služby sociální prevence

Cílem služeb je napomáhat osobám, které se ocitly v nepříznivé sociální situaci, aby ji vlastními silami překonaly, zabránit jejich sociálnímu vyloučení a vymanit se ze sociálně znevýhodňujícího prostředí. Toho lze dosáhnout velmi širokou škálou způsobů a forem poskytovaných služeb, například v domech napůl cesty, azylových domech, noclehárnách, krizových a intervenčních centrech, sociálně aktivizačními službami, v terapeutických dílnách a podobně.

Uspokojování poptávky po sociálních službách je velmi závislé na množství využitelných finančních prostředků. Kapacity pobytových zařízení sociální péče většinou plní poptávku klientů, jiné formy sociálních služeb, zvl. ambulantních, musejí klienty odmítat. Zde se otevírá prostor pro větší účast privátního sektoru a neziskových organizací/spolků v sociální péči, o kterou lze vzhledem ke stárnutí obyvatel a zvyšování počtu osob v nejvyšších věkových skupinách čekávat v budoucnu zvýšený zájem.

Odůvodnění řešení

Územní plán potvrzuje stávající plochy pro sociální služby umístěním do *vymezené části plochy s rozdílným způsobem využití určené pro občanské vybavení* např. v lokalitách 1_29 Sídliště Košutka. V části 1_10a lokality 1_10 Lochotín a v části 3_61a lokality 3_61 Zadní Skvrňany stanovuje i plochy pro rozvoj občanského vybavení.

Objekty dalších sociálních zařízení jsou součástí plochy s rozdílným způsobem využití příslušné lokality.

7. 4. 3. 3. Zdravotnictví

Současný stav a východiska řešení

Síť zdravotnických zařízení v Plzni je tvořena státními a nestátními poskytovateli zdravotních služeb. Státním zdravotnickým zařízením je Fakultní nemocnice Plzeň, ostatní samostatné ambulantní ordinace, sdružená ambulantní zařízení (polikliniky) a lékárny provozují privátní subjekty. Systém zdravotní péče doplňuje Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje, Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje se dvěma výjezdními stanovišti, Dětské centrum p. o. a záchytná stanice v budově Městské polikliniky na Slovanech.

Lékařskou službu první pomoci zajišťují pracoviště na Městské poliklinice Plzeň na Slovanech, Poliklinice Denisovo nábřeží, v Nemocnici sv. Jiří a ve Fakultní nemocnici v Plzni na Lochotíně.

Nemocniční péče je poskytována ve 4 nemocnicích a 1 léčebně dlouhodobě nemocných, přednemocniční péče je poskytována v 5 poliklinikách a více jak 560 samostatných

ambulantních zařízeních. V Plzni je více jak 50 lékáren a výdejen léčiv. Zdravotní péči v rodinách klientů poskytuje nestátní zdravotnické zařízení Domácí zdravotní péče.
Vybavenost města zdravotnickými službami je velmi dobrá a zdravotnickým zařízením se v závislosti na úhradách od zdravotních pojišťoven daří uspokojovat poptávku.

Odůvodnění řešení
Územní plán respektuje a potvrzuje stávající areály nemocnic městského a regionálního významu, které vymezuje jako samostatné lokality (1_6 Fakultní nemocnice, 1_9 Kotíkovská, 3_23 Nemocnice Bory) s plochou s rozdílným způsobem využití „plochy občanského vybavení“. Pro rozvoj Fakultní nemocnice na Lochotíně v lokalitě 1_6 Fakultní nemocnice je určena zastavitelná část lokality 1_6a.
Objekty dalších nemocnic a zdravotnických zařízení bez vlastního areálu jsou součástí plochy s rozdílným způsobem využití příslušné lokality.

7. 4. 3. 4. Kultura
Současný stav a východiska řešení
Město Plzeň je největším vlastníkem a provozovatelem kulturních zařízení v Plzni. V majetku města jsou nejdůležitější kulturní zařízení v Plzni, město je i největším organizátorem a podporovatelem kulturních pořadů. Město Plzeň vlastní a provozuje divadla, kulturní domy, knihovny, amfiteátr, galerie, kulturní a společenské sály. Kulturní pořady jsou pořádány i na náměstí, v sadech, v proluce nebo v zahradách.
V roce 2011, kdy byl zpracován poslední přehled informací o kulturních zařízeních v Plzni, bylo popsáno více jak 120 kulturních zařízení, využitelných pro konání široké škály kulturních pořadů nebo společenských akcí.
V Plzni vznikají i nová kulturní zařízení - před dokončením je novostavba divadla o dvou divadelních sálech pro přibližně 700 diváků, na Světovaru je pro kulturní využití rekonstruován objekt bývalého pivovaru.

V souvislosti s projektem Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015 je naplánováno kulturní využití nejenom pro kulturní zařízení, ale ke konání kulturních pořadů budou ve velké míře využívána i veřejná prostranství po celém městě.

Odůvodnění řešení
Územní plán potvrzuje využití lochotínského amfiteátru pro kulturu a volný čas umístěním do plochy s rozdílným způsobem využití „Občanské vybavení“. Objekty dalších kulturních zařízení jsou součástí plochy s rozdílným způsobem využití příslušné lokality.

7. 4. 3. 5 Sport
Současný stav a východiska řešení
Na území města Plzně se nachází více jak 150 sportovních zařízení, z toho je přes 90 zařízení provozováno sportovními organizacemi, více jak 60 sportovních ploch je ve školních areálech. Veřejně přístupná sportovní a volnočasová zařízení jsou provozovaná úřady městských obvodů a některými tělovýchovnými jednotami. Veřejně přístupný je i prostor nově upraveného Relax parku ve Štruncových sadech.
Nejvýznamnější sportovní zařízení v majetku města jsou fotbalový stadion „Doosan aréna“ s tréninkovými plochami v Luční ulici, Atletický stadion města Plzně ve Skvrňanech, zimní stadion „ČEZ aréna Plzeň“ s druhou ledovou plochou a sportovní areál s bazénem a sportovními halami na Slovanech.

Sportovní organizace provozují v Plzni různé druhy sportovních zařízení určené pro širokou škálu sportovních odvětví, výkonnostní a vrcholový sport i pro rekreační formy sportování. Počty jednotlivých sportovních zařízení nebo počty sportovních ploch odpovídají oblibě a rozšíření jednotlivých druhů sportů. Některé typy sportovních ploch (hřiště na tenis, volejbal a

fotbal) se vyskytují poměrně často a nacházejí se téměř ve všech částech města. Sportovní plochy náročné na speciální vybavení a údržbu nebo určené pro některé speciální sporty bývají umístěny pouze v jedné nebo několika málo lokalitách ve městě. Celkem se v Plzni nachází téměř 400 sportovních ploch provozovaných sportovními organizacemi, když za sportovní plochu považujeme upravený prostor určený pro konkrétní druh, popř. druhy sportu (hřiště na fotbal, víceúčelové hřiště, posilovna, herna stolního tenisu, ledová plocha, plavecký bazén a podobně).

Poměrně velký počet sportovních zařízení se nachází v areálech plzeňských škol. Nově rekonstruovaná sportoviště základních škol jsou běžně využívána i veřejností, sportoviště ostatních škol pak po dohodě s provozovatelem. Struktura školních sportovních zařízení z hlediska využití pro jednotlivé druhy sportů je méně pestrá, než u areálů provozovaných sportovními organizacemi, protože jsou určena především pro výuku tělesné výchovy. Celkem se v Plzni v rámci školních sportovních zařízení nachází téměř 250 sportovních ploch.

Na území města Plzně se nachází dvě sportovní zařízení provozovaná městskými obvody, která zahrnují 12 jednotlivých sportovních ploch. Sportovní areál Škoda sport park v Malostranské ulici spravuje ÚMO Plzeň 2 – Slovany a sportovní volnočasové zařízení v Centrálním parku na Lochotíně je ve správě ÚMO Plzeň 1.
Skatepark v Lochotínské ulici za Plazou a prostor Relax parku ve Štruncových sadech je ve správě Správy veřejného statku města Plzně, volnočasový areál na Božkovském ostrově provozuje sportovní organizace.

Odůvodnění řešení
Územní plán respektuje a potvrzuje stávající areály sportovišť celoměstského a nadměstského významu a vymezuje je jako samostatné lokality.
Sportoviště tělovýchovných a tělocvičných jednot a sportovních klubů potvrzuje územní plán zařazením do vymezené části plochy s rozdílným způsobem využití určené pro občanské vybavení.
Územní plán vymezuje plochy pro další rozvoj sportu a volnočasových aktivit, např. návrhem veřejně přístupné plochy sportu v lokalitě 1_22 Pod Sytnou (plocha s rozdílným způsobem využití „Rekreace“) nebo další územní rozvoj Zoologické a botanické zahrady města Plzně v lokalitě 1_52 Mže – Lochotínské louky.

7. 4. 3. 6. Volný čas
Současný stav a východiska řešení
Rozšiřování možností pro trávení volného času obyvateli i návštěvníky a jejich zkvalitňování se město velmi intenzivně věnuje. Pečuje o úpravy vnitřního prostředí města, aby bylo přitažlivé, zřizuje a provozuje volnočasové a sportovní areály a parky. Součástí městských aktivit je například i výstavba cyklostezek v údolích řek a jejich spojování do ucelených tras, na které jsou napojeny volnočasové a odpočinkové areály a další aktivity.
V Plzni je umístěn nejnavštěvovanější turistický cíl v Plzeňském kraji – Zoologická a botanická zahrada města Plzně, prohlídkové trasy v pivovaru Plzeňský Prazdroj i upravený sadový okruh historického jádra města navazující na Relax park ve Štruncových sadech. Aktivnímu trávení volného času slouží i sportovní a volnočasová vybavenost města popsaná v předešlé kapitole.

Odůvodnění řešení
Areál Zoologické a botanické zahrady města Plzně je vymezen jako samostatná lokalita s plochou s rozdílným způsobem využití „plochy občanského vybavení“. Pro rozvoj Zoologické a botanické zahrady města Plzně je určena vymezená část plochy s rozdílným způsobem využití určená pro občanské vybavení v lokalitě 1_52 Mže – Lochotínské louky.

Pro volnočasové aktivity územní plán vymezuje plochu s rozdílným způsobem využití „plochy rekreace“, do které umisťuje též veřejně přístupné plochy sportu.
Volnočasové aktivity jsou v souladu s územním plánem přípustné též v ploše s rozdílným způsobem využití „plochy parků“, v přiměřeném rozsahu pak i v ostatních plochách s rozdílným způsobem využití v zastavitelných městských lokalitách. Rozhodující je v tomto případě charakter lokality a stanovené podmínky jejího rozvoje.

7. 4. 3. 7. Obchodní vybavenost

Současný stav a východiska řešení

Obchodní vybavenost Plzně odpovídá jejímu významu v území západních Čech. Celková prodejní plocha maloobchodu v Plzni dosahuje hodnoty přibližně 315 tis. m^2 prodejní plochy, což v přepočtu znamená asi 1,85 m^2 prodejní plochy na 1 obyvatele. Obchodní vybavenost města nevyužívá pouze 170 tis. jejích obyvatel, ale i dalších více jak 30 tis. osob, které do Plzně dojíždějí do zaměstnání (17 500 osob) a do škol (13 000 osob) a další nakupující z regionu.
Velká obchodní zařízení s regionálním dosahem se nacházejí převážně na okraji města při všech významných silničních vstupech do města, ale i uvnitř města. Obchodní síť pak doplňují specializované velkoprodejny, menší obchodní centra v jednotlivých čtvrtích a jednotlivé supermarkety. Vybavenost uvnitř města je soustředěna též na obchodních třídách – Americké, Klatovské, Slovanské, Koterovské, Masarykovo a v historickém jádru.
Rozsah obchodní vybavenosti města považujeme za dostatečný, ve srovnání českých měst se Plzeň umisťovala vždy na předních místech. Jako nedostatek vnímáme skladbu sortimentu a jeho kvalitu u obchodní vybavenosti v centru města.

Odůvodnění řešení

Územní plán potvrzuje stávající plochy pro umístění velkých obchodních zařízení umístěním do plochy s rozdílným způsobem využití „plochy obchodu, služeb a výroby“.
Tato plocha, která je určena především pro umístění činností, staveb a zařízení pro obchodní, obslužné, výrobní a skladovací účely, byla vymezena podle konkrétních podmínek Plzně.
Územní plán navrhuje rozvoj velkých zařízení obchodu a služeb v plochách bezprostředně navazujících na stávající (lokalita 4_41a Zóna Rokycanská, lokalita 8_9a Zóna Černice, 1_42 Zóna Karlovarská, 3_68a Zóna Zelený trojúhelník-jih).

7. 4. 3. 8. Ostatní občanské vybavení

Odůvodnění řešení

Plochy ústředního hřbitova, hřbitova U sv. Jiří, židovského hřbitova při Lidické, hřbitova v Křimicích, v Liticích, v Černicích a v Božkově jsou vymezeny jako samostatné lokality s plochou s rozdílným způsobem využití „plochy občanského vybavení“. Plochy ostatních hřbitovů potvrzuje územní plán zařazením do vymezené části plochy určené pro občanské vybavení, včetně rozvojové plochy 1_4a Bolevec Plaská. Parkově upravené hřbitovy, v kterých se již nepohřbívá (na Mikulášském náměstí a Pod Všemi svatými), vymezuje územní plán plochou s rozdílným způsobem využití „plochy parků“.

Územní plán respektuje areál věznice, který vymezuje jako plochu s rozdílným způsobem využití „plochy občanského vybavení“.

7. 4. 3 .9. Občanské vybavení v zastavitelných plochách

Odůvodnění řešení

Územní plán stanovuje pro další rozvoj bytové funkce jako jednu z podmínek též přiměřený rozvoje občanského vybavení, zejména mateřských a základních škol, zdravotnických nebo sociálních zařízení, veřejných prostranství a ploch zeleně. Tyto podmínky budou uplatněny

jako požadavek v zadání pro územní studie, které budou následně zpracovávány pro zastavitelné a přestavbové plochy, vymezené v kap. 10 územního plánu.

7. 4. 4. Veřejná prostranství

Územní plán vnímá důležitost veřejných prostranství pro utváření města a život v něm, potvrzuje plochy stávajících významných veřejných prostranství a dle městotvorného, kompozičního a komunikačního významu je vymezuje jako vybraná veřejná prostranství spoluvytvářející obraz města.

Dle charakteru jsou tato zásadní veřejná prostranství rozdělena do dvou kategorií, a to:

- veřejná prostranství,
- veřejná prostranství s převahou parkových ploch.

Veřejná prostranství jsou součástí všech ploch s rozdílným způsobem využití, z tohoto důvodu pro ně tedy není definována samostatná plocha s rozdílným způsobem využití; jsou zobrazena jako překryvná vrstva. Výjimkou jsou důležitá veřejná prostranství s převahou parkových ploch, která jsou vymezena jako samostatné lokality a jsou samostatnou plochou s rozdílným způsobem využití - park s vlastním regulativem způsobu využití.
Veřejná prostranství jsou už ze své podstaty nezastavitelnou plochou – prostranstvím, kde je možné umisťovat podle jejich charakteru pouze prvky městského mobiliáře (např. lavičky, pítka, výtvarné artefakty atd.) včetně stánků, dále nezbytně nutné prvky technické a dopravní infrastruktury.

Veřejná prostranství v zastavitelných plochách budou vymezena následně na základě zpracovaných územních studií (viz kap. 7. 10.).

Veřejná prostranství viz také kap. 7.3.

7. 5. Koncepce uspořádání krajiny, vymezení ploch a stanoveni podmínek pro změny v jejich využití, územní systém ekologické stability, prostupnost krajiny, protierozní opatření, ochranu před povodněmi, rekreaci, dobývání nerostů apod.

7. 5. 1. Územní systém ekologické stability

Do územního plánu byl převzat nadregionální a regionální ÚSES podle ZÚR PK, místní (lokální) podle revize zadané OŽP MMP. Dílčí upřesnění byla konzultována s OŽP KÚPK a OŽP MMP. ÚSES byl graficky vyjádřen formou přírodních ploch. Většina skladebných částí je funkční, nefunkční části jsou vyjádřeny jako transformační plochy (např. z orné půdy na přírodní plochy). Jako rezervy ÚSES po rekultivaci jsou vymezeny plochy složiště popílku u Božkova, štěrkopískovna u Bukovce a kamenolom u Litic. Komplexní informace o ÚSES jsou v samostatném výkresu. V popisu lokalit územního plánu jsou orientační zmínky o zastoupení a úrovni ÚSES (nadregionální, regionální, místní).

ÚSES je vymezen převážně v krajině mimo zastavěné části. V členitém území města výjimečně prochází i zastavěným územím. V těchto případech tvoří nezastavitelnou část zastavěného území, která je zmíněna v popisu dané lokality územního plánu.

Územní ochrana vymezených skladebných částí ÚSES je velmi důležitá, protože ÚSES je i základem systému zelených ploch města, propojuje lesní komplexy, provází řeky a potoky a někdy má i rekreační význam. Vymezení odpovídá měřítku územního plánu, ke zpřesnění zejména nefunkčních částí dochází zejména v komplexních pozemkových úpravách. Nedostatek pozemků ve vlastnictví státu, kraje nebo města pro směnu za pozemky nezbytné

pro realizaci ÚSES a dalších krajinotvorných opatření a nedořešené dotační a motivační nástroje oddalují vlastní realizaci.

7. 5. 2. Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území (PR Kamenný rybník, PR Petrovka, PR Zábělá, PP Čertova kazatelna, Doubí, Kopeckého pramen, Malesická skála) jsou převážně součástí lesních komplexů. PR Petrovka zasahuje i na sousední k. ú. Chotíkov, PR Zábělá na sousední k. ú. Chrást u Plzně. V k. ú. Chrást u Plzně leží také větší část plochy evropsky významné lokality Natura 2000 EVL Plzeň – Zábělá (lokalita páchníka hnědého), která přechází na městské území (k.ú. Bukovec). Kopeckého pramen je součástí parkové plochy Horní Lochotín. Je navrženo jeho rozšíření v rámci ochranného pásma chráněného území. Jednotlivé jevy ochrany přírody jsou uvedeny v následujícím schématu.

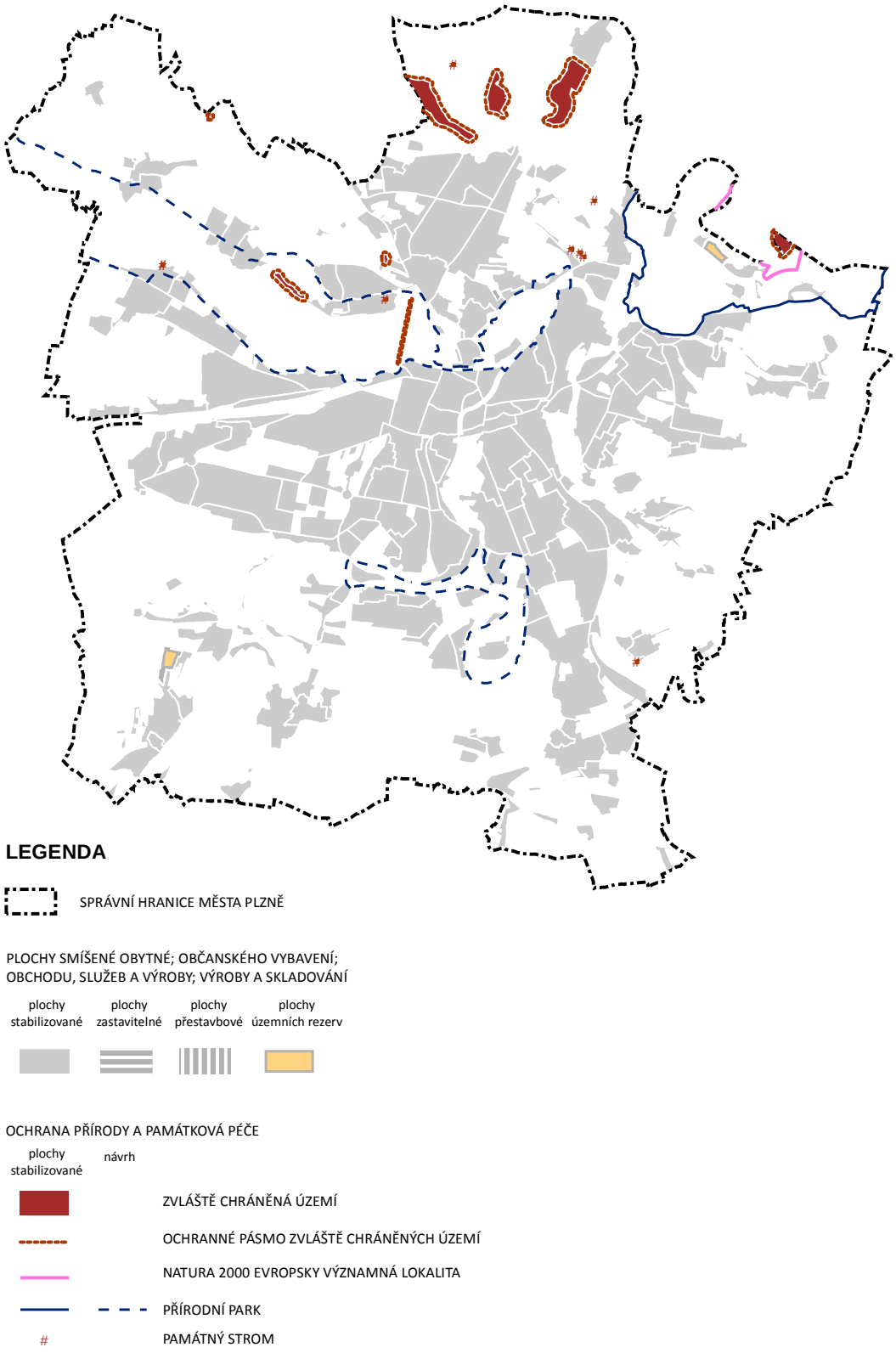


Schéma č. 1 – Ochrana přírody a památková péče

7. 5. 3. Významné krajinné prvky, krajinný ráz

Významné krajinné prvky (VKP) jsou ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utváří její typický vzhled a přispívají k udržení její stability. Často jsou také součástí ÚSES. Z významných krajinných prvků podle § 3 zák. č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou na území města lesy, vodní toky, rybníky a údolní nivy.

Podle § 6 zákona byly v Plzni navrženy k registraci orgánem ochrany přírody remízy, meze, a cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků hned od doby platnosti zákona. Soubor těchto prvků byl sestaven již koncem 80. let 20. stol. Registrace téměř všech prvků byla provedena.

Obě skupiny VKP byly graficky vymezeny již v ÚPMP z roku 1995. Tato skutečnost je kladně hodnocena, protože zajišťuje vyšší úroveň ochrany přírodně hodnotnějších biotopů.

Řeky a navazující pozemky jsou pro své funkce v plzeňské krajině významnými krajinnými prvky a podstatnými součástmi nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability. Význam jejich hodnot roste na území sídel, kde se s velikostí sídla civilizační zásahy stupňují, zatímco ochrana přírody a rekreační možnosti obyvatel bývají mnohdy podceňovány. Proto je ve městě ochrana řek a navazujících pozemků tak důležitá. Současné trendy revitalizace vodních systémů a nábřeží naznačují uvědomování jejich významu.

Koncepční přístup k problematice řek ve městě přinesla účast v mezinárodním projektu REURIS (Revitalizace říčních nábřeží) v letech 2007 – 2012. Některé principy se odrážejí i v územním plánu. Budoucnost dále přinese rozvoj přírodě blízkých úprav toků, které většinou využijí vymezené koridory přírodních ploch podél řek.

Nová vodní díla představují v podstatě nevratný zásah do krajiny, který mění její ekologicko stabilizační i estetické funkce a omezuje veřejné rekreační využití. Malé vodní elektrárny představují výrazné a trvalé omezení veřejných zájmů. Na plzeňských řekách je 17 jezů a hráz vodní nádrže celkem s 16 malými vodními elektrárnami. Tento počet vodních děl a vodních elektráren je konečný a nelze ho z uvedených důvodů dále zvyšovat.

Říční lokality s jezy a MVE

1_44 Berounka – Bílá Hora	½ jezu u bývalé papírny Bukovec	
1_51 Mže – Berounka	jez u Štruncových sadů	MVE
1_52 Mže – Lochotínské louky	Kalikovský jez	MVE
2_49 Úhlava – Hradiště	jez u sokolovny, náhon pod bývalým hamrem	MVE
2_50 Úslava – Božkov	jez u Božkovského ostrova	
2_51 Úslava – Koterov	jez u mlýna	MVE
3_73 Radbuza – centrum	jez u PMDP	MVE
3_74 Radbuza - České údolí	hráz vodní nádrže	MVE
3_75 Radbuza – jih	jez Doudlevce	MVE
3_82 Úhlava – Radobyčice	jez u mlýna	MVE
4_42 Berounka – Bukovec	½ jezu u bývalé papírny Bukovec, náhon	MVE
4_42 Berounka – Bukovec	jez v Bukovci	MVE
5_10 Mže – Křimice	Záhorského jez	
6_15 Radbuza přehrada (Litice)	jez pod Liticemi	
7_5 Mže – Radčice	jez u bývalého mlýna	MVE
8_11 Úhlava – Černice	jez u mlýna	MVE
9_8 Mže – Malesice	jez u mlýna	MVE
9_8 Mže – Malesice	jez Lobkowicz	2 MVE
10_6 Radbuza – Lhota	jez u bývalého mlýna	MVE

Docenění významu řek a říčních údolí i z kompozičního hlediska vedou k požadavkům reagovat při návrzích zástavby pohledově exponované směrem od řek na tuto skutečnost a volit řešení dotvářející, nikoliv degradující krajinný ráz. Již existující přírodní park Horní

Berounka doplňují i nadále návrhy přírodních parků Údolí Mže a Údolí Radbuzy a Úhlavy. Zvláště údolí Mže s širší nivou prostupující samotným centrem Plzně má mimořádný význam. Spojuje a zároveň odděluje centrum a jižní části města od Severního předměstí. Již dříve uvažované rekreační využití je modifikováno do formy poříčního parku s navazujícími zemědělskými plochami s možností nenáročné sezónní rekreace (pobytové louky a sady, agroturistika), se zázemím v pásu přilehlém k ulici Na Roudné.

Ze souboru významných vyhlídkových bodů jsou graficky vyjádřena vybraná nejvýznamnější místa. Zobrazené aleje představují kombinaci existujících a navržených liniových doprovodů periferních komunikací kvůli znázornění cílové představy. Uvedeny jsou také vyhlášené památné stromy a památné stromořadí Alej Kilometrovka.

Z hlediska krajinného rázu představuje významné ohrožení propojování sídel a expanze staveb do volné krajiny. V Bukovci, Újezdě, Křimicích, Černicích a Malesicích jsou navrženy krajinné předěly přírodních ploch s vazbou na ÚSES, které zamezí nežádoucímu propojování okrajových městských částí a zajistí migrační koridory volné krajiny pro zvěř. Dlouhodobá územní ochrana těchto nezastavitelných prvků je nutná i v budoucích územních plánech, problematika realizace je stejná jako u ÚSES.

Ochrana krajinného rázu se v zásadě promítá do zařazení částí města do lokalit se svébytným charakterem a stanovenými podmínkami vývoje a rozvoje. Podklady o ochraně krajinného rázu budou dále doplněny s vazbou na členění města na lokality a uplatňovány v územně plánovací praxi.

7. 5. 4. Prostupnost krajiny

Propojení zastavitelných území a dostupnost krajinného zázemí města založené na rozvoji greenways a cest v krajině jsou řešeny v úseku věnovaném dopravě.

7. 5. 5. Zelené plochy, rekreace

Nejvýznamnějšími zelenými plochami ve městě jsou parky, které z estetického a relaxačního hlediska umožňují největší využití všem skupinám obyvatel. Nejdůležitější parky představují samostatné lokality územního plánu (1_50 Lochotínský park, 1_53 Park u jezírka Košutka, 2_42 Homolka, 2_44 Chvojkovy lomy, 2_47 Papírenský park, 3_39 Štruncovy sady, 3_69 Borský park, 4_46 Lobezský park, 4_47 Park V Homolkách, 4_48 Špitálský les – lesní a upravená část). Zvláštní význam má sadový okruh historického jádra, který je specifickým veřejným prostranstvím jak městského, tak nadměstského významu pro svůj reprezentační charakter.

Další významné parkové úpravy jsou v zastavitelných lokalitách územního plánu řazeny jako veřejná prostranství s převahou parkových ploch [Park u Fakultní nemocnice, Malé košutecké jezírko, park v Pramenní, hřbitov U Všech svatých, Centrální park Bolevec, Centrální park Lochotín, Horní Lochotín, parková plocha Františka Brožíka, Meditační zahrada, remízek (Lhota)]. V krajinných lokalitách jsou tyto plochy zeleně znázorněny jako parkové plochy [Husův sad (Doudlevce), Luftova zahrada, Mikulášský hřbitov, Park u ETD, Park U Ježíška (část u Mikulášského hřbitova), Plovární park, Park Potoční, Husův park (Doubravka), východní část parku Vinice].

V zastavitelných lokalitách jsou navrženy tyto parkové úpravy: západní část parku Vinice, Park mezi řekami (kasárna Slovany), Skvrňany, Brněnská a v krajinných lokalitách Park na Chmelnicích, Na Mikulce (Americký), Pod Sylvánem, K Sytné, Klotzův park, Park U Ježíška, Park ve Slovanském údolí (dvě části), Špitálský les – dokončení, Park na Švabinách, Červený Hrádek.

Pro volnou zástavbu sídlišť jsou plochy urbanistické zeleně, které zahrnují také jednoznačné plochy Generelu zeleně města Plzně. Jejich rozvoj se předpokládá v transformačních a rozvojových plochách s charakterem volné zástavby. Do této kategorie spadají také doprovodné plochy komunikací, které postrádají rekreační funkci.

V krajině jsou významné lesy, které jsou tradičně využívány k rekreaci a městská lesní správa je k tomu účelu záměrně upravuje. Výjimku tvoří hůře přístupné ochranné lesy s půdoochrannou funkcí na strmých svazích říčních údolí.

V přírodních plochách, které většinou provázejí vodní toky a mají ekostabilizační význam, jsou tradičně oblíbená místa využívaná k procházkám a nenáročným pobytům. Územní plán je definuje jako poříční parky, které byly většinou studijně prověřovány v rámci mezinárodního projektu REURIS. Existující jsou Park za Plazou, Hradiště u jezu, Božkovský ostrov, Ostrůvek v Křimicích, u Bažáku v Radčicích a Malesické koupaliště, navrženy jsou Park u sv. Jiří, Relax park a V Luční ulici východně od Roudné, U Lochotínské ulice, Hradiště u jezu, Malostranské jezírko, Bukovec, Chrástecká, Lobzy, Nádrž v Křimicích a doplňky a rozšíření existujících ploch.

Na několika místech byla navržena možnost využití zemědělských ploch pro sezónní rekreaci formou pobytových luk a sadů s kompenzací újmy (U Luční ulice, U Kilometrovky, Plávské sady u litické přehrady). Tato forma vyžaduje dohody městské správy s vlastníky pozemků, na druhé straně neodjímá zemědělskou půdu jejímu hlavnímu poslání a nevyžaduje náročné vybavení.

Zobrazeny jsou vyhlášené rekreační oblasti města - Bolevecké rybníky, Košutecké jezírko, Homolka, Pytel, České údolí, Valcha, Chlum, Špitálský les, Zábělá, Dubová hora, které představují rozsáhlejší území, kam se soustřeďují prostředky na úpravy podporující veřejnou rekreaci obyvatel v krajinném prostředí.

Náročnější vybavení pro **rekreaci** umožňují areály volného času (Ostende, Pod Sytnou, Škoda sport park, bývalé ženijní cvičiště u Radbuzy, České údolí, U přehrady, Litice K Valše), které většinou existují, některé se připravují.

Stabilizované jsou areály sportu, které je nutno respektovat a rozvíjet, protože jsou mnohdy nenahraditelnou a v místě dostupnou příležitostí k plnohodnotnému sportovnímu vyžití.

V krajině jsou dlouhodobě fixovány plochy pro individuální rekreaci s převahou nezastavitelných zahradních pozemků a s nízkým prostavěním území formou rekreačních chat (samostatné lokality Mikulka, Nad Berounkou, Pod Sylvánem, Pode Dvory, Roudenské lomy, Terasy na Vinicích, U Třemošenského rybníka, Pod Hradištěm, U Božkovského potoka, U Radbuzy, V Bukové, Dobřanská, Pod Malou Homolkou, U Doudleveckého hřbitova, U meditační zahrady, U Tyršova sadu, V Češníkách, Výsluní – rekreace, Na Háji, Na Švabinách, Pod Švabinami, Zábělá, Na Brůdku, Litice K Lávce, Litice K Valše, Litice U Čertova lesa, Litice U Valchy, Měsíční stráň, V Radčicích, Bártův vršek, Pod Červenou skálou, Pod Valíkem) s možností dostaveb a přestaveb chat a rekreačních domů, ne však s proměnou na trvalé bydlení.

Další menší plochy s podobným využitím jsou rozptýleny v krajinných lokalitách.

Obdobné stávající plochy pro individuální rekreaci v záplavovém území řek a v rekreační oblasti Bolevecké rybníky nelze dále rozvíjet ani zvyšovat objem objektů rekreačních chat z důvodů záplavového území a preference veřejné rekreace v nejvýznamnější rekreační oblasti města.

Jednotlivé zelené a rekreační plochy znázorňují následující schémata. Poslední schéma zobrazuje přehled řešených území a lokalit na nábřeží plzeňských řek v rámci projektu REURIS (REvitalisation of Urban RIver Spaces).

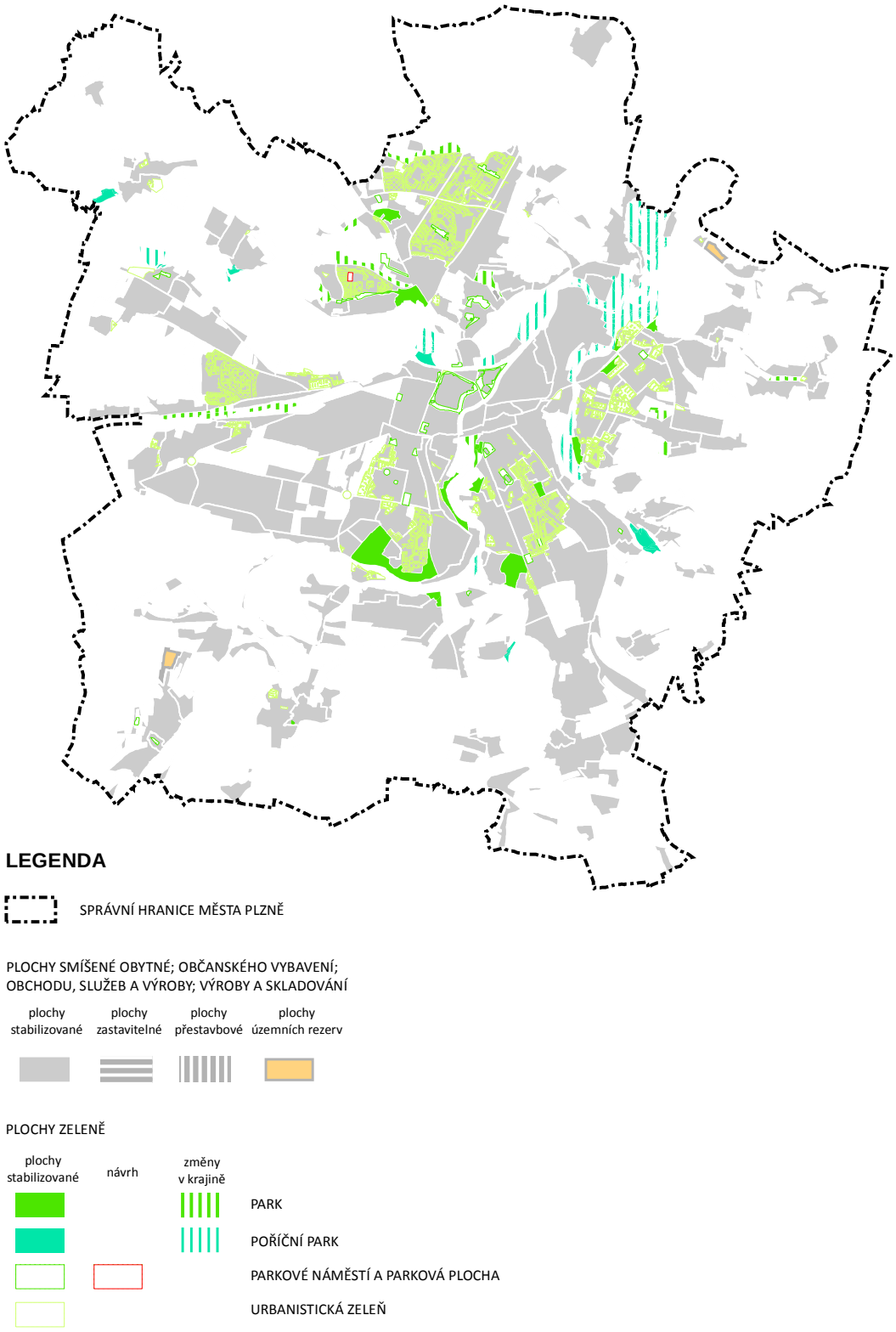


Schéma č. 2 – Plochy zeleně

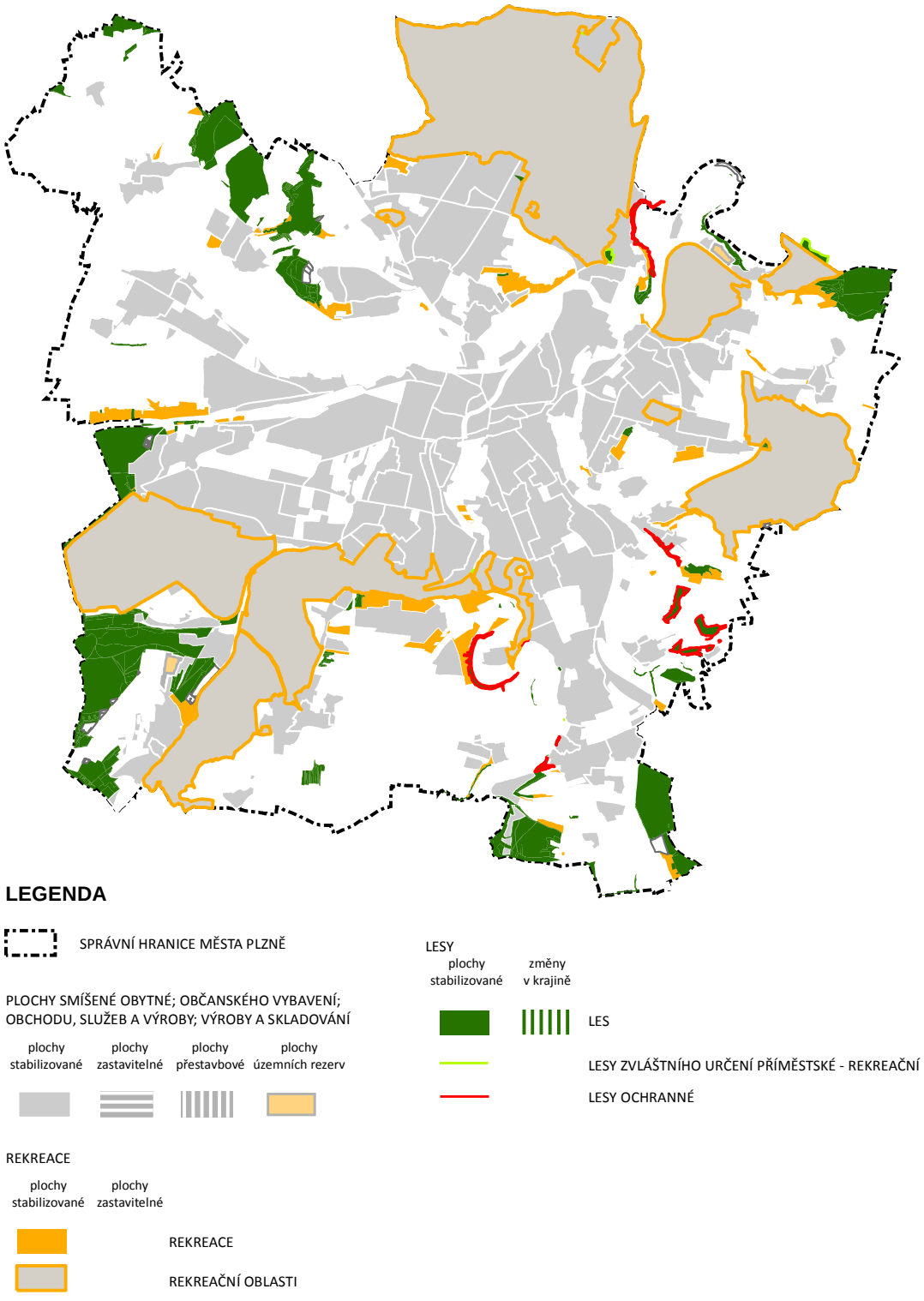


Schéma č. 3 – Plochy rekreace

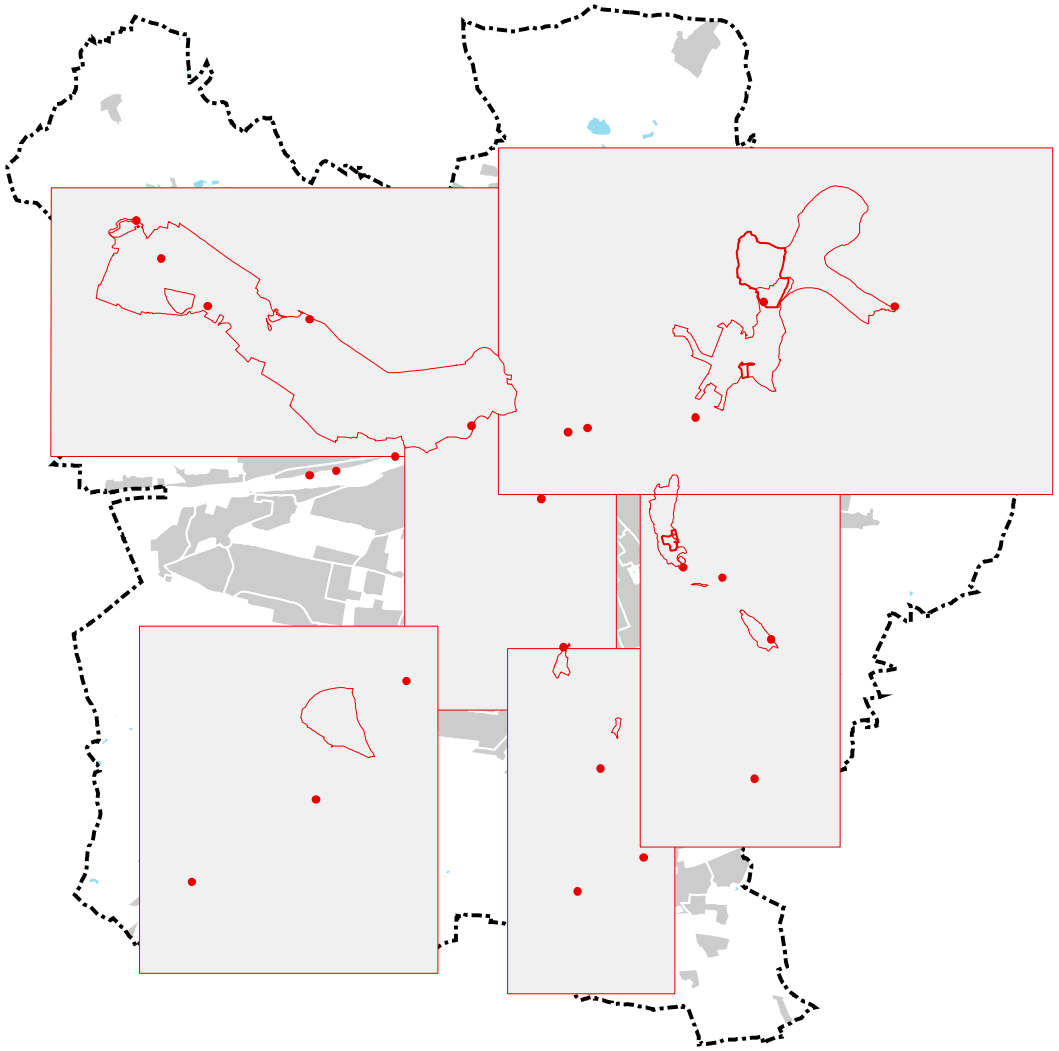


Schéma č. 4 – REURIS

7. 5. 6. Protierozní opatření

Na území města ploch se nachází přes 140 ha se svažitou ornou půdou nad 7°. Toto množství činí 3,6 % veškeré orné půdy na území obce. Jako prevenci nebezpečí vzniku zrychleného odtoku vody při přívalových srážkách a vzniku místních povodní je třeba identifikovat tyto pozemky a navrhnout v komplexních pozemkových úpravách potřebná opatření.

7. 5. 7. Ochrana před povodněmi

Vějířovité sbíhání toků v Plzni představuje pro město zesílené povodňové ohrožení. Vyhlášená záplavová území Q100 zasahují do zastavěného území. K jeho ochraně je nezbytné realizovat komplexní systém protipovodňových opatření u vodních toků a v krajině (protierozní opatření).

V souladu se studiemi protipovodňové ochrany jsou navrženy ochranné hráze:
ochrana 1_5 - podél areálu ČOV (proti 1_44)
ochrana 1_7, 1_12, 1_27, 1_27a, 1_43, 1_52 – Karlovarské a Roudné (proti 1_51, 1_52)
ochrana 2_12 - v Koterově (proti 2_51)
ochrana 3_2 a 3_48 - Denisovo a Anglické nábřeží (proti 3_73)
ochrana 3_10 - na Roháči a k mostu (proti 3_75)
ochrana 4_13a - u Jateční (proti 4_51)
ochrana 9_2 - v Malesicích (proti 9_8)

Jako přírodě blízká protipovodňová opatření s podružnou rekreační funkcí budou sloužit jezírka a tůně v navržených poříčních parcích Malostranské jezírko a Lobzy, případně v dalších poříčních parcích.

V budoucnu se více uplatní i přírodě blízké úpravy toků, které většinou využijí vymezené koridory přírodních ploch podél řek.

Všechny tyto navržená opatření jsou vyznačena v následujícím schématu.

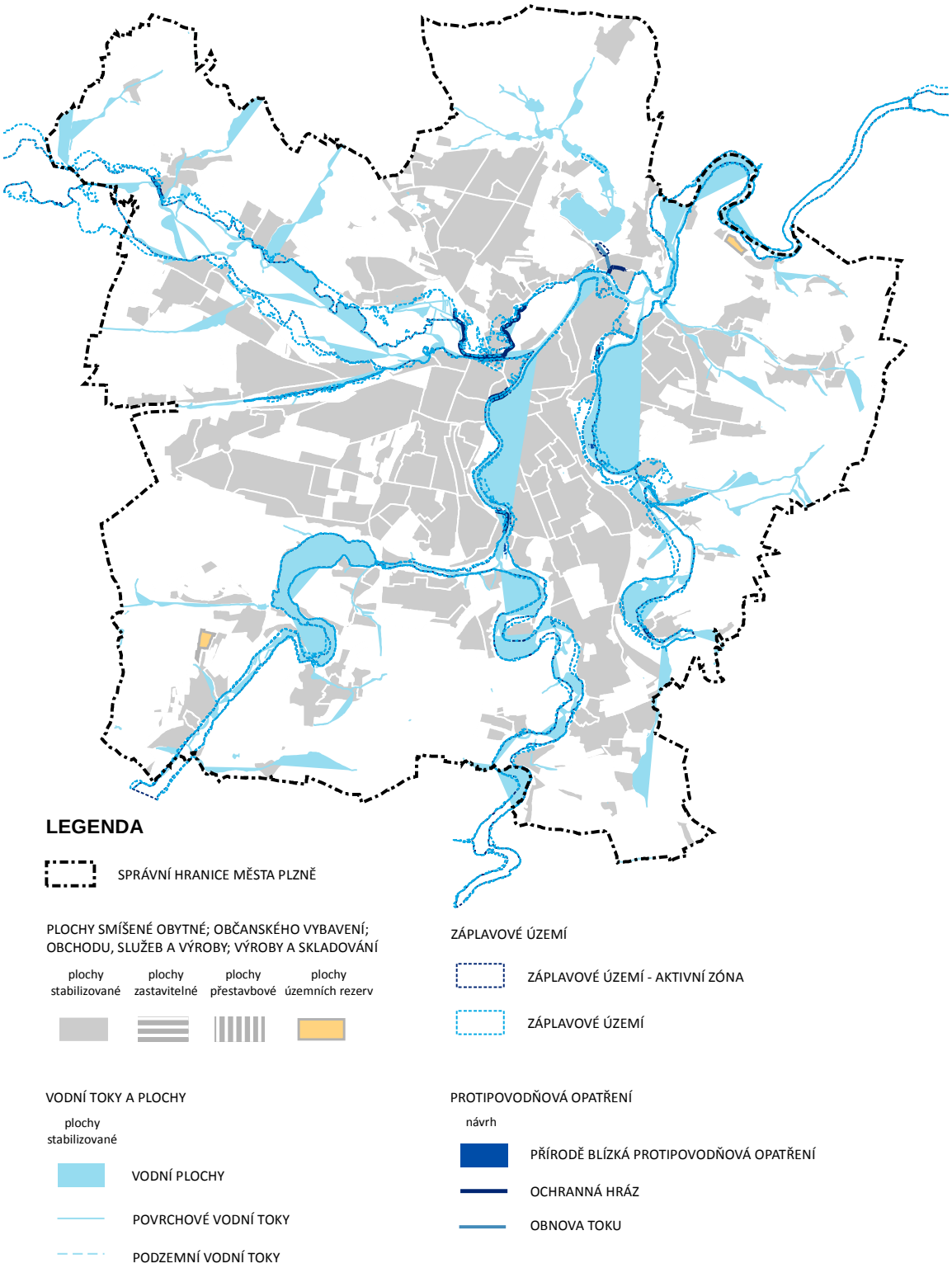


Schéma č. 5 – Protipovodňová opatření

7. 5. 8. Dobývání nerostů

Územní plán respektuje ochranu ložisek nerostných surovin. Stanovené dobývací prostory v lokalitách 2_45 Koterov_krajina, 4_45 Chlum – Zábělá, 6_9 Lom Dubová hora, 10_5 Lhota – krajina jsou graficky vyjádřeny transformací na budoucí plochu (návrat do lesních pozemků a přírodních ploch s možným podílem rekreace bez zvláštního vybavení), přestože těžba a následná rekultivace bude probíhat mnohdy ještě desítky let. Zároveň představují rezervu ÚSES. Hranice chráněných ložiskových území jsou uvedeny v koordinačním výkresu, kde jsou i území s nebezpečím vlivů z poddolování.

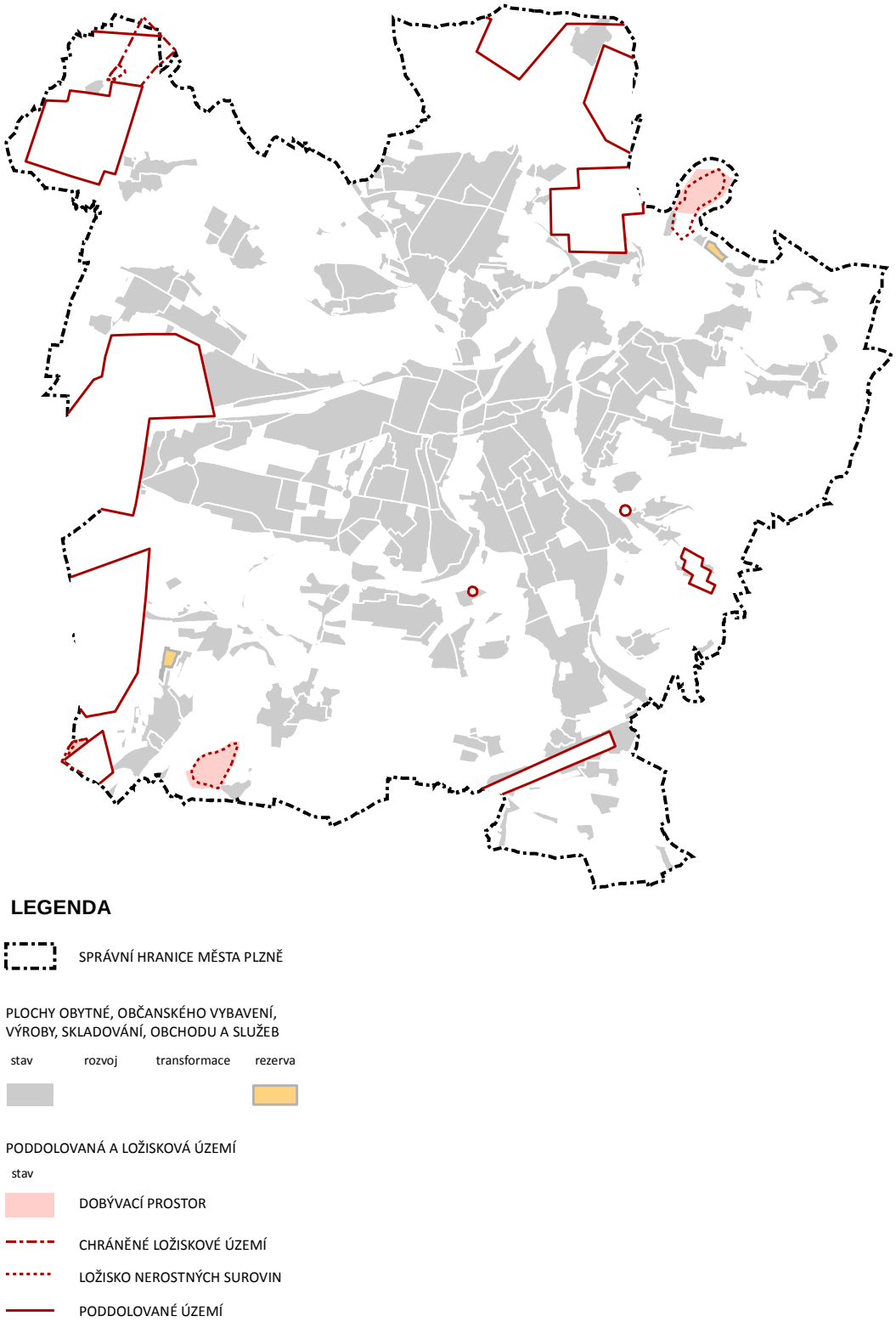


Schéma č. 6 – Plochy těžby

7. 5. 9. Hlukové zatížení

Podle Strategické hlukové mapy silnic a železnic a podle aktuální studie „Pořízení hlukové mapy města Plzně pro účely zpracování nového územního plánu“ (EKOLA group, spol. s r. o., 4/2013) jsou zátěži zdraví škodlivým hlukem v Plzni vystaveny tisíce obyvatel žijící v blízkosti významných komunikací a železničních tratí.

Ke zmírnění této zátěže přispěje snižování intenzit dopravy, realizace tichých povrchů na komunikacích, regulace nejvyšší dovolené rychlosti, zlepšování plynulosti dopravního proudu nebo snižování emisních parametrů vozidel. Ke snižování hlukové zátěže ze železnice přispívá postupná rekonstrukce a modernizace tratí, instalace protihlukových prvků, lepší údržba tratí a snižování emisních parametrů vozů. Budování technických protihlukových opatření uvnitř města je většinou nevhodné, protihlukové stěny se realizují mimo úseky s těsným obestavěním. Uvnitř města se uplatňují bariérové domy, změny dispozice bytů, speciální okna atd. Obytné stavby, stavby pro zdravotnictví a školství není vhodné umisťovat podél hlukově zatížených úseků komunikací.

Územní plán vytváří předpoklady pro eliminaci škodlivých účinků hluku na obyvatelstvo vhodným rozmístěním ploch s rozdílným způsobem využití, u automobilové dopravy pak rozvojem komunikační sítě tak, aby došlo ke snížení intenzit na komunikacích v těch částech města, kde je hluk z dopravy nejvíce obtěžující. Navržené úseky komunikační sítě, zejména městského okruhu, umožňují rozložení dopravy do více tras. Návrh charakterů komunikační sítě dopravně zvýhodňuje tangenciální trasy a znevýhodňuje trasy procházející středem města. Návrh komunikační sítě tak vytváří předpoklady pro snížení dopravních zátěží v intenzivně zastavěných lokalitách a také tam, kde sevřený uliční prostor neumožňuje chránit stávající bytové objekty dodatečnými protihlukovými stěnami.

7. 5. 10. Čistota ovzduší

Na imisní zátěži města Plzně se zásadním způsobem podílejí rostoucí emise z dopravy. Kromě dopravy a plošných zdrojů (lokální topeniště) se uplatňují velké a zvláště velké stacionární průmyslové, energetické a technologické zdroje. Mezi nejvýznamnější zdroje znečišťování ovzduší patří organizace Plzeňská teplárenská, a.s. a Plzeňská energetika a.s. Hlavními dopravními zdroji je dálnice D5 a intravilánové komunikace v Plzni (I/20, I/26, I/27). Významný vliv na kvalitu ovzduší mají rovněž aktuální meteorologické podmínky. Je vymezena oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší vzhledem k limitům pro ochranu zdraví (cílový imisní limit pro benzo(a)pyren).

Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně stanoví okruh opatření, z nichž některá mají vazbu na územní plán, zejména řešení dopravy a energetiky.

Územní plán vytváří předpoklady pro zlepšení stavu ovzduší v nejvíce zasažených oblastech města rozvojem komunikační sítě. Navržené úseky komunikační sítě, zejména městského okruhu, umožňují rozvedení části dopravních zátěží mimo centrum města. Současně stanovením charakterů jednotlivých úseků návrh dopravně zvýhodňuje tangenciální trasy oproti radiálním trasám procházejícím středem města. Tím jsou vytvořeny předpoklady k poklesu emisí z automobilové dopravy tam, kde imisní zatížení města dosahuje nejvyšších hodnot.

Rozvoj komunikační sítě návrhem městského okruhu a dalších tangenciálních tras vytváří alternativní propojení k dnešním komunikacím, které prochází centrem města. Nabídkou objízdných tras se vytváří podmínky pro realizaci nízkoemisních zón a dalších regulačních opatření zaměřených na zlepšení ovzduší v nejvíce zasaženém centru města.

Seznam podkladů

Nový městský park „U Ježíška“ v Plzni, DÚR (Ing. Turba, Ing. arch. Lehmann, 2008)
Obnova Lochotínského parku (DÚR, AS Hysek, 2007)
Obnova Lochotínského parku – I. etapa (DSP, AS Hysek, 2008)
Odpočinkové místo v návaznosti na sportovně – rekreační trasu podél Mže v Křimicích (Ing. Doležel, 2011)
Odpočinkové místo v návaznosti na sportovně – rekreační trasu podél Mže v Malesicích (Ing. Doležel, 2011)
Odpočinkové místo v návaznosti na sportovně – rekreační trasu podél Mže v Radčicích (Ing. Doležel, 2011)

Park sv. Jiří (Ing. Jančurová, Ph.D., 2010)
Park ve Slovanském údolí v Plzni (I.etapa), DÚR (Geo Vision 2006)
Park Vinice, část A - Vinice (Ing. Doležel, 2006)
Park Vinice, část B - Na Chmelnicích (Ing. Vízková, Ing. arch. Červený, 2006)

Plzeň Bolevec – Velký rybník – rekreace hromadná v jihozápadní části, ÚS (AS Hysek, 2010)
Plzeň lesopark Ostende, DÚR (GeoVision, 2007)
Plzeň – Lobzy: Povodňový park (ATELIER FONTES, 2011)

Rozvoj rekreační oblasti Bolevecké rybníky, studie proveditelnosti (AS Hysek, 2006)

Revitalizace nábřeží Berounky – Bukovec (Ing. Kohlová, 2011)
Revitalizace nábřeží plzeňských řek – I. Úslava, (ÚKRMP – Ing. Valentová, 2008)
Revitalizace nábřeží plzeňských řek – II. Mže, (ÚKRMP – Ing. Valentová, 2009)
Revitalizace nábřeží plzeňských řek – III. Úhlava, (ÚKRMP – Ing. Valentová, 2010)
Revitalizace nábřeží plzeňských řek – IV. Radbuza, (ÚKRMP – Ing. Valentová, 2011)
Revitalizace nábřeží plzeňských řek – V. Berounka (ÚKRMP - Ing. Valentová, 2012)

Revitalizace nábřeží Radbuzy – České údolí (Ing. arch. Zábran, Ing. Houška, Ing. arch. Nová, 2011)
Revitalizace nábřeží Radbuzy – Malostranské jezírko (Ing. arch. Kubalík, 2012)

Sportovně rekreační centrum Štruncovy sady – pivovar – Roudná. I. etapa, DÚR (Ing. arch. Němeček, Ing. arch. Němeček, 2008; Valbek, 2011)

Sportovně rekreační centrum Štruncovy sady – pivovar – Roudná. II. etapa, DÚR (Ing. arch. Němeček, 2009)

Studie rekreační oblasti Pytel v Plzni (Ing. Kohlová, 2011)
Studie řešení odpočinkového místa v návaznosti na sportovně – rekreační trasu podél řeky Úslavy - Božkovský ostrov (AS Hysek, 2009)

7. 6. Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití s určením převažujícího účelu využití (hlavní využití), pokud je možné jej stanovit, přípustného využití, nepřípustného využití, popřípadě podmíněně přípustného využití těchto ploch a stanovení podmínek prostorového uspořádání, včetně základních podmínek ochrany krajinného rázu (například výškové regulace zástavby, intenzity využití pozemků v plochách)

7. 6. 1. Členění území města na lokality

Z akcentace urbanistické struktury vychází územní plán zejména při členění města na lokality. Tento princip rozdělení na logické urbanisticko - architektonické celky není v Plzni rozhodně úplnou novinkou. Už při tvorbě předchozího územního plánu bylo území Plzně členěno z hlediska urbanistické koncepce na jednotlivé městské sektory. Ty byly ale podstatně rozsáhlejší a na rozdíl od lokalit, s nimiž pracuje „nový“ územní plán, neměly v podstatě jednotnou urbanistickou strukturu.

Lokalita se tedy nyní stává základní skladebnou jednotkou nového územního plánu, která je vymezena na základě stejné nebo podobné struktury zastavění a krajinné morfologie s přihlédnutím k převažujícím činnostem v území. Hranice lokalit jsou vedeny v osách významných komunikací a dále jsou tvořeny zpravidla významnými liniovými barierami nebo výraznými liniovými prvky (řeka, apod.).

Lokality jsou vymezeny na celém správním území města a zahrnují dva základní typy: zastavitelné – městské a nezastavitelné – krajinné.
Lokalitou (zastavitelnou) městskou se rozumí logický urbanisticko-architektonický celek se shodnou nebo obdobnou strukturou zástavby, kulturně-historickou identitou, typickou morfologií terénu, obdobným způsobem využití a mírou stability.
Lokalitou (nezastavitelnou) krajinnou se rozumí logický krajinný celek s obdobným převažujícím charakterem.

Lokality jsou prověřeny z hlediska jejich charakteru, významu, struktury zástavby nebo krajiny, napojení na dopravní a technickou infrastrukturu a rozsahu veřejného vybavení. Územním plánem se stanovují požadavky na rozvoj lokalit a ochranu a rozvoj jejich hodnot Lokality jsou uspořádány v rámci jednotlivých obvodů podle abecedy

7. 6. 2. Stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití – způsob využití

7. 6. 2. 1. Plošné uspořádání – základní ustanovení

Územní plán člení celé správní území města Plzně v souladu s potřebami města a v souladu s ustanoveními § 43 stavebního zákona a s ustanoveními § 3 a 4 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, na **plochy s rozdílným způsobem využití** (dále jen „plochy“).

Plochy jsou vymezeny s ohledem na jejich specifický charakter za účelem stanovení podmínek urbanistického nebo krajinářského uspořádání a způsobu využití tak, aby byly naplněny cíle a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona).

Plochy s rozdílným způsobem využití jsou vymezeny podle stávajícího nebo požadovaného způsobu využití ke stanovení územních podmínek, zejména pro vzájemně se doplňující, podmiňující nebo nekolidující činnosti, pro stanovení ochrany veřejných zájmů v těchto plochách, jakými jsou především ochrana přírodního a kulturního dědictví, civilizačních,

architektonických a urbanistických hodnot. Pro jednotlivé plochy jsou stanoveny podmínky využití území.

Plochy jsou vymezeny s přihlédnutím k účelu, podrobnosti popisu a čitelnosti zobrazení zpravidla o rozloze větší než 2000 m^2 dle § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb..

Územní plán je metodicky řešen tak, aby – vzhledem k velikosti statutárního města Plzně, které je čtvrtým největším městem České republiky - byla zachována především přehlednost a srozumitelnost jeho koncepčního řešení. **To je také jeden z důvodů, proč je použito k členění a popisu města podle způsobu využití celkem 14 ploch s rozdílným způsobem využití.**

Z hlediska zastavitelnosti lze tyto plochy rozdělit do 2 základních skupin:

1. Do zastavitelného území patří následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- plochy rekreace;
- plochy občanského vybavení;
- plochy smíšené obytné;
- plochy obchodu, služeb a výroby;
- plochy dopravní infrastruktury– železnice;
- plochy technické infrastruktury – vodárna, čistírna odpadních vod, teplárna;
- plochy výroby a skladování.

Ve skupině 1 jsou použity plochy s rozdílným způsobem využití odpovídající § 5, § 6, § 8, § 9, §10 a § 11 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb.; dále je zde stanovena v souladu s § 3, odst. (4) výše uvedené vyhlášky další plocha s rozdílným způsobem využití, a to „Plochy obchodu, služeb a výroby“.
Důvodem pro stanovení této další plochy je specifický způsob využití a charakter území zejména při kapacitních komunikacích na okraji města, kde jsou situována velká obchodní centra, služby a lze zde situovat i některé výrobní objekty. Dochází rovněž ke změně využití objektu z obchodu na výrobu a naopak bez negativního vlivu na území.

2. Do nezastavitelného území patří následující plochy s rozdílným způsobem využití:
- plochy vodní a vodohospodářské;
- plochy zemědělské;
- plochy lesní;
- plochy přírodní;
- plochy těžby;
- plochy parků

Ve skupině 2 jsou použity plochy s rozdílným způsobem využití odpovídající § 13, § 14, § 15, § 16 a § 18 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb.; dále je zde stanovena v souladu s § 3, odst. (4) výše uvedené vyhlášky další plocha s rozdílným způsobem využití, a to „Plochy parků".
Důvodem pro stanovení této další plochy je ochrana zásadních parků na území města, které jsou vymezeny jako samostatné lokality. Tyto parky nejsou vzhledem ke svojí důležitosti zobrazeny jako překryvná vrstva veřejných prostranství.

V souladu § 19 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území ve znění vyhlášky č. 431/2012 Sb. je dále vymezena plocha s rozdílným způsobem využití „Plochy specifické – obrana a bezpečnost státu".

7. 6. 2. 2. Podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití

Územní plán stanovuje v souladu s platnou legislativou pro jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití hlavní, přípustné a nepřípustné využití, kdy platí:

2. hlavní využití - činnosti, stavby a zařízení určují převažující (hlavní) způsob využití plochy a spoluvytvářejí její charakter.

3. přípustné využití - činnosti, stavby a zařízení doplňují hlavní způsob využití plochy, přispívají k její pokud možno optimální skladbě a společně s hlavním využitím spoluvytvářejí její charakter, nejsou plošně a významově rozhodující.

4. nepřípustné využití - činnosti, stavby a zařízení neodpovídají hlavnímu ani přípustnému využití plochy a jsou v rozporu s jejím charakterem.

Pro plochy s rozdílným způsobem využití jsou uvedeny některé typické - charakteristické příklady hlavního, přípustného a nepřípustného využití, precizace a výklad jednotlivých staveb a zařízení je uvedeno 6. 3. Vymezení pojmů (viz požadavek Zadání, kap. D). Pojmy jsou precizovány pro konkrétní podmínky Plzně, je využito více než 15 let zkušeností s předcházejícím územním plánem.
Případné další činnosti, stavby a zařízení, které neodpovídají žádnému způsobu využití v konkrétní ploše s rozdílným způsobem využití je třeba porovnat s hlavním využitím této plochy a posoudit jejich slučitelnost s ním.
Byla pečlivě a podrobně zvážena přípustnost některých „nových a problémových" staveb a zařízení (viz požadavek Zadání, kap. D), např. hřbitovů pro drobné zvířectvo, chovu koní, fotovoltaických elektráren. Regulativy způsobu využití pro jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití stanovují přípustnost/nepřípustnost těchto položek. Pokud se týká „nového" využití „hřbitovu pro drobné zvířectvo", je jeho umístění možné v rámci stávajícího areálu „Útulku zvířat" v lesním masivu vedle Borských polí. V tomto smyslu je upraven regulativ způsobu využití pro „plochy lesní".
Umístění reklam je mimo měřítko územního plánu.

Umístění konkrétní činnosti, stavby a zařízení musí být **vždy** v souladu s koncepcí rozvoje lokality a podmínkami prostorového uspořádání .

7. 6. 2. 3. Stanovení podmínek prostorového uspořádání

Podkladem pro prostorové uspořádání, resp. pro výškové řešení nové zástavby, které je stanoveno v podmínkách pro další rozvoj jednotlivých lokalit, jsou výškové hladiny zástavby na území města.

Území města je pracovně členěno podle výškových hladin do ploch se shodnou výškovou hladinou. Výšková hladina platí pro převážnou většinu objektů v území. Pozor, tyto plochy se shodnou výškovou hladinou nejsou totožné s lokalitami !

Do ploch se shodnou výškovou hladinou je členěno pouze urbanizované – městské – zastavěné území. Důraz v členění na jednotlivé výškové hladiny je položen na souvislé kompaktní území s především obytnou a smíšenou zástavbou, ve kterém je možno definovat jednotlivé plochy s obdobnou převažující výškovou hladinou.
Konkrétní členění území podle výškových hladin není zpracováno pro území výškově nejednotná, nestabilizovaná. Jedná se především o průmyslové a sportovní areály a obdobná území.
Z hlediska úměrného detailu členění území nejsou vyznačeny jednotlivé objekty, případně skupiny objektů, které definovanou výškovou hladinu překračují. Toto se týká např. kostelů a dalších výškových dominant.

V následující tabulce jsou definovány jednotlivé výškové hladiny.

Tabulka č. 1 – výškové hladiny

počet NP	**výška absolutní (v metrech)**	**poznámka**
do 3	0 – 10,0	konstrukční výška (k. v.) obvyklá pro rodinné domy, obytné stavby – cca 3 m
do 6	10,1 – 22,0	konstrukční výška (k. v.) obvyklá pro obytné stavby – cca 3 m, ve starší zástavbě vyšší – cca 3,30 m, vyšší k. v. parteru
do 8	22,1– 27,0	konstrukční výška (k. v.) obvyklá pro obytné stavby – cca 3 m, progrese pro administrativu
do 12	27,1 – 40,0	konstrukční výška (k. v.) vyšší – více než 3 m
přes 12	nad 40,0	konstrukční výška (k. v.) vyšší – více než 3 m

Výškové dominanty
Na území města se nacházejí výškové a architektonické dominanty, které ovlivnily podmínky prostorové regulace, zejména výškové řešení nové zástavby. Jejich spolupůsobení musí být vnímáno při posuzování konkrétních záměrů a podle jejich typu musí být respektovány.

Dominanty je možné členit do několika následujících kategorií:

- Architektonické výškové dominanty (AVD)
- Architektonické dominanty (AD)
- Administrativní a bytové domy (ABD)
- Průmyslové věže a komíny (PVK)

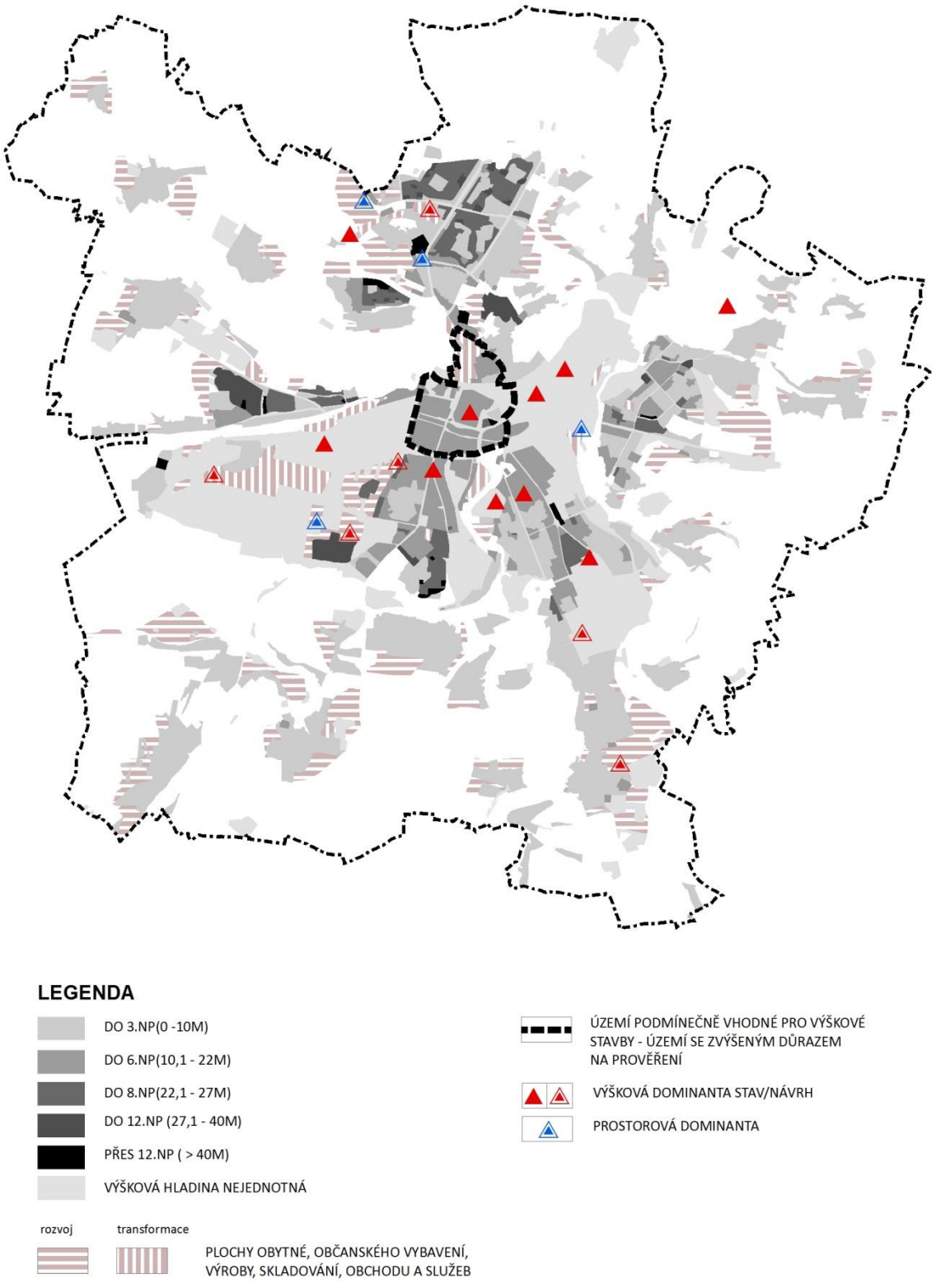
- Telekomunikační a radioreléové vysílače (TRV)
- Rozhledny

Za nejdůležitější a zároveň nejvýznamnější architektonicko-urbanistickou výškovou dominantu města Plzně je nutno jednoznačně považovat chrám sv. Bartoloměje na náměstí Republiky, na jehož věž je orientována síť původních tereziánských silnic, která tvoří dnes významné komunikační radiály. Tato sakrální stavba je viditelná ze všech výrazných vyhlídkových bodů a proto je nutné ji pohledově upřednostňovat.

Tabulka č. 2 - Stávající výškové a architektonické dominanty

číslo	kategorie	název stavby	výška stavby	nadmořská výška	umístění (GPS)
1	ABD	BCB – development, Anglické nábřeží	60 m		49°44'45.7"; 13°22'59.17"
2	AVD	Židovská Synagoga - Klatovská ul.	62 m		49°44'48.08";13°22'22.16"
3	AVD	chrám sv. Bartoloměje	102,6 m	352 m.n.m.	49°44'50.665",13°22'38.194"
4	AVD	kostel Církve československé husitské - sbor Karla Farského			49°44'41.884", 13°22'20.421"
5	AVD	kostel Církve československé husitské - mistra Jana Husa			49°44'22.835", 13°21'59.124"
6	AVD	kostel sv. Jana Nepomuckého	63 m		49° 44' 18.00", 13° 22' 17.00"
7	AVD	kostel Panny Marie Růžencové	57 m		49°44'10.19"; 13°23'34.26"
8	AVD	kostel sv. Martina a Prokopa v Lobzích			49°44'27.49"; 13°24'33.42
9	AVD	kostel sv. Petra a Pavla v Liticích			49°41'42.8"; 13°21'11.22"
10	AVD	rozhledna Chlum u Plzně	25 m	416 m.n.m.	49°46'2.71"; 13°25'50.07"
11	AVD	vodárenská věž v areálu pivovaru	50 m		49°45'5.33"; 13°23'27.97"
12	AVD	kostel Všech svatých			49°45'30.52"; 13°22'46.37"
13	AD	kostel sv. Anny - Bezručova			49°44'43.76"; 13°22'32.99"
14	AD	kaple sv. Jiří v Doubravce			49°45'48.86", 13°24'48.92"
15	AD	kostel Nanebevzetí Panny Marie			49°44'44.02"; 13°22'43.98"
16	AD	kostel sv. Mikuláše			49°44'21.14"; 13°23'7.62"
17	AD	kostel sv. Jiří v Malesicích			49°46'17.195", 13°18'7.359"
18	AD	farní sbor českobratrské církve evangelické - Korandův sbor			49°44'43.461", 13°22'53.788"
19	AD	evangelická církev Metodistická			49°44'43.95"; 13°22'13.26"
20	AD	zámek v Malesicích			49°46'15.221", 13°18'9.653"
21	AD	zámek v Křimicích			49°45'30.717", 13°18'23.303"
22	AD	zámeček u Radčic			49°45'30.102", 13°20'21.866"
23	AD	bývalý pivovar Prior na Bílé Hoře			49°46'7.535", 13°24'23.893"

24	AD	bývalý pivovar v Křimicích			49°45'29.17", 13°18'35.979"
25	AD	základní škola v Liticích			49°42'0.473",13°21'8.132"
26	AD	Lobkovická hrobka			49°44'58.79",13°17'55.779"
27	AD	Západočeské muzeum			49°44'41.919",13°22'44.832"
28	AD	Divadlo J. K. Tyla			49°44'43.774",13°22'24.681"
29	AD	Okresní soud Plzeň město, Šumavská ul.			49°44'42.013",13°23'15.936"
30	AD	Hlavní nádraží ČD			49°44'36.093",13°23'18.705"
31	AD	věznice na Borech			49°43'23.244",13°21'33.352"
32	PVK	komín Škoda Plzeň			49°44'22.32"; 13°20'39.29"
33	PVK	komín Teplárna Plzeň	175 m		49°45'15.91"; 13°23'55.75"
34	PVK	komín v areálu papírny na Slovanech			49°44'7.128", 13°23'8.249"
35	PVK	osvětlení fotbalového stadionu, Štruncovy sady			49°45'0.28"; 13°23'7.49"
36	TRV	kontrolní měřící věž ČTÚ u TESCA, Rokycanská			49°44'42.511", 13°26'6.823"
37	TRV	vysílač v Černicích			49°41'23.382", 13°25'37.88"
38	TRV	Sylvánský vysílač			49°46'10.6"; 13°20'51.58"
39	TRV	vysílač - Studentská			49°46'28.762", 13°21'8.314"
40	TRV	vysílač - Rokycanská			49°44'46.554", 13°26'39.487"
41	TRV	vysílač - Valík			49°41'1.279", 13°24'58.591"
42	TRV	vysílač - Litice-Dvorská	12 m		49°42'18.68", 13°20'13.254"
43	TRV	vysílač - Litice- u přehrady			49°42'39.25"; 13°21'45.61"
44	TRV	vysílač Vodafone - Bory , při Folmavské	35 m		49°43'47.79"; 13°19'32.49"
45	TRV	vysílač Bílá Hora - ul. 28. října			49°46'50.634", 13°24'36.107"



Obr. č. 1: Výškové dominanty

Ve schématu A. Výškové členění v grafické části odůvodnění jsou vyznačena místa a směry důležitých panoramatických pohledů ve městě a místa rozhledů. Z těchto míst je třeba prověřit konkrétní záměry, které svojí výškou překročí výškovou hladinu zóny, ve které mají být realizovány.

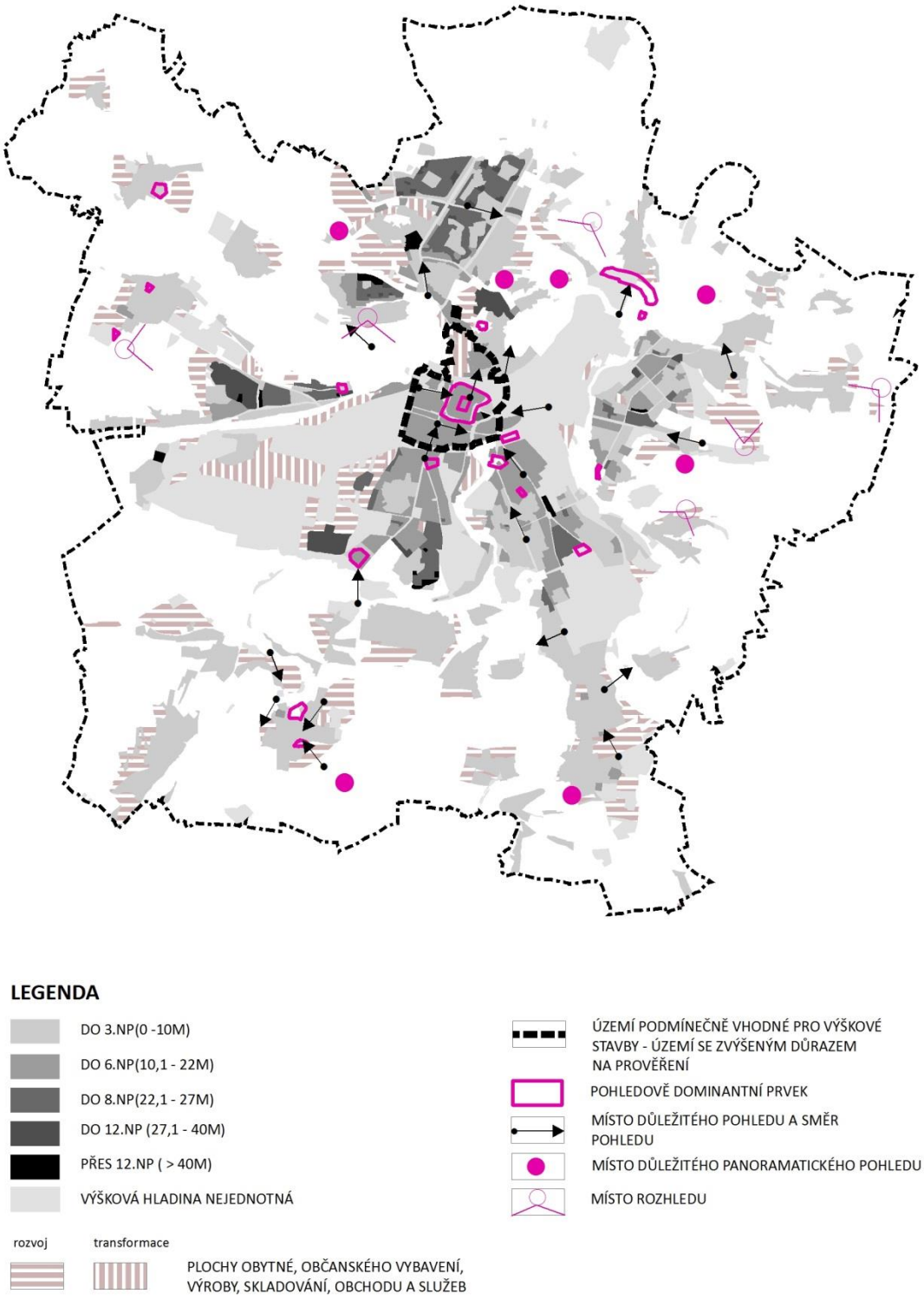
Tabulka č. 3 - panoramatické pohledy

číslo	název vyhlídky	nadmořská výška	charakter pohledu
1	Sylvánský vrch	402 m. n. m.	pohled na panorama celého města od severu
2	Mikulka	378 m. n. m.	pohled na podstatnou část panoramatu města od severovýchodu
3	Nad Roudenskými lomy		dílčí pohled na panorama města od severovýchodu
4	Chlum		panoramatický výhled na území města a do krajiny/z rozhledny
5	Vyhlídka Švabiny	402 m. n. m.	pohled na podstatnou část panoramatu města od východu
6	U černického hřbitova		pohled na část panoramatu města od jihovýchodu
7	Litice		pohled na část panoramatu města od jihu

Příklady důležitých panoramatických pohledů

Panoramatický pohled z pohledového místa – Sylvánský vrch

Panoramatický pohled z pohledového místa – Vyhlídka Švabiny



Obr. 2: Výškové stavby, místa pohledů

Umisťování výškových staveb

Z hlediska prostorové uspořádání města a kompozice je důležité umisťování výškových staveb. Pro jejich umisťování byly na základě podrobných průzkumů definovány specificky pro území města Plzně následující pojmy:

výšková stavba – je taková stavba, jejíž celková výška od úrovně přilehlého terénu přesáhne 40 m. Počet nadzemních podlaží není rozhodující.

výšková hladina zástavby – výška zástavby od úrovně přilehlého terénu ke hřebeni stavby u staveb se sedlovou, valbovou a polovalbovou střešní konstrukcí, k atice u staveb s plochou střechou, u věžových či komínových objektů k nejvyššímu bodu

stabilizované územní celky – logicky vymezené souvislé území s uceleným charakterem zástavby především obytné a smíšené, kde je možno definovat stabilizovanou obdobnou výškovou hladinu

nestabilizované územní celky – jedná se o území s různorodou až chaotickou zástavbou, výškově nejednotná, kde nelze určit obdobnou výškovou hladinu

nízkopodlažní zástavba venkovského a příměstského charakteru – území se zástavbou převážně rodinnými domy a venkovskými usedlostmi

území vyhlášené městské památkové rezervace (MPR)
Městská památková rezervace Plzeň

území vyhlášené městské památkové zóny (MPZ)
Městská památková zóna Bezovka, Lochotín

území vyhlášené vesnické památkové rezervace (VPR)
Vesnická památková rezervace Božkov, Černice, Koterov

území vyhlášené vesnické památkové zóny (VPZ)
Vesnická památková zóna Lobzy, Bolevec, Bukovec, Červený Hrádek, Křimice, Radčice, Újezd

Přípustnost umisťování výškových budov

V územním plánu je stanoveno, kde je výstavba výškových staveb **nepřípustná** především z důvodů urbanisticko-architektonických a dále z důvodu památkové ochrany území.

Jedná se o území vyhlášené Městské památkové rezervace, městských památkových zón, vesnických památkových rezervací, vesnických památkových zón a dále vybraných území se stávající nízkopodlažní zástavbou, převážně rodinnými domy.

Jakákoli změna výškového charakteru budovy nebo změna tvaru střešní roviny v těchto územích podléhá individuálnímu posouzení OPP MMP.

V územním plánu jsou dále vymezena území, kde je za splnění určitých podmínek výstavba výškových staveb přípustná. Jedná se o všechna území, která nejsou vymezena jako zóny, ve kterých jsou výškové stavby nepřípustné. Umístění výškových staveb je zde **podmínečně přípustné**.

Přípustnost výškových staveb v těchto územích **musí být odůvodněna** na základě splnění následujících kritérií:

a) posouzení výškové stavby z hlediska urbanistické koncepce území a struktury zástavby
důvodem je, aby stavba/soubor staveb byla vhodně zapojena do stávající struktury zástavby a urbanistické koncepce lokality;
důvodem je, aby stavba/soubor staveb nenarušovala stabilizované územní celky a nevytvářela disharmonii v území.

b) posouzení výškové stavby z hlediska širších vztahů ve městě
důvodem je, aby stavba/soubor staveb prokázala zákresem do vybraných panoramatických fotografií vhodnost měřítka a estetické působení navrhované stavby (podle lokalizace jak vnitřní tak vnější panorama);
důvodem je, aby stavba/soubor staveb prokázala zákresem do vybraných fotografií, že nejsou porušeny významné městotvorné pohledy (především do centra města, na věž kostela sv. Bartoloměje, na důležité městské architektonické dominanty – Hlavní nádraží, Divadlo J. K. Tyla, kostely apod.).

Pozn.: Zákresy budou specifikovány pro jednotlivé stavby individuálně podle jejich charakteru a polohy.

c) posouzení výškové stavby ve 3D modelu
důvodem je, aby výstupem posouzení stavby/souboru staveb ve 3D modelu byla vhodnost umístění navrhovaného objektu do stávající zástavby a pohledy z jednotlivých předem daných stanovišť.

Pozn.: Zvýšená pozornost a nároky na posuzování výškových staveb budou kladeny na území centrální oblasti navazující na historické jádro.

Obr.3: Příklad umístění administrativní výškové budovy v centrální oblasti města

7. 7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

7. 7. 1. Veřejně prospěšné stavby

V souladu s § 43, odst. 1 Stavebního zákona územní plán vymezuje plochy a koridory veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit v souladu s § 170 Stavebního zákona.
Podkladem pro vyvlastnění je územní rozhodnutí, ve kterém jsou upřesněny dotčené pozemky, případně jejich části.
Podle § 4, odst. 1 a 2 zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění, lze vyvlastnění provést jen v takovém rozsahu, který je nezbytný k dosažení účelu vyvlastnění, a veřejný zájem musí být prokázán ve vyvlastňovacím řízení.
Územní plán umisťuje veřejně prospěšné stavby přednostně na pozemky ve vlastnictví města, kraje a ČR, eliminuje v maximální možné míře zásah do vlastnických práv fyzických osob. Na těchto pozemcích jsou veřejně prospěšné stavby se zásadním systémovým charakterem umisťovány jen v případech, kdy jiné pozemky nejsou v místě k dispozici.

7. 7. 1. 1. Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury

Územní plán vymezuje jako veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury:

a) koridory pozemních komunikací a tramvajových tratí

S-1 Sukova – Hálkova, průjezdní úsek silnice I/27 včetně napojení do prodloužené Čermákovy ulice a křižovatky s Goldscheiderovou ulicí
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-1.

S-2 Hálkova – Přemyslova, průjezdní úsek silnice I/27
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-2.

S-3 Přemyslova – Karlovarská, průjezdní úsek silnice I/27
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-3.

S-4 Silnice I/27, úsek Třemošenský rybník – Orlík
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-4.

S-5 Silnice I/20, úsek dálnice D5 – hranice města
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-5.

S-6 Velenická, úsek Koterovská – Na Růžku, průjezdní úsek silnice I/20
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-6.

S-7 Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-7.

S-8 Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnice I/20

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-8.

S-9 Silnice I/20, úsek Studentská – Úněšovská

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-9.

S-10 Napojení lokality 1_38 Vinice sever

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby napojení rozvojové lokality 1_38 z prodloužené aleje Svobody. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-10.

S-11 Městský okruh, úsek Zborovská - Klatovská

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-11.

S-12 Sukova – Domažlická přes areál Škoda včetně napojení lokalit 3_4 a 3_4a Borská a 3_65 a 3_65a Zelený trojúhelník

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-12.

S-13 Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezervy na čtyřpruh a včetně napojení Radčic a Vinic

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-13.

S-14 Alej Svobody, propojení na západní část městského okruhu

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-14.

S-15 Mezi Řekami, úsek Nepomucká - U Seřadiště

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a zajištění dopravní obsluhy lokality 2_9 Kasárna Slovany. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-15.

S-16 Božkov, přeložka silnice III/18019

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-16.

S-17 Městský okruh, Na Růžku, úsek Koterovská - Velenická

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-17.

S-18 Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní, propojení v lokalitách 4_11 a 4_11a Hřbitovní

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a zajištění dopravní obsluhy lokality 4_11a Hřbitovní. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-18.

S-19 Univerzitní, propojení na silnici I/26 včetně napojení Obchodní

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-19.

S-20 Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města Plzně v oblasti Roudné

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-20.

S-21 Alej Svobody, propojení na východní část městského okruhu

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-21.

S-22 Pod Mikulkou, propojení na alej Svobody

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a zajištění dopravní obsluhy pro lokalitu 1_41b Zavadilka. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-22.

S-23 Tramvajová trať Klatovská - U Letiště včetně navazujících komunikací

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-23.

S-24 Nepomucká, úsek K Dráze - K Plzenci

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby dotvoření uličního prostoru Nepomucké. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-24.

S-25 Lochotínská, propojení na Karlovarskou

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a zajištění dopravní obsluhy pro lokalitu 1_7a Karlovarská. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-25.

S-26 Vyhlídková, úsek Rokycanská – K Hrádku

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-26.

S-27 Silnice III/18043, mimoúrovňové křížení s klatovskou tratí

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a zajištění podmínek bezpečnosti automobilové a železniční dopravy. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-27.

S-28 Mikulášská, úsek Americká - Rubešova

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-28.

S-29 Úněšovská, propojení do okružní křižovatky Studentská

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a zajištění dopravní obsluhy pro lokalitu 1_40a a 1_40b Výrobní území Košutka. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-29.

S-30 Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233 včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a z potřeb zajištění podmínek bezpečnosti pro chodce a cyklisty. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-30.

S-31 Silnice III/ 18050, úsek Radčice – Malesice včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a z potřeb zajištění podmínek bezpečnosti pro chodce a cyklisty. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-31.

S-32 Silnice III/18052, úsek Malesice – Dolní Vlkýš včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a z potřeb zajištění podmínek bezpečnosti pro chodce a cyklisty. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-31.

S-33 Daimlerova, propojení do lokality 3_25a Nová Valcha

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby zajištění dopravní obsluhy pro lokalitu 3_25 Nová Valcha. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-29.

S-34 Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd - hranice města

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-34.

S-35 28.října, úsek Na Roudné - Nad Priorem

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-35.

S-36 Domažlická, úsek Na Pile – Zátiší, včetně asanace okolního území a úprav komunikační sítě

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a rozvoj železniční dopravy. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-36.

S-37 Terezie Brzkové, napojení na městský okruh

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-37.

S-38 Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a z potřeb zajištění podmínek bezpečnosti pro chodce a cyklisty. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-31.

S-39 Prvomájová, napojení lokality 5_4b Křimice Prvomájová

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby zajištění dopravní obsluhy pro lokalitu 5_4b Křimice Prvomájová. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-39.

S-40 Na Zavadilce, napojení lokality 1_41b Zavadilka

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby zajištění dopravní obsluhy pro lokalitu 1_41b Zavadilka. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-40.

S-41 Radčická, úsek Kalikovský mlýn – pod Zámečkem včetně smíšené stezky pro pěší a cyklisty

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města a z potřeb zajištění podmínek bezpečnosti pro chodce a cyklisty. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-41.

S-42 U Panasoniku, propojení Ke Karlovu

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-42.

S-43 Lábkova, propojení na Křimickou

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-43.

S-44 Tramvajová trať, úsek nám. M. Horákové - Mezi Řekami včetně souběžných komunikací

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-44.

S-45 Podnikatelská, propojení na Dopravní

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-45.

S-46 Lobezská – Revoluční, obchvat Lobez

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje základní komunikační sítě města. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-46.

S-47 II/180 Třemošná, přeložka s jižním obchvatem

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje sítě silnic II. tříd. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru pro pozemní komunikace a tramvajové tratě DK-46.

b) koridory železniční infrastruktury

Ž-1 Uzel Plzeň

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby úprav železničního uzlu pro jeho zapojení do evropské železniční sítě. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru železniční infrastruktury DŽ_1.

Ž-2 Uzel Plzeň – přesmyk domažlické trati

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby modernizace domažlické trati a jejího využití pro trasu „Rychlého spojení RS 3. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru železniční infrastruktury DŽ_2.

Ž-4 Trať 190 Plzeň – České Budějovice, modernizace trati

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby zdvojkolejnění a modernizace této celostátně významné železniční trati. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru železniční infrastruktury DŽ_4.

Ž-5 Trať 183 Plzeň – Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku Plzeň – Přeštice

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby zdvojkolejnění a modernizace této celostátně významné železniční trati. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru železniční infrastruktury DŽ_5.

Ž-6 Trať 180 Plzeň –Domažlice, v trase rychlého spojení RS3

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby modernizace domažlické trati a jejího využití pro trasu „Rychlého spojení RS 3. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru železniční infrastruktury DŽ_6.

Ž-7 Trať 180 Plzeň – Domažlice, modernizace úseku Plzeň – Nýřany

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby modernizace železniční trati. Rozsah vyplývá z vymezení koridoru železniční infrastruktury DŽ_7.

c) plochy pro veřejnou dopravu a dopravu v klidu

D-1 Šumavská – autobusový terminál, obratiště MHD, parkoviště

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému veřejné dopravy a z potřeby provázanosti autobusové, železniční a městské hromadné dopravy. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-3.

D-2 Slovanská alej – technická základna systému MHD, měnírna elektrické trakce Slovany

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-3.

D-3 Skvrňany – technická základna systému MHD

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-3.

D-4 Dobřanská, Kaplířova – obratiště MHD a IDS, záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD a IDS a z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-4.

D-5 Okounová – záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-5.

D-6 Libušínská – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu a z potřeby zajistit pro tramvajovou linku č. 2 obratiště se standardními technickými parametry. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-6.

D-7 Cvokařská – záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-7.

D-8 Tachovská – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-8.

D-9 Vojanova – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD a z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-9.

D-10 Mezi Řekami – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-10.

D-11 Světovar –záchytné parkoviště P+R

Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-11.

D-12 Domažlická – záchytné parkoviště P+R
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z rozlohy navrženého záchytného parkoviště P+R ve vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-13.

D-13 Na Chmelnicích – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R
Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD a z významu záchytných parkovišť P+R pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-13.

D-14 Na Poříčí – záchytné parkoviště P+G
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+G pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-14

D-15 Lochotínská – záchytné parkoviště P+G
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z významu záchytných parkovišť P+G pro celoměstský systém dopravy v klidu. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-15

D-16 U Letiště – obratiště MHD, měnírna elektrické trakce ZČU
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-16.

D-17 Červenohrádecká – obratiště MHD
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-17.

D-18 Na Roudné – měnírna elektrické trakce K Stráži
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-18.

D-19 Kotíkovská – měnírna elektrické trakce Družba
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-19.

D-20 Lochotínská – měnírna elektrické trakce Lochotínská
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-20.

D-21 Štefánikova – měnírna elektrické trakce Černice
Veřejná prospěšnost stavby vyplývá z potřeby rozvoje systému MHD. Rozsah vyplývá z vymezené části plochy pro dopravní infrastrukturu DI-21.

7. 7. 1. 2. Veřejně prospěšné stavby technické infrastruktury

Územní plán vymezuje jako veřejně prospěšné stavby technické infrastruktury:

- zásobení vodou
- odkanalizování
- protipovodňová ochrana
- nádrže a vodní toky
- elektrická energie
- zemní plyn

- teplo

Plochy a koridory pro umístění veřejně prospěšných staveb jsou vymezeny včetně ploch nezbytných pro zajištění jejich výstavby a řádného užívání pro stanovený účel a ploch **n**ezbytně souvisejících staveb a zařízení.

7. 7. 2. Veřejně prospěšná opatření

Územní plán nevymezuje žádná veřejně prospěšná opatření, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit v souladu s § 170 Stavebního zákona.

7. 7. 3. Stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu

Územní plán potvrzuje a vymezuje jako samostatnou plochu s rozdílným způsobem využití stávající vojenskou záložní vzletovou a přistávací dráhu v městské části Plzeň 10 – Lhota.

7. 7. 4. Plochy pro asanaci

Územní plán nevymezuje žádné plochy pro asanaci.

7. 8. Vymezení dalších veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo

Územní plán nevymezuje žádné veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo.

7. 9. Stanovení kompenzačních opatření podle § 50 odst. 6 stavebního zákona

Územní plán nestanovuje žádná kompenzační opatření podle § 50 odst. 6 Stavebního zákona.

7. 10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie, stanovení podmínek pro její pořízení a přiměřené lhůty pro a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti

Územní studie je dle § 25 Stavebního zákona společně s územně analytickými podklady jedním ze dvou druhů územně plánovacích podkladů. Účelem studie je ověření různých řešení změn v území jako podkladu pro pořizování závazných nástrojů územního plánování, jejich aktualizaci a změny a dále jako podklad pro rozhodování v území. Zákon pořízení studie neukládá.

Územní studie dle § 30, odst. 1 Stavebního zákona navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řečení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability.

Územní plán jako koncepční dokument nemůže vzhledem ke svojí podrobnosti postihnout potřebné detaily podmínek rozvoje města, zejména pak v územích přestavbových - transformačních a zastavitelných. Z tohoto důvodu se v územním plánu vymezují v souladu s § 43, odst. 2 Stavebního zákona vybrané plochy a koridory pro prověření změn jejich využití územními studiemi.

Výstavba v takto vymezených plochách je možná až poté, kdy je zpracována územní studie a tato vložena pořizovatelem územně plánovací dokumentace.

Pro výstavbu v území je vložená územní studie neopominutelným podkladem a při rozvoji území je nutno vycházet ze základních koncepčních principů, které tato studie stanovila. V případě záměru lišícího se od této studie je třeba prokázat, že toto nové odlišné řešení je vhodnější nebo minimálně srovnatelné z hlediska cílů a úkolů územního plánování.

Územní plán stanovuje maximální lhůtu pro pořízení územní studie a uložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti na 4 roky od nabytí účinnosti Územního plánu Plzeň. Po marném uplynutí této doby podmínka pozbývá platnosti.

Důvodem tohoto časového omezení je snaha o to, aby rozvoj území vymezených pro prověření změn nebyl dlouhodobě blokován.

7. 11. Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovávat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt

Územní plán z důvodu zaručení zvýšené odborné úrovně projektů v exponovaných místech města Plzně stanovuje požadavek, aby architektonickou část projektové dokumentace vypracovával jen autorizovaný architekt ve smyslu § 17, písm. d) a § 18, písm. a) zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povoláni autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve zněni pozdějších předpisů, a v souladu s Autorizačním řádem České komory architektů.

Výběr lokalit, pro které je tato podmínka, týkající se staveb a veřejných prostranství, stanovena je v souladu s § 18, odst. 4 Stavebního zákona: cílem územního plánování je „chránit a rozvíjet kulturní a civilizační hodnoty území“ a dále v souladu s § 19, odst. 1, písm. D Stavebního zákona: úkolem územního plánování je „stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území“.

7. 12. Údaje o počtu listů návrhu územního plánu, počtu tabulek v textové části a počtu výkresů k němu připojené grafické části

Územní plán je zpracován v souladu s požadavky zadání, viz kapitolu Naplnění požadavků zadání a v souladu s Přílohou 7 Vyhlášky č.500/2006 Sb. v platném znění.

Obsahuje 31 listů, 9 výkresů grafické části, 2 schémata.

8. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území spolu s informací zda a jak bylo respektováno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí, popřípadě zdůvodnění proč toto stanovisko nebo jeho část nebylo respektováno

Krajský úřad Plzeňského kraje, odbor životního prostředí, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle odpovídajících ustanovení zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů po posouzení „Zadání Územního plánu Plzeň“ nepožadoval vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu z hlediska vlivů na životní prostředí a konstatoval, že Územní plán Plzeň nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Požadavek nebyl uplatněn mj. z důvodu, že na území města nedošlo za období platnosti předchozího územního plánu ke kumulaci záměrů, které by generovaly negativní dopad na území města, především z hlediska dopravních nároků, nároků na energie. Nedošlo tedy k synergickému negativnímu efektu. Tato skutečnost vychází z vhodného rozložení jednotlivých ploch na území města.

Vyhodnocení na základě výše uvedeného nebylo zpracováno.

9. Stanovisko Krajského úřadu Plzeňského kraje podle § 50 odst. 5 SZ

Doplní pořizovatel

10. Vyhodnocení účelného využití zastavěného území a vyhodnocení potřeby zastavitelných ploch.

Územní plán při stanovení základní koncepce rozvoje města vychází z jeho daností a potvrzuje jeho základní pozitivní prvky; na ty pak teprve navazuje další rozvoj.
Jako pozitiva jsou vnímány přírodní prvky a topografie terénu, zemědělská krajina – niva řeky Mže - v blízkosti historického jádra města, dále pak koncentrovaná struktura zástavby v centru města i plochy aktivní (transformované) výroby v blízkosti centra města.

Územní plán řeší území města tak, aby nedošlo k zásadnímu ovlivnění a změnám požadavků demografických, sociálních a ekonomických, tj. k podstatné změně velikosti města a k zásadní změně orientace jeho ekonomické základny. Nejsou tedy měněny základní principy koncepce, rozložení ploch podle způsobu využití, současně není podstatným způsobem měněn obsah činností a staveb v těchto plochách. Územní plán potvrzuje stabilitu území města a dává jistotu jeho obyvatelům i investorům.

Územní plán v souladu s požadavky, definovanými ve schváleném zadání upřednostňuje - jak bylo již zmíněno v předcházejícím textu o filosofii rozvoje - intenzivní využití již zastavěného území zahuštěním zástavby před záborem zemědělského půdního fondu a přírodních ploch vymezením transformačních ploch a navrhuje pro ně nový způsob využití. Je tedy omezen rozvoj na kvalitní zemědělské půdě s cílem maximální ochrany zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany.

Územní plán navrhuje rozvojové plochy pro návrhové období územního plánu a plochy rezerv pro dlouhodobý výhled v rozsahu nepřekračujícím rozvojové plochy definované v Územním plánu města Plzně schváleném v roce 1995 v jeho aktuální podobě k roku 2010;
V opodstatněných, řádně zdůvodněných případech redukuje rozsah navržených rozvojových ploch oproti Územnímu plánu města Plzně schválenému v roce 1995 v jeho aktuální podobě k roku 2010. Tato redukce je ovšem poměrně velmi střízlivá, jedná se o 3 rozvojové plochy, které z hlediska časovosti vrací zpět z kategorie rozvoj do kategorie rezerva. Jedná se o 2 lokality pro bydlení: 4_2a Bukovec a 10_2a Lhota a dále o 1 lokalitu občanského vybavení: 1_6b Fakultní nemocnice.

Bez posunu do kategorie územní rezerva územní plán redukuje, tedy vrací zpět do nezastavitelného území 3 menší plochy pro bydlení: malou plochu mezi Bukovcem a Újezdem, nad budoucím železničním tunelem, plochu nad terénní hranou severozápadně od střelnice Lobzy a dále menší plochu v Malesicích. V prvém případě se jedná o koncepčně nevhodnou plochu (srůstání původních obcí Bukovec a Újezd), v druhém případě pak o plochu, která leží v hlukové izofoně střelnice, takže je zde vyloučeno umístění bydlení. Vzhledem ke kontextu krajiny a okolní zástavby je plocha vhodná strukturálně pro drobnější zástavbu rodinnými domy, která zde je z důvodu zatížení hlukem nemožná. Jiné využití plochy, kterému nevadí hluková zátěž, je zde strukturálně nevhodné. Poslední plocha v Malesicích, severně od lokality 9_5 Výrobní území Malesice, je pro bydlení koncepčně nevhodná zejména vzhledem k charakteru lokality. Všechny uvedené plochy jsou tedy definovány v územním plánu jako nezastavitelné.
Další plocha, která se mění ze zastavitelné na nezastavitelnou, je část výrobního území v Božkově, kdy lokalita 2_31a Výrobní území Božkov je směrem k řece Úslavě zmenšena oproti původnímu rozsahu rozvojové plochy a vrácena zpět do nezastavitelné krajinné lokality 2_40 Božkov, U dráhy.

Všechny výše uvedené plochy, jak zrušené zcela, tak posunuté do kategorie územní rezervy splňují podmínku § 102, to znamená, že jsou v územním plánu vymezena více než 5 let.

Územní plán navrhuje rozvojové plochy přednostně ve vazbě na zastavěné území a to, pokud možno tak, aby nevznikaly náročné dopravní vztahy, přednostně v polohách, které mají zajištěnou nebo výhledově předurčenou vysokou kvalitu obsluhy městskou hromadnou dopravou.

Územní plán navrhuje plochy pro umístění činností náročných na dopravní obsluhu v okrajových polohách města s vazbou na okružní komunikace schopné dobře přenášet požadované dopravní zátěže – jedná se především o plochy pro výrobu a skladování a dále o plochy obchodních zón. Příkladem výrobních ploch jsou např. lokality 4_11a Hřbitovní, 2_19a Písecká, 6_11a Výrobní území Litice, 8_3a Černice cihelna. Příkladem obchodních zón jsou např. lokality 1_42 Zóna Karlovarská, 4_41a Zóna Rokycanská.

Územní plán navrhuje jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití vyváženě jak v rámci celého města, tak v rámci jeho jednotlivých částí, definuje tyto plochy jako polyfunkční.

Územní plán vytváří dostatečnou nabídku ploch pro bydlení různých forem (rodinné domy, bytové domy) a tím omezuje nežádoucí suburbanizační tendence.

Územní plán vytváří předpoklady pro další rozvoj vědy, výzkumu a výroby s vyšší přidanou hodnotou dostatečnou nabídkou ploch přestavbových a zastavitelných, naopak vylučuje rozvoj těžkého průmyslu a dalších výrob a činností s negativními vlivy na životní prostředí a s vysokými dopravními nároky.

Územní plán vytváří dostatečnou nabídku ploch pro umístění významných kulturních, sportovně rekreačních, školských a společenských zařízení, zdravotnických a sociálních služeb, navrhuje a chrání plochy pro umístění občanského vybavení.

Územní plán potvrzuje stávající plochy pro rekreaci v maximální možné míře pro původní účel, tedy rekreační využití s převahou nezastavitelných ploch zeleně a nízkým prostavěním.

Zastavitelné plochy jsou navrženy reálně ve vazbě na potřeby města, pohybují se cca do 15 %, tedy ve „zdravé“ proporci. Přednostně jsou navrženy k využití plochy přestavby – transformace.

Pro stanovení potřeby počtu nových bytů a odpovídajících rozvojových ploch pro bydlení v novém územním plánu města Plzně v období zhruba do roku 2025 byla v převážné míře využita metodika urbanistické kalkulačky „Urbanka“ (nástroje pro optimalizace rozsahu rozvojových ploch pro bydlení v územních plánech obcí), zpracované na Institutu regionálních informaci, s.r.o., v Brně 2010 (autoři RNDr. Milan Polednik, Ing. Milada Kadlecová, Ing. arch. Michal Hadlač). Tato metodika byla upravena a doplněna na základě dat, údajů a analýz prováděných Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně v minulých letech tak, aby lépe vyhovovala specifickým podmínkám města.

Metodika „Urbanky“ vychází zejména z následujících faktorů: náhrady za odpad bytů, snížení průměrné velikosti bytových domácností, změny počtu obyvatel (prognózy vývoje) a přiblížení se reálným procesům v systému bydlení (druhé bydlení, vznik nových bytů i mimo plochy vymezené v územních plánech, potřeby rezerv).

Při stanovení odhadu potřeby ploch pro bydlení v územním plánu se vycházelo ze statistických údajů o vývoji počtu obyvatel, bytů a velikosti bytové domácnosti, které posloužily ke stanovení dat pro výchozí rok zpracovávané bilance (2011). Zjištění přibližného počtu trvale obydlených bytů ve výchozím roce bylo provedeno na základě přírůstku bytů po

roce 2001 (cca 4500, odhad s využitím dat o počtu dokončených bytů) a odpadu bytového fondu (cca -1400, intenzita odpadu bytů převzatá z „Urbanky“). Jako variantní způsob výpočtu byl zvolen odhad na základě vývoje celkového počtu všech bytů a nárůstu podílu neobydlených bytů v Plzni (v letech 2001 až 2011 zvýšení ze 7,8 % přibližně na 9 %). Počet trvale obydlených bytů v Plzni byl k výchozímu roku odhadován na 71 000 (resp. 70 300 ve druhé variantě výpočtu) při obydlenosti bytů 2,38 (resp. 2,40) osob/byt a počtu obyvatel 168 808 (k 1. 1. 2011).

Odhad potřeby bytů k výhledovému roku 2025 vycházel z následujících předpokladů:

- zpomalení intenzity úbytku trvale obydlených bytů (celkem -1400 bytů do roku 2025);
- poklesu zalidněnosti stávajících bytů na 2,30 osob/byt;
- zalidněnosti nově postavených bytů v průměru 2,00 osob/byt;
- počtu obyvatel města k roku 2025 podle demografické prognózy – střední varianty; (168 800 obyvatel) nebo vysoké varianty (179 600 obyvatel).

Ve stávajících bytech by mělo v roce 2025 žít 160 100 obyvatel (resp. 158 500 obyvatel).

Za předpokladu vývoje počtu obyvatel města podle střední varianty demografické prognózy (přibližná stagnace současného počtu obyvatel města) by v nově postavených bytech mělo bydlet 8600 obyvatel (resp. 10 200 obyvatel), což odpovídá potřebě 4330 (resp. 5120) nových bytů.

Při vývoji počtu obyvatel města podle vysoké varianty demografické prognózy (nárůst počtu obyvatel města na 179 600) by v nově postavených bytech mělo žít 19 500 obyvatel (resp. 21 200 obyvatel), což odpovídá potřebě 9800 (resp. 10 600) nových bytů.

Vzhledem k tomu, že většinu parametrů pro výpočet budoucí potřeby nových bytů bylo možno stanovit jen na základě odborných odhadů a předpokladů a odhad potřebného počtu bytů byl nejvýrazněji ovlivněn budoucí počtem obyvatelstva podle jednotlivých variant prognózy, pro další výpočty byl potřebný počet bytů zaokrouhlen na 5000 bytů (v případě střední varianty demografické prognózy) nebo 10 000 bytů (v případě vysoké varianty prognózy).

Převod potřebného počtu bytů na plochy bylo možno provést pouze v návaznosti na úvahu o očekávaném (resp. optimálním nebo vhodném) poměru počtu bytů nově stavěných v rodinných a bytových domech, neboť intenzita zástavby a tím i nároky na plochu se u podle druhu budovy výrazně liší. Ve městě Plzni připadá obvykle 10 až 15 bytů/1ha při nové výstavbě rodinných domů a 80 až 120 bytů/1ha v případě bytových domů. Vývoj výstavby bytů podle druhu budovy v období po roce 1995 ve srovnání se strukturou všech bytů v Plzni ukazuje následující tabulka:

Poměr zastoupení bytů v rodinných a bytových domech		
Město Plzeň	Podíl bytů podle druhu budovy v %	
	rodinné domy	bytové domy
Trvale obydlené byty (SLDB 2001)	17	83
Dokončené byty v období:		
1995 až 2009	43	57
2001 až 2009	35	65
2005 až 2009	30	70

Z uvedených údajů je zřejmé, že výstavba bytů v bytových domech v posledním zhruba 15 letech probíhala v Plzni pomaleji než by odpovídalo jejich zastoupení ve městě. Po přechodném útlumu výstavby v devadesátých letech však došlo k jejímu opětovnému

oživení a byty v bytových domech v posledních letech tvořily 70 % všech nově dokončených bytů v Plzni.

Převod počtu nových bytů na plochy rozvojových území v územním plánu byl proveden ve dvou variantách – pro 75 % nebo 70 % zastoupení nových bytů v bytových domech, přičemž i mírné zvýšení podílu bytů v rodinných vyvolává vysoké nároky na nové rozvojové plochy. V rámci nového územního plánu by měl být kladen důraz zejména na uspokojení poptávky po rozvojových plochách určených pro výstavbu bytových domů – tj. výstavby ekonomicky výhodnější z hlediska nižšího záboru ploch a nižších nákladů na výstavbu a zabezpečení provozu (doprava a ostatní technická a občanská vybavenost) obytných celků. Rozsah ploch potřebných pro výstavbu bytů odpovídající střední a vysoké variantě prognózy obyvatelstva je uveden v následujících tabulkách, méně rozvojových ploch by dostačovalo za předpokladu, že by v bytových domech vzniklo více než 75 % z potřeby nových bytů:

Odhad potřeby rozvojových ploch pro bydlení v bytových domech (BD) a rodinných domech (RD) v Plzni

(střední varianta prognózy obyvatelstva – 168697 obyvatel k roku 2025, cca 5000 nových bytů)

Podíl bytů v RD 25 %, v BD 75 %		*Intenzita zástavby, RD*		*Intenzita zástavby, BD*	
		10 b./ha	*15 b./ha*	*80 b./ha*	*120 b./ha*
Počet bytů celkem	5000	1250	1250	3750	3750
Plocha v ha RD	**85 - 125**	125	85	-	-
Plocha v ha BD	**30 - 45**	-	-	45	30
Plocha v ha celkem	**115 - 170**	125	85	45	30
Podíl bytů v RD 30 %, v BD 70 %					
Počet bytů celkem	5000	1500	1500	3500	3500
Plocha v ha RD	**100 – 150**	150	100	-	-
Plocha v ha BD	**30 - 45**	-	-	45	30
Plocha v ha celkem	**130 - 195**	150	100	45	30

Odhad potřeby rozvojových ploch pro bydlení v bytových domech (BD) a rodinných domech (RD) v Plzni

(vysoká varianta prognózy obyvatelstva – 179617 obyvatel k roku 2025, cca 10000 nových bytů)

Podíl bytů v RD 25 %, v BD 75 %		Intenzita zástavby, RD		Intenzita zástavby, BD	
		10 b./ha	15 b./ha	80 b./ha	120 b./ha
Počet bytů celkem	10000	2500	2500	7500	7500
Plocha v ha RD	**170 - 250**	250	170	-	-
Plocha v ha BD	**65 - 95**	-	-	95	65
Plocha v ha celkem	**235 - 345**				
Podíl bytů v RD 30 %, v BD 70 %					
Počet bytů celkem	10000	3000	3000	7000	7000
Plocha v ha RD	**200 – 300**	300	200	-	-
Plocha v ha BD	**60 – 90**	-	-	90	60
Plocha v ha celkem	**260 - 390**	300	200	90	60

Rozvojová území pro bydlení v územním plánu města (ÚPMP) z r. 1995 v aktuální podobě z r. 2010 ve svém celkovém plošném rozsahu dostačují k uspokojení výstavby potřebného počtu bytů do roku 2025, a to i při nárůstu počtu obyvatel podle vysoké varianty prognózy (viz následující tabulky):

Rozvojová území s možností výstavby bytů v Plzni (dle ÚPMP 2010)			
	Disponibilní plocha (ha)	Možno postavit bytů	
		od	do
RÚ pro bydlení	442,5	7575	10655
RÚ smíšená městská	111,1	1770	3100
RÚ ostatní (část)	41,7	160	580
Celkem (zaokrouhleno)	595	9500	14300

Rozvojová území pro bydlení v Plzni (dle ÚPMP 2010)			
Připravenost k realizaci	Disponibilní plocha (ha)	Možno postavit bytů	
		od	do
kategorie I.	80,9	1460	1850
kategorie II.	16,7	270	350
kategorie III.	316,2	3300	3700
Celkem	442,5	7575	10655

Porovnáním celkové rozlohy disponibilních rozvojových ploch pro bydlení v ÚPMP 2010 (cca 440 ha) s horní hranicí odhadované potřeby těchto ploch v období do roku 2025 (390 ha) byla zjištěna rezerva ve výši cca 12 %. Současně však je nutno vnímat skutečnost, že část ploch vymezených k zástavbě nebude moci být ve výhledovém období zastavěna z různých důvodů (např. nerentabilita komerčních projektů bydlení v dané lokalitě, technická a územní nepřipravenost, složité vlastnické vztahy k pozemkům a neochota vlastníků k prodeji pozemků určených k zástavbě) a jiných důvodů, neznámých v době zpracování územního plánu. Ve studii „Urbanka“ je uvedeno, že v plochy vymezené pro novou výstavbu běžně přesahují o 50 až 100 % potřeby ploch pro bytovou výstavbu v době předpokládané platnosti územních plánů, současně je však tržní nabídka stavebních pozemků v mnoha územích reálně omezena a vysoké ceny pozemků ve městech podporují suburbanizační procesy s mnoha negativními dopady.

Z rozvojových území pro bydlení v Plzni je nyní připraveno k realizaci výstavby zhruba 80 ha (tj. necelých 20 %) a převážná část dalších ploch bude moci být využita teprve po výstavbě nutné, mnohdy nákladné technické infrastruktury. Potřebný počet bytů bude moci vznikat za předpokladu postupného rozvoje dopravní sítě a technické infrastruktury zabezpečující obsluhu dosud nevyužitelných rozvojových ploch. V případě nedostupnosti ploch připravených k výstavbě bude sílit tlak na výstavbu bytů mimo rozvojové plochy – zástavbou proluk, jednotlivých volných pozemků, formou nástaveb nebo přístaveb, výstavbou v rekreačních územích nebo v lokalitách méně vhodných. Podíl bytů vznikajících tímto způsobem lze obtížně odhadovat a do bilance zahrnout.

Výsledky výpočtu potřeby počtu nových bytů a odpovídajících rozvojových ploch pro bydlení v novém Územním plánu Plzeň lze shrnout do následujících bodů:

- rozvojové plochy pro bydlení vymezené v ÚPMP 2010 jsou svým celkovým rozsahem zhruba ve shodě s potřebami rozvoje města do roku 2025.
- potřeba přibližně 10 000 nových bytů a 260 až 390 ha rozvojových ploch pro bydlení. odpovídá vývoji obyvatelstva města do roku 2025 podle vysoké varianty prognózy (horní hranice odhadu)
- v rámci **Územního plánu Plzeň je vymezen v rámci ploch smíšených obytných dostatek ploch vhodných pro výstavbu bytových domů, které se rozhodujícím způsobem podílí na uspokojení potřeby nových bytů.** Potřeba těchto ploch je odhadována na 65 až 95 ha (horní hranice odhadu vývoje obyvatelstva, bez územní rezervy).

- vymezení dalších nových ploch pro bydlení v územním plánu lze zvažovat následně pouze tam, kde by byla obytná funkce v souladu s urbanistickou koncepcí města a zároveň zaručovala uskutečnění výstavby dříve a za výhodnějších podmínek, než na stávajících plochách.

11. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa

11. 1. Úvod

Podle evidence nemovitostí (k prosinci 2012) představují zemědělský půdní fond 36,6% a pozemky určené k plnění funkcí lesa 18,8% celkové rozlohy správního území města. Obě kategorie jsou trvalou součástí městského území soustředěnou hlavně v okrajových částech. Urbanistické řešení tuto skutečnost respektovalo. Navržená rozvojová území a plochy dotvářejí intravilán sídelních částí a zajišťují potřebné možnosti růstu všech městských funkcí.

Územní plán Plzeň představuje výsledek komplikovaného procesu spolupráce řady oborů, při kterém bylo nutno respektovat a vzájemně koordinovat mnoho omezení, rozvojových cílů a strategií. V tomto procesu byly přirozeně váženy různé alternativy doložené pracovními studiemi, podklady a dokumenty.

Zábor zemědělského půdního fondu je nezbytný pro potřebný rozvoj městských funkcí a technické infrastruktury. Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa byl minimalizován na nezbytné zásahy související s rozvojem dopravního systému města a systémů technické infrastruktury.

11. 1. 1. Zemědělský půdní fond

Rozsáhlé souvislé komplexy zemědělských pozemků jsou zejména západně od Skvrňan, v pásu zasahujícím od západu podél Mže až do centra města, na jihu mezi Liticemi a Radobyčicemi, na východě podél Úslavy a v prostoru Újezd - Červený Hrádek.

Největší plochu zaujímají orné půdy (72% z rozlohy zemědělské půdy). Významně jsou zastoupeny zahrady a ovocné sady (16,3%), což souvisí s četnými zahrádkářskými a chatovými osadami. Jako zahrady jsou též evidovány pozemky v řadě vnitrobloků činžovní blokové zástavby, které obvykle plní rekreační a jiné funkce.

Trvalé travní porosty představují 10,9% rozlohy zemědělské půdy. Tyto proti minulosti redukované louky a pastviny jsou lokalizovány zejména v nivách plzeňských řek.

Nejhodnotnější půdy jsou zejména v okolí Radobyčic, Černic, Křimic a Radčic, dále v údolních nivách a na úpatích svahů v okolí Božkova a Červeného Hrádku. Uplatňuje se zejména pěstování obilovin, luštěnin, v údolních nivách specializované zelinářství a zahradnictví.

Živočišná výroba není ve větším rozsahu na území města perspektivní z hygienických důvodů. Zůstává zachována pouze ve stávajících areálech v Červeném Hrádku, Koterově a Liticích.

Urbanistické řešení rozvoje města jednak využívá možností v zastavěném území, jednak při plnění rozvojových cílů nutně překračuje jeho hranice. Při tom byla respektována zásada ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, jejichž současné zastoupení už nelze dále snižovat. Navrhované řešení tedy zasahuje zemědělské pozemky. Ucelené komplexy s nejhodnotnějšími půdami a s trvalou perspektivou zemědělského využití však zůstávají zachovány a tvořily jeden z hlavních limitů, které průběh celého řešení ovlivňovaly.

11. 1. 1. 1. Principy hodnocení důsledků na zemědělský půdní fond

Územní plán Plzeň byl z hlediska zásahu do zemědělského půdního fondu zhodnocen po jednotlivých lokalitách ve smyslu zákona č. 334/1992 Sb., ve znění zákonů č. 10/1993 Sb. až

č. 402/2010 Sb., a vyhlášky č. 13/1994 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu. Zhodnocení je dokumentováno kromě textu tabulkovou částí a výkresem č. 3 v měřítku 1:10 000.

Byly využity údaje o **druzích pozemků** Katastrálního úřadu. Lokality navrhovaných zásahů do zemědělského půdního fondu vznikly protínáním těchto dat s návrhovými plochami Územního plánu Plzeň. Protínány byly kultury „orná“, „trvalé travní porosty“. Od hodnocení zásahu do „zahrad“ bylo až na výjimky upuštěno. V úvahu byly vzaty pouze plochy větší než 0,01 ha.

Údaje o **třídách ochrany** odvozených ze zařazení zemědělské půdy do bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) byly převzaty z podkladů Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy.

Údaje o provedeném **odvodnění a závlahách** byly převzaty z evidence bývalé Zemědělské vodohospodářské správy.

Návrhy **pozemkových úprav** probíhají ve vzájemné koordinaci s **územně plánovací dokumentací**.

Potřeba územního zajištění základních částí **územního systému ekologické stability** (biocentra, biokoridory) a obecného zvýšení stability krajiny vedla kromě využití všech existujících stabilizačních částí k **návrhu změny kultur** z orné půdy na travní porosty zejména podél Mže a v navržených biocentrech v k. ú. Křimice, Červený Hrádek, Černice, Radobyčice, Litice.

Do **zastavěného území** byly zahrnuty pozemky v intravilánu, s výjimkou pozemků zemědělské půdy určených pro zajišťování speciální zemědělské výroby (zahradnictví) nebo pozemků přiléhajících k hranici intravilánu navrácených do orné půdy nebo do lesních pozemků (viz katastrální zákon), a dále pozemky vně intravilánu, a to: zastavěné stavební pozemky, stavební proluky, pozemní komunikace nebo jejich části, ze kterých jsou vjezdy na ostatní pozemky zastavěného území, ostatní veřejná prostranství a další pozemky, které jsou obklopeny ostatními pozemky zastavěného území, s výjimkou pozemků zahradnictví.

Uživatelské vztahy nebyly detailně zjišťovány. Na území města působí dle údajů Pozemkového úřadu ZD Třemošná, ZD Červený Hrádek, ZD Koterov, ZD Útušice, Agrofarma Litice, Lobkowicz s. r. o. a někteří soukromníci.

Označení lokalit navrhovaných zásahů do zemědělského půdního fondu odpovídá označení rozvojových a transformačních území a veřejně prospěšných staveb.

Ve výkresech územního plánu č. 1. Základní členění území a č. 2. Hlavní výkres, plochy s rozdílným způsobem využití jsou zobrazena **území rezerv**, která naznačují předpokládaný urbanistický vývoj města. Tyto lokality nebyly předmětem hodnocení.

11. 1. 1. 2. Přehledy důsledků na zemědělský půdní fond

Zásahy do ZPF jsou vyhodnoceny v následujících tabulkách jednak souhrnně, jednak pro jednotlivé lokality rozvojových záměrů v rámci konkrétních katastrálních území. Lokality jsou rozděleny podle způsobu využití.

Tab. 1 - Plzeň - celkový souhrn zásahů do ZPF

Způsob využití	ZPF celkem (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
		orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
Obytné	384,33	372,36	1,58	10,38	58,21	30,19	108,94	96,19	90,80
Občanské vybavení	11,29	10,49	0,00	0,80	1,57	0,00	0,00	6,02	3,70
Rekreace	31,53	30,80	0,00	0,00	0,00	0,00	9,13	4,09	18,31
Obchod, služby a výroba	49,33	48,60	0,00	0,73	14,14	6,39	24,83	3,97	0,00
Výroba a skladování	84,66	74,26	4,82	5,58	11,79	23,80	22,61	13,00	13,46

Rozvojová území a další plochy celkem	**561,14**	**536,51**	**6,40**	**17,49**	**85,71**	**60,38**	**165,51**	**123,27**	**126,27**
Doprava	107,52	98,19	1,72	8,07	30,13	21,26	18,05	31,33	6,75
Parky	138,76	86,51	0,46	51,79	102,17	0,80	7,53	7,06	21,20
Přírodní plochy ÚSES	390,32	332,72	2,97	34,09	204,57	48,15	48,68	45,30	43,62
Přírodní plochy ÚSES - interakční prvky	59,21	40,72	1,40	17,09	11,44	6,95	16,61	10,20	14,01
Přírodní plochy ÚSES - rezerva	12,40	1,92	0,00	10,48	3,30	0,08	0,00	0,10	8,92
Přírodní plochy (mimo ÚSES)	129,93	122,16	1,16	6,61	27,84	25,11	36,17	35,67	5,14
Technická vybavenost	4,53	3,92	0,00	0,61	2,00	0,03	1,82	0,41	0,27
Záložní vzletová dráha	5,56	2,05	0,00	3,51	0,00	0,00	0,00	4,60	0,96
Veřejně prospěšné stavby a další plochy celkem	**848,23**	**688,19**	**7,71**	**132,25**	**381,45**	**102,38**	**128,86**	**134,67**	**100,87**
Celkem	**1409,37**	**1224,70**	**14,11**	**149,74**	**467,16**	**162,76**	**294,37**	**257,94**	**227,14**

Tab. 2 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro obytné

MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**											
1	2c	Bílá Hora	2,74	2,74							2,74
1	4a	Bolevec - Plaská	0,60	0,60							0,60
1	13a	Malý Bolevec	1,46	1,46						1,46	
1	13a	Malý Bolevec	0,78			0,78				0,78	
1	13b	Malý Bolevec	3,89	3,89					2,79	1,10	
1	41a	Zavadilka	4,92	4,92			4,92				
1	41b	Zavadilka	7,60	7,60						5,05	2,55
celkem			21,99	21,21	0,00	0,78	4,92	0,00	2,79	8,39	5,89
katastrální území **BOŽKOV**											
2	2a	Božkov K Hrádku	1,14		1,14						1,14
2	2b	Božkov K Hrádku	0,50	0,50					0,50		
2	2b	Božkov K Hrádku	0,01			0,01			0,01		
2	2c	Božkov K Hrádku	3,24	3,24					2,01		1,23
2	2c	Božkov K Hrádku	0,05			0,05					0,05
2	3a	Božkov Letkovská	0,71	0,71				0,28	0,43		
celkem			5,65	4,45	1,14	0,06	0,00	0,28	2,95	0,00	2,42
katastrální území **BRUČNÁ**											
2	5a	Bručná	3,61	3,61					3,61		
2	5b	Bručná	1,79	1,79						1,79	
2	15	Nepomucká	11,36	11,36				2,84	6,16		2,36
celkem			16,76	16,76	0,00	0,00	0,00	2,84	9,77	1,79	2,36
katastrální území **BUKOVEC**											
4	3a	Bukovec k Úvozu	4,05	4,05				4,05			
4	3a	Bukovec k Úvozu	0,39		0,39			0,39			
4	3a	Bukovec k Úvozu	0,04			0,04		0,04			
4	3b	Bukovec Pod Kruhovkou	0,66	0,66							0,66
celkem			5,14	4,71	0,39	0,04	0,00	4,48	0,00	0,00	0,66
katastrální území **ČERNICE**											

2	15	Nepomucká	14,71	14,71				3,80	10,91		
2	15	Nepomucká	0,42			0,42			0,42		
8	2a	Černice	1,45	1,45						1,45	
8	2c	Černice	1,99	1,99					1,99		
celkem			18,57	18,15	0,00	0,42	0,00	3,80	13,32	1,45	0,00
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**											
4	5a	Červený Hrádek	5,74	5,74				4,30	1,44		
4	6a	Červený Hrádek K Fořtovně	1,93	1,93					1,93		
4	7a	Červený Hrádek V Hájku	2,01	2,01					2,01		
4	8a	Červený Hrádek Vesnická	5,65	5,65					4,89	0,76	
4	29	U Hrádecké Homolky	3,13			3,13				1,76	1,37
celkem			18,46	15,33	0,00	3,13	0,00	4,30	10,27	2,52	1,37
katastrální území **DOLNÍ VLKÝŠ**											
9	1a	Dolní Vlkýš	13,17	13,17				1,57		11,60	
9	1b	Dolní Vlkýš	3,52	3,52				2,72		0,80	
celkem			16,69	16,69	0,00	0,00	0,00	4,29	0,00	12,40	0,00
katastrální území **DOUBRAVKA**											
4	25a	Sídliště Doubravka	3,45	3,45					3,45		
celkem			3,45	3,45	0,00	0,00	0,00	0,00	3,45	0,00	0,00
katastrální území **DOUDLEVCE**											
3	58b	Výsluní	0,34	0,34						0,31	0,03
3	65	Zborovská	2,37	2,37							2,37
celkem			2,71	2,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31	2,40
katastrální území **KOTEROV**											
2	10a	Koterov	0,10	0,10						0,10	
2	10a	Koterov	0,40			0,40				0,40	
celkem			0,50	0,10	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00
katastrální území **KŘIMICE**											
3	61a	Zadní Skvrňany	4,96	4,96			1,31			3,65	
5	3a	Křimice Plzeňská	1,22	1,22			1,22				
5	4a	Křimice Prvomájová	8,65	8,65			4,99			2,29	1,37
5	4b	Křimice Prvomájová	11,30	11,30							11,30
celkem			26,13	26,13	0,00	0,00	7,52	0,00	0,00	5,94	12,67
katastrální území **LHOTA U DOBŘAN**											
10	1a	Lhota	3,69	3,69						2,17	1,52
10	1b	Lhota	5,48	5,48					2,01	2,20	1,27
10	1c	Lhota	12,90	12,90			0,26		2,30		10,34
10	1c	Lhota	0,04			0,04					0,04
10	1d	Lhota	11,43	11,43			0,18				11,25
10	1d	Lhota	0,13			0,13	0,13				
celkem			33,67	33,50	0,00	0,17	0,57	0,00	4,31	4,37	24,42
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
3	58a	Výsluní	20,97	20,97					12,96	0,93	7,08

6	1a	Litice	12,58	12,58			6,57			6,00	0,01
6	2a	Litice K Dubové hoře	6,41	6,41			3,56		2,85		
6	5a	Litice Na Vršku	9,15	9,15					7,30		1,85
celkem			49,11	49,11	0,00	0,00	10,13	0,00	23,11	6,93	8,94
katastrální území **LOBZY**											
4	28	Švabiny	13,74	13,74					11,23		2,51
celkem			13,74	13,74	0,00	0,00	0,00	0,00	11,23	0,00	2,51
katastrální území **MALESICE**											
9	2a	Malesice (U Šlemu)	12,17	12,17					9,06	0,14	2,97
9	3a	Malesice Ke Sv. Josefu	0,61	0,61							0,61
9	4	Malesice Za parkem	18,43	18,43			3,51		5,33	9,59	
celkem			31,21	31,21	0,00	0,00	3,51	0,00	14,39	9,73	3,58
katastrální území **PLZEŇ**											
1	10a	Lochotín	0,82			0,82				0,82	
1	18	Nad Roudenskými lomy	3,01	3,01				3,01			
1	32a	Sylván	7,74	7,73					6,59	1,15	
1	38a	Vinice sever	19,37	19,37			1,48		1,03	16,86	
1	38a	Vinice sever	1,47			1,47				1,47	
3	66a	Zelený trojúhelník	3,14	3,14			3,14				
3	66b	Zelený trojúhelník	7,44	7,44			3,48	3,96			
3	67	Zelený trojúhelník - jih	11,55	11,55			2,95				8,60
celkem			54,54	52,24	0,00	2,29	11,05	6,97	7,62	20,30	8,60
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**											
7	1a	Radčice	9,78	9,78						9,78	
7	1a	Radčice	0,05		0,05					0,05	
celkem			9,83	9,78	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	9,83	0,00
katastrální území **RADOBYČICE**											
3	22a	Malá Homolka	6,40	6,40				1,48	2,34	1,35	1,23
3	30a	Radobyčice	3,12	3,12			3,12				
3	30b	Radobyčice	4,90	4,90			4,90				
3	30c	Radobyčice	1,48	1,48			1,48				
3	31a	Radobyčice Dlážděná	6,49	6,49			6,49				
celkem			22,39	22,39	0,00	0,00	15,99	1,48	2,34	1,35	1,23
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	21a	Křimická	1,25			1,25				1,25	
3	29a	Přední Skvrňany	3,01	3,01						3,01	
3	61a	Zadní Skvrňany	6,23	6,23			4,52			1,71	
celkem			10,49	9,24	0,00	1,25	4,52	0,00	0,00	5,97	0,00
katastrální území **ÚJEZD**											
4	7a	Červený Hrádek V Hájku	1,12	1,12					1,12		
4	31a	Újezd Hrádecká	4,84	4,84					0,96	3,88	
4	31a	Újezd Hrádecká	1,74			1,74			1,21	0,53	
4	32b	Újezd Zábělská	1,75	1,75				1,75			
celkem			9,45	7,71	0,00	1,74	0,00	1,75	3,29	4,41	0,00

katastrální území **VALCHA**											
3	51a	V lukách	13,75	13,75							13,75
3	51a	V lukách	0,10			0,10			0,10		
celkem			13,85	13,75	0,00	0,10	0,00	0,00	0,10	0,00	13,75
Obytné celkem			**384,33**	**372,36**	**1,58**	**10,38**	**58,21**	**30,19**	**108,94**	**96,19**	**90,80**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 3 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro občanské vybavení											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **PLZEŇ**											
1	6a	Fakultní nemocnice	5,27	5,27						4,52	0,75
1	6a	Fakultní nemocnice	0,80			0,80				0,80	
1	10	Lochotín	0,70	0,70						0,70	
1	11	Luční	1,44	1,44			1,44				
3	62a	Západočeská univerzita	2,95	2,95							2,95
celkem			11,16	10,36	0,00	0,80	1,44	0,00	0,00	6,02	3,70
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	61a	Zadní Skvrňany	0,13	0,13			0,13				
celkem			0,13	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00
Občanské vybavení celkem			**11,29**	**10,49**	**0,00**	**0,80**	**1,57**	**0,00**	**0,00**	**6,02**	**3,70**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 4 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro rekreaci											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**											
1	25a	Pode Dvory	0,83	0,83					0,83		
1	34a	U jachtklubu	4,92	4,92					4,92		
1	45	Bolevecké rybníky	0,73	0,00						0,73	
celkem			6,48	5,75	0,00	0,00	0,00	0,00	5,75	0,73	0,00
katastrální území **BOŽKOV**											
2	40	Božkov U dráhy	0,06	0,06					0,06		
2	40	Božkov U dráhy	1,63		1,63				0,50	1,13	
2	40	Božkov U dráhy	0,16			0,16				0,16	
2	50	Úslava - Božkov	0,48		0,48		0,48				
celkem			0,06	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**											
4	50	Újezd - krajina	0,42	0,42			0,42				
celkem			0,42	0,42	0,00	0,00	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **DOUDLEVCE**											
3	43a	U Doudleveckého hřbitova	1,97	1,97						1,73	0,24

celkem			1,97	1,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,73	0,24
katastrální území **KŘIMICE**											
5	7a	Na Brůdku	1,41	1,41						1,41	
5	9	Křimice - krajina	0,22	0,22						0,22	
celkem			1,63	1,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63	0,00
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
6	4a	Litice K Valše	15,66	15,66							15,66
6	4b	Litice K Valše	5,47	5,47					3,06		2,41
celkem			21,13	21,13	0,00	0,00	0,00	0,00	3,06	0,00	18,07
katastrální území **MALESICE**											
9	8	Mže - Malesice	0,08			0,08				0,08	
celkem			0,08	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	74	Nová Hospoda - krajina	0,32	0,32					0,32		
3	82	Údolí Vejprnického potoka	0,03	0,03						0,03	
5	7a	Na Brůdku	0,50	0,50							0,50
celkem			0,32	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,00	0,00
Rekreace celkem			**31,53**	**30,80**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**9,13**	**4,09**	**18,31**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 5 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro obchod, služby a výrobu											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **ČERNICE**											
8	9a	Zóna Černice	7,13	7,13			7,13				
celkem			7,13	7,13	0,00	0,00	7,13	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **PLZEŇ**											
1	42	Zóna Karlovarská	10,42	10,42			1,65		8,39	0,38	
3	70a	Zóna Zelený trojúhelník - jih	5,36	5,36			5,36				
celkem			15,78	15,78	0,00	0,00	7,01	0,00	8,39	0,38	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**											
1	42	Zóna Karlovarská	20,03	20,03					16,44	3,59	
celkem			20,03	20,03	0,00	0,00	0,00	0,00	16,44	3,59	0,00
katastrální území **ÚJEZD**											
4	41a	Zóna Rokycanská	5,66	5,66				5,66			
4	41a	Zóna Rokycanská	0,73			0,73		0,73			
celkem			6,39	5,66	0,00	0,73	0,00	6,39	0,00	0,00	0,00
Obchod, služby a výroba celkem			**49,33**	**48,60**	**0,00**	**0,73**	**14,14**	**6,39**	**24,83**	**3,97**	**0,00**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 6 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro výrobu a skladování											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**											
1	40a	Výrobní území Košutka	1,84	1,84					1,84		
1	40b	Výrobní území Košutka	2,88	2,88					2,88		
celkem			4,72	4,72	0,00	0,00	0,00	0,00	4,72	0,00	0,00
katastrální území **BOŽKOV**											
2	31a	Výrobní území Božkov	3,19	3,19						3,19	
2	31a	Výrobní území Božkov	0,04		0,04					0,04	
2	31a	Výrobní území Božkov	1,17			1,17				1,17	
celkem			4,40	3,19	0,04	1,17	0,00	0,00	0,00	4,40	0,00
katastrální území **BRUČNÁ**											
2	19a	Písecká	13,53	13,53				0,35		2,17	11,01
2	19a	Písecká	0,38		0,38					0,38	
celkem			13,91	13,53	0,38	0,00	0,00	0,35	0,00	2,55	11,01
katastrální území **ČERNICE**											
2	19a	Písecká	1,25	1,25				1,25			
8	3a	Černice Cihelna	3,57	3,57			1,23			2,34	
celkem			4,82	4,82	0,00	0,00	1,23	1,25	0,00	2,34	0,00
katastrální území **DOUBRAVKA**											
4	11a	Hřbitovní	5,36	5,36					3,80	1,56	
4	11a	Hřbitovní	1,16		1,16				1,16		
4	11a	Hřbitovní	1,45			1,45			0,76	0,69	
celkem			7,97	5,36	1,16	1,45	0,00	0,00	5,72	2,25	0,00
katastrální území **KŘIMICE**											
3	61b	Zadní Skvrňany	1,38	1,38						1,38	
5	8a	Výrobní území Křimice	1,93	1,93			1,86			0,07	
celkem			3,31	3,31	0,00	0,00	1,86	0,00	0,00	1,45	0,00
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
6	11a	Výrobní území Litice	12,12	12,12			6,21		5,91		
6	11a	Výrobní území Litice	2,45			2,45					2,45
celkem			14,57	12,12	0,00	2,45	6,21	0,00	5,91	0,00	2,45
katastrální území **PLZEŇ**											
3	4a	Borská	3,88	3,88			1,48		2,40		
celkem			3,88	3,88	0,00	0,00	1,48	0,00	2,40	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**											
5	8b	Výrobní území Křimice	1,01	1,01			1,01				
celkem			1,01	1,01	0,00	0,00	1,01	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	57a	Výrobní území Nová Hospoda	3,45	3,45					3,44	0,01	
3	57c	Výrobní území Nová Hospoda	3,24		3,24			3,24			
celkem			6,69	3,45	3,24	0,00	0,00	3,24	3,44	0,01	0,00
katastrální území **ÚJEZD**											
4	11a	Hřbitovní	18,87	18,87				18,81	0,06		
4	11a	Hřbitovní	0,51			0,51		0,15	0,36		
celkem			19,38	18,87	0,00	0,51	0,00	18,96	0,42	0,00	0,00
Výroba a skladování celkem			**84,66**	**74,26**	**4,82**	**5,58**	**11,79**	**23,80**	**22,61**	**13,00**	**13,46**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 7 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro dopravu													
MO	Číslo	Název	Číslo VPS	Název VPS	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
						orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**													
1	4	Bolevec Plaská	D-5	Okounová – záchytné parkoviště P+R	0,85	0,85						0,85	
1	4	Bolevec Plaská	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	0,26	0,26			0,26				
1	4	Bolevec Plaská	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	0,24			0,24				0,24	
1	40	Výrobní území Košutka	S-9	Silnice I/20, úsek Studentská – Úněšovská	0,03	0,03					0,03		
1	40	Výrobní území Košutka	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	0,09	0,09					0,09		
1	40	Výrobní území Košutka	S-29	Úněšovská, propojení do okružní křižovatky Studentská	0,48	0,48					0,48		
1	41	Zavadilka	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	1,35	1,35			1,35				
1	41	Zavadilka	S-40	Na Zavadilce, napojení lokality 1_41b Zavadilka	0,10	0,10							0,10
1	45	Bolevecké rybníky	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	0,01	0,01						0,01	
1	47	K Mikulce - sever	S-7	Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek	0,70	0,70				0,70			
1	47	K Mikulce - sever	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	6,27	6,27			0,49	1,59	4,19		
1	47	K Mikulce - sever	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	0,19			0,19				0,19	
celkem					10,57	10,14	0,00	0,43	2,10	2,29	4,79	1,29	0,10
katastrální území **BOŽKOV**													
2	2	Božkov K Hrádku	S-16	Božkov, přeložka silnice III/18019	0,09	0,09					0,09		
2	2	Božkov K Hrádku	S-16	Božkov, přeložka silnice III/18019	0,05			0,05	0,05				
2	39	Božkov - Pytel	S-16	Božkov, přeložka silnice III/18019	1,11	1,11					1,11		
2	39	Božkov - Pytel	S-26	Vyhlídková, úsek Rokycanská - K Hrádku	1,37	1,37					1,37		
2	40	Božkov U Dráhy	Ž-1	Uzel Plzeň	0,38	0,38						0,38	
2	50	Úslava - Božkov	S-16	Božkov, přeložka silnice III/18019	0,95	0,95			0,95				
celkem					3,95	3,90	0,00	0,05	1,00	0,00	2,57	0,38	0,00

katastrální území **BRUČNÁ**														
2	5	Bručná	S-24	Nepomucká, úsek K Dráze - K Plzenci	0,12	0,12					0,12		
2	15	Nepomucká	S-24	Nepomucká, úsek K Dráze - K Plzenci	0,23	0,23					0,23		
celkem					0,35	0,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00
katastrální území **BUKOVEC**														
4	45	Chlum - Zábělá	S-34	Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd	0,76	0,76				0,73		0,03	
4	45	Chlum - Zábělá	S-34	Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd	0,03			0,03				0,03	
celkem					0,79	0,76	0,00	0,03	0,00	0,73	0,00	0,06	0,00
katastrální území **ČERNICE**														
2	15	Nepomucká	S-24	Nepomucká, úsek K Dráze - K Plzenci	0,39	0,39					0,39		
8	2	Černice	S-24	Nepomucká, úsek K Dráze - K Plzenci	0,04	0,04					0,04		
8	10	Černice - krajina	S-5	Silnice I/20, úsek dálnice D5 - hranice města	8,42	8,42			0,05			8,37	
8	10	Černice - krajina	S-5	Silnice I/20, úsek dálnice D5 - hranice města	0,03			0,03	0,03				
celkem					8,88	8,85	0,00	0,03	0,08	0,00	0,43	8,37	0,00
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**														
4	6	Červený Hrádek K Fořtovně	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,02	0,02					0,02		
4	6	Červený Hrádek K Fořtovně	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,05			0,05			0,05		
4	8	Červený Hrádek Vesnická	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,04	0,04					0,04		
4	44	Červený Hrádek - krajina	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,40	0,40				0,35	0,05		
4	44	Červený Hrádek - krajina	S-34	Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233, úsek Újezd	7,22	7,22				5,62		1,60	
4	50	Újezd - krajina	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,44			0,44	0,44				
celkem					8,17	7,68	0,00	0,49	0,44	5,97	0,16	1,60	0,00
katastrální území **DOLNÍ VLKÝŠ**														
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	S-32	Silnice III/18052, úsek Malesice - Dolní Vlkýš	0,02	0,02					0,02		
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	S-32	Silnice III/18052, úsek Malesice - Dolní Vlkýš	0,15			0,15			0,15		
celkem					0,17	0,02	0,00	0,15	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00

katastrální území **DOUBRAVKA**													
4	11	Hřbitovní	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	0,40	0,40					0,24	0,16	
4	11	Hřbitovní	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	0,70			0,70			0,70		
4	41	Zóna Rokycanská	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	0,14	0,14				0,14			
celkem					1,24	0,54	0,00	0,70	0,00	0,14	0,94	0,16	0,00
katastrální území **DOUDLEVCE**													
3	58	Výsluní	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,03	0,03							0,03
3	65	Zborovská	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,09	0,09							0,09
3	72	Doudlevce - krajina	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,19	0,19							0,19
celkem					0,31	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31
katastrální území **HRADIŠTĚ U PLZNĚ**													
2	33	Výrobní území Skladová - Koterovská	S-6	Velenická, úsek Koterovská - Na Růžku, průjezdní úsek silnic	0,25	0,25						0,25	
2	33	Výrobní území Skladová - Koterovská	S-15	Mezi Řekami, úsek Nepomucká - U Seřadiště	0,11	0,11						0,11	
celkem					0,36	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00
katastrální území **KŘIMICE**													
3	61	Zadní Skvrňany	D-3	Skvrňany – technická základna systému MHD	5,31	5,31			4,49			0,82	
5	6	Křimice statek	S-39	Prvomájová, napojení lokality 5_4b Křimice Prvomájová	0,05			0,05					0,05
5	9	Křimice - krajina	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	3,61	3,61			1,72			1,88	0,01
5	9	Křimice - krajina	S-37	Terezie Brzkové, napojení na městský okruh	0,93	0,93			0,93				
5	9	Křimice - krajina	S-39	Prvomájová, napojení lokality 5_4b Křimice Prvomájová	0,01	0,01							0,01
5	9	Křimice - krajina	S-39	Prvomájová, napojení lokality 5_4b Křimice Prvomájová	0,04			0,04					0,04
5	10	Mže - Křimice	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	2,09	2,09			2,09				
5	10	Mže - Křimice	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	0,66			0,66	0,38				0,28
7	8	Radčice Pod Kyjovem	S-31	Silnice III/ 18050, úsek Radčice - Malesice	0,05	0,05						0,05	
celkem					12,75	12,00	0,00	0,75	9,61	0,00	0,00	2,75	0,39

katastrální území **LOBZY**													
4	24	Rokycanská	S-26	Vyhlídková, úsek Rokycanská - K Hrádku	0,06	0,06							0,06
4	49	Švabiny - krajina	S-26	Vyhlídková, úsek Rokycanská - K Hrádku	0,34	0,34					0,07		0,27
4	52	Úslava - Lobzy	S-46	Lobezská - Revoluční, obchvat Lobez	0,11			0,11	0,11				
celkem					0,51	0,40	0,00	0,11	0,11	0,00	0,07	0,00	0,33
katastrální území **MALESICE**													
9	2	Malesice	S-31	Silnice III/ 18050, úsek Radčice - Malesice	0,01			0,01				0,01	
9	3	Malesice Ke Sv. Josefu	S-32	Silnice III/18052, úsek Malesice - Dolní Vlkýš	0,09	0,09							0,09
9	3	Malesice Ke Sv. Josefu	S-32	Silnice III/18052, úsek Malesice - Dolní Vlkýš	0,03			0,03					0,03
9	4	Malesice Za parkem	S-31	Silnice III/ 18050, úsek Radčice - Malesice	0,45	0,45			0,42			0,03	
9	7	Malesice - krajina	S-31	Silnice III/ 18050, úsek Radčice - Malesice	0,28	0,28			0,07			0,21	
9	7	Malesice - krajina	S-32	Silnice III/18052, úsek Malesice - Dolní Vlkýš	0,20	0,20						0,10	0,10
9	7	Malesice - krajina	S-32	Silnice III/18052, úsek Malesice - Dolní Vlkýš	0,22			0,22					0,22
9	8	Mže - Malesice	S-31	Silnice III/ 18050, úsek Radčice - Malesice	0,03	0,03			0,03				
celkem					1,31	1,05	0,00	0,26	0,52	0,00	0,00	0,35	0,44
katastrální území **PLZEŇ**													
1	6	Fakultní nemocnice	S-20	Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města	0,80	0,80							0,80
1	12	Luční - Na Roudné	S-20	Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města	0,15	0,15			0,15				
1	12	Luční - Na Roudné	S-20	Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města	0,10			0,10	0,10				
1	32	Sylván	D-13	Na Chmelnicích – obratiště MHD, záchytné parkoviště P+R	0,06	0,06					0,06		
1	32	Sylván	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	1,22	1,22					0,97	0,25	
1	38	Vinice sever	S-10	Napojení lokality 1_38 Vinice sever	0,37	0,37						0,37	
1	38	Vinice sever	S-14	Alej Svobody, propojení na západní část městského okruhu	2,95	2,95					0,31	2,64	
1	38	Vinice sever	S-14	Alej Svobody, propojení na západní část městského okruhu	0,11			0,11				0,11	
1	42	Zóna Karlovarská	S-9	Silnice I/20, úsek Studentská – Úněšovská	0,41	0,41					0,41		

1	42	Zóna Karlovarská	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	2,65	2,65			0,14		2,41	0,10	
1	46	K Mikulce - jih	S-20	Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města	0,78	0,78							0,78
1	47	K Mikulce - sever	S-7	Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek	1,84	1,84				1,84			
1	47	K Mikulce - sever	S-8	Městský okruh, úsek Plaská – Na Roudné, průjezdní úsek silnic	1,58	1,58				1,58			
1	48	K Sylvánskému vrchu	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	5,61	5,61					0,96	4,41	0,24
1	48	K Sylvánskému vrchu	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	1,12		1,12					1,12	
1	48	K Sylvánskému vrchu	S-14	Alej Svobody, propojení na západní část městského okruhu	0,35	0,35					0,35		
1	51	Mže - Berounka	S-7	Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek	0,11	0,11			0,11				
1	51	Mže - Berounka	S-20	Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města	3,65	3,65			3,65				
1	51	Mže - Berounka	S-20	Rychtářka - Na Roudné - alej Svobody, silniční systém města	0,20			0,20	0,20				
1	51	Mže - Berounka	S-21	Alej Svobody, propojení na východní část městského okruhu	2,43	2,43			2,43				
1	51	Mže - Berounka	S-21	Alej Svobody, propojení na východní část městského okruhu	0,03			0,03	0,03				
1	52	Mže - Lochotínské louky	S-3	Přemyslova – Karlovarská, průjezdní úsek silnice I/27	1,20	1,20			1,20				
1	52	Mže - Lochotínské louky	S-3	Přemyslova – Karlovarská, průjezdní úsek silnice I/27	0,60			0,60	0,60				
1	52	Mže - Lochotínské louky	S-41	Radčická, úsek Kalikovský mlýn – pod Zámečkem	0,66	0,66			0,66				
1	52	Mže - Lochotínské louky	S-41	Radčická, úsek Kalikovský mlýn – pod Zámečkem	0,01			0,01	0,01				
2	52	Úslava - Vyšehrad	S-7	Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek	0,50			0,50	0,50				
2	52	Úslava - Vyšehrad	S-46	Lobezská - Revoluční, obchvat Lobez	0,04			0,04	0,04				
3	4	Borská	S-12	Sukova – Domažlická přes areál Škoda	0,46	0,46		0,46	0,46				
3	62	Západočeská univerzita	S-23	Tramvajová trať Klatovská - U Letiště	1,94	1,94							1,94

3	66	Zelený trojúhelník	S-1	Sukova - Hálkova, průjezdní úsek silnice I/27 včetně napojení	2,92	2,92			1,16	1,76			
3	66	Zelený trojúhelník	S-12	Sukova – Domažlická přes areál Škoda	0,38	0,38			0,38				
3	67	Zelený trojúhelník - jih	S-23	Tramvajová trať Klatovská - U Letiště	0,39	0,39							0,39
3	70	Zóna Zelený trojúhelník - jih	S-23	Tramvajová trať Klatovská - U Letiště	0,21	0,21							0,21
celkem					35,83	33,12	1,12	2,05	11,82	5,18	5,47	9,00	4,36
katastrální území **PLZEŇ 4**													
4	52	Úslava - Lobzy	S-7	Městský okruh, úsek Na Růžku – Na Roudné, průjezdní úsek	0,05			0,05	0,05				
celkem					0,05	0,00	0,00	0,05	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**													
1	42	Zóna Karlovarská	S-9	Silnice I/20, úsek Studentská – Úněšovská	0,73	0,73					0,70	0,03	
7	5	Mže - Radčice	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	3,49	3,49			3,49				
7	5	Mže - Radčice	S-41	Radčická, úsek Kalikovský mlýn – pod Zámečkem	0,01			0,01	0,01				
7	7	Radčice - krajina	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	3,83	3,83						3,32	0,51
7	7	Radčice - krajina	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	0,60		0,60					0,60	
7	7	Radčice - krajina	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	0,35			0,35				0,08	0,27
celkem					9,01	8,05	0,60	0,36	3,50	0,00	0,70	4,03	0,78
katastrální území **RADOBYČICE**													
3	22	Malá Homolka	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,02	0,02						0,01	0,01
3	28	Pod Malou Homolkou	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,04	0,04						0,04	
3	30	Radobyčice	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,35	0,35			0,35				
3	72	Doudlevce - krajina	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,03	0,03							0,03
3	79	Radobyčice - krajina	S-38	Silnice III/18032, úsek Tyršův most - Radobyčice	0,39	0,39			0,15	0,13	0,08	0,03	
celkem					0,83	0,83	0,00	0,00	0,50	0,13	0,08	0,08	0,04

katastrální území **SKRVŇANY**													
3	5	Borská pole	S-19	Univerzitní, propojení na silnici I/26 včetně napojení Obchodní	0,64			0,64				0,64	
3	21	Křimická	S-43	Lábkova, propojení na Křimickou	0,81			0,81				0,81	
3	38	Škoda - jižní terasy	S-42	U Panasoniku, propojení Ke Karlovu	0,02	0,02					0,02		
3	57	Výrobní území Nová Hospoda	D-12	Domažlická – parkoviště nákladních automobilů, záchytné parkoviště	0,20	0,20				0,06	0,14		
3	57	Výrobní území Nová Hospoda	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	0,03	0,03					0,03		
3	57	Výrobní území Nová Hospoda	S-45	Podnikatelská, propojení na Dopravní	0,46	0,46				0,46			
3	61	Zadní Skvrňany	D-3	Skvrňany – technická základna systému	0,08	0,08			0,08				
3	61	Zadní Skvrňany	S-37	Terezie Brzkové, napojení na městský okruh	0,24	0,24			0,24				
3	69	Zóna Nová Hospoda	S-19	Univerzitní, propojení na silnici I/26 včetně napojení Obchodní	0,26	0,26				0,26			
3	69	Zóna Nová Hospoda	S-19	Univerzitní, propojení na silnici I/26 včetně napojení Obchodní	0,30			0,30				0,30	
3	69	Zóna Nová Hospoda	S-45	Podnikatelská, propojení na Dopravní	1,10	1,10				1,10			
3	73	Mže - Skvrňanské louky	S-43	Lábkova, propojení na Křimickou	0,02	0,02			0,02				
3	74	Nová Hospoda - krajina	Ž-7	Trať 180 Plzeň - Domažlice, modernizace úseku Plzeň - Nýřany	0,75	0,75					0,60	0,15	
3	82	Údolí Vejprnického potoka	S-36	Domažlická, úsek Na Pile - Zátiší	0,12			0,12				0,12	
3	82	Údolí Vejprnického potoka	Ž-2	Uzel Plzeň - přesmyk domažlické trati	0,12			0,12				0,12	
5	9	Křimice - krajina	S-37	Terezie Brzkové, napojení na městský okruh	0,06	0,06			0,06				
celkem					5,21	3,22	0,00	1,99	0,40	1,88	0,79	2,14	0,00
katastrální území **ÚJEZD**													
4	11	Hřbitovní	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	1,58	1,58				1,58			
4	31	Újezd Hrádecká	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,31	0,31				0,20		0,11	
4	31	Újezd Hrádecká	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,06			0,06				0,06	
4	33	Ústřední hřbitov	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	0,06	0,06				0,06			
4	41	Zóna Rokycanská	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	0,51	0,51				0,51			
4	50	Újezd - krajina	S-18	Rokycanská – Červenohrádecká - Hřbitovní	0,87	0,87				0,20	0,08	0,59	
4	50	Újezd - krajina	S-30	Červenohrádecká, úsek Staroveská - přeložka silnice II/233	0,31	0,31				0,23	0,08		
4	50	Újezd - krajina	S-34	Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233	2,97	2,97				1,60	1,37		
4	50	Újezd - krajina	S-34	Silnice II/180, úsek Kyšice - Chrást a silnice II/233	0,56			0,56		0,56			
celkem					7,23	6,61	0,00	0,62	0,00	4,94	1,53	0,76	0,00
Doprava celkem					**107,52**	**98,19**	**1,72**	**8,07**	**30,13**	**21,26**	**18,05**	**31,33**	**6,75**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 8 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro parky											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**											
1	44	Berounka - Bílá Hora	11,62			11,62	10,72			0,76	0,14
1	49	Lesy za Boleveckými rybníky	5,29	5,29			5,13			0,16	
1	54	Pecihrádek	0,06			0,06					0,06
celkem			16,97	5,29	0,00	11,68	15,85	0,00	0,00	0,92	0,20
katastrální území **BUKOVEC**											
4	42	Berounka - Bukovec	4,91			4,91	0,98				3,93
4	45	Chlum - Zábělá	2,21	2,21							2,21
4	45	Chlum - Zábělá	0,50			0,50					0,50
celkem			7,62	2,21	0,00	5,41	0,98	0,00	0,00	0,00	6,64
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**											
4	50	Újezd - krajina	2,44			2,44	2,44				
celkem			2,44	0,00	0,00	2,44	2,44	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **DOUBRAVKA**											
4	43	Berounka - U Sv. Jiří	4,21			4,21	3,46	0,15	0,19		0,41
4	45	Chlum - Zábělá	2,86	2,86				0,22	1,48		1,16
4	45	Chlum - Zábělá	5,75			5,75		0,41	3,08	1,64	0,62
4	48	Špitálský les	2,74	2,74							2,74
4	51	Úslava - Chrástecká	2,04	2,04			2,04				
4	51	Úslava - Chrástecká	0,84			0,84	0,84				
celkem			18,44	7,64	0,00	10,80	6,34	0,78	4,75	1,64	4,93
katastrální území **KŘIMICE**											
5	10	Mže - Křimice	8,76	8,76			8,76				
celkem			8,76	8,76	0,00	0,00	8,76	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **LOBZY**											
4	28	Švabiny	0,20	0,20							0,20
4	49	Švabiny - krajina	2,62	2,62							2,62
4	52	Úslava - Lobzy	0,46		0,46		0,46				
4	52	Úslava - Lobzy	7,99			7,99	7,94				0,05
celkem			11,27	2,82	0,46	7,99	8,40	0,00	0,00	0,00	2,87
katastrální území **PLZEŇ**											
1	5	Čistírna odpadních vod	0,01	0,01			0,01				
1	6	Fakultní nemocnice	0,02	0,02							0,02
1	39	Výrobní území Bílá Hora	0,56	0,56			0,09				0,47
1	44	Berounka - Bílá Hora	11,30	11,30			11,30				
1	44	Berounka - Bílá Hora	0,04			0,04					0,04
1	46	K Mikulce - jih	6,03	6,03							6,03
1	48	K Sylvánskému vrchu	3,97	3,97			1,19		2,78		
1	48	K Sylvánskému vrchu	1,83			1,83		0,02		1,81	
1	51	Mže - Berounka	25,21	25,21			25,21				
1	52	Mže - Lochotínské louky	6,23	6,23			6,23				
1	52	Mže - Lochotínské louky	2,80			2,80	2,80				
1	56	Zámeček	0,35	0,35						0,35	
2	49	Úhlava - Hradiště	0,64			0,64	0,64				
3	77	Radbuza - jih	3,27			3,27	3,27				
4	51	Úslava - Chrástecká	6,11	6,11			6,11				
4	51	Úslava - Chrástecká	2,11			2,11	2,11				
celkem			70,48	59,79	0,00	10,69	58,96	0,02	2,78	2,16	6,56
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	82	Údolí Vejprnického potoka	2,78			2,78	0,44			2,34	
celkem			2,78	0,00	0,00	2,78	0,44	0,00	0,00	2,34	0,00
Parky celkem			**138,76**	**86,51**	**0,46**	**51,79**	**102,17**	**0,80**	**7,53**	**7,06**	**21,20**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 9 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro přírodní plochy ÚSES											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**											
1	45	Bolevecké rybníky	1,14	1,14					0,24	0,90	
1	45	Bolevecké rybníky	0,11			0,11		0,11			
1	47	K Mikulce - sever	1,21	1,21			0,97			0,02	0,22
celkem			2,46	2,35	0,00	0,11	0,97	0,11	0,24	0,92	0,22
katastrální území **BOŽKOV**											
2	27	U Božkovského potoka	0,62			0,62	0,62				
2	39	Božkov - Pytel	7,01	3,26				2,28	3,26	1,47	
2	39	Božkov - Pytel	0,89		0,89			0,89			
2	39	Božkov - Pytel	0,51			0,51	0,39	0,04	0,08		
2	41	Buková	5,09	5,09				1,67	2,31		1,11
celkem			14,12	8,35	0,89	1,13	1,01	4,88	5,65	1,47	1,11
katastrální území **BRUČNÁ**											
4	45	Chlum - Zábělá	4,92	4,92			2,01	0,53	1,71		0,67
celkem			4,92	4,92	0,00	0,00	2,01	0,53	1,71	0,00	0,67
katastrální území **BUKOVEC**											
4	2	Bukovec	0,01			0,01					0,01
4	42	Berounka - Bukovec	2,57			2,57	2,57				
4	45	Chlum - Zábělá	0,13			0,13	0,13				
celkem			2,71	0,00	0,00	2,71	2,70	0,00	0,00	0,00	0,01
katastrální území **ČERNICE**											
8	3	Černice Cihelna	0,17	0,00			0,08			0,09	
8	10	Černice - krajina	11,59	4,06			2,17	1,72	4,06	1,74	1,90
8	10	Černice - krajina	0,08			0,08		0,08			
celkem			11,84	4,06	0,00	0,08	2,25	1,80	4,06	1,83	1,90
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**											
4	5	Červený Hrádek	0,02			0,02					0,02
4	44	Červený Hrádek - krajina	38,78	38,78				19,91	6,49	10,01	2,37
4	44	Červený Hrádek - krajina	3,17			3,17		1,28		0,88	1,01
4	50	Újezd - krajina	1,26			1,26	1,26				
celkem			43,23	38,78	0,00	4,45	1,26	21,19	6,49	10,89	3,40
katastrální území **DOLNÍ VLKÝŠ**											
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	0,39	0,04					0,07	0,04	0,28
celkem			0,39	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,04	0,28
katastrální území **DOUBRAVKA**											
4	10	Doubravka	0,01		0,01		0,01				
4	45	Chlum - Zábělá	6,68	6,68				1,59	4,12		0,97
celkem			6,69	6,68	0,01	0,00	0,01	1,59	4,12	0,00	0,97
katastrální území **HRADIŠTĚ U PLZNĚ**											
2	49	Úhlava - Hradiště	1,71			1,71	1,09		0,62		
2	49	Úhlava - Hradiště	0,07		0,07		0,07				
2	49	Úhlava - Hradiště	0,99			0,99	0,99				
celkem			2,77	0,00	0,07	2,70	2,15	0,00	0,62	0,00	0,00

katastrální území **KOTEROV**											
2	45	Koterov - krajina	5,83	2,27					1,32	2,24	2,27
2	45	Koterov - krajina	0,02			0,02					0,02
2	46	Koterov - U dráhy	5,70	5,70					5,70		
2	46	Koterov - U dráhy	0,08			0,08			0,08		
celkem			11,63	7,97	0,00	0,10	0,00	0,00	7,10	2,24	2,29
katastrální území **KŘIMICE**											
5	3	Křimice Plzeňská	0,10	0,10			0,02			0,05	0,03
5	9	Křimice - krajina	7,77	2,68			2,95	0,35		1,79	2,68
5	9	Křimice - krajina	1,18			1,18		0,18			1,00
5	10	Mže - Křimice	61,38	61,38			42,43	4,35		14,60	
5	10	Mže - Křimice	3,86			3,86	3,79	0,07			
9	8	Mže - Malesice	18,60	18,60			18,60				
9	8	Mže - Malesice	0,40			0,40	0,40				
celkem			93,29	82,76	0,00	5,44	68,19	4,95	0,00	16,44	3,71
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
3	80	Tyršův sad	0,28	0,28						0,28	
6	5	Litice Na Vršku	0,04	0,04							0,04
6	12	Čertův les	0,60	0,60			0,05			0,47	0,08
6	13	Litice - krajina	32,36	32,36			10,92	2,25	5,74	3,05	10,40
6	13	Litice - krajina	0,32		0,32				0,32		
6	13	Litice - krajina	0,85			0,85	0,45				0,40
celkem			34,45	33,28	0,32	0,85	11,42	2,25	6,06	3,80	10,92
katastrální území **LOBZY**											
4	49	Švabiny - krajina	0,33	0,33					0,33		
celkem			0,33	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,00	0,00
katastrální území **MALESICE**											
9	2	Malesice	0,04	0,04			0,04				
9	7	Malesice - krajina	21,00	21,00			2,11	1,18		3,42	14,29
9	7	Malesice - krajina	0,08			0,08					0,08
9	8	Mže - Malesice	7,21	7,21			7,21				
9	8	Mže - Malesice	0,02			0,02	0,02				
celkem			28,35	28,25	0,00	0,10	9,38	1,18	0,00	3,42	14,37
katastrální území **PLZEŇ**											
1	5	Čistírna odpadních vod	0,02	0,02			0,02				
1	11	Luční	0,27	0,27			0,27				
1	47	K Mikulce - sever	0,00	0,00							
1	48	K Sylvánskému vrchu	3,03	3,03					2,29	0,49	0,25
1	48	K Sylvánskému vrchu	0,20			0,20				0,06	0,14
1	51	Mže - Berounka	31,55	31,55			31,55				
1	51	Mže - Berounka	1,41			1,41	1,41				
1	52	Mže - Lochotínské louky	14,80	14,80			14,80				
1	52	Mže - Lochotínské louky	3,59			3,59	3,59				
1	55	Za Červeným vrchem	0,05			0,05					0,05
celkem			54,92	49,67	0,00	5,25	51,64	0,00	2,29	0,55	0,44

katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**											
7	5	Mže - Radčice	34,45	34,45			32,14	1,29		1,02	
7	5	Mže - Radčice	2,01			1,92	1,92	0,09			
7	7	Radčice - krajina	2,04	2,04			1,09			0,87	0,08
celkem			38,50	36,49	0,00	1,92	35,15	1,38	0,00	1,89	0,08
katastrální území **RADOBYČICE**											
3	79	Radobyčice - krajina	10,54	10,54			3,54	4,85	2,14		0,01
3	79	Radobyčice - krajina	0,43		0,43			0,25	0,18		
3	79	Radobyčice - krajina	0,49			0,49		0,10			0,39
3	85	Val	1,70	1,70				1,70			
celkem			13,16	12,24	0,43	0,49	3,54	6,90	2,32	0,00	0,40
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	73	Mže - Skvrňanské louky	4,07	4,07			2,29			1,78	
3	73	Mže - Skvrňanské louky	8,62			8,62	8,62				
celkem			12,69	4,07	0,00	8,62	10,91	0,00	0,00	1,78	0,00
katastrální území **ÚJEZD**											
4	7	Červený Hrádek V Hájku	0,03	0,03						0,03	
4	38	Újezd - Zábělá	1,25		1,25			0,75			0,50
4	50	Újezd - krajina	10,10	10,10			1,84	0,64	7,62		
4	50	Újezd - krajina	0,14			0,14	0,14				
celkem			11,52	10,13	1,25	0,14	1,98	1,39	7,62	0,03	0,50
katastrální území **VALCHA**											
3	80	Tyršův sad	2,35	2,35							2,35
celkem			2,35	2,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,35
Přírodní plochy ÚSES celkem			**390,32**	**332,72**	**2,97**	**34,09**	**204,57**	**48,15**	**48,68**	**45,30**	**43,62**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 9a - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro přírodní plochy ÚSES - interakční prvky

MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOŽKOV**											
2	39	Božkov - Pytel	0,07	0,07					0,07		
2	39	Božkov - Pytel	0,53			0,53			0,53		
2	41	Buková	0,46	0,46					0,46		
2	50	Úslava - Božkov	0,18	0,18			0,18				
celkem			1,24	0,71	0,00	0,53	0,18	0,00	1,06	0,00	0,00
katastrální území **BRUČNÁ**											
2	19	Písecká	0,89	0,89							0,89
8	9	Zóna Černice	0,22	0,22							0,22
celkem			1,11	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,11
katastrální území **BUKOVEC**											
4	45	Chlum - Zábělá	0,63	0,63				0,04		0,33	0,26
4	45	Chlum - Zábělá	0,25		0,25				0,25		

4	45	Chlum - Zábělá	0,76			0,76				0,76	
celkem			1,64	0,63	0,25	0,76	0,00	0,04	0,25	1,09	0,26
katastrální území **ČERNICE**											
2	19	Písecká	0,02	0,02				0,02			
8	3	Černice Cihelna	0,22	0,22			0,13			0,09	
8	9	Zóna Černice	0,58	0,58			0,01	0,08			0,49
8	10	Černice - krajina	6,71	6,71			1,16	1,28	2,25	1,30	0,72
8	10	Černice - krajina	0,97			0,97	0,01	0,08			0,88
celkem			8,50	7,53	0,00	0,97	1,31	1,46	2,25	1,39	2,09
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**											
4	5	Červený Hrádek	0,20	0,20				0,11	0,09		
4	44	Červený Hrádek - krajina	0,10	0,10				0,02	0,08		
celkem			0,30	0,30	0,00	0,00	0,00	0,13	0,17	0,00	0,00
katastrální území **DOLNÍ VLKÝŠ**											
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	0,30	0,30						0,27	0,03
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	0,18			0,18		0,01		0,17	
celkem			0,48	0,30	0,00	0,18	0,00	0,01	0,00	0,44	0,03
katastrální území **DOUBRAVKA**											
4	11	Hřbitovní	1,54	1,54					1,54		
4	11	Hřbitovní	0,17			0,17			0,17		
4	48	Špitálský les	0,19	0,19							0,19
4	50	Újezd - krajina	4,57			4,57	1,81		2,76		
celkem			6,47	1,73	0,00	4,74	1,81	0,00	4,47	0,00	0,19
katastrální území **KOTEROV**											
2	45	Koterov - krajina	0,21	0,21					0,10		0,11
2	45	Koterov - krajina	0,62			0,62			0,39		0,23
celkem			0,83	0,21	0,00	0,62	0,00	0,00	0,49	0,00	0,34
katastrální území **LHOTA U DOBŘAN**											
6	7	Litice U Čertova lesa	0,30			0,30					0,30
10	1	Lhota	0,13			0,13					0,13
10	7	Radbuza - Lhota	0,06			0,06					0,06
celkem			0,49	0,00	0,00	0,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
3	80	Tyršův sad	0,50			0,50			0,50		
6	13	Litice - krajina	4,86	4,86			1,73		0,80		2,33
6	13	Litice - krajina	3,90			3,90	0,68		0,18		3,04
celkem			9,26	4,86	0,00	4,40	2,41	0,00	1,48	0,00	5,37
katastrální území **LOBZY**											
4	49	Švabiny - krajina	1,42	1,42					1,38		0,04
4	52	Úslava - Lobzy	0,41			0,41	0,41				
celkem			1,83	1,42	0,00	0,41	0,41	0,00	1,38	0,00	0,04
katastrální území **MALESICE**											
9	2	Malesice	0,01	0,01							0,01
9	4	Malesice Za parkem	0,05	0,05						0,05	

9	7	Malesice - krajina	4,42	4,42			0,32		0,74	2,75	0,61
9	8	Mže - Malesice	2,62	2,62			2,30			0,32	
celkem			7,10	7,10	0,00	0,00	2,62	0,00	0,74	3,12	0,62
katastrální území **PLZEŇ**											
1	10	Lochotín	0,05			0,05				0,05	
1	38	Vinice sever	0,24	0,24						0,24	
1	38	Vinice sever	0,08			0,08				0,08	
1	41	Zavadilka	0,07			0,07				0,07	
1	48	K Sylvánskému vrchu	2,78	2,78			1,53		1,02	0,23	
1	48	K Sylvánskému vrchu	0,60		0,60		0,37			0,23	
1	52	Mže - Lochotínské louky	0,09	0,09			0,09				
1	52	Mže - Lochotínské louky	0,10			0,10	0,10				
celkem			4,01	3,11	0,60	0,30	2,09	0,00	1,02	0,90	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**											
7	1	Radčice	0,38		0,38					0,38	
7	5	Mže - Radčice	0,49	0,49			0,18	0,14		0,17	
7	5	Mže - Radčice	0,07			0,07		0,07			
7	7	Radčice - krajina	0,23	0,23			0,02	0,14		0,05	0,02
7	7	Radčice - krajina	0,17		0,17					0,17	
7	7	Radčice - krajina	0,27			0,27				0,02	0,25
celkem			1,61	0,72	0,55	0,34	0,20	0,35	0,00	0,79	0,27
katastrální území **RADOBYČICE**											
3	31	Radobyčice Dlážděná	0,01	0,01			0,01				
3	79	Radobyčice - krajina	0,68	0,68			0,13	0,08	0,30		0,17
3	79	Radobyčice - krajina	0,28			0,28	0,18	0,10			
3	85	Val	0,79	0,79							0,79
celkem			1,76	1,48	0,00	0,28	0,32	0,18	0,30	0,00	0,96
katastrální území **SKVRŇANY**											
3	73	Mže - Skvrňanské louky	0,09	0,09			0,09				
celkem			0,09	0,09	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **ÚJEZD**											
4	11	Hřbitovní	0,23	0,23				0,23			
4	11	Hřbitovní	0,11			0,11		0,10	0,01		
4	33	Ústřední hřbitov	1,26	1,26				1,26			
4	41	Zóna Rokycanská	0,09	0,09				0,09			
4	50	Újezd - krajina	5,71	5,71				3,10	0,47	2,14	
4	50	Újezd - krajina	2,46			2,46			2,13	0,33	
celkem			9,86	7,29	0,00	2,57	0,00	4,78	2,61	2,47	0,00
katastrální území **VALCHA**											
3	45	U přehrady	0,05	0,05							0,05
3	45	U přehrady	0,03			0,03			0,03		
3	51	V lukách	0,20	0,20							0,20

3	51	V lukách	0,36			0,36			0,36		
3	81	U přehrady - krajina	1,88	1,88							1,88
3	81	U přehrady - krajina	0,11			0,11					0,11
celkem			2,63	2,13	0,00	0,50	0,00	0,00	0,39	0,00	2,24
Přírodní plochy ÚSES-interakční prvky celkem			**59,21**	**40,72**	**1,40**	**17,09**	**11,44**	**6,95**	**16,61**	**10,20**	**14,01**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 9b - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro přírodní plochy ÚSES - rezerva

MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOŽKOV**											
2	39	Božkov - Pytel	2,48			2,48				0,10	2,38
celkem			2,48	0,00	0,00	2,48	0,00	0,00	0,00	0,10	2,38
katastrální území **BUKOVEC**											
4	42	Berounka - Bukovec	4,39			4,39	3,10				1,29
4	45	Chlum - Zábělá	1,84	1,84							1,84
4	45	Chlum - Zábělá	3,61			3,61	0,20				3,41
celkem			9,84	1,84	0,00	8,00	3,30	0,00	0,00	0,00	6,54
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
6	13	Litice - krajina	0,08	0,08				0,08			
celkem			0,08	0,08	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00
Přírodní plochy ÚSES-rezerva celkem			**12,40**	**1,92**	**0,00**	**10,48**	**3,30**	**0,08**	**0,00**	**0,10**	**8,92**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 10 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro přírodní plochy (mimo ÚSES)

MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **BOLEVEC**											
1	44	Berounka - Bílá Hora	0,07			0,07	0,02				0,05
1	45	Bolevecké rybníky	0,01			0,01				0,01	
1	47	K Mikulce - sever	6,98	6,98			0,49	2,29	4,19	0,01	
1	47	K Mikulce - sever	0,19			0,19				0,19	
1	54	Pecihrádek	0,29	0,29						0,29	
celkem			7,54	7,27	0,00	0,27	0,51	2,29	4,19	0,50	0,05
katastrální území **BOŽKOV**											
2	39	Božkov - Pytel	0,33	0,33					0,02	0,31	
2	39	Božkov - Pytel	0,02			0,02	0,02				
celkem			0,35	0,33	0,00	0,02	0,02	0,00	0,02	0,31	0,00
katastrální území **BUKOVEC**											

4	45	Chlum - Zábělá	8,35	8,35			1,88	3,87	0,36	0,06	2,18
celkem			8,35	8,35	0,00	0,00	1,88	3,87	0,36	0,06	2,18
katastrální území **ČERNICE**											
8	10	Černice - krajina	17,99	17,99			0,04	0,18	9,43	8,34	
8	10	Černice - krajina	0,01			0,01					0,01
celkem			18,00	17,99	0,00	0,01	0,04	0,18	9,43	8,34	0,01
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**											
4	44	Červený Hrádek - krajina	1,80	1,80				1,12	0,02		0,66
4	44	Červený Hrádek - krajina	1,79			1,79		0,39	1,11	0,29	
4	50	Újezd - krajina	0,04	0,04						0,04	
4	50	Újezd - krajina	0,40			0,40	0,40				
celkem			4,03	1,84	0,00	2,19	0,40	1,51	1,13	0,33	0,66
katastrální území **DOLNÍ VLKÝŠ**											
9	1	Dolní Vlkýš	0,13	0,13						0,13	
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	0,08	0,08					0,05	0,03	
celkem			0,21	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,16	0,00
katastrální území **DOUBRAVKA**											
4	45	Chlum - Zábělá	0,59	0,59				0,01	0,58		
celkem			0,59	0,59	0,00	0,00	0,00	0,01	0,58	0,00	0,00
katastrální území **KŘIMICE**											
5	9	Křimice - krajina	13,60	13,60			3,30		5,98	3,33	0,99
5	9	Křimice - krajina	0,04		0,04						0,04
5	9	Křimice - krajina	0,13			0,13					0,13
5	10	Mže - Křimice	1,83	1,83			1,79			0,04	
celkem			15,60	15,43	0,04	0,13	5,09	0,00	5,98	3,37	1,16
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**											
3	80	Tyršův sad	0,01	0,01						0,01	
6	13	Litice - krajina	0,21	0,21			0,05		0,15	0,01	
celkem			0,22	0,22	0,00	0,00	0,05	0,00	0,15	0,02	0,00
katastrální území **LOBZY**											
4	49	Švabiny - krajina	0,23	0,23							0,23
celkem			0,23	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23
katastrální území **MALESICE**											
9	7	Malesice - krajina	15,16	15,16			0,64		9,05	5,36	0,11
9	7	Malesice - krajina	0,21			0,21					0,21
9	8	Mže - Malesice	0,11	0,11			0,11				
celkem			15,48	15,27	0,00	0,21	0,75	0,00	9,05	5,36	0,32
katastrální území **PLZEŇ**											
1	32	Sylván	1,22	1,22					0,97	0,25	
1	44	Berounka - Bílá Hora	7,74	7,74			7,74				
1	47	K Mikulce - sever	3,06	3,06				3,06			
1	48	K Sylvánskému vrchu	5,81	5,81					0,70	5,09	0,02

1	48	K Sylvánskému vrchu	1,12		1,12					1,12	
1	51	Mže - Berounka	0,97	0,97			0,97				
1	51	Mže - Berounka	0,06			0,06	0,06				
1	52	Mže - Lochotínské louky	3,82	3,82			3,82				
1	55	Za Červeným vrchem	0,02	0,02							0,02
1	55	Za Červeným vrchem	0,28			0,28					0,28
1	56	Zámeček	0,10	0,10						0,10	
3	77	Radbuza - jih	0,08			0,08	0,08				
celkem			24,28	22,74	1,12	0,42	12,67	3,06	1,67	6,56	0,32
katastrální území **PLZEŇ 4**											
4	51	Úslava - Chrástecká	4,51	4,51			4,51				
4	51	Úslava - Chrástecká	0,53			0,53	0,53				
4	52	Úslava - Lobzy	0,92			0,92	0,92				
celkem			5,96	4,51	0,00	1,45	5,96	0,00	0,00	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**											
7	5	Mže - Radčice	0,08	0,08			0,02	0,04		0,02	
7	7	Radčice - krajina	1,96	1,96						1,96	
7	7	Radčice - krajina	0,02			0,02				0,02	
celkem			2,06	2,04	0,00	0,02	0,02	0,04	0,00	2,00	0,00
katastrální území **RADOBYČICE**											
3	79	Radobyčice - krajina	0,05			0,05	0,02	0,03			
3	85	Val	0,01	0,01				0,01			
celkem			0,06	0,01	0,00	0,05	0,02	0,04	0,00	0,00	0,00
katastrální území **ÚJEZD**											
4	50	Újezd - krajina	24,92	24,92			0,03	14,11	3,48	7,30	
4	50	Újezd - krajina	1,84			1,84	0,40		0,08	1,36	
celkem			26,76	24,92	0,00	1,84	0,43	14,11	3,56	8,66	0,00
katastrální území **VALCHA**											
3	81	U přehrady - krajina	0,21	0,21							0,21
celkem			0,21	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,21
Přírodní plochy (mimo ÚSES) celkem			**129,93**	**122,16**	**1,16**	**6,61**	**27,84**	**25,11**	**36,17**	**35,67**	**5,14**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 11 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro technickou vybavenost														
MO	Číslo	Název	Číslo VPS	Název VPS	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)					
						orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V	
katastrální území **DOUBRAVKA**														
4	50	Újezd - krajina	TK-14	kanalizační stoka včetně retenční nádrže Doubravka ID27	0,22			0,22			0,22			
4	45	Chlum - Zábělá	TP-1	vymístění VTL regulační stanice Potoční včetně nového VTL připojení	0,02			0,02			0,02			
celkem					0,24	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	
katastrální území **DOUDLEVCE**														
3	72	Doudlevce - krajina	TK-13	retenční nádrž Doudlevce ID19 včetně obslužné komunikace	0,21	0,21							0,21	
3	76	Radbuza - České údolí	TK-19	kanalizace Výsluní	0,13			0,13				0,13		
celkem					0,34	0,21	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,13	0,21	
katastrální území **LHOTA U DOBŘAN**														
10	1	Lhota	TK-1	kanalizace Lhota	0,02	0,02							0,02	
10	3	Lhota Náves	TK-1	kanalizace Lhota	0,01			0,01	0,01					
celkem					0,03	0,02	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**														
3	58	Výsluní	TK-9	retenční nádrž Výsluní ID49 včetně obslužné komunikace	0,27	0,27					0,27			
6	13	Litice - krajina	TV-19	vodojemy Litice I a II, čerpací stanice, odpad z vodojemu	0,99	0,99					0,99			
celkem					1,26	1,26	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	
katastrální území **MALESICE**														
9	7	Malesice - krajina	TV-8	vodojem Malesice vč. přívodního řadu do vodojemu a zásobní řad	0,05	0,05						0,05		
9	7	Malesice - krajina	TV-22	automatická tlaková stanice pro vodovod Dolní Vlkýš	0,04	0,04							0,04	
9	8	Mže - Malesice	TK-3	odkanalizování Malesic a Dolního Vlkýše, čistírna odpadních vod	0,28	0,28			0,28					
9	8	Mže - Malesice	TK-23	příjezdová komunikace k čistírně odpadních vod Malesice	0,16	0,16			0,16					
celkem					0,53	0,53	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00	0,05	0,04	

katastrální území **PLZEŇ**													
1	10	Lochotín	NVT-2	převedení vod z Kopeckého pramene do Lochotínského parku	0,18			0,18				0,18	
1	48	K Sylvánskému vrchu	NVT-2	převedení vod z Kopeckého pramene do Lochotínského parku	0,05			0,05				0,05	
celkem					0,23	0,00	0,00	0,23	0,00	0,00	0,00	0,23	0,00
katastrální území **RADOBYČICE**													
3	30	Radobyčice	TK-8	retenční nádž Radobyčice ID3 včetně obslužné komunikace	0,01	0,01			0,01				
3	79	Radobyčice - krajina	TK-7	retenční nádrž Radobyčice P-RN3	0,18	0,18			0,18				
3	79	Radobyčice - krajina	TK-8	retenční nádž Radobyčice ID3 včetně obslužné komunikace	1,42	1,42			1,10		0,32		
celkem					1,61	1,61	0,00	0,00	1,29	0,00	0,32	0,00	0,00
katastrální území **ÚJEZD**													
4	50	Újezd - krajina	TK-11	retenční nádrž Újezd ID121 včetně obslužné komunikace	0,29	0,29			0,26	0,03			
celkem					0,29	0,29	0,00	0,00	0,26	0,03	0,00	0,00	0,00
Technická vybavenost celkem					**4,53**	**3,92**	**0,00**	**0,61**	**2,00**	**0,03**	**1,82**	**0,41**	**0,27**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

Tab. 12 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na ZPF pro záložní vzletovou dráhu											
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Jednotlivé kultury (ha)			Třídy ochrany (ha)				
				orná půda	sady	TTP	I	II	III	IV	V
katastrální území **LHOTA U DOBŘAN**											
10	5	Lhota Záložní vojenská dráha	2,05	2,05						1,09	0,96
10	5	Lhota Záložní vojenská dráha	3,51			3,51				3,51	
celkem			5,56	2,05	0,00	3,51	0,00	0,00	0,00	4,60	0,96
Záložní vzletová dráha celkem			**5,56**	**2,05**	**0,00**	**3,51**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**4,60**	**0,96**

Použité zkratky: TTP - trvalé travní porosty

11. 1. 2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Byly využity údaje o **druzích pozemků** Katastrálního úřadu. Lokality navrhovaných zásahů do pozemků určených k plnění funkcí lesa vznikly protínáním těchto dat s návrhovými plochami Územního plánu města Plzně. V úvahu byly vzaty pouze plochy větší než 0,01 ha.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa zaujímají 18,9% celkové rozlohy městského území. Tento podíl je nutno považovat za minimální a proto jsou plochy lesů v zásadě trvale stabilizované. Ucelené komplexy jsou v prostorech Valcha - Nová Hospoda, severně od Bolevce a Bílé Hory, v Zábělé, jižně od Černic a na Dubové hoře u Litic.

Přibližně 29% z rozlohy porostní půdy bylo prohlášeno za **lesy zvláštního určení** s převažujícími rekreačními funkcemi. Zvýšená frekvence návštěvníků v některých rekreačních oblastech vyvolává potřebu intenzivnějších úprav a vybavení.

Kategorie **ochranných lesů** zahrnuje asi 1,4% porostní půdy. Jsou to většinou půdoochranné porosty na strmých stráních říčních údolí.

Lesy v zájmu **státní ochrany přírody** jsou zastoupeny v přírodní rezervaci Kamenný rybník, přírodní rezervaci Zábělá a přírodní památce Doubí.

Významným přínosem je zpřístupnění porostů v sousedství borského letiště, které byly od druhé světové války uzavřené.

V ostatních porostech převažuje **hospodářská funkce**. V městských lesích se uplatňuje hospodářský způsob pasečný (forma podrostní maloplošná).

Specifickým zařízením je arboretum Sofronka severně od Seneckého rybníka, kde se ověřují různé provenience borovice lesní a další druhy borovic pro použití v různých podmínkách lesního provozu. Zároveň poskytuje informace a programy o lesích a přírodě pro veřejnost (lesní pedagogika).

Vlastníkem většiny lesních pozemků na území města je město Plzeň. Městské lesy na území města mají rozlohu cca 2028ha . Enklávy cizích majetků se částečně nacházejí v oblastech, kde má město zájem o rozvoj rekreačních a jiných celospolečenských funkcí lesa. Zájmy všech majitelů a jejich sladění bude nutno řešit s ohledem na komplexně zdůvodněnou kategorizaci lesů.

Urbanistické řešení rozvoje města pozemky určené k plnění funkcí lesa kromě technicky nezbytných výjimek plně zachovává pro jejich stabilizační, rekreační a krajinotvorný význam.

11. 1. 2. 1. Principy hodnocení důsledků na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Územní plán Plzeň byl z hlediska zásahu do pozemků určených k plnění funkcí lesa zhodnocen po jednotlivých lokalitách ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění zákonů č. 238/1999 Sb. až č. 281/2009 Sb., a vyhlášky č. 77/1996 Sb. o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a

podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa. Zhodnocení je dokumentováno kromě textu tabulkovou částí a výkresem v měřítku 1:10000 (výkres č. 3).

Potřeba územního zajištění základních prvků územního systému ekologické stability a obecného zvýšení stability krajiny se v několika lokalitách projevila **návrhem zalesnění** zemědělských pozemků, převážně orné půdy.

1_45 Bolevecké rybníky
1_56 Zámeček
2_39 Božkov - Pytel
3_73 Nová Hospoda – krajina
4_42 Berounka - Bukovec
4_45 Chlum – Zábělá
6_12 Čertův les
6_13 Litice - krajina
7_7 Radčice – krajina
8_10 Černice - krajina
10_5 Lhota - krajina

Prvky územního systému ekologické stability byly navrženy také v ekologicky hodnotnějších částech existujících lesních porostů podle podkladů plzeňské pobočky Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů (viz kap. 3.1. a výkres č. V), Generelu regionálního ÚSES na území Plzeňského kraje a Revize územního systému ekologické stability na území města Plzně (Geo Vision 2005, 2009, 2013).

Plochy pro přírodní plochy a parky z tab. 16 (včetně 16a, 16b), 19 a 20 nejsou skutečným záborem, ale jsou důsledkem zařazení lesních pozemků katastru nemovitostí do jiného funkčního využití územního plánu. Tento rozpor bude odstraněn při zpracování nového územního plánu.

U některých v minulosti zalesněných pozemků, které zůstaly zařazeny jako "ostatní plochy", je navržena **změna kultury** na "lesní pozemky" (západně od Bílé Hory).

Omezené užívání pozemků určených k plnění funkcí lesa se předpokládá v souvislosti s realizací nových úseků sítí technické infrastruktury.

Přehledy důsledků na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Zásahy jsou přehledně vyhodnoceny v následujících tabulkách. Celkový navržený trvalý zábor činí 84,54 ha.

Tab. 13 - Plzeň - celkový souhrn zásahů do PUPFL

Způsob využití	ZPF celkem (ha)	Hospodářská kategorie (ha)		
		HL	LZU	OL
Obytné	0,02	0,02	0,00	0,00
Občanské vybavení	0,03	0,03	0,00	0,00
Rekreace	0,25	0,25	0,00	0,00
Rozvojová území a další plochy celkem	**0,05**	**0,05**	**0,00**	**0,00**
Doprava	21,82	13,60	8,22	0,00
Parky	5,40	2,01	0,00	3,39
Přírodní plochy ÚSES	4,38	4,25	0,02	0,11
Přírodní plochy ÚSES - interakční prvky	18,86	18,86	0,00	0,00
Přírodní plochy ÚSES - rezerva	28,33	28,33	0,00	0,00
Přírodní plochy (mimo ÚSES)	0,03	0,00	0,03	0,00
Technická vybavenost	0,35	0,35	0,00	0,00
Záložní vzletová dráha	5,32	5,32	0,00	0,00
Veřejně prospěšné stavby a další plochy celkem	**84,49**	**72,72**	**8,27**	**3,50**
Celkem	**84,54**	**72,77**	**8,27**	**3,50**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 14 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro obytné						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **VALCHA**						
3	25a	Nová Valcha	0,02	0,02		
Obytné celkem			**0,02**	**0,02**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 15 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro občanskou vybavenost						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **BOŽKOV**						
2	39	Božkov - Pytel	0,03	0,03		
Občanská vybavenost celkem			**0,03**	**0,03**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 16 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro rekreaci						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**						
6	3	Litice K Lávce	0,25	0,25		
Rekreace celkem			**0,25**	**0,25**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 17 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro dopravu								
MO	Číslo	Název	Číslo VPS	Název VPS	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
						HL	LZU	OL
katastrální území **BOLEVEC**								
1	45	Bolevecké rybníky	S-4	Silnice I/27, úsek Třemošenský rybník - Orlík	0,94		0,94	
1	45	Bolevecké rybníky	S-35	28.října, úsek Na Roudné - Nad Priorem	0,65		0,65	
1	49	Lesy za Boleveckými rybníky	S-4	Silnice I/27, úsek Třemošenský rybník - Orlík	5,42		5,42	
1	49	Lesy za Boleveckými rybníky	S-47	II/180 Třemošná, přeložka s jižním obchvatem	1,21		1,21	
celkem					8,22	0,00	8,22	0,00
katastrální území **ČERNICE**								
8	10	Černice - krajina	S-5	Silnice I/20, úsek dálnice D5 - hranice města	0,23	0,23		
celkem					0,23	0,23	0,00	0,00
katastrální území **PLZEŇ**								

1	56	Zámeček	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	1,84	1,84		
3	76	Radbuza - České údolí	Ž-5	Trať 183 Plzeň - Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku	0,25	0,25		
3	86	Valcha - krajina	S-27	Silnice III/18043, mimoúrovňové křížení s klatovskou tratí	0,02	0,02		
3	86	Valcha - krajina	Ž-5	Trať 183 Plzeň - Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku	0,04	0,04		
celkem					2,15	2,15	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**								
7	7	Radčice - krajina	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	1,87	1,87		
celkem					1,87	1,87	0,00	0,00
katastrální území **SKVRŇANY**								
3	56	VTP	S-33	Daimlerova, propojení do lokality 3_25a Nová Valcha	0,10	0,10		
3	69	Zóna Nová Hospoda	S-19	Univerzitní, propojení na silnici I/26 včetně napojení Obchodní	0,03	0,03		
3	74	Nová Hospoda - krajina	Ž-6	Trať 180 Plzeň - Domažlice, v trase rychlého spojení RS3	5,73	5,73		
3	74	Nová Hospoda - krajina	Ž-7	Trať 180 Plzeň - Domažlice, modernizace úseku Plzeň - Nýřany	0,83	0,83		
3	82	Údolí Vejprnického potoka	S-13	Městský okruh, úsek Domažlická – Studentská včetně rezerv	0,06	0,06		
3	86	Valcha - krajina	S-33	Daimlerova, propojení do lokality 3_25a Nová Valcha	0,82	0,82		
celkem					7,57	7,57	0,00	0,00
katastrální území **VALCHA**								
3	86	Valcha - krajina	S-27	Silnice III/18043, mimoúrovňové křížení s klatovskou tratí	0,06	0,06		
3	86	Valcha - krajina	S-33	Daimlerova, propojení do lokality 3_25a Nová Valcha	0,90	0,90		
3	86	Valcha - krajina	Ž-5	Trať 183 Plzeň - Železná Ruda, zdvojkolejnění úseku	0,82	0,82		
celkem					1,78	1,78	0,00	0,00
Doprava celkem					**21,82**	**13,60**	**8,22**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 18 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro parky

MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **BOLEVEC**						
1	49	Lesy za Boleveckými rybníky	0,31	0,31		
1	54	Pecihrádek	3,88	0,49		3,39
celkem			4,19	0,80	0,00	3,39
katastrální území **DOUBRAVKA**						
4	51	Úslava - Chrástecká	1,21	1,21		
celkem			1,21	1,21	0,00	0,00
Parky celkem			**5,40**	**2,01**	**0,00**	**3,39**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 19 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro přírodní plochy ÚSES						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **BOLEVEC**						
1	45	Bolevecké rybníky	0,02		0,02	
celkem			0,02	0,00	0,02	0,00
katastrální území **BOŽKOV**						
2	39	Božkov - Pytel	0,03	0,03		
celkem			0,03	0,03	0,00	0,00
katastrální území **ČERNICE**						
8	10	Černice - krajina	0,15	0,15		
celkem			0,15	0,15	0,00	0,00
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**						
4	44	Červený Hrádek - krajina	0,05	0,05		
4	45	Chlum - Zábělá	0,06	0,06		
celkem			0,11	0,11	0,00	0,00
katastrální území **KOTEROV**						
2	45	Koterov - krajina	0,11			0,11
celkem			0,11	0,00	0,00	0,11
katastrální území **KŘIMICE**						
5	9	Křimice - krajina	0,38	0,38		
5	10	Mže - Křimice	0,11	0,11		
celkem			0,49	0,49	0,00	0,00
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**						
6	13	Litice - krajina	2,63	2,63		
celkem			2,63	2,63	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**						
7	7	Radčice - krajina	0,82	0,82		
celkem			0,82	0,82	0,00	0,00
katastrální území **RADOBYČICE**						
3	85	Val	0,02	0,02		
celkem			0,02	0,02	0,00	0,00
Přírodní plochy ÚSES celkem			**4,38**	**4,25**	**0,02**	**0,11**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 19a - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro přírodní plochy ÚSES - interakční prvky						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **BOŽKOV**						
2	39	Božkov - Pytel	0,09	0,09		
celkem			0,09	0,09	0,00	0,00
katastrální území **ČERNICE**						
8	10	Černice - krajina	2,71	2,71		
celkem			2,71	2,71	0,00	0,00
katastrální území **DOLNÍ VLKÝŠ**						
9	6	Dolní Vlkýš - krajina	1,97	1,97		
celkem			1,97	1,97	0,00	0,00
katastrální území **DOUBRAVKA**						
4	33	Ústřední hřbitov	0,43	0,43		
4	48	Špitálský les	9,66	9,66		
celkem			10,09	10,09	0,00	0,00
katastrální území **LOBZY**						
4	49	Švabiny - krajina	1,63	1,63		
celkem			1,63	1,63	0,00	0,00
katastrální území **MALESICE**						
9	7	Malesice - krajina	0,04	0,04		
celkem			0,04	0,04	0,00	0,00
katastrální území **PLZEŇ**						
3	76	Radbuza - České údolí	1,50	1,50		
celkem			1,50	1,50	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**						
7	7	Radčice - krajina	0,83	0,83		
celkem			0,83	0,83	0,00	0,00
Přírodní plochy ÚSES-interačkní prvky celkem			**18,86**	**18,86**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 19b - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro přírodní plochy ÚSES - rezerva						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **BOŽKOV**						
2	39	Božkov - Pytel	6,71	6,71		
celkem			6,71	6,71	0,00	0,00
katastrální území **BUKOVEC**						
4	42	Berounka - Bukovec	0,10	0,10		
4	45	Chlum - Zábělá	21,23	21,23		
celkem			21,33	21,33	0,00	0,00
katastrální území **LITICE U PLZNĚ**						
6	13	Litice - krajina	0,29	0,29		
celkem			0,29	0,29	0,00	0,00
Přírodní plochy ÚSES-rezerva celkem			**28,33**	**28,33**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 20 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro přírodní plochy (mimo ÚSES)						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **BOLEVEC**						
1	45	Bolevecké rybníky	0,03		0,03	
Přírodní plochy (mimo ÚSES) celkem			**0,03**	**0,00**	**0,03**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 21 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro technickou vybavenost								
MO	Číslo	Název	Číslo VPS	Název VPS	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
						HL	LZU	OL
katastrální území **ČERVENÝ HRÁDEK U PLZNĚ**								
4	44	Červený Hrádek - krajina	TV-17	vodojem Švabiny a výtlačný řad do vodojemu	0,33	0,33		
4	44	Červený Hrádek - krajina	TV-18	vodojem Holý Vrch a výtlačný řad do vodojemu	0,36	0,36		
celkem					0,69	0,69	0,00	0,00
katastrální území **RADČICE U PLZNĚ**								
7	7	Radčice - krajina	TK-22	retenční nádrž Karlovarská ID38 včetně obslužné komunikace	0,35	0,35		
celkem					0,35	0,35	0,00	0,00
Technická vybavenost celkem					**1,04**	**1,04**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

Tab. 22 - Plzeň - lokality rozvojových záměrů na PUPFL pro záložní vzletovou dráhu						
MO	Číslo	Název	Plocha ZPF (ha)	Hospodářské kategorie (ha)		
				HL	LZU	OL
katastrální území **LHOTA U DOBŘAN**						
10	5	Lhota Záložní vojenská dráha	5,32	5,32		
Záložní vzletová dráha celkem			**5,32**	**5,32**	**0,00**	**0,00**

Použité zkratky: HL - hospodářský les, LZU - les zvláštního určení, OL - ochranný les

12. Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Bude doplněno na základě projednání pořizovatelem

13. Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno na základě projednání pořizovatelem

14. Údaje o počtu listů odůvodnění a počtu výkresů grafické části odůvodnění

Odůvodnění územního plánu obsahuje:

Textová část
109 listů textové části (217 stran vč. titulní strany)

Grafická část
Výkresy:
č. 1. Koordinační výkres v měř. 1 : 10 000/4 samostatné listy
č. 2. Širší vztahy v měř. 1 : 50 000/1 samostatný list
č. 3. Zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa v měř. 1 : 10 000/4 samostatné listy

Schéma A – Výškové členění v měř. 1 : 20 000/1 samostatný list