

**Západočeská univerzita v Plzni**

**FAKULTA EKONOMICKÁ**

**Bakalářská práce**

**Panelová sídliště v Plzni: současný stav a problémy,  
přístupy k revitalizaci, občanská vybavenost, dopravní  
obslužnost**

**Panel housing estates in Pilsen: current situation and  
problems, approaches to revitalization, civic amenities,  
transport services**

**Jan Měsíček**

**Plzeň 2018**



### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

*Panelová sídliště v Plzni: současný stav a problémy, přístupy k revitalizaci, občanská vybavenost, dopravní obslužnost*

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni dne 6.12.2018

.....

podpis autora

### **Poděkování**

Tímto bych rád poděkoval doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za odborné vedení, cenné rady, vstřícnost, trpělivost a čas, který mi věnoval během konzultací.

## Obsah

|   |    |
|---|----|
| Úvod.....                                       | 7  |
| 1. Cíle práce .....                             | 8  |
| 1.1 Výzkumné otázky .....                       | 8  |
| 1.2 Hypotézy .....                              | 9  |
| 2. Metodika .....                               | 10 |
| 3. Zhodnocení literatury a dalších zdrojů ..... | 13 |
| 4. Vymezení pojmů.....                          | 15 |
| 4.1. Panelová sídliště .....                    | 15 |
| 4.2 Občanská vybavenost .....                   | 16 |
| 4.3 Dopravní obslužnost .....                   | 17 |
| 4.4 Cenová hladina .....                        | 17 |
| 5. Historie vybraných sídlišť.....              | 20 |
| 5.1 Bolevec .....                               | 20 |
| 5.2 Lochotín.....                               | 20 |
| 5.3 Bory .....                                  | 21 |
| 6. Sídlíště Bolevec .....                       | 22 |
| 6.1 Současný vizuální stav.....                 | 22 |
| 6.2 Občanská vybavenost .....                   | 26 |
| 6.2.1 Parkovací stání.....                      | 28 |
| 6.3 Dopravní dostupnost.....                    | 29 |
| 6.3.1 Zastávka Košutka.....                     | 31 |
| 6.3.2 Zastávka Okounová .....                   | 34 |
| 6.3.3 Individuální doprava .....                | 35 |
| 6.4 Cenová hladina prodávaných bytů.....        | 37 |
| 7. Sídlíště Lochotín .....                      | 39 |
| 7.1 Současný stav.....                          | 40 |
| 7.2 Občanská vybavenost .....                   | 42 |

|   |    |
|---|----|
| 7.2.1 Parkovací stání .....                   | 44 |
| 7.3 Dopravní dostupnost .....                 | 44 |
| 7.3.1 Zastávka Mozartova .....                | 47 |
| 7.3.2 Zastávka Sokolovská .....               | 48 |
| 7.3.3 Individuální doprava .....              | 50 |
| 7.4 Cenová hladina prodáváných bytů .....     | 51 |
| 8. Sídliště Bory .....                        | 53 |
| 8.1 Současný stav .....                       | 54 |
| 8.2 Občanská vybavenost .....                 | 56 |
| 8.2.1 Parkovací stání .....                   | 58 |
| 8.3 Dopravní obslužnost .....                 | 58 |
| 8.3.1 Zastávka U Teplárny .....               | 60 |
| 8.3.2 Individuální doprava .....              | 61 |
| 8.4 Cenová hladina prodáváných bytů .....     | 63 |
| 9. Komparace výsledků hodnocení sídlišť ..... | 65 |
| Závěr .....                                   | 70 |
| Seznam obrázků .....                          | 73 |
| Seznam tabulek .....                          | 74 |
| Seznam grafů .....                            | 75 |
| Použitá literatura a další zdroje .....       | 76 |
| Abstrakt .....                                | 78 |
| Abstract .....                                | 79 |

## Úvod

Panelová sídliště v Plzni poskytují domov velké části obyvatel města, vystavěna byla převážně v 80. letech 20. století, kdy se tehdejší socialistický režim snažil o výstavbu co nejvíce bytů, v co nejkratším čase. Výsledkem jsou právě ona, tolik diskutovaná panelová sídliště, která v současnosti tvoří většinou městská předměstí. V mnoha případech jsou sídliště již za hranicí své původní životnosti, s nedostatečnou občanskou vybaveností a chybějícím dostatečným množstvím parkovacích míst.

V současné době jsou Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně zpracovávány a projednávány studie na regeneraci sídlišť Bolevec, Bory, Doubravka, Košutka, Lochotín, Slovany, Vinice a Skvrňany. Prostřednictvím jednotlivých studií jsou zkoumány problémy na daných sídlištích. Snahou je zásadní problémy v rámci projektů regenerací sídlišť vyřešit, či alespoň minimalizovat. Většina studií též obsahuje hrubý přehled občanské vybavenosti zkoumaných sídlišť.

Dopravní obslužnost sídlišť je jednoznačně klíčovým faktorem pro jejich obyvatele. Ať už hovoříme o dopravě MHD, či o dopravě individuální pomocí vlastních dopravních prostředků. Vždy to bude jeden z rozhodujících ukazatelů, jak pro osoby vybírající si nové bydlení, tak pro stávající obyvatele, kteří se denně dopravují, ať už do centra města nebo mimo něj.

Výběr tohoto tématu bakalářské práce jsem volil s ohledem na maximální přínos, který z práce získám již v průběhu jejího zpracování. Souběžně se studiem na vysoké škole se věnuji práci realitního makléře a studuji realitní trh. Zpracováním této bakalářské práce bych chtěl poskytnout ucelený pohled a srovnání faktorů mezi vybranými sídlišti. V práci se budu zabývat výskytem a rozmístěním občanské vybavenosti, současným vizuálním stavem sídlišť, jejich dopravní obslužností a v neposlední řadě cenovou hladinou prodávaných bytů ve vybraných sídlištích. Výše uvedené faktory budou zkoumány na sídlištích Bolevec, Bory a Lochotín. Výběr těchto tří sídlišť je opodstatněn velkou poptávkou po bytech v těchto lokalitách. Zpracováním této bakalářské práce bych tak chtěl demonstrovat jejich silné a slabé stránky, včetně vzájemného srovnání. Tento výběr byl též podpořen již zpracovanými projekty regenerací těchto sídlišť, které mohou být použity jako zdroj dat.

# 1. Cíle práce

Před samotným zpracováním vědecké práce je potřeba stanovit cíle, kterých má být v práci dosaženo, aby bylo možné na závěr z práce vyvodit konkrétní závěry. Pro účely této bakalářské práce je stanoveno několik cílů, k jejichž naplnění by mělo dojít jejím zpracováním. Cíle jsou rozděleny na hlavní a dílčí následovně:

Hlavní cíl práce:

- zhodnotit, zda cenová hladina prodávaných bytů na vybraných sídlištích v Plzni koresponduje s občanskou vybaveností těchto sídlišť a zajištěním dopravní obslužnosti mezi centrem města a jednotlivými vybranými sídlišti. V dopravní obslužnosti nebude řešena pouze dostupnost centra města, ale též dostupnost důležitých institucí, služeb a dopravních uzlů (např. dálnice, autobusové a vlakové nádraží).

Dílčí cíle:

- zjistit cenové hladiny prodávaných bytů ve vybraných sídlištích
- zjistit a zhodnotit občanskou vybavenost a současný vizuální stav sídlišť
- zhodnotit dopravní obslužnost mezi centrem města a vybranými sídlišti, dostupnost ostatních služeb, institucí a dopravních uzlů z vybraných sídlišť

## 1.1 Výzkumné otázky

Pro snadnější a efektivnější dosažení stanovených cílů je potřebné určit zkoumaný problém, který můžeme vymežit pomocí výzkumných otázek. Pro tuto práci jsou stanoveny následující výzkumné otázky:

- Jak se liší cena prodávaných bytů mezi vybranými panelovými sídlišti v Plzni?
- Disponují některá z vybraných plzeňských panelových sídlišť výrazně vyšším počtem občanské vybavenosti nežli ostatní?
- Jaké z vybraných panelových sídlišť v Plzni poskytuje svým obyvatelům nejlepší časovou dopravní dostupnost do centra města pomocí MHD?
- Koresponduje cenová hladina prodávaných bytů na vybraných sídlištích s jejich občanskou vybaveností a dopravní obslužností?



## 1.2 Hypotézy

Důležitým krokem před úspěšným zpracováním samotné bakalářské práce je formulace hypotéz. Hypotézy jsou de facto předpokládané odpovědi na výzkumné otázky. Na základě stanovených výzkumných otázek a předpokládaných odpovědí na ně, jsou zformulovány tyto hypotézy, které budou v závěru práce potvrzeny nebo vyvráceny.

- Sídliště s nejhorším současným vizuálním stavem samotných panelových domů, má zároveň nejmenší počet volnočasových ploch pro děti (dětské hřiště, prolézačky).
- Průměrná jednotková cena bytů je nejvyšší na sídlišti, které má nejlepší časovou dostupnost do centra města pomocí MHD.
- Nejnižší průměrná jednotková cena bytů je na sídlišti s nejhorší občanskou vybaveností.

## 2. Metodika

Pro dosažení předem stanovených cílů je zapotřebí stanovit postupy, prostřednictvím kterých jich bude dosaženo. Primárním a důležitým krokem k úspěšnému zpracování bakalářské práce je sběr kvalitních dat, ať už primárních či sekundárních. Tomu předchází nastudování odborné literatury, která se tématem práce zabývá či je mu nějak blízka. Teoretická část této bakalářské práce by měla tvořit menší část celku výsledného díla. Bude rozdělena do tří částí. První část bude představovat rozbor literatury. Ve druhé části dojde k vymezení pojmů, které budou dále v práci používány. Ve třetí části bude krátce představena historie vybraných sídlišť.

Hlavní část práce by měla být věnována praktické části, která bude rozdělena podle vybraných sídlišť. U každého sídliště budou nejprve shromážděna, utříděna a okomentována data, která budou následně po shromáždění a utřídění dat ze všech tří vybraných sídlišť vyhodnocována pomocí komparativní analýzy v ucelený výstup.

Pro účely zpracování této bakalářské práce byly stanoveny tři proměnné se kterými bude dále pracováno: občanská vybavenost, dopravní obslužnost a cenová hladina.

Stěžejním zdrojem informací o vybraných sídlištích v Plzni pro tuto práci budou projekty regenerací sídlišť zpracované Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně. Z těchto dokumentů budou čerpány informace o občanské vybavenosti sídlišť, parkovacích stáních a problémech, se kterými se sídliště potýkají. Data o občanské vybavenosti v podobě počtů jednotlivých zařízení sloužících obyvatelům budou utříděna do tabulek. Pro možnost komparace vybraných sídlišť budou počty zařízení občanské vybavenosti přepočteny na tisíc obyvatel u každého z vybraných sídlišť. Přepočítán bude i absolutní počet parkovacích stání na hodnoty ukazující kolik obyvatel připadá na jedno parkovací stání. Lokalizace jednotlivých zařízení občanské vybavenosti na vybraných sídlištích bude zobrazena pomocí mapových výstupů v programu ArcGIS.

Současný vizuální stav sídlišť bude hodnocen na základě vlastního průzkumu každého z vybraných sídlišť prostřednictvím vizuálního stavu panelových domů a ostatních staveb (mírou jejich revitalizace) a pocitovým množstvím a rozložením zeleně na sídlištích. Závěrečné vyhodnocení současného vizuálního stavu vybraných sídlišť proběhne pomocí popisné analýzy.

Data potřebná pro zhodnocení dopravní obslužnosti sídlišť budou čerpána z kompletního veřejného internetového jízdního řádu IDOS a z internetového portálu Plzeňských městských dopravních podniků. Získaná data budou zpracována do tabulek. Utříděná data budou vyhodnocena pomocí komparativní analýzy.

Pro účely této bakalářské práce byla vybrána frekventovaně navštěvovaná místa a instituce na území města Plzně, vůči kterým bude zjišťována dopravní dostupnost ze středů vybraných sídlišť, a to pomocí veřejné městské hromadné dopravy. Vybranými místy jsou: náměstí Republiky, autobusové a vlakové nádraží, nejbližší hypermarket, obchodní centrum Plzeň Plaza, jakožto nejbližší zástupce kultury v podobě multikina, jež je součástí velkého obchodního centra a areál Západočeské univerzity v Plzni v Univerzitní ulici. Dalšími kulturními zařízeními jsou divadla, těmi nejdůležitějšími jsou Velké divadlo a Nová scéna, obě dostupná ze zastávky Sady Pětatřicátníků, přes kterou vede většina z vybraných spojení. Dopravní spojení do vybraných míst bude zkoumáno ve dvou dnech v týdnu. Jako zástupce pracovního týdne bude zvolena středa a sobota jako modelový den pro víkend. Výchozím bodem pro vybraná sídliště bude jejich geometrický střed. Geometrický střed každého z vybraných sídlišť bude tvořen průsečíkem přímek, které budou úhlopříčkami vymezeného území sídliště. Rozhodujícím kritériem pro výběr zastávky MHD, ze které budou spojení vyhledávána bude pěší vzdálenost ze středu sídliště, přednost bude dána zastávkám ležícím na tramvajové lince. Dostupnost nejbližšího nájezdu na dálnici D5 bude řešena z pohledu individuální dopravy.

Data pro určení cenové hladiny prodávaných bytů na vybraných sídlištích budou shromažďována z největšího realitního serveru v České republice, kterým je server Sreality.cz. Dále budou využity nabídky největších realitních kanceláří. Cenová hladina prodávaných bytů bude přepočítána na cenu za jeden metr čtvereční podlahové plochy bytu. Přičemž budou srovnávány cenové hladiny stejných velikostních kategorií prodávaných bytů ve zhruba shodném technickém. Data budou zpracována do tabulek. Utříděná data budou vyhodnocena pomocí komparativní analýzy.

V závěru práce budou zodpovězeny předem formulované výzkumné otázky a potvrzeny či vyvráceny hypotézy. Též bude pomocí syntézy dílčích cílů vytvořen přehledný výstup toho, zda opravdu sídliště s nejdražšími byty nabízí jeho obyvatelům nejlepší podmínky pro bydlení. Toto bude vyhodnoceno na základě již zmiňovaných faktorů: dostupnosti občanské vybavenosti, dopravní obslužnosti a současného vizuálního stavu sídlišť.

Výsledky jednotlivých cílů budou hodnoceny prostřednictvím bodového systému. Jeden bod představuje nejlepší výsledek, naopak tři body nejhorší. Pro každé z vybraných sídlišť bude sečten celkový počet bodů, kdy jejich nejvyšší počet značí nejlepší sídliště. Výsledky budou srovnány s průměrnými jednotkovými cenami bytů.

### **3. Zhodnocení literatury a dalších zdrojů**

#### **ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ. Projekty regenerací plzeňských sídlišť.**

Projekty regenerací plzeňských sídlišť jsou pro tuto práci stěžejním materiálem. Útvar koncepce a rozvoje města Plzně spolupracuje s jednotlivými městskými obvody na projektech regenerací sídlišť již mnoho let. Jeden z prvních zpracovaných projektů byl projekt regenerace sídliště Plzeň – Bory, který je pro tuto práci velmi důležitý zdrojem společně s projekty regenerací sídlišť Plzeň – Bolevec a Plzeň – Lochotín. Zpracované projekty se dělí na analytickou a návrhovou část. V analytické části je vždy zpracován vývoj sídliště od historie až po současnost. Dále jsou zde popsány limity území dané územním plánem, majetkové vztahy, vyhodnocení veřejných prostorů atd. V návrhové části jsou řešeny konkrétní problémy a nedostatky v území. Tyto projektové dokumenty zpracované Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně jsou velmi dobrým zdrojem dat o současných problémech na sídlištích, stávající občanské vybavenosti a jejich limitech, počtu parkovacích stání atd. Z tohoto důvodu budou v práci dále využívány.

#### **MUSIL, Jiří a kolektiv. Lidé a sídliště. 1985.**

Tato publikace popisuje socialistické trendy nové výstavby měst. Zabývá se přínosy i negativy masové výstavby panelovou technologií. Poukazuje na změnu životní úrovně a způsobu života obyvatel nově vzniklých panelových sídlišť. Tato kniha mi posloužila jako zdroj přehledných a ucelených informací ohledně panelových sídlišť i k vymezení odborných pojmů.

#### **OUŘEDNÍČEK, Martin a Jana TEMELOVÁ, a kol. Sociální proměny pražských čtvrtí. 2012.**

Autor publikace pan Ouředníček se dlouhodobě a podrobně věnuje studii pražských čtvrtí, zejména panelových sídlišť na území města Prahy, o čemž napsal několik publikací. Jeho kniha velmi detailně zkoumá dopady postsocialistického vývoje pražských čtvrtí, ať už na vzhled města, tak jeho obyvatele, či sociální dění v čase. Literatura tohoto autora pro mě byla velmi přínosná s ohledem na přístupy k rozborům jednotlivých sídlišť a pohledy, jakými je možné jejich proměny zkoumat.

**ROZMANOVÁ, Naděžda. Principy a pravidla územního plánování. 2006.**

Principy a pravidla územního rozvoje vydané Ústavem územního rozvoje se v jedné své části věnují podrobně občanské vybavenosti. V příručce je k nalezení definice, kterou jsem využil pro svoji práci, dále je zde popsáno členění občanské vybavenosti, její druhy, trendy a v neposlední řadě mimo jiné i principy řešení jednotlivých druhů občanské vybavenosti v územním plánování.

**BRADÁČ, A., J. FIALA a V. HLAVINKOVÁ. Nemovitosti: oceňování a právní vztahy. 2007.**

Čtvrté vydání této publikace přináší čtenáři kompletní informace o oceňování nemovitostí a právních vztahů. Autoři v knize definují pojmy a vysvětlují metodologické postupy. Jsou zde popsány právní vztahy, které je možné na nemovitý majetek vázat. Pro účely této bakalářské práce byla využita část publikace věnovaná oceňování nemovitostí, ve které jsou podrobně popsány všechny dostupné metody oceňování nemovitých věcí.

## 4. Vymezení pojmů

V této bakalářské práci zaměřené na panelová sídliště bude pracováno s několika proměnnými a základními pojmy, které bude pro pozdější použití vhodné vymezit. Zásadními pojmy pro tuto práci jsou panelové sídliště, občanská vybavenost, dopravní obslužnost a cenová hladina.

### 4.1. Panelová sídliště

Panelová sídliště jsou ve většině měst nejviditelnějším pozůstatkem bývalého socialistického režimu a výrazně změnila městskou krajinu a urbanismus postsocialistických měst (Ouredníček, Temelová 2012).

Výstavba nových obytných souborů pomocí prefabrikovaných betonových panelů změnila od základu architekturu a přinesla novou koncepci stavby měst. Šlo o zcela odlišné pojetí zástavby volných ploch, což výrazným způsobem ovlivnilo vazbu mezi rozmístěním obytných domů a dopravních komunikací. Koncepce panelových sídlišť představovala odlišný vzhled budov a jejich prostorového rozmístění, také nový způsob uspořádání volných prostor mezi budovami (Musil a kol. 1985). Volné rozmístění obytných budov v prostoru, který tvoří veřejné prostranství nebylo doposud zvyklostí.

Panelové domy uskupené do sídlišť mají výrazně rozdílné tvary oproti tehdejší městské obytné zástavbě. Obytné domy nabývají na rozměrech jak výškových, tak plošných. Charakteristickými rysy panelových sídlišť jsou takzvané bodové a deskové domy s plochou střechou, obklopené zelenými plochami. Budovy na sídlišti bývají identické, neboť jsou stavěny průmyslovými technologiemi na základě typových projektů. Občanská vybavenost sídlišť je koncentrována do větších středisek, obsahujících širokou škálu služeb na jednom místě. Ze sídlišť tedy úplně vymizely obchodní ulice. Charakteristicky jsou oproti vysokým obytným budovám, stavěny nižší objekty veřejných služeb, jako jsou stavby občanské vybavenosti, školy a obchodní domy. Budovy jsou volně umístěny do veřejných prostor zelených ploch, sídliště tedy již nemají klasický evropský uliční systém. Došlo k uvolnění vztahů mezi domy a komunikacemi, vznikl tím nový dopravní systém, který v ideálních případech odděluje silniční síť od pěších zón (Musil a kol. 1985).

Výrazné vizuální a technické změny nepozorujeme pouze na venkovních plochách sídlišť a exteriérech budov, ale také v jejich interiérech. Samotné byty mají větší počet menších

místností, oproti starším bytům, kde tomu bylo opačně. Vzhledem ke vzrůstající koncentraci počtu bytů v jedné budově, dochází k výstavbě rozsáhlejších společných prostor domů a nabývá na významu vertikální doprava v jednotlivých obytných budovách (Musil a kol. 1985).

## 4.2 Občanská vybavenost

Ve stavebním zákoně je přesně definováno, co se rozumí pod pojmem občanské vybavení, které je jednou ze složek veřejné infrastruktury. V zákoně č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), § 2, odst. 1, písm. k), bod 3 je občanské vybavení definováno jako: „stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva“ (Zákon č. 183/2006 Sb. 2006).

Občanské vybavení tvoří jednu z primárních funkčních složek sídel. Skládá se z mnoha druhů výrobních i nevýrobních zařízení, od správních a administrativních zařízení až po zařízení školní a výchovná. Rozvoj a vznik nových zařízení občanského vybavení se řídí demografickou, ekonomickou a sociální skladbou obyvatelstva v sídle, pro které je takové zařízení řešeno. Dalším faktorem ovlivňujícím rozvoj či vznik nových zařízení občanského vybavení je dopravní kapacita lokality (Rozmanová 2006). Plzeňská panelová sídliště byla stavěna převážně pro mladé pracující páry a rodiny, proto již v mnoha případech neodpovídá dosavadní občanská vybavenost sídlišť současné skladbě obyvatelstva.

Vybraná zařízení občanského vybavení tvoří společně s bydlením podmínku zachování běžného denního života. Lokalizace, rozsah, kvalita a vyváženost občanského vybavení ve vazbě k dalším funkcím sídel jsou zásadními faktory udržitelného rozvoje území a výrazně ovlivňují kvalitu životního prostředí sídel a působí na skladbu obyvatelstva v těchto lokalitách. Mimo jiné vytváří zařízení občanského vybavení mnoho pracovních míst. S přibývajícím rozvojem obslužné funkce sídel se obyvatelům sídelních jednotek i dojíždějícím zvyšuje standard kvality a rozšiřuje provozní doba všech poskytovaných služeb (Rozmanová 2006).

„Občanská vybavenost je pojem hovořící o existenci, počtu, kapacitě a rozmístění jednotlivých zařízení občanského vybavení v území. Popisuje standard životní úrovně obyvatel v hodnoceném území“ (Rozmanová 2006, s. 2).



### **4.3 Dopravní obslužnost**

Dopravní obslužnost je v zákoně č. 194/2010 Sb. § 2 definována jako „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“ (Zákon č. 194/2010 Sb. 2010).

Rozsah dopravní obslužnosti na území obce si stanoví obec sama a zajišťuje ji formou veřejných služeb pomocí veřejné drážní osobní dopravy, veřejné linkové dopravy a jejich kombinací. Plán dopravní obslužnosti území musí být zveřejněn tak, aby k němu byl umožněn dálkový přístup (Zákon č. 194/2010 Sb. 2010).

Dopravní dostupnost neboli akcesibilita je pojem vyjadřující obtížnost, se kterou se lze přepravit mezi dvěma místy prostřednictvím využití určitého dopravního systému. Akcesibilita se odvíjí od konstrukce dopravní sítě a je závislá na počtu dopravních uzlů a vzdáleností mezi nimi a kvalitou spojení obsluhující tyto uzly (Hudeček a kol. 2016). Dopravní dostupnost můžeme také chápat jako jakýsi sociální systém, kde se setkáváme s racionálním chováním lidí, kteří se snaží přepravit z jednoho místa do druhého. Dopravu chápeme jako prostředek spojující dvě a více míst (Schmeidler 2010). Akcesibilitu rozlišujeme časovou, frekvenční a vzdálenostní. U časové akcesibility se do výsledku promítá denní doba, respektive hustota provozu, a to výhradně při zkoumání individuální dopravy. U MHD záleží na tom, zda má MHD sdílené jízdní pruhy s individuální dopravou, či zda jsou oddělené. Jako příklad lze uvést do nedávna aktuální problém autobusového spojení ze Severního Předměstí do centra města Plzně, kde se na této trase v dopravní špičce tvořily kolony. Tím, že zde chyběl jízdní pruh pro MHD, měla dopravní situace výrazný vliv na časovou akcesibilitu těchto spojů.

### **4.4 Cenová hladina**

V souvislosti s oceňováním nemovitého majetku je potřeba rozlišovat dva odlišné pojmy, cenu a hodnotu. Cena je pojem vystihující skutečnou částku, za kterou se nemovitost nabízí, či částku za kterou byla nemovitost prodána. Avšak může, ale nemusí mít vazbu na hodnotu, kterou dané nemovitosti lidé přisuzují. Naopak hodnota je pojem, který nám udává odhadní hodnotu, nikoli cenu, za kterou byla nemovitost skutečně prodána nebo

nabízena (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007). Hodnota nemovitostí je pojem, jehož číselného vyjádření docílíme pomocí oceňování nemovitostí. Hodnotu nemovitosti můžeme vyjádřit pomocí několika zákonem definovaných způsobů ocenění nemovitého majetku. Výsledné zjištěné ceny se budou lišit podle použité metody ocenění. Každá metoda uplatňuje odlišný postup oceňování. Všechny metody mají definovaný účel svého použití, záleží na účelu, pro který ocenění nemovitosti provádíme.

Hodnoty nemovitostí, které můžeme jejich oceněním stanovit jsou:

**Cena zjištěná (administrativní, úřední)** je označována jako cena stanovena podle cenového předpisu definovaného platným zákonem. V zákoně jsou též specifikovány případy, pro které je nutné tento cenový předpis použít (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007). Podle toho předpisu jsou oceňovány nemovitosti nejčastěji za účelem zaplacení daně dědické, darovací či daně z převodu nemovitosti (dnes daň z nabytí nemovitých věcí).

**Cena pořizovací (historická)** je cena za kterou bylo možné nemovitost pořídit v době jejího postavení, bez ohledu na současné opotřebení. Tato hodnota se využívá v účetnictví (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007).

**Cena reprodukční** je „cena (věcná hodnota), za kterou by bylo možno stejnou nebo porovnatelnou novou věc pořídit v době ocenění, bez odpočtu opotřebení“ (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007, str. 79). U staveb ji lze vypočítat složitě pomocí součtu skutečných nákladů, častěji se však využívají pro výpočet technické hospodářské ukazatele. V tomto případě jednotková cena za 1 m<sup>3</sup> obestavěného prostoru, případně 1 m<sup>2</sup> zastavěné plochy.

**Věcná hodnota** je reprodukční cenou, sníženou o průměrné opotřebení stejně staré nemovitosti, s přiměřenou mírou využívání. Finálně ponížená o náklady, které je potřeba vynaložit pro odstranění vážných závad před užíváním nemovitosti (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007).

**Cena obvyklá (obecná, tržní)** je „cena, za kterou je možno stejnou nebo porovnatelnou věc v daném místě a čase na volném trhu prodat nebo koupit (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007, str. 80). Zjištění ceny obvyklé je většinou na bázi porovnávání uskutečněných obchodů obdobných nemovitostí ve stejné lokalitě a čase. Vlastní tržní cena konkrétní nemovitosti je stanovena až při jejím faktickém prodeji a může se od zjištěné obvyklé ceny i výrazně lišit. Předem ji nelze přesně stanovit (Bradáč, Fiala, Hlavinková 2007). Cenu obvyklou soudní znalec stanoví vypracováním znaleckého posudku na oceňovanou

nemovitost například pro účely dědického řízení. Pro tyto účely mohou v dnešní době již i realitní kanceláře provádět posouzení obvyklé ceny.

Pro účely této bakalářské práce bude používána průměrná jednotková cena jednoho metru čtverečního podlahové plochy bytů zjišťována metodou co nejvíce korespondující s metodou zjištění ceny obvyklé. Pokud nebude k dispozici dostatečné množství porovnatelných nemovitostí v zájmovém území, u nich došlo ve stanoveném časovém horizontu k prodeji nebo koupi, budou ke stanovení průměrné ceny jednoho metru čtverečního podlahové plochy použity i porovnatelné nemovitosti nabízené k prodeji, respektive ke koupi, tedy jejich nabídková cena.

## **5. Historie vybraných sídlišť**

### **5.1 Bolevec**

Historie, kdysi jedné z největších vsí v Čechách sahá hluboko do minulosti. První zmínky o Bolevci jsou datovány zhruba 600 let nazpět, byť se ještě nehovoří o vsi s názvem Bolevec, ale Voleves. První zmínka o vsi nazývané Bolevec je z roku 1728. Již v roce 1461 bylo ve vsi 10 statků, dalšího většího rozšíření se dočkala až v 18. století. První škola vznikla v roce 1811, do které chodily i děti z Plzně, jelikož tam ještě škola nebyla. Koncem 19. století se začínal výrazně měnit ráz obce i jejího okolí. Začala se rozrůstat o další části, narůstal počet obyvatel vzhledem k průmyslovému rozvoji Plzně, ale i samotného Bolevce. Do první světové války se jednalo o obec zemědělského rázu. Elektrifikace obce proběhla až v roce 1926. Když probíhalo, po první světové válce, první připojování okolních obcí k Plzni, měl Bolevec 2500 obyvatel a zůstal nadále samostatný. Připojen k městu Plzeň byl až v roce 1942 s tehdejšími 6 tisíci obyvateli. Postupným rozrůstáním obce začal Bolevec splývat s okrajem Plzně, až se stal jejím předměstím (Bělohávek 1997).

O stavbě sídliště na Severním Předměstí, jež se skládá ze 4 částí, bylo definitivně rozhodnuto na počátku 70. let 20. století. Svoji rozlohou se řadí na 1. místo mezi západočeskými sídlišti. Výstavba sídliště Bolevec probíhala mezi lety 1978–1983, což z něho činí druhý vystavěný celek ze čtyř částí Severního Předměstí (Bernhardt a kol. 2013). Některé budovy staré vsi musely ustoupit nově budovaným výškovým budovám. Zachována byla usedlost bývalého statku s č.p. 1 na tehdejší návsi obce, v současné době je chráněn jako historická památka (Bělohávek 1997).

### **5.2 Lochotín**

Projekt vybudování rozsáhlých sídlišť na Severním Předměstí byl zahájen výstavbou sídliště Lochotín s rozsahem 5100 bytů v roce 1975 a dokončeno bylo v roce 1980. Za architektonicky nejvíce přínosné stavby lze považovat budovy základních škol a společenské centrum Atom (Bernhardt a kol. 2013). Panelové sídliště se rozprostírá severně od vilové čtvrti lemováno ulicemi Alej Svobody z jihu, Karlovarskou a na ni navazující Gerskou ulicí ze západu, Studentskou ze severu a Lidickou z východu.

Převážná část sídliště se skládá z osmipodlažních deskových panelových domů z konstrukčního systému PS 69/2, budovy se táhnou mnohdy podél celé ulice

bez přerušení, což znesnadňuje pohyb po sídlišti. Příkladem může být ulice Elišky Krásnohorské. Mimo tyto osmipodlažní budovy na sídlišti Lochotín nalezneme též dvanáctipodlažní objekty tvořící dvě sekce a čtyřpodlažní budovy čtvercového půdorysu.

### **5.3 Bory**

Sídliště Bory tvoří okrajovou, nejjihněji položenou část města Plzně. Prostorové řešení této okrajové části Plzně určené k pozdějšímu zastavění určil již podrobný územní plán města z roku 1963. Koncepce navržená v územním plánu posloužila jako podklad projektu současného sídliště (Sýkora 1974). Na místě současného sídliště Bory měla stát původně univerzitní čtvrť Purkyňov. Pozůstatkem původního projektu jsou budovy vysokoškolských kolejí v Máchově ulici. Nicméně vysokoškolský areál byl nakonec vystavěn na Borských polích v Univerzitní ulici. Na místě plánovaného vysokoškolského areálu vyrostlo v letech 1965–1972 třetí a zároveň nejmenší plzeňské sídliště Bory (Bernhardt a kol. 2013). Toto nejmenší plzeňské sídliště vygenerovalo přibližně 3000 bytů. Rozmanité uspořádání panelových domů s dominantními bodově umístěnými výškovými budovami, utváří v prostoru sídliště příjemné městské prostředí. Centrem borského sídliště je nákupní a obslužné středisko Luna (Sýkora 1985).

## 6. Sídliště Bolevec

Vymezení zájmové oblasti sídliště Bolevec bylo převzato od Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně, který vymezil zájmové oblasti plzeňských sídlišť pro studie zabývající se regenerací těchto sídlišť. Bolevecké sídliště vyplňuje prostor mezi ulicemi Tachovská, Gerská, Studentská a Plaská. Z této oblasti je vyloučen prostor ohraničený ulicemi Nýřanská a Kaznějovská, který je tvořen starou zástavbou. Druhou nezájmovou lokalitou je prostor tvořen ulicemi Jesenická a Hořejší. Detailní vymezení viz obr. č. 1.



Obr. č. 1: Zájmové území sídliště Bolevec

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z projektu regenerace sídliště Plzeň – Bolevec

### 6.1 Současný vizuální stav

Volné prostranství tohoto sídliště je osázeno velkým množstvím zeleně všeho druhu. Zeleň je udržovaná a v sídlišti utváří svěží a uvolněnou atmosféru. Velké zelené plochy



sídlisťe vyplňující vnitrobloky ohraničené panelovými domy jsou tvořeny pěšími zónami.



Obr. č. 2: Vnitrobloky tvořené zelení s pěšími zónami

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Napříč sídlisťem je vhodně umístěno dostatečné množství občanské vybavenosti, sloužící dětem i dospělým. Mimo parků a parkové zeleně je po sídlisťi rozmístěno několik dětských hřišť s prolézačkami pro nejmenší obyvatele. Téměř všechny panelové domy jsou již z větší části revitalizovány, mají nová plastová okna, vstupy do domů a nové zateplené fasády. Z vizuálního hlediska je problém s barevnými kombinacemi fasád jednotlivých panelových domů či bloků. Doposud neregulované schvalování barevnosti fasád zapříčinilo velkou variabilitu odstínů barev použitých na fasádách budov, a to na malých plochách v rámci sídlisťe. Takováto změť barev na malé ploše působí nehezským urbanisticky – architektonickým dojmem a zhoršuje plošnou orientaci v sídlisťi. Velká variabilita použitých barev může být přínosná, avšak v koncepčním

využití. Žádoucí by například bylo, aby v rámci jedné ulice, případně jednoho bloku byly použity barvy shodných odstínů. Při takovém použití širokého spektra barev by byla usnadněna orientace v sídlišti.

Diskutabilní je umístění některých reklam realizačních firem na fasádách panelových domů.



Obr. č. 3: Reklamy umístěné na fasádách domů v sídlišti Bolevec

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Při průchodu některými z vnitrobloků sídliště si lze všimnout zarostlých a rezavějících trubkových konstrukcí, které byly dříve používány obyvateli sídliště jako sušáky na prádlo. Nicméně v dnešní době jsou již konstrukce bez využití a čekají na odstranění.





Obr. č. 4: Nepoužívané sušáky na prádlo

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Naopak kladně lze hodnotit umístění řadových garáží v severovýchodní části sídliště podél ulice Plaská. Linie řadových garáží tvoří pomyslnou hranici sídliště a vhodně ho odděluje od rušné Plaské ulice, čímž plní funkci protihlukové stěny.



Obr. č. 5: Řadové garáže podél Plaské ulice

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Obyvatelé vnitřních částí sídliště se potýkají s problémy parkování v důsledku nedostatku parkovacích míst. Plochy určené k parkování bývají přeplněné a vozidla stojí i tam, kde by neměla.

V neposlední řadě mají vliv na estetickou stránku sídliště bezpochyby i vandalové, kteří i přes veškerou snahu města a soukromých investorů o zvýšení životní úrovně na sídlišti, znehodnocují čerstvě odvedenou práci. Příkladem může být obrázek č. 6 zachycující objekt technického zařízení v Tachovské ulici, který má nově udělanou fasádu, nicméně vandalové ji již stihli poškodit nasprejováním graffiti.



Obr. č. 6: Následky vandalismu

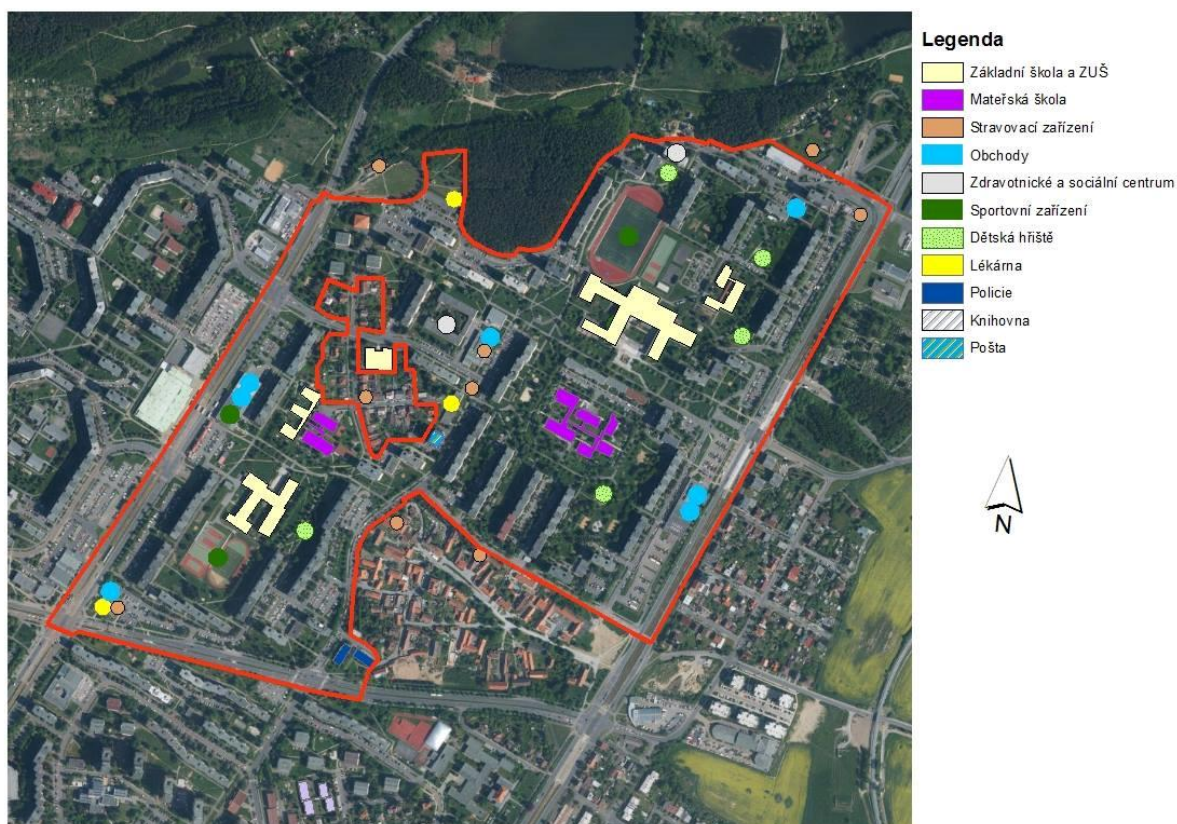
Zdroj: vlastní fotografie (2018)

## 6.2 Občanská vybavenost

Základní občanská vybavenost je pro všechny obyvatele sídliště dobře dostupná v docházkové vzdálenosti uvnitř sídliště. Na sídlišti Bolevec se nachází celkem tři mateřské školy, včetně jedné speciální pro děti zrakově postižené a s vadou řeči, jsou situovány do dvou objektů, přičemž každý je v jiné části sídliště. V západní části je vybudován komplex, v němž sídlí 91. mateřská škola a speciální mateřská školka. Ve východní části sídliště najdeme 90. mateřskou školu. Na sídlišti nalezneme dále šest základních škol včetně jedné umělecké. Jejich rozmístění je zobrazeno na obrázku č. 7 společně s ostatní občanskou vybaveností tohoto sídliště. Na rozdíl od dostatečného počtu základních škol není na sídlišti žádná střední ani vysoká škola. V severní polovině sídliště nalezneme oční ambulanci, domov pro seniory a dvě lékárny. Jedna lékárna je též v jihozápadním rohu sídliště. Uvnitř vymezeného území se nachází pouze čtyři stravovací zařízení, nicméně v těsné blízkosti hranice zájmového území je jich v provozu dalších



pět. Sedm obchodů je rovnoměrně rozmístěno na celém vymezeném území, šest z nich jsou potraviny a jeden je obchod s nábytkem. Rodiče s malými dětmi zajisté ocení velké množství dětských hřišť, kterých je v území celkem pět. Bolevecké sídliště nabízí i sportovní vyžití v podobě dvou víceúčelových sportovišť, fitness centra a plaveckého bazénu. Z ostatních služeb na sídlišti lze jmenovat poštu, knihovnu a policejní stanici, naopak zde není městský úřad. Sídliště Bolevec je domovem pro 8608 lidí (Projekt regenerace sídliště Plzeň – Bolevec). Počty zařízení občanské vybavenosti byly pro lepší srovnatelnost přepočteny na 1000 obyvatel u každého z řešených sídlišť.



Obr. č. 7: Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti Bolevec

Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního výzkumu, dat z Mapy.cz a projektu regenerace sídliště Bolevec

Tab. č. 1: Počet zařízení občanské vybavenosti nacházející se v zájmové oblasti sídliště Bolevec

| Kategorie občanského vybavení          | Základní škola | Mateřská škola | Střední škola | Vysoká škola | Zdravotnické a sociální centrum | Lékárna |
|--|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------------------------|---------|
| <b>Počet zařízení</b>                  | 6              | 3              | 0             | 0            | 2                               | 3       |
| <b>Počet zařízení na 1000 obyvatel</b> | 0,70           | 0,35           | 0,00          | 0,00         | 0,23                            | 0,35    |

| Stravovací zařízení | Obchody | Dětské hřiště | Sportovní zařízení | Pošta | Knihovna | Městský úřad | Policejní stanice |
|---------------------|---------|---------------|--------------------|-------|----------|--------------|-------------------|
| 9                   | 7       | 5             | 4                  | 1     | 1        | 0            | 1                 |
| 1,05                | 0,81    | 0,58          | 0,46               | 0,12  | 0,12     | 0,00         | 0,12              |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně a Mapy.cz

### 6.2.1 Parkovací stání

Z tabulky č. 2 je patrné, že na sídlišti Bolevec chybí více jak polovina potřebných míst k parkování. Převzatá hodnota potřebného počtu parkovacích míst vychází z celkového počtu obyvatel, počtu bytů a jejich velikosti. Absolutní hodnoty byly přepočteny na počet obyvatel připadající na jedno parkovací stání. Při aktuálním počtu 2 494 parkovacích míst vychází jedno místo na 3,5 obyvatele.

Tab. č. 2: Bilance počtu parkovacích stání při počtu 8 608 obyvatel sídliště Bolevec

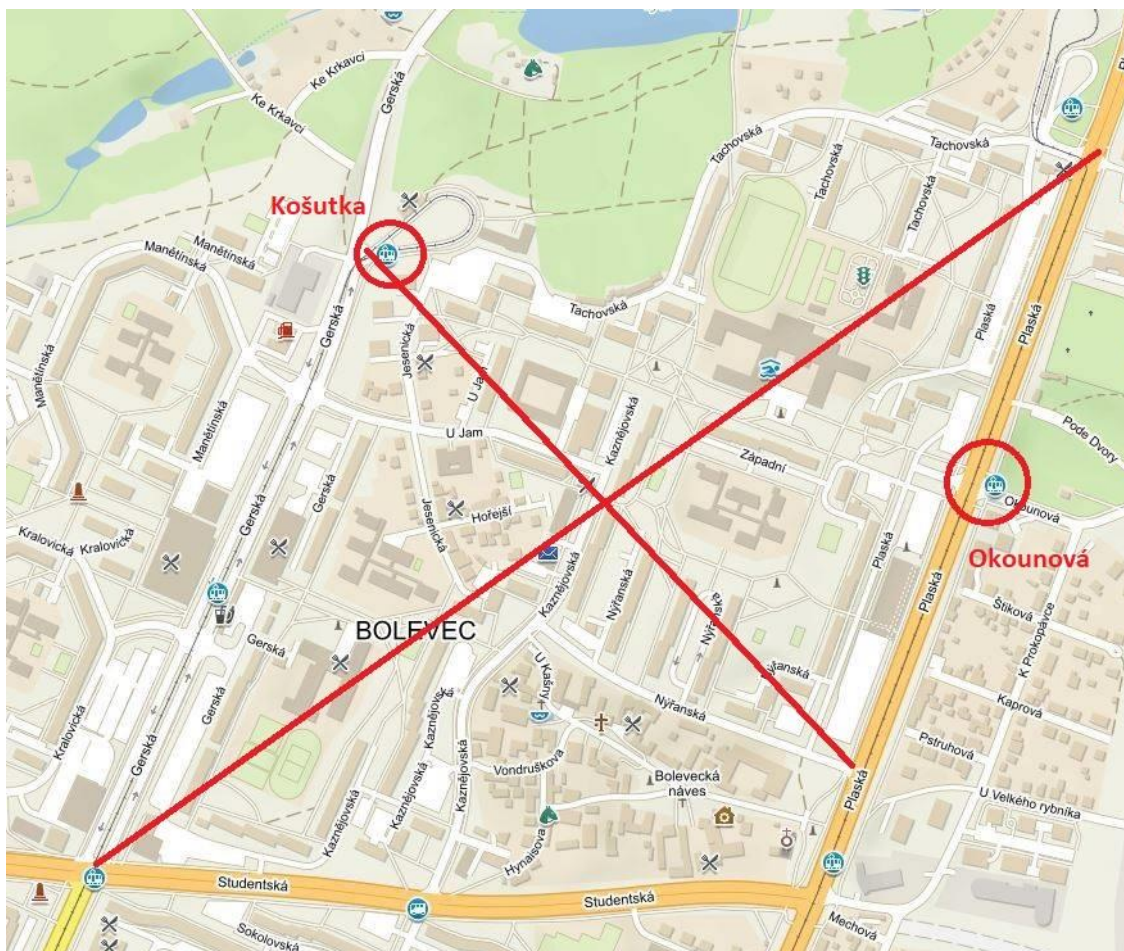
|  | Aktuální počet parkovacích míst | Potřebný počet parkovacích míst | Deficitní počet parkovacích míst |
|--|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|  | 2 494                           | 5 156                           | 2662                             |
| <b>Počet obyvatel na 1 parkovací stání</b> | <b>3,5</b>                      | 1,7                             | 3,2                              |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z projektu regenerace sídliště Plzeň – Bolevec

### **6.3 Dopravní dostupnost**

Sídlištěm Bolevec neprochází žádná z tras městské hromadné dopravy. Sídliště je městskou hromadnou dopravou obsluhováno primárně ze své západní a východní strany, tramvajovými linkami číslo 4 a 1.

Výchozím bodem pro celé sídliště Bolevec je geometrický střed území, kterým je Bolevecká pizzerie na adrese U Jam 2079/26, 323 00 Plzeň, Bolevec. Tento bod byl určen sestrojením dvou přímk tvořících úhlopříčky vymezeného území (viz obr. č. 8). První z nich vedena z jihozápadního rohu, který je tvořen ulicemi Gerská a Studentská, do severovýchodního rohu tvořeného ulicemi Tachovská a Plaská. Druhá úhlopříčka je tvořena přímkou vedoucí z jihovýchodního rohu zájmového území tvořeného ulicemi Nýranská a Plaská, do rohu ležícího na severozápadní hranici území, jímž je místo, kde tramvajový pás linky č. 4 protíná Gerskou ulici, když odbočuje na točnu. Určený bod leží na průsečíku těchto dvou přímk.

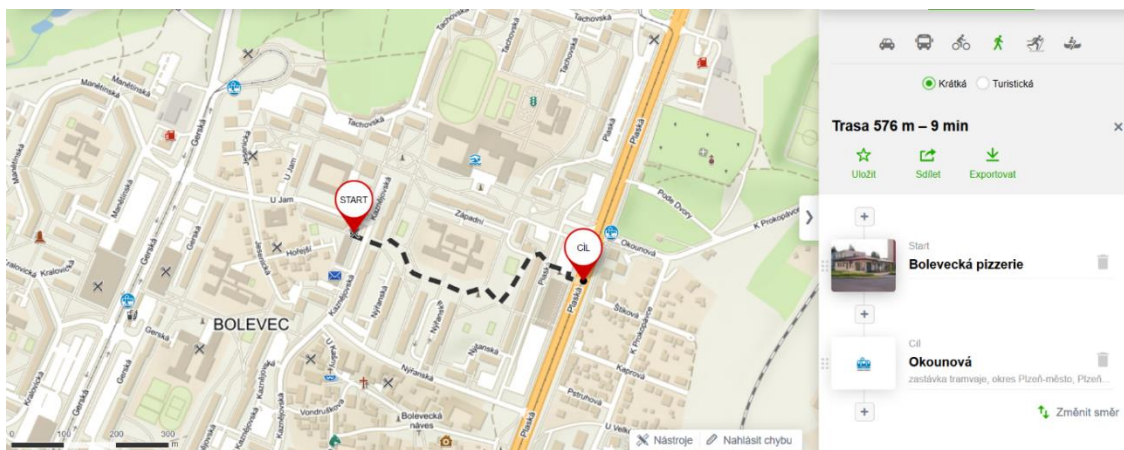


Obr. č. 8: Zobrazení geometrického středu sídliště a vybraných zastávek

Zdroj: vlastní zpracování, Mapy.cz

Při výběru zastávky MHD, ze které budou spojení vyhledávána byla uvažována vzdálenost zastávky MHD od určeného středu sídliště. Zvoleny byly dvě nejbližší zastávky, a to každá na jiné z tramvajových linek, které vedou na hlavních komunikacích tvořící hranice sídliště. Z východu na trase tramvaje č. 1 byla vybrána zastávka s názvem Okounová (obr. č. 9), která je od středu sídliště vzdálena 576 m a 9 minut chůze (Mapy.cz 2018).





Obr. č. 9: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Okounová

Zdroj: Mapy.cz

Na západní hranici sídliště na tramvajové lince č. 4 byla vybrána konečná stanice nesoucí název Košutka (obr. č. 10), ta je od středu sídliště vzdálena 473 metrů a 8 minut chůze (Mapy.cz 2018).



Obr. č. 10: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Košutka

Zdroj: Mapy.cz

### 6.3.1 Zastávka Košutka

Zastávka Košutka je konečnou stanicí pro tramvajovou linku č. 4, kde je umístěna točna a tramvaje odtud vyjíždí zpět směr Bory. Jedná se o nejbližší zastávku MHD (Mapy.cz 2018) od středu sídliště. Tabulky níže odkazují na dopravní dostupnost vybraných míst na území města Plzně pomocí MHD. Tabulky jsou sestaveny na základě jízdních řádů z IDOS.cz. Počáteční zastávkou je v obou tabulkách Košutka, každá z nich obsahuje šest cílových stanic. Ve všech případech se jedná o zastávky MHD. V následující tabulce č. 3

jsou zobrazena data z jízdních řádů pro všední dny, jako modelový den byla použita středa.

Žádné z vybraných míst neleží na trase tramvajové linky č. 4 jezdící na trase Košutka-Bory. Pro dosažení každého z vybraných míst je potřeba jednou přestupovat. Cesta vždy začíná jízdou tramvají č. 4 ze zastávky Košutka a většinou dochází k přestupu na zastávce Sady Pětatřicátníků, která je hlavním dopravním uzlem všech tří tramvajových linek na území města Plzně. Kříží se zde tramvajová linky č. 4, 2 a 1. Pokud dotyčná osoba cestuje ze sídliště Bolevec do areálu Západočeské univerzity na Borech, pak projede celou tramvajovou trasu tramvaje č. 4. Ze zastávky Košutka až na konečnou stanici Bory, kde je nutné přestoupit na autobusové spoje, nejčastěji autobus č. 30 či 24. Celá cesta v délce 8 km zabere cestujícím ve všední den včetně jednoho přestupu cca 28 minut, což z areálu Západočeské univerzity tvoří nejhůře dostupné místo. Frekvence spojení na této trase je 166 spojů za den.

Naopak nejlépe dostupným místem ze zastávky Košutka je zastávka Náměstí republiky ležící na trase tramvaje č. 2. Cesta dlouhá 5 km s jedním přestupem na Náměstí Republiky ve všední dny trvá 15 minut, k dispozici je 244 spojů denně. Ještě o čtyři dopravní spojení více nabízí trasa Košutka-Hlavní nádraží, v počtu 248 spojů denně. Tato zastávka je situována u hlavního vlakového nádraží. Vzdálenost 6 kilometrů lze pomocí jednoho přestupu ujet za 18 minut. Stejně vzdálené jsou zastávky CAN Husova a Palackého náměstí. Obě zastávky jsou vzdálené od sídliště 6 km a s jedním přestupem se lze na místo dopravit za 19 minut. Na zastávce CAN Husova vystoupíme, pokud jedeme na hlavní autobusové nádraží, denně sem cestující dopraví 201 spojů. Na zastávce Palackého náměstí lidé vystupují, pokud jedou do obchodního centra Plzeň Plaza, na této trase lze využít některého ze 168 spojení za den. Nejnižší počet spojů jezdí k hypermarketu Globus, ač je zastávka NC Úněšovská nejméně vzdálenou zastávkou ze všech vybraných.



Tab. č. 3: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Košutka ve všední dny

| Stanice Košutka (středa) |                      |                   |                |                 |
|--------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka          | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky        | 244                  | 15                | 1              | 5               |
| CAN Husova               | 201                  | 19                | 1              | 6               |
| Hlavní nádraží           | 248                  | 18                | 1              | 6               |
| Palackého náměstí        | 168                  | 19                | 1              | 6               |
| Západočeská univerzita   | 166                  | 28                | 1              | 8               |
| NC Úněšovská             | 102                  | 7–16*             | 1–2*           | 3               |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy a počet přestupů se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

V tabulce č. 4 jsou zobrazena data z jízdních řádů pro sobotu. Neděle a státní svátky nejsou v rámci této práce řešeny. Během soboty jezdí spoje ve výrazně nižší frekvenci nežli ve všední dny. K nejvýraznější změně došlo na trase Košutka-Západočeská univerzita, kde došlo ke snížení počtu spojů na pouhých 57, tj. téměř jedna třetina z počtu spojení během všedního dne. Doba jízdy se prodloužila o 2 minuty na celkových 30 minut. Též počet přestupů se u některých spojů na této trase navýšil na dva. Nejméně výrazné změny můžeme pozorovat na trase Košutka-Palackého náměstí, počet spojů za den byl snížen o pouhých 30 a doba jízdy se dokonce zkrátila z 19 na 17 minut. Do zastávky Náměstí Republiky a zastávky Hlavní nádraží jede v sobotu shodně 142 spojů. Na Náměstí Republiky se přitom cestující dostane za 17 minut a na zastávku Hlavní nádraží za 19 minut. Nejvíce se v sobotu prodloužila doba jízdy na centrální autobusové nádraží, kam cesta trvá 22 minut s frekvencí 126 spojů denně.

Tab. č. 4: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Košutka v sobotu

| Stanice Košutka (sobota) |                      |                   |                |                 |
|--------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka          | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky        | 142                  | 17                | 1              | 6               |
| CAN Husova               | 126                  | 22                | 1              | 6               |
| Hlavní nádraží           | 142                  | 19                | 1              | 6               |
| Palackého náměstí        | 138                  | 17                | 1              | 6               |
| Západočeská univerzita   | 57                   | 30                | 1–2*           | 9               |
| NC Úněšovská             | 68                   | 8–10*             | 1              | 3               |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy a počet přestupů se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

### 6.3.2 Zastávka Okounová

Zastávka Okounová je předposlední zastávkou před konečnou stanicí na tramvajové lince č. 1. Tramvajová linka č. 1 vede po Plaské ulici, která tvoří východní hranici sídliště Bolevec. Zastávka Okounová je nejbližší situovanou zastávkou na trase tramvajové linky č. 1 od středu sídliště. Obě tramvajové linky jsou stěžejním prostředkem dopravního spojení s centrem města, proto byla zvolena nejbližší zastávka na obou z nich.

Tabulky č. 5 a 6 jsou koncipovány shodně s tabulkami č. 3 a 4. Nalezneme v nich informace o spojení zastávky Okounová s vybranými místy na území města Plzně pomocí MHD. V tabulce č. 5 jsou data z platných jízdních řádů pro všední dny, v tabulce č. 6 data pro jízdní řády platné v sobotu.

Ze zastávky Okounová se lze dopravit do čtyř z vybraných míst bez jediného přestupu. Na trase Okounová-Náměstí Republiky a Okounová-Hlavní nádraží cestující dosáhnou rychleji cílové stanice a ujedou nižší počet kilometrů, než kdyby zvolili tramvajovou linku č. 4. Naopak pokud cestující využije při dopravě na Západočeskou univerzitu autobusovou linku č. 30 ze zastávky Okounová, dostane se do cílové destinace bez přestupu, ale doba jízdy i počet ujetých kilometrů se výrazně prodlouží oproti využití tramvajové linky, kde je nutno 2krát přestupovat. Zajímavostí je, že ze zastávky Okounová je největší frekvence spojení právě na Západočeskou univerzitu, která se nachází na opačném, jižním okraji města a je od sídliště Bolevec ze všech vybraných míst nejvzdálenější. Tento fakt je způsobený tím, že zastávka Okounová je jak tramvajovou,

tak autobusovou zastávkou. Výrazně nejnižší frekvence spojů jezdí ze zastávky Okounová na zastávku NC Úněšovská k hypermarketu Globus.

Tab. č. 5: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Okounová ve všední dny

| Stanice Okounová (středa) |                      |                   |                |                 |
|---------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka           | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky         | 186                  | 12                | 0              | 4               |
| CAN Husova                | 160                  | 17                | 1–2*           | 5               |
| Hlavní nádraží            | 183                  | 14                | 0              | 5               |
| Palackého náměstí         | 164                  | 18                | 1              | 5               |
| Západočeská univerzita    | 250                  | 26–43*            | 0–2*           | 7–15*           |
| NC Úněšovská              | 86                   | 10                | 0              | 3               |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

Tab. č. 6: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Okounová v sobotu

| Stanice Okounová (sobota) |                      |                   |                |                 |
|---------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka           | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky         | 148                  | 12                | 0              | 4               |
| CAN Husova                | 130                  | 19–23*            | 1              | 5–7*            |
| Hlavní nádraží            | 149                  | 14                | 0              | 5               |
| Palackého náměstí         | 139                  | 16                | 1              | 5               |
| Západočeská univerzita    | 84                   | 29–43*            | 0–2*           | 7–15*           |
| NC Úněšovská              | 68                   | 7–8*              | 0              | 3–4*            |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

### 6.3.3 Individuální doprava

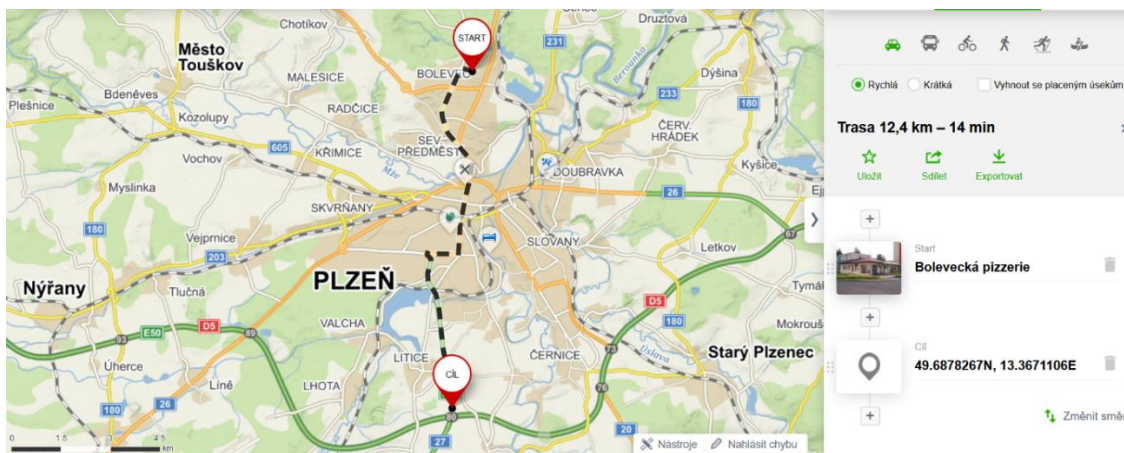
Z pohledu individuální dopravy je posuzována dopravní dostupnost nejbližšího dálničního nájezdu na dálnici D5. Výchozím bodem je opět geometrický střed sídliště, kterým je Bolevecká pizzerie. V tabulce č. 7 jsou data získaná z mapového portálu Mapy.cz pro trasu mezi středem sídliště a nejdostupnějšími nájezdy na dálnici D5 v okolí Plzně. Doba jízdy odpovídá běžnému provozu. Trasy jsou voleny s cílem co nejkratší

doby jízdy. Přičemž platí čím nižší číslo nájezdu, tím blíže k Praze a rovněž čím vyšší číslo nájezdu, tím blíže ke státním hranicím s Německem. Časově nejedostupnějším nájezdem na dálnici D5 ze sídliště Bolevec je nájezd č. 80, který je situován na silnici č. 27 vedoucí z Plzně do Železné Rudy (viz obr. č. 11).

Tab. č. 7: Dopravní dostupnost dálnice D5 při použití individuální dopravy

| Nájezdy na dálnici D5 |                   |                 |
|-----------------------|-------------------|-----------------|
| Číslo nájezdu         | Doba jízdy (min.) | Vzdálenost (km) |
| 67                    | 17                | 15,3            |
| 73                    | 17                | 12,8            |
| 76                    | 18                | 14,1            |
| 80                    | 14                | 12,4            |
| 89                    | 16                | 12,8            |

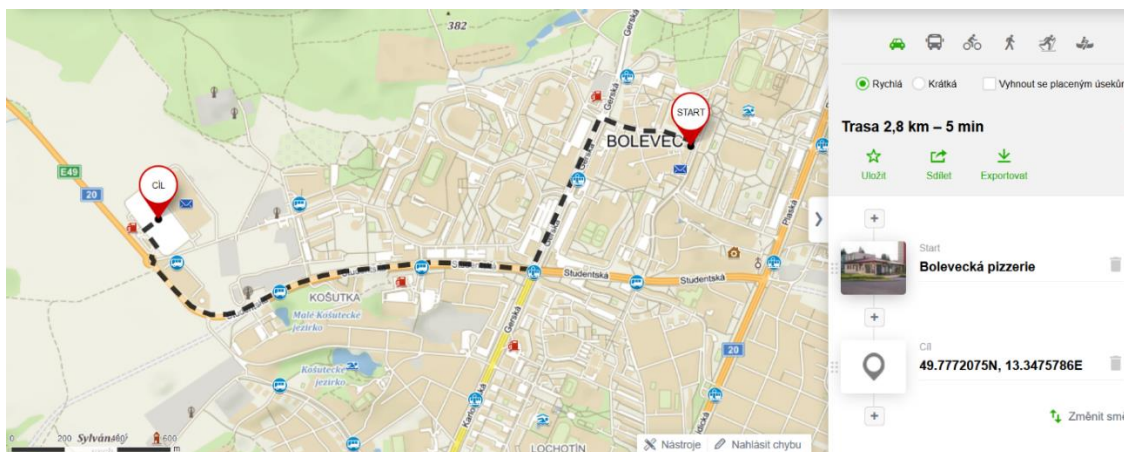
Zdroj: vlastní zpracování dle dat mapového portálu Mapy.cz



Obr. č. 11: Nejrychlejší trasa k nájezdu č. 80 dálnice D5 ze středu sídliště

Zdroj: Mapy.cz

Dostupnost hypermarketu individuální dopravou je též velmi důležitá, jelikož většina občanů jezdí na velké nákupy osobním automobilem. Pro sídliště Bolevec je nejrychleji dostupný hypermarket Globus, umístěný při výjezdu z Plzně směrem na Karlovy Vary. Časová akcesibilita hypermarketu ze středu sídliště je 5 minut jízdy osobním automobilem při běžném provozu. vzdálenostní akcesibilita je 2,8 km. Nejrychlejší trasa viz obr. č. 12.



Obr. č. 12: Nejrychlejší trasa ze středu sídliště k hypermarketu Globus

Zdroj: Mapy.cz

## 6.4 Cenová hladina prodávaných bytů

Cena prodávaných bytů vychází z aktuální nabídky realitních kanceláří. Veškerá data potřebná k výpočtu jednotkové ceny za metr čtvereční podlahové plochy prodávaných bytů byla převzata z největšího českého realitního portálu Sreality.cz, zobrazující inzerci všech realitních kanceláří. Zjištěná cena 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy byla vypočtena z nabídkových cen bytů stejné dispozice a obdobného technického stavu. Nabídková cena bytu byla vždy přepočtena na cenu za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy daného bytu. Výsledné ceny za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy u jednotlivých bytů byly zprůměrovány, čímž byla určena jednotková cena za metr čtvereční podlahové plochy bytu o dané dispozici na daném sídlišti.

Porovnávat ceny již zobchodovaných nemovitostí se ukázalo jako nereálné. Na katastru nemovitostí je možné vyhledat a nahlédnout do kupních smluv u prodaných nemovitostí, nicméně v kupních smlouvách chybí zásadní informace nezbytné pro výpočet. V kupní smlouvě se převážně neuvádí podlahová plocha bytu. Většinou se do smluvní dokumentace specifikuje pouze dispozice bytové jednotky. Dalším důležitým kritériem, od kterého se odvíjí výsledná cena nemovitosti je současný technický stav nemovitosti, který z kupní smlouvy též není možné zjistit.

Soudní znalci při zjišťování ceny obvyklé ve znaleckých posudcích využívají porovnávací metody, kdy porovnávají právě ceny srovnatelných nemovitostí v blízkém okolí oceňované nemovitosti. Jako podklady pro srovnání využívají též aktuální inzerci nabízených nemovitostí.

Do porovnání cen bytových jednotek o dispozici 3+1 byly vybrány 4 bytové jednotky. Všechny se nacházejí v revitalizovaných panelových domech na sídlišti Bolevec. Podlahová plocha tří z nich je shodná o velikosti 62–63 m<sup>2</sup>, jeden o podlahové ploše 78 m<sup>2</sup>. Technickým stavem jsou si velmi podobné. Všechny jsou po částečné nebo kompletní rekonstrukci. Průměrná cena za jeden metr čtvereční podlahové plochy u bytů s dispozicí 3+1 vyšla na částku 40 429,- Kč.

Tab. č. 8: Cena 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 3+1

| Bytové jednotky 3+1 |                                   |           |   |
|---------------------|-----------------------------------|-----------|---|
| Ulice               | Podlahová plocha v m <sup>2</sup> | Cena v Kč | Cena za 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy |
| Kaznějovská         | 62                                | 2 470 000 | 39 839                                    |
| Kaznějovská         | 62                                | 2 700 000 | 43 548                                    |
| Tachovská           | 63                                | 2 350 000 | 37 302                                    |
| Tachovská           | 78                                | 3 200 000 | 41 026                                    |
|                     |                                   |           | <b>40 429</b>                             |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z realitního serveru Sreality.cz

Cena 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy u bytových jednotek s dispozicí 4+1 byla na sídlišti Bolevec určena na základě 5 srovnatelných bytů 4+1 nabízených k prodeji. Pět bytových jednotek s podlahovou plochou 75–86 m<sup>2</sup>. Všechny bytové jednotky jsou v dobrém technickém stavu. Jedna z nich je v původním stavu, ale velmi zachovalá s modernizovanou koupelnou. Ostatní prošli částečnou nebo kompletní rekonstrukcí. Výsledná průměrná cena za jeden metr čtvereční podlahové plochy u bytů s dispozicí 4+1 vyšla na částku 39 275,- Kč.

Tab. č. 9: Cena 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 4+1

| Bytové jednotky 4+1 |                                   |           |   |
|---------------------|-----------------------------------|-----------|---|
| Ulice               | Podlahová plocha v m <sup>2</sup> | Cena v Kč | Cena za 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy |
| Plaská              | 78                                | 2 990 000 | 38 333                                    |
| Plaská              | 86                                | 3 100 000 | 36 047                                    |
| Tachovská           | 76                                | 3 090 000 | 40 658                                    |
| Nýřanská            | 84                                | 3 390 000 | 40 357                                    |
| Jesenická           | 75,4                              | 3 090 000 | 40 981                                    |
|                     |                                   |           | <b>39 275</b>                             |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z realitního serveru Sreality.cz



## 7. Sídliště Lochotín

Vymezení zájmové oblasti sídliště Lochotín bylo převzato od Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně, který vymezil zájmové oblasti plzeňských sídlišť pro studie zabývající se regenerací těchto sídlišť. Sídliště Lochotín je ohraničeno ulicemi Studentská ze severu, Lidická z východu, Alej Svobody z jihu a ze západu ulicemi Karlovarská a Gerská. Z této oblasti jsou vyloučeny dva prostory tvořené zástavbou rodinných domů v západní části zájmového území. Naopak jsou k vymezenému území přiřčeny panelové domy v severozápadním rohu za ulicí Gerská a bytová a občanská panelová zástavba na jihu za ulicí Alej Svobody (Regenerace sídliště Plzeň – Lochotín). Detailní vymezení viz obr. č. 13.



Obr. č. 13: Zájmové území sídliště Lochotín

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z projektu regenerace sídliště Plzeň – Lochotín

## 7.1 Současný stav

Z pohledu staveb není lochotínské sídliště v tak pokročilém stupni revitalizace, jako tomu je u sídliště Bolevec. Nalezneme zde stále panelové domy, které mají původní fasádu, výplně otvorů jsou již u panelových domů vyměněny.



Obr. č. 14: Panelové domy s původní fasádou

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Naopak pozemní stavby technické infrastruktury jsou z většiny stále v původním stavu a působí v sídlišti kontrastním dojmem oproti revitalizovaným panelovým domům a upraveným veřejným prostranstvím. Fasády těchto staveb jsou většinou posprejované či jinak poničené od vandalů a zchátralé působením povětrnostních vlivů.



Obr. č. 15: Stavby technické infrastruktury v původním stavu

Zdroj: vlastní fotografie (2018)



Sídlíště Lochotín má též problém s urbanisticky – architektonickým řešením barevnosti fasád domů. Barevnost fasád nemá žádný koncept ani řád. Se sousedním boleveckým sídlištěm má stejné ještě jedno negativum, kterým je umístění reklam na fasádách domů. Na panelových domech po celém sídlišti se vyskytují jak stálé reklamy tvořené přímo fasádou domu, tak reklamní plachty na fasádách umístěné.



Obr. č. 16: Reklamy umístěné na fasádách domů

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Pozitivně lze hodnotit urbanistické řešení sídliště. Střed sídliště, jež tvoří prostor mezi ulicemi Sokolovská, Komenského a Elišky Krásnohorské je řešen jako rozlehlá klidová zóna tvořená pouze pěšími zónami s parkovou zelení. V této zóně je umístěno mnoho odpočinkových míst, dětské hřiště a další občanská vybavenost.



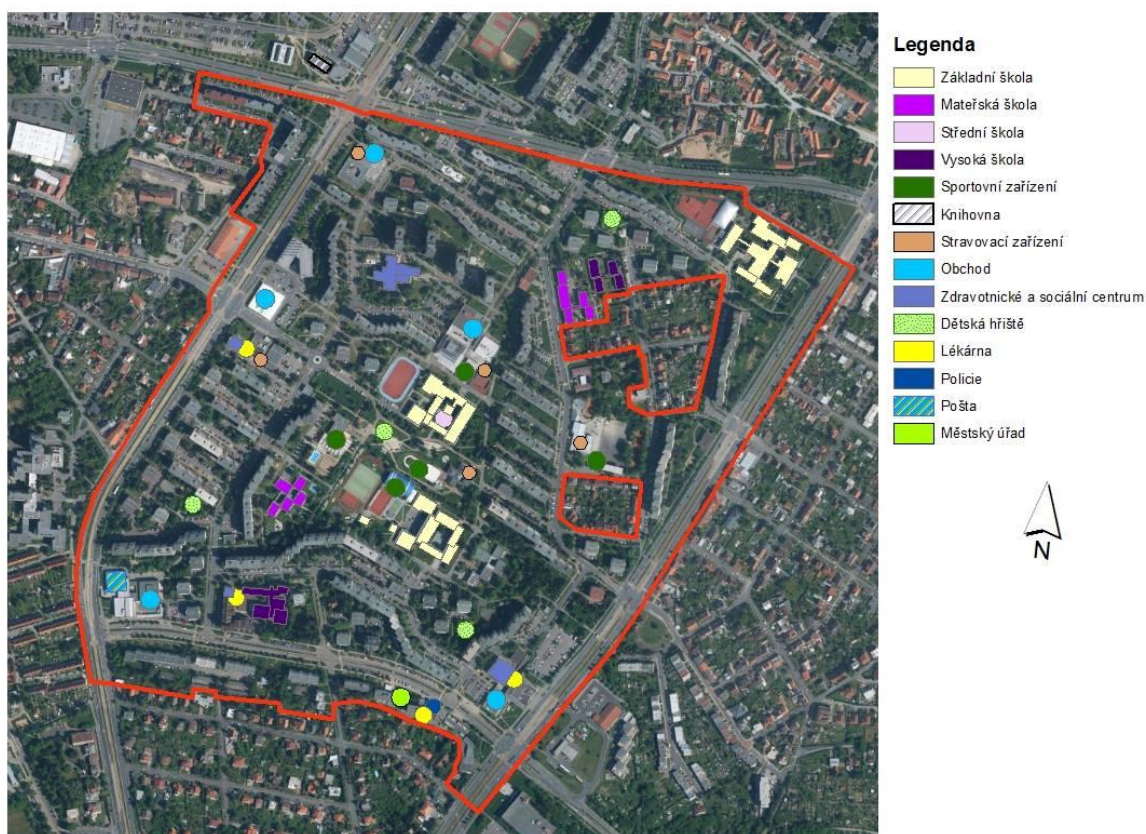
Obr. č. 17: Dětské hřiště umístěné ve středu sídliště

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

## 7.2 Občanská vybavenost

Na sídlišti Lochotín žilo k 31.12.2016 10 306 obyvatel (Regenerace sídliště Plzeň – Lochotín), což činí toto sídliště největším ze tří zkoumaných, co se počtu obyvatel týče. Obyvatelé sídliště i širší veřejnost zde mají k dispozici bohatou občanskou vybavenost, ovšem v nižší míře, nežli tomu je na sídlišti Bolevec, vzhledem k počtu obyvatel (viz počet zařízení na 1000 obyvatel v tabulce č. 10). Na území sídliště se nachází dvě mateřské, tři základní školy a jedna střední škola. Dále je zde umístěn domov pro seniory s názvem „Terasy“ a čtyři zdravotnická zařízení. Obyvatelé mohou na sídlišti navštívit čtyři lékárny, avšak všechny umístěné v jižní polovině sídliště. Sídlíště nabízí bohaté sportovní vyžití v pěti sportovních zařízeních včetně plaveckého bazénu. Občerstvení nabízí pět stravovacích zařízení a k dispozici je pět obchodů. Zejména děti ocení čtyři dětská hřiště.





Obr. č. 18: Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti Lochotín

Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního výzkumu, dat z Mapy.cz a projektu regenerace sídliště Lochotín

Tab. č. 10: Počet zařízení občanské vybavenosti nacházející se v zájmové oblasti sídliště Lochotín

| <b>Kategorie občanského vybavení</b>   | Základní škola | Mateřská škola | Střední škola | Vysoká škola | Zdravotnické a sociální centrum | Lékárna |
|--|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------------------------|---------|
| <b>Počet zařízení</b>                  | 3              | 2              | 1             | 2            | 5                               | 4       |
| <b>Počet zařízení na 1000 obyvatel</b> | 0,29           | 0,19           | 0,10          | 0,19         | 0,49                            | 0,39    |

|                     |         |               |                    |       |          |              |                   |
|---------------------|---------|---------------|--------------------|-------|----------|--------------|-------------------|
| Stravovací zařízení | Obchody | Dětské hřiště | Sportovní zařízení | Pošta | Knihovna | Městský úřad | Policejní stanice |
| 5                   | 5       | 4             | 5                  | 1     | 1        | 1            | 1                 |
| 0,49                | 0,49    | 0,39          | 0,49               | 0,10  | 0,10     | 0,10         | 0,10              |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně a Mapy.cz

### 7.2.1 Parkovací stání

V tabulce č. 11 je znázorněna bilance aktuálního počtu, potřebného počtu a deficitního počtu parkovacích míst na sídlišti Lochotín. Při počtu 10 306 obyvatel je potřebný počet parkovacích stání 7 124. Aktuálně je na sídlišti dostupných 4 095 parkovacích míst, při tomto počtu připadá jedno parkovací stání na 2,5 obyvatele.

Tab. č. 11: Bilance počtu parkovacích stání při počtu 10 306 obyvatel sídliště Lochotín

|                                     | Aktuální počet parkovacích míst | Potřebný počet parkovacích míst | Deficitní počet parkovacích míst |
|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|                                     | 4 095                           | 7 124                           | 3 029                            |
| Počet obyvatel na 1 parkovací stání | <b>2,5</b>                      | 1,4                             | 3,4                              |

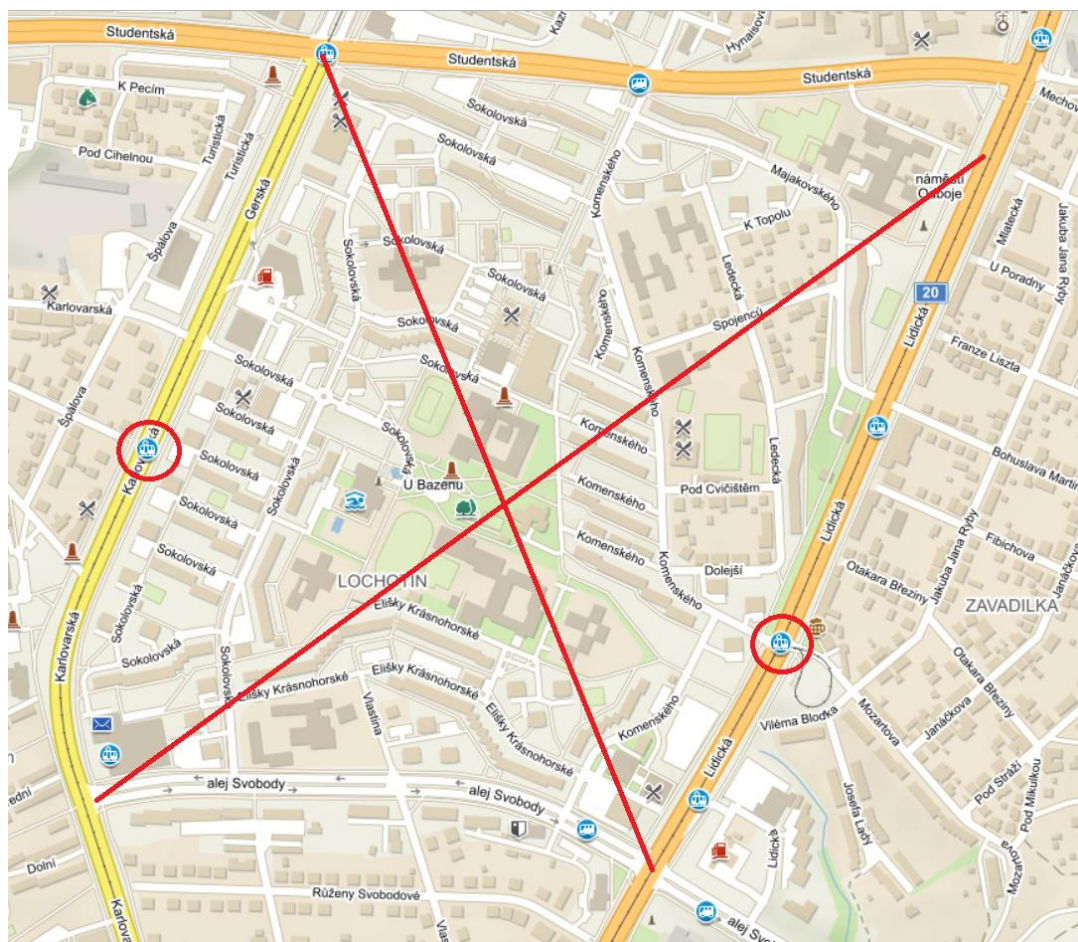
Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně

## 7.3 Dopravní dostupnost

Středem vymezeného území sídliště Lochotín nevede žádná z tras městské hromadné dopravy, ale je velmi dobře obsluhováno pomocí čtyř sběrných komunikací tvořících pomyslné hranice sídliště, ačkoliv jeho části zasahují ještě za tyto komunikace. Zejména můžeme hovořit o ulici Alej Svobody, která fakticky prochází jižním okrajem sídliště, jelikož jsou ještě podél jižní strany této ulice vystavěny panelové domy.

Ze severu ve Studentské ulici a z jihu v ulici Alej Svobody se nachází zastávky autobusových linek. Oproti tomu na západní straně v Karlovarské a Gerské ulici a na východě v ulici Lidická jsou dostupné zastávky tramvajových linek. Pro účely této bakalářské práce byl určen geometrický střed sídliště, který bude brán jako výchozí bod pro dopravní dostupnost do vybraných míst na území města Plzně, respektive pro určení výchozích zastávek MHD.

Geometrický střed sídliště Lochotín byl určen shodným způsobem jako u sídliště Bolevec. Byly sestaveny dvě přímky co nejpřesněji kopírující úhlopříčky obrazce tvořící vymezené území. Jejich průsečík určující střed sídliště představuje budova občanské vybavenosti na adrese: Sokolovská 1119/48, Plzeň.

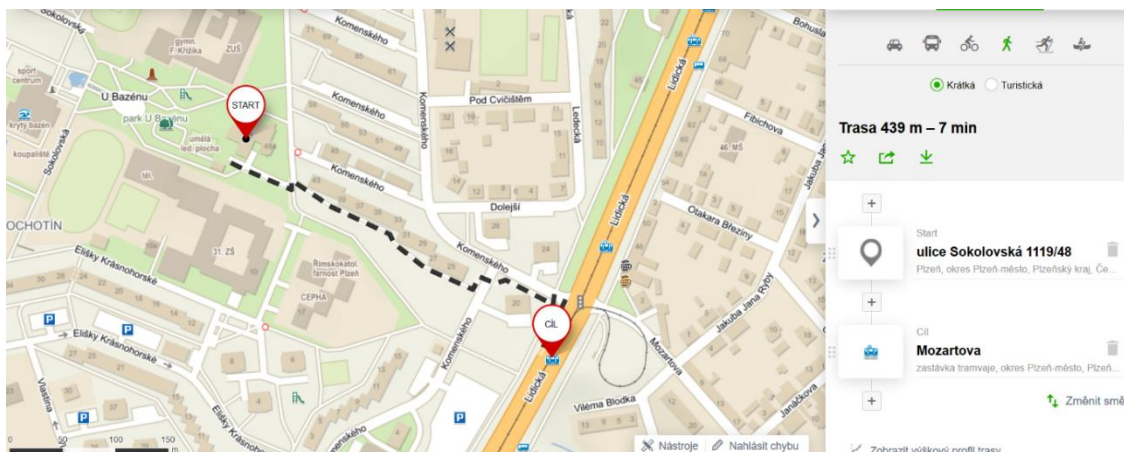


Obr. č. 19: Zobrazení geometrického středu sídliště a vybraných zastávek

Zdroj: vlastní zpracování, Mapy.cz

Nejbližší zastávka MHD od stanoveného středu sídliště se nachází na tramvajové lince č. 1 a nese název Mozartova. Ze středu sídliště je chůzí dostupná za 7 minut ve vzdálenosti 439 metrů (obr. č. 20).





Obr. č. 20: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Mozartova

Zdroj: Mapy.cz

Jelikož se jedná o sídliště s největším počtem obyvatel ze tří srovnávaných sídlišť a je obsluhováno primárně dvěma tramvajovými linkami, stejně tak jako sídliště Bolevec, byla proto do srovnání zahrnuta i druhá stanice. A to nejbližší stanice od středu sídliště na tramvajové lince č. 4. Zastávka nesoucí název Sokolovská je vzdálena od středu sídliště 587 metrů s časovou náročností 11 minut chůze.



Obr. č. 21: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Sokolovská

Zdroj: Mapy.cz

### 7.3.1 Zastávka Mozartova

Zastávka Mozartova je nejbližší zastávkou MHD od středu sídliště a leží na tramvajové lince č. 1. V tabulce č. 12 jsou zapsány hodnoty týkající se všech spojení městské hromadné dopravy ve všední dny ze zastávky Mozartova do šesti vybraných zastávek na území města Plzně. Tato zastávka je čistě tramvajová, tudíž spojení vždy začíná tramvají č. 1. Na tramvajové lince č. 1 leží dvě zastávky z šesti vybraných, lze se do nich tedy dopravit bez jediného přestupu. Těmito zastávkami jsou Náměstí Republiky a Hlavní nádraží, do nichž se cestující mají možnost dopravit některým ze 178 spojení během pracovního týdne za 9 min na Náměstí Republiky, a za 11 minut na Hlavní nádraží. Nejnižší frekvence dopravy je z této zastávky k nejbližšímu hypermarketu Globus, zastávka NC Úněšovská, kam je možné se dostat 97 spoji denně s jedním přestupem za 15 minut. Největší frekvence spojení je na Západočeskou univerzitu, což je způsobeno větší variabilitou kombinací spojů na této trase. Jedná se o nejvzdálenější zastávku, čemuž odpovídá i delší čas potřebný na přepravu. Pokud cestující zvolí variantu trasy s dvěma přestupy, dostane se do cílové stanice nejrychleji, a to nejdříve za 22 minut.

Tab. č. 12: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Mozartova ve všední dny

| Stanice Mozartova (středa) |                      |                   |                |                 |
|----------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka            | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky          | 178                  | 9                 | 0              | 3               |
| CAN Husova                 | 156                  | 15                | 1              | 4               |
| Hlavní nádraží             | 178                  | 11                | 0              | 4               |
| Palackého náměstí          | 164                  | 17                | 1              | 4               |
| Západočeská univerzita     | 232                  | 22–40*            | 1–2*           | 6–12*           |
| NC Úněšovská               | 97                   | 15                | 1              | 4               |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

Tabulka č. 13 je zaměřena na sobotní spoje ze zastávky Mozartova. Výrazné snížení počtu spojů se vyskytlo u trasy Mozartova-Západočeská univerzita, kde došlo ke snížení počtu spojů na pouhých 57 z 232 spojů ve všední dny a zároveň prodloužení doby jízdy na cca 33 minut. Nižší frekvence spojů je i u ostatních tras, nicméně rozdíl oproti všedním dnům není tak markantní jako v tomto případě. Naopak k výraznému zkrácení doby jízdy

v sobotu oproti všedním dnům došlo na trase Mozartova-Palackého náměstí ze 17 na 13 minut.

Tab. č. 13: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Mozartova v sobotu

| Stanice Mozartova (sobota) |                      |                   |                |                 |
|----------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka            | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky          | 140                  | 9                 | 0              | 3               |
| CAN Husova                 | 123                  | 16–20*            | 1              | 4               |
| Hlavní nádraží             | 140                  | 11                | 0              | 4               |
| Palackého náměstí          | 139                  | 13                | 1              | 4               |
| Západočeská univerzita     | 57                   | 33                | 1–2*           | 6–12*           |
| NC Úněšovská               | 84                   | 15                | 1              | 4               |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

### 7.3.2 Zastávka Sokolovská

Zastávka Sokolovská leží zhruba ve středu západní hranice území sídliště Lochotín na trase tramvaje č. 4 a autobusu č. 33 a 40. Jedná se o nejbližší zastávku od středu sídliště situovanou na tramvajové lince č. 4. Žádná z vybraných cílových zastávek neleží na trase tramvaje č. 4, proto je potřeba pro dosažení cíle alespoň jednoho přestupu. Výjimkou je trasa Sokolovská-Náměstí Republiky, kterou je možné zvládnout bez jediného přestupu prostřednictvím autobusových linek č. 33 a 40. Avšak pokud se zvolí trasa bez přestupu, stráví se v dopravním prostředku delší doba. Spojení na všech trasách ve všední dny lze hodnotit jako velmi dobré (viz tabulka č. 14). Na čtyřech trasách je denní počet spojů vyšší než 200. Nejnižší počet spojení je k hypermarketu Globus, zastávka NC Úněšovská, kde počet spojení dosahuje hranice 115 spojů za den.



Tab. č. 14: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Sokolovská ve všední dny

| Stanice Sokolovská (středa) |                      |                   |                |                 |
|-----------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka             | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky           | 272                  | 9–16*             | 0–1*           | 3–5*            |
| CAN Husova                  | 203                  | 16                | 1              | 5               |
| Hlavní nádraží              | 252                  | 15                | 1              | 5               |
| Palackého náměstí           | 168                  | 16                | 1              | 5               |
| Západočeská univerzita      | 232                  | 24                | 1              | 7               |
| NC Úněšovská                | 115                  | 7–15*             | 1              | 2–4*            |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

Detaily ohledně spojů ze stanice Sokolovská do vybraných zastávek jezdících v sobotu jsou dostupné v tabulce č. 15. Výrazné zhoršení dostupnosti oproti všedním dnům se projevilo u spojů jezdících na trase Sokolovská-Západočeská univerzita, kde došlo k výraznému snížení frekvence spojení. Během soboty je tato trasa obsluhována 57 spoji, což je o 175 spojů méně než ve všední dny. Nižší počet spojů je mimo pracovní dny zaznamenán na všech zájmových trasách, avšak ne tak výrazný.

Tab. č. 15: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Sokolovská v sobotu

| Stanice Sokolovská (sobota) |                      |                   |                |                 |
|-----------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka             | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky           | 173                  | 14                | 0–1*           | 5               |
| CAN Husova                  | 127                  | 16–21*            | 1              | 5               |
| Hlavní nádraží              | 156                  | 16                | 1              | 5               |
| Palackého náměstí           | 138                  | 14                | 1              | 5               |
| Západočeská univerzita      | 57                   | 21–29*            | 1–2*           | 7–10*           |
| NC Úněšovská                | 74                   | 6                 | 1              | 2               |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

### 7.3.3 Individuální doprava

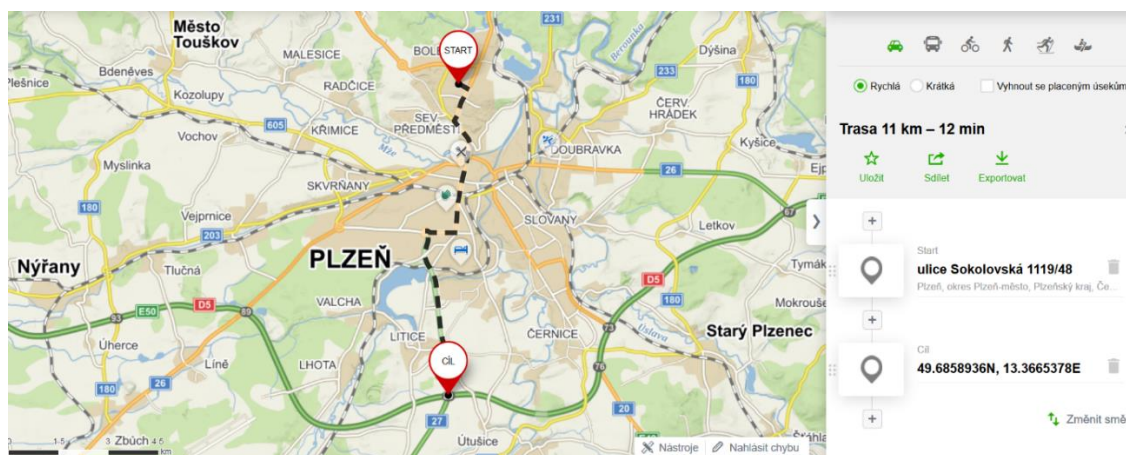
V tabulce č. 16 jsou zpracována data ukazující dosažitelnost nájezdů na dálnici D5 v blízkosti Plzně. Výchozím bodem je geometrický střed sídliště Lochotín, který je definován budovou na adrese Sokolovská 1119/48, Plzeň. Data o trasách jsou získány z mapového portálu Mapy.cz a odpovídají běžnému provozu. Každá z tras představuje nejkratší možnou dobu jízdy.

Nejrychleji dostupným nájezdem na dálnici D5 ze středu sídliště Lochotín je nájezd č. 80, který je situován na silnici č. 27 vedoucí z Plzně do Železné Rudy a vzdálenost tohoto nájezdu od sídliště činí 11 km (viz obr. č. 22).

Tab. č. 16: Dopravní dostupnost k dálnici D5 při použití individuální dopravy

| Nájezdy na dálnici D5 |                   |                 |
|-----------------------|-------------------|-----------------|
| Číslo nájezdu         | Doba jízdy (min.) | Vzdálenost (km) |
| 67                    | 14                | 13,3            |
| 73                    | 14                | 11,1            |
| 76                    | 15                | 12,4            |
| 80                    | 12                | 11              |
| 89                    | 13                | 11              |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat mapového portálu Mapy.cz

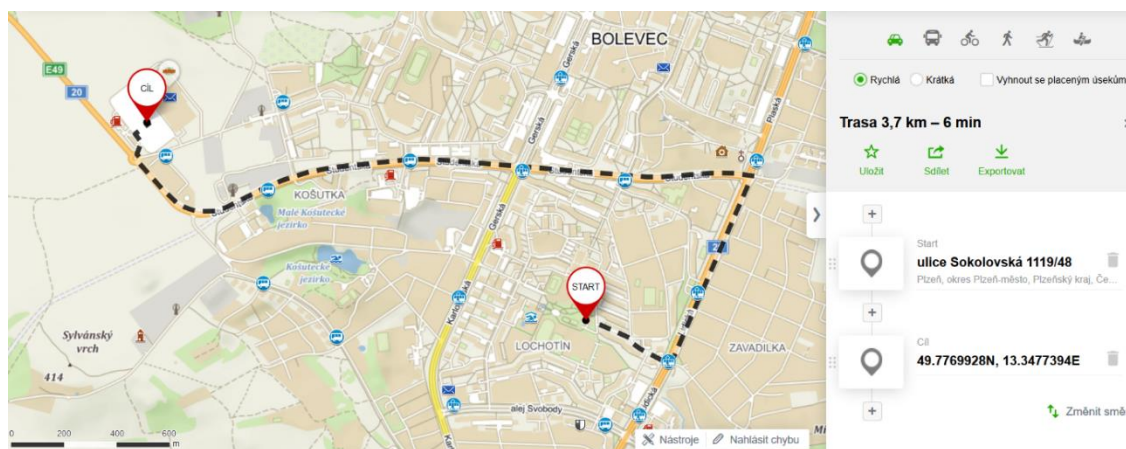


Obr. č. 22: Nejrychlejší trasa k nájezdu č. 80 dálnice D5 ze středu sídliště

Zdroj: Mapy.cz

Z pohledu individuální dopravy je pro sídliště Lochotín nejdostupnější hypermarket Globus, umístěný při výjezdu z Plzně směrem na Karlovy Vary. Časová akcesibilita

hypermarketu ze středu sídliště je 6 minut jízdy osobním automobilem při běžném provozu. Vzdálenostní akcesibilita je 3,7 km. Nejrychlejší trasa viz obr. č. 23.



Obr. č. 23: Nejrychlejší trasa ze středu sídliště k hypermarketu Globus

Zdroj: Mapy.cz

## 7.4 Cenová hladina prodávaných bytů

Shromáždění nabídkových cen nemovitostí a výpočet jednotkové ceny za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy byl proveden shodným způsobem jako u sídliště Bolevec, kde je postup popsán.

Stanovení jednotkové ceny za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy prodávaných bytů na sídlišti Lochotín proběhlo na základě porovnání pěti nabídek bytů o dispozici 3+1. Všechny se nacházejí v revitalizovaných panelových domech na sídlišti Lochotín. Podlahové plochy bytů se liší, jsou v rozmezí od 62 do 85 metrů čtverečních. Technickým stavem jsou si velmi podobné. Všechny jsou po částečné nebo kompletní rekonstrukci. U dvou bytů nebyla v nabízené ceně zahrnuta provize realitní kanceláře, proto bylo k těmto nabídkovým cenám shodně připočteno 100 000,- Kč představující provizi RK, tak aby bylo srovnání adekvátní. Průměrná cena za jeden metr čtvereční podlahové plochy u bytů s dispozicí 3+1 na sídlišti Lochotín vyšla na částku 41 382,- Kč (viz tabulka č. 17).

Tab. č. 17: Cena 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 3+1

| Bytové jednotky 3+1 |                                   |           |   |
|---------------------|-----------------------------------|-----------|---|
| Ulice               | Podlahová plocha v m <sup>2</sup> | Cena v Kč | Cena za 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy |
| Sokolovská          | 62                                | 2 949 000 | 47 565                                    |
| Sokolovská          | 68                                | 2 590 000 | 38 088                                    |
| Sokolovská          | 72                                | 3 099 000 | 43 042                                    |
| Sokolovská          | 85                                | 3 390 000 | 39 882                                    |
| Alej Svobody        | 78                                | 2 990 000 | 38 333                                    |
|                     |                                   |           | <b>41 382</b>                             |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z realitního serveru Sreality.cz

## 8. Sídliště Bory

Vymezení zájmové oblasti sídliště Bory bylo převzato od Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně, který vymezil zájmové oblasti plzeňských sídlišť pro studie zabývající se regenerací těchto sídlišť. Sídliště Bory je nepravidelného tvaru a navazuje na starší bytovou zástavbu zděných bytových domů. Ze severu je ohraničeno ulicí 17. listopadu, západní hranici tvoří ulice Edvarda Beneše a Heyrovského, která tvoří i pomyslnou jižní hranici, ta je však ještě rozšířena o základní školu a dva věžové panelové domy umístěny jižně za ulicí Heyrovského. Západní hranice území vede ulicemi U Borského parku, Baarova, Majerova a Raisova. Detailní vymezení viz obr. č. 24.



Obr. č. 24: Zájmové území sídliště Bory

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z projektu regenerace sídliště Plzeň – Bory



## 8.1 Současný stav

Technický stav exteriérových částí panelových domů na sídlišti Bory je napříč sídlištěm rozdílný. Většinu plochy sídliště zaujímají zcela revitalizované panelové domy, avšak lze na sídlišti najít stavby, které mají ještě původní fasádu, ale mají již alespoň vyměněná okna. Naopak se na sídlišti vyskytují i stavby ve zcela původním stavu s dřevěnými výplněmi otvorů a původními fasádami domů, které jsou maximálně natřeny fasádní barvou (viz obr. č. 25).



Obr. č. 25: Vybrané stavby s původní fasádou nebo okny

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Budovy technické infrastruktury a restaurací jsou převážně v původním stavu, některé mají nové výplně otvorů. Jejich fasády jsou zasaženy výtvořmi vandalů ve formě graffiti.

Na borském sídlišti se běžně vyskytují veřejné sušáky na prádlo tvořené ocelovými konstrukcemi, které jsou udržované a využívány. Na některých místech již nahradili nové konstrukce ty staré (obr. č. 26).



Obr. č. 26: Veřejné sušáky na prádlo

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Estetickým problémem je umístění odpadních nádob (kontejnerů) na tříděný odpad mimo místa tomu určená. Tyto nádoby jsou volně umístěny na chodnicích či při okrajích komunikací (obr. č. 27).



Obr. č. 27: Nevhodně umístěné nádoby na tříděný odpad

Zdroj: vlastní fotografie (2018)

Kladně lze hodnotit urbanisticko – architektonické řešení barevnosti fasád, na rozdíl od ostatních dvou řešených sídlišť má toto sídliště fasády panelových domů sjednocené, laděné do shodných barev různých odstínů, které tak pomyslně rozdělují sídliště do několika částí. Toto koncepční řešení pomáhá v lepší orientaci na sídlišti.



Naopak se na sídlišti nenachází příliš rozlehlé plochy zeleně, ani parky tvořené parkovou zelení. Ke zvýšení komfortu obyvatel je v rámci sídliště rozmístěno několik dětských a workoutových hřišť.



Obr. č. 28: Vybraná dětská a workoutová hřiště

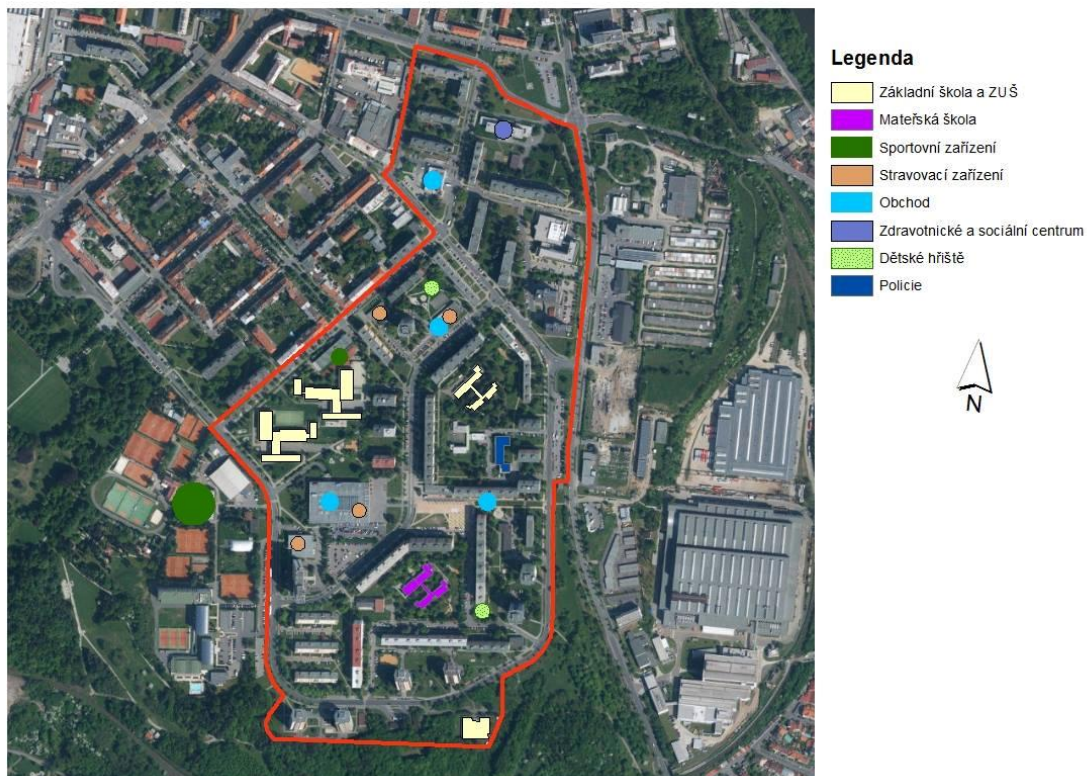
Zdroj: vlastní fotografie (2018)

## 8.2 Občanská vybavenost

Sídliště Bory mělo k 31.12.2010 4 946 obyvatel (Projekt regenerace sídlišť Plzeň – Bory). Na tento počet obyvatel má sídliště dostatečný počet základní občanské vybavenosti v podobě pěti základních a jedné mateřské školy, čtyř stravovacích zařízení a stejný počet obchodů. Děti mohou využít dvě dětská hřiště a několik volně rozmístěných prolézaček. K volnočasovým aktivitám slouží dva sportovní areály, jeden je součástí 11. ZŠ, kde je k dispozici hřiště s umělou trávou a běžecké dráhy. Druhý sportovní areál se nachází mimo vymezené území, ale v těsné návaznosti na něj za ulicí U Borského parku. Areál Handball klub Slavia VŠ Plzeň je multifunkčním areálem nabízejícím široké spektrum sportovních aktivit. K volnočasovým aktivitám všem věkovým kategoriím slouží též nedaleký Borský park.



Ovšem za širší občanskou vybaveností musí obyvatelé sídliště dojíždět. Na jeho území se nenachází žádná střední ani vysoká škola, zdravotní centrum, lékárna, pošta či městský úřad. Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti je patrné z obrázku č. 29.



Obr. č. 29: Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti Bory

Zdroj: vlastní zpracování na základě vlastního výzkumu, dat z Mapy.cz a projektu regenerace sídliště Plzeň – Bory

Tab. č. 18: Počet zařízení občanské vybavenosti nacházející se v zájmové oblasti sídliště Bory

| Kategorie občanského vybavení   | Základní škola | Mateřská škola | Střední škola | Vysoká škola | Zdravotnické a sociální centrum | Lékárna |
|---------------------------------|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------------------------|---------|
| Počet zařízení                  | 5              | 1              | 0             | 0            | 1                               | 0       |
| Počet zařízení na 1000 obyvatel | 1,01           | 0,20           | 0,00          | 0,00         | 0,20                            | 0,00    |

|                     |         |               |                    |       |          |              |                   |
|---------------------|---------|---------------|--------------------|-------|----------|--------------|-------------------|
| Stravovací zařízení | Obchody | Dětské hřiště | Sportovní zařízení | Pošta | Knihovna | Městský úřad | Policejní stanice |
| 4                   | 4       | 2             | 2                  | 0     | 0        | 0            | 1                 |
| 0,81                | 0,81    | 0,40          | 0,40               | 0,00  | 0,00     | 0,00         | 0,20              |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně a Mapy.cz

### 8.2.1 Parkovací stání

V tabulce č. 19 je znázorněna bilance aktuálního počtu, potřebného počtu a deficitního počtu parkovacích míst na sídlišti Lochotín. Při počtu 5 375 obyvatel (2005) byl potřebný počet parkovacích stání 2 510. Aktuálně je na sídlišti dostupných pouze 766 parkovacích míst, při tomto počtu připadá jedno parkovací stání na 7 obyvatel. Data o počtu obyvatel a bilanci parkovacích míst byla aktuální k roku 2005 a jsou převzata z interních dokumentů Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně.

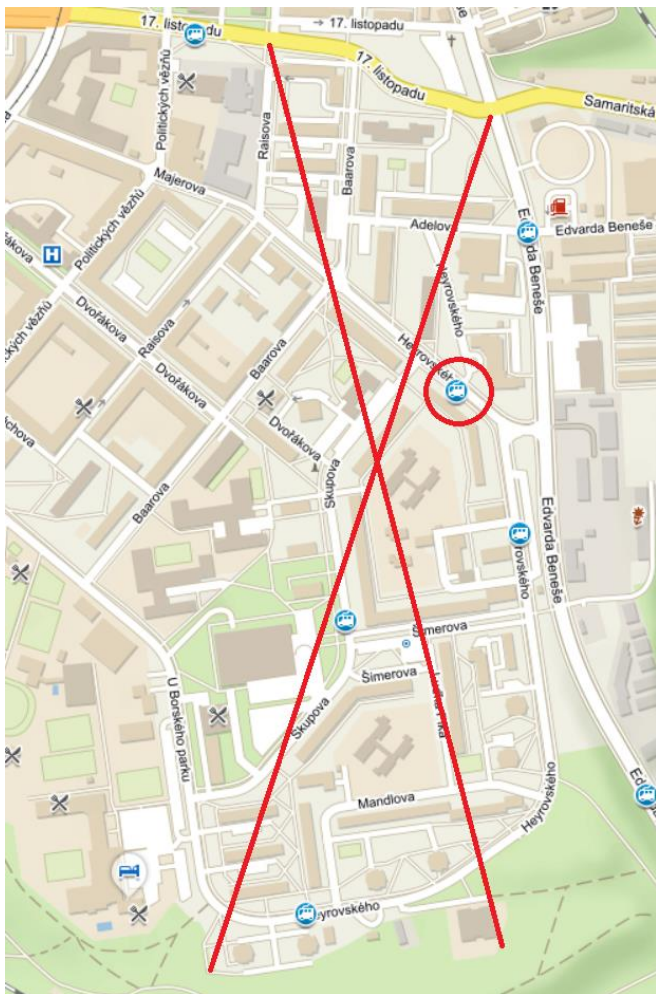
Tab. č. 19: Bilance počtu parkovacích stání při počtu 5 375 obyvatel sídliště Bory

|                                     | Aktuální počet parkovacích míst | Potřebný počet parkovacích míst | Deficitní počet parkovacích míst |
|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
|                                     | 766                             | 2 510                           | 1744                             |
| Počet obyvatel na 1 parkovací stání | <b>7,0</b>                      | 2,1                             | 3,1                              |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně

### 8.3 Dopravní obslužnost

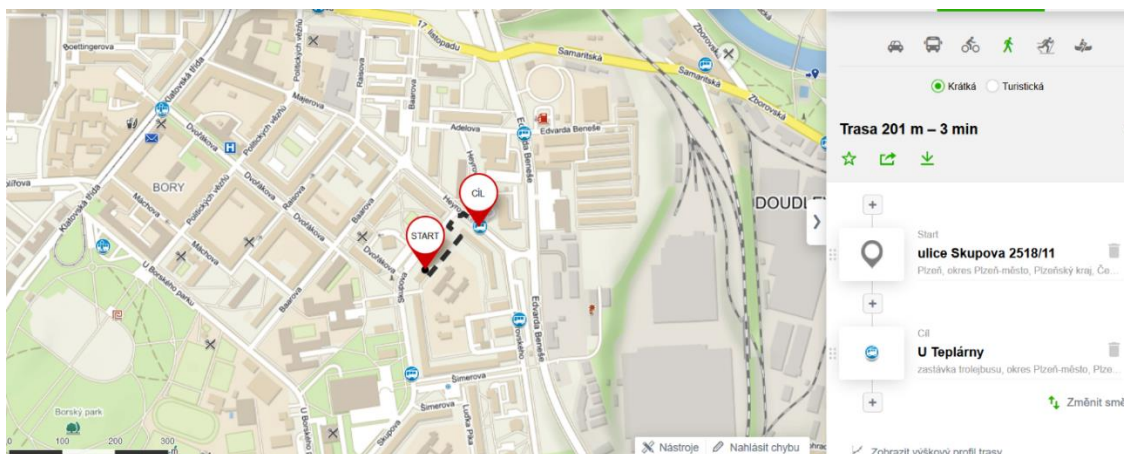
Uvnitř vymezeného území panelového sídliště Bory se nachází dvě zastávky městské hromadné dopravy. Toto sídliště je jediným ze zkoumaných, skrz jehož ulice projíždí MHD. Dvě zastávky s názvy U Luny a U Teplárny obsluhují dvě trolejbusové linky č. 14 a 16. Z dalších linek pouze autobusová linka č. 32. Pro účely této bakalářské práce byl určen geometrický střed sídliště, a to shodným způsobem jako u předchozích sídlišť (obr. č. 30). Geometrickým středem sídliště je panelový dům na adrese Skupova 2518/11, Plzeň. Tento bod bude výchozím pro trasy do vybraných míst, zkoumané z pohledu individuální dopravy.



Obr. č. 30: Zobrazení geometrického středu sídliště a vybrané zastávky

Zdroj: vlastní zpracování, Mapy.cz

Pro zkoumání dopravní obslužnosti pomocí MHD je nutné určit nejbližší zastávku MHD od stanoveného středu sídliště. Jedná se o zastávku U Teplárny, dominantní zastoupení v počtu spojů má na této zastávce trolejbus č. 16. Ze středu sídliště je dostupná chůzí za 3 minuty ve vzdálenosti 201 metrů (obr. č. 31).



Obr. č. 31: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku U Teplárny

Zdroj: Mapy.cz

### 8.3.1 Zastávka U Teplárny

Zastávka U Teplárny se nachází velmi blízko od určeného středu sídliště. Obsluhována je převážně trolejbusem č. 16. Jedna z cílových zastávek se nachází na trase trolejbusu č. 16, na trase U Teplárny-Hlavní nádraží není nutný žádný přestup a cestující dosáhne cíle po 16 minutách jízdy. Na všech ostatních trasách je potřeba 1–2krát přestupovat, záleží na kombinaci linek MHD, na čemž je také závislá délka trasy. Vysoká frekvence spojů na trase U Teplárny-Náměstí Republiky a U Teplárny-Palackého náměstí je způsobena serverem IDOS.cz, který vyhledal na těchto trasách spoje začínající ze zastávek U Teplárny v obou směrech s přibližně shodnou dobou jízdy.

Změna ve složení zájmových cílových zastávek nastala v souvislosti se změnou nejbližšího situovaného hypermarketu. Nejbližším hypermarketem pro sídliště Bory je Kaufland nacházející se v areálu obchodního centra Area Bory. Obslužnou zastávkou pro toto obchodní centrum, ve kterém se hypermarket nachází, je Čermáková. Ačkoliv se tato zastávka nachází nejbližší středu sídliště je poměrně špatně dostupná v porovnání s ostatními vybranými zastávkami. Na této trase je nejnižší počet spojů za den. Alternativou, jak se do hypermarketu dostat je zastávka Bory, odkud je možné dojít do obchodního centra pěšky. Pěší trasa trvá přibližně 8 minut a měří cca 500 metrů.

Tab. č. 20: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky U Teplárny ve všední dny

| Zastávka U Teplárny (středa) |                      |                   |                |                 |
|------------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka              | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky            | 244                  | 15–23*            | 1–2*           | 3–5*            |
| CAN Husova                   | 129                  | 12–20*            | 1–2*           | 3–4*            |
| Hlavní nádraží               | 167                  | 16                | 0              | 4               |
| Palackého náměstí            | 264                  | 17–30*            | 1–2*           | 4–6*            |
| Západočeská univerzita       | 133                  | 7–19*             | 1–2*           | 2–4*            |
| Čermákova                    | 81                   | 9–34*             | 1–2*           | 1–8*            |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

Tab. č. 21: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky U Teplárny v sobotu

| Zastávka U teplárny (sobota) |                      |                   |                |                 |
|------------------------------|----------------------|-------------------|----------------|-----------------|
| Cílová zastávka              | Počet spojení za den | Doba jízdy (min.) | Počet přestupů | Vzdálenost (km) |
| Náměstí Republiky            | 161                  | 19                | 1              | 4               |
| CAN Husova                   | 82                   | 12                | 1              | 4               |
| Hlavní nádraží               | 149                  | 15                | 0              | 4               |
| Palackého náměstí            | 253                  | 20–28*            | 1–2*           | 4–6*            |
| Západočeská univerzita       | 55                   | 10–29*            | 1–2*           | 2–7*            |
| Čermákova                    | 44                   | 11–49*            | 1–2*           | 1–14*           |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

### 8.3.2 Individuální doprava

V tabulce č. 22 jsou zpracována data ukazující dosažitelnost nájezdů na dálnici D5 v blízkosti Plzně. Výchozím bodem je geometrický střed sídliště Bory, který je definován panelovým domem na adrese Skupova 2518/11, Plzeň. Údaje o trasách jsou získány z mapového portálu Mapy.cz, data o trasách odpovídají běžnému provozu. Trasy jsou voleny s cílem co nejkratší doby jízdy.

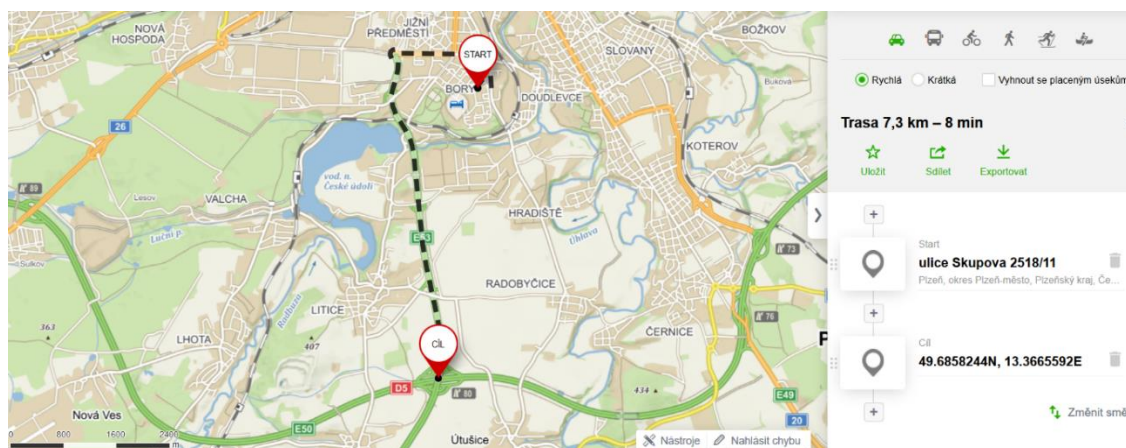


Nejrychleji dostupným nájezdem na dálnici D5 ze středu sídliště Bory je nájezd č. 80, který je situován na silnici č. 27 vedoucí z Plzně do Železné Rudy a vzdálenost tohoto nájezdu od sídliště činí 7,3 km (viz obr. č. 32).

Tab. č. 22: Dopravní dostupnost k dálnici D5 při použití individuální dopravy

| Nájezdy na dálnici D5 |                   |                 |
|-----------------------|-------------------|-----------------|
| Číslo nájezdu         | Doba jízdy (min.) | Vzdálenost (km) |
| 67                    | 14                | 12,7            |
| 73                    | 9                 | 6,5             |
| 76                    | 11                | 7,9             |
| 80                    | 8                 | 7,3             |
| 89                    | 13                | 8,6             |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat mapového portálu Mapy.cz



Obr. č. 32: Nejrychlejší trasa k nájezdu č. 80 dálnice D5 ze středu sídliště

Zdroj: Mapy.cz

Z pohledu individuální dopravy je pro sídliště Bory nejdostupnější hypermarket Kaufland nacházející se v areálu obchodního centra Area Bory, situovaného v Sukově ulici. Časová akcesibilita hypermarketu ze středu sídliště je 4 minuty jízdy osobním automobilem při běžném provozu a vzdálenostní akcesibilita je 2 km. Nejrychlejší trasa viz obr. č. 33.



Obr. č. 33: Nejrychlejší trasa ze středu sídliště k hypermarketu Kaufland

Zdroj: Mapy.cz

## 8.4 Cenová hladina prodávaných bytů

Shromáždění nabídkových cen nemovitostí a výpočet jednotkové ceny za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy byl proveden shodným způsobem jako u sídliště Bolevec, kde je postup specifikován.

Stanovení jednotkové ceny za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy prodávaných bytů na sídlišti Bory proběhlo na základě porovnání tří nabídek bytů o dispozici 3+1. Všechny se nacházejí v revitalizovaných panelových domech na sídlišti Bory. Podlahové plochy bytů se liší, jsou v rozmezí od 61 do 79 m<sup>2</sup>. Dva byty jsou si technickým stavem velmi podobné. Oba jsou po částečné rekonstrukci. Poslední byt o podlahové ploše 62 m<sup>2</sup> v Šimerově ulici prošel důkladnou rekonstrukcí včetně změny dispozice, to se samozřejmě promítlo i ve výsledné ceně bytu. Relevantnější výpočet průměrné ceny bude, pokud u tohoto bytu zredukujeme výslednou cenu za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy o 10 %, čímž vykompenzujeme výrazný cenový rozdíl způsobený rozsáhlou rekonstrukcí, respektive výsledná průměrná cena se bude více odvíjet od zbývajících dvou nabídek. Po této regulaci ceny vychází u celkově zrekonstruovaného bytu cena za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy 40 500,- Kč. Budeme-li tedy pro výpočet výsledné jednotkové ceny uvažovat redukovanou cenu zrekonstruovaného bytu, pak průměrná cena za jeden metr čtvereční podlahové plochy u bytů s dispozicí 3+1 na sídlišti Bory vyšla na částku 38 958,- Kč.

Tab. č. 23: Cena 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 3+1

| Bytové jednotky 3+1 |                                   |           |   |
|---------------------|-----------------------------------|-----------|---|
| Ulice               | Podlahová plocha v m <sup>2</sup> | Cena v Kč | Cena za 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy |
| Skupova             | 61                                | 2 350 000 | 38 525                                    |
| Šimerova            | 62                                | 2 790 000 | 45 000                                    |
| U Borského parku    | 79                                | 2 990 000 | 37 848                                    |
|                     |                                   |           | <b>40 458</b>                             |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z realitního serveru Sreality.cz



## 9. Komparace výsledků hodnocení sídlišť

V této bakalářské práci je u každého z vybraných sídlišť popsán a zhodnocen jejich současný vizuální stav, který je zdokumentován fotografiemi. Závěrečná komparace současného vizuálního stavu vybraných sídlišť je provedena na základě dvou hlavních kritérií, a to mírou revitalizace panelových domů a ostatních objektů na sídlišti a množstvím zeleně na sídlišti. U těchto dvou kritérií je největší pravděpodobnost, že budou mít vliv na cenu bytů.

Sídliště Bolevec se v hodnocení současného vizuálního stavu umístilo na prvním místě, panelové domy jsou již téměř všechny revitalizovány včetně budov technické infrastruktury. Plochy zeleně jsou na tomto sídlišti zastoupeny v největším počtu. Na druhém místě se umístilo sídliště Lochotín, které má panelové domy až na výjimky také revitalizované, ale stavby technické infrastruktury se nacházejí stále ještě v původním stavu. Vnitrobloky tvoří velké plochy zeleně protkané chodníky pro pěší, ale nedisponuje takovou druhovou rozmanitostí dřevin, jako bolevecké sídliště. Poslední místo v tomto žebříčku zaujímají Bory, kde stále ještě nalezneme mnoho ne zcela revitalizovaných panelových domů, stavby technické infrastruktury jsou v původním stavu a plochy zeleně jsou zde zastoupeny nejméně.

Vyhodnocení občanské vybavenosti vybraných sídlišť bylo provedeno komparací dat o počtu zařízení vztažených k počtu obyvatel. V práci bylo využito 14 různých kategorií zařízení občanské vybavenosti, u kterých byl zaznamenán jejich počet a umístění v rámci sídliště a blízkého okolí. Počty zařízení byly přepočteny na 1 000 obyvatel sídliště, přičemž sídlištěm s nejlepší občanskou vybaveností bylo vybráno to, které má nejvyšší počet zařízení občanské vybavenosti na 1 000 obyvatel v nejvíce kategoriích.

Sídliště Bory se prokazatelně jeví jako sídliště s nejnižším počtem zařízení občanské vybavenosti vzhledem k počtu obyvatel tohoto sídliště, kdy ze čtrnácti kategorií zařízení dominuje pouze ve třech. Přesto disponuje jednoznačně nejvyšším počtem základních škol v přepočtu na počet obyvatel ze všech tří hodnocených sídlišť. U ostatních dvou sídlišť to není již tak jednoznačné, jelikož obě dvě sídliště dominují v šesti různých kategoriích zařízení občanské vybavenosti. Sídliště Bolevec lze hodnotit jako nejlepší z pohledu bydlení mladých rodin s dětmi. Sídliště nabízí nejvyšší počet mateřských škol a dětských hřišť a zároveň druhé nejvyšší zastoupení základních škol. V kombinaci

s velkým množstvím zeleně a pěších zón se jeví toto sídliště jako skvělé místo pro život. Nachází se také velmi blízko oblíbené rekreační oblasti Boleveckých rybníků.

Naopak sídliště Lochotín lze hodnotit z pohledu občanské vybavenosti jako nejlepší pro starší obyvatele. Z vybraných tří sídlišť je lochotínské jediné, které disponuje střední a vysokou školou. Mimo to je na tomto sídlišti nejvyšší koncentrace zdravotnických a sociálních center a lékáren. Je jediným sídlištěm, na jehož území se nachází městský úřad.

Je důležité upozornit na fakt, který objektivnost hodnocení velmi značně ovlivňuje. Různé věkové skupiny obyvatel mají rozdílné vnímání potřeb. Pro objektivní hodnocení by bylo nutné znát věkovou skladbu obyvatel jednotlivých sídlišť a jejich vnímání potřeb. Tento podrobný výzkum nebylo bohužel možné v rozsahu bakalářské práce provést.

Tab. č. 24: Počet zařízení občanské vybavenosti na 1 000 obyvatel

| <b>Kategorie občanského vybavení</b> | Základní škola | Mateřská škola | Střední škola | Vysoká škola | Zdravotnické a sociální centrum | Lékárna     |
|--------------------------------------|----------------|----------------|---------------|--------------|---------------------------------|-------------|
| <b>Bolevec</b>                       | 0,70           | <b>0,35</b>    | 0,00          | 0,00         | 0,23                            | 0,35        |
| <b>Lochotín</b>                      | 0,29           | 0,19           | <b>0,10</b>   | <b>0,19</b>  | <b>0,49</b>                     | <b>0,39</b> |
| <b>Bory</b>                          | <b>1,01</b>    | 0,20           | 0,00          | 0,00         | 0,20                            | 0,00        |

| Stravovací zařízení | Obchody     | Dětské hřiště | Sportovní zařízení | Pošta       | Knihovna    | Městský úřad | Policejní stanice |
|---------------------|-------------|---------------|--------------------|-------------|-------------|--------------|-------------------|
| <b>1,05</b>         | <b>0,81</b> | <b>0,58</b>   | 0,46               | <b>0,12</b> | <b>0,12</b> | 0,00         | 0,12              |
| 0,49                | 0,49        | 0,39          | <b>0,49</b>        | 0,10        | 0,10        | <b>0,10</b>  | 0,10              |
| 0,81                | <b>0,81</b> | 0,40          | 0,40               | 0,00        | 0,00        | 0,00         | <b>0,20</b>       |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně a Mapy.cz

Počet parkovacích míst vzhledem k počtu obyvatel sídliště je nejvyšší na sídlišti Lochotín, kde se o jedno parkovací stání dělí 2,5 obyvatele. Sídliště Bolevec dle aktuálně dostupných zdrojů disponuje jedním parkovacím místem pro 3,5 obyvatele. Nejhorší situace ohledně parkovacích kapacit panuje na sídlišti Bory, kde je k dispozici pouze jedno místo pro 6,5 obyvatele, což je naprosto nedostačující.

Tab. č. 25: Aktuální počet obyvatel na 1 parkovací stání na vybraných sídlištích

|  | Bolevec | Lochotín   | Bory |
|--|---------|------------|------|
| Aktuální počet obyvatel na 1 parkovací stání | 3,5     | <b>2,5</b> | 6,5  |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně

Dopravní dostupnost mezi sídlišti a vybranými zastávkami na území města Plzně bude vyhodnocena pomocí časové akcesibility. Rozhodující bude minimální čas, za který je možné se na vybrané trase dopravit do cíle. U některých tras je doba jízdy vyjádřena časovým rozmezím, které je způsobeno různými kombinacemi spojů na vybrané trase. Do výsledného srovnání bude vždy použita nejkratší doba jízdy pro danou trasu.

V tabulce č. 26 a 27 je závěrečné srovnání dopravní obslužnosti mezi vybranými sídlišti, prostřednictvím cíleně zvolených zastávek MHD. V tabulkách jsou zapsány celkové doby jízdy v minutách prostřednictvím MHD mezi počáteční stanicí na sídlišti a zájmovými místy na území města Plzně. Tučným písmem je vždy vyznačena pouze nejkratší doba jízdy do každého ze zvolených cílových míst.

Z tabulky č. 26 vyplývá, že v pracovní dny disponuje nejlepší dopravní dostupností z pohledu časové akcesibility sídliště Lochotín, ze kterého se lze dostat nejrychleji do čtyř z šesti vybraných míst. Do zbývajících dvou bodů se nejrychleji dostaneme ze sídliště Bory. Kdy do areálu Západočeské univerzity se z tohoto sídliště dostaneme výrazně nejrychleji, dalo by se říci, že borské sídliště je ideálním bydlištěm pro vysokoškolské studenty. Z boleveckého a lochotínského sídliště se lze dopravit k hypermarketu Globus během pracovních dnů za shodný čas sedmi minut. V sobotu je tato trasa nejrychlejší ze zastávky Sokolovská (sídliště Lochotín). Srovnání časové akcesibility u sobotních spojů nalezneme v tabulce č. 27, hodnocení se oproti spojům v pracovní dny neliší.

Tab. č. 26: Časová dostupnost (v minutách) vybraných míst při použití MHD ze zastávek na sídlištích ve všední dny

|                        | Košutka (Bolevec) | Okounová (Bolevec) | Mozartova (Lochotín) | Sokolovská (Lochotín) | U Teplárny (Bory) |
|------------------------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|
| Náměstí Republiky      | 15                | 12                 | <b>9</b>             | <b>9–14*</b>          | 15–23*            |
| CAN Husova             | 19                | 17                 | 15                   | 16                    | <b>12–20*</b>     |
| Hlavní vlakové nádraží | 18                | 14                 | <b>11</b>            | 15                    | 16                |
| OC Plzeň Plaza         | 19                | 18                 | 17                   | <b>16</b>             | 17–30*            |
| Západočeská univerzita | 28                | 26–43*             | 22–40*               | 24                    | <b>7–19*</b>      |
| Hypermarket            | <b>7–16*</b>      | 10                 | 15                   | <b>7–15*</b>          | 9–34*             |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

Tab. č. 27: Časová dostupnost (v minutách) vybraných míst při použití MHD ze zastávek na sídlištích v sobotu

|                        | Košutka (Bolevec) | Okounová (Bolevec) | Mozartova (Lochotín) | Sokolovská (Lochotín) | U Teplárny (Bory) |
|------------------------|-------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|
| Náměstí Republiky      | 17                | 12                 | <b>9</b>             | 14                    | 19                |
| CAN Husova             | 22                | 19–23*             | 16–20*               | 16–21*                | <b>12</b>         |
| Hlavní vlakové nádraží | 19                | 14                 | <b>11</b>            | 16                    | 15                |
| OC Plzeň Plaza         | 17                | 16                 | <b>13</b>            | 14                    | 20–28*            |
| Západočeská univerzita | 30                | 29–43*             | 33                   | 21–29*                | <b>10–29*</b>     |
| Hypermarket            | 8–10*             | 7–8*               | 15                   | <b>6</b>              | 11–49*            |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z IDOS.cz

\* Poznámka: Doba jízdy, počet přestupů a vzdálenost se může lišit v závislosti na kombinaci spojů na vybrané trase

U jednotlivých sídlišť byla posuzována časová akcesibilita i z pohledu individuální dopravy. Zkoumána byla časová akcesibilita nájezdů na dálnici D5 a nejbližšího hypermarketu. Pro všechna tři sídliště je nejrychleji dostupný nájezd č. 80. Pro sídliště Bolevec a Lochotín je hypermarketem s nejlepší časovou akcesibilitou Globus Chotíkov, pro borské sídliště je nejdostupnějším hypermarketem Kaufland umístění v Area Bory. Z pohledu individuální dopravy je na základě stanoveného hodnocení na prvním místě borské sídliště, které má nejlepší časovou akcesibilitu u obou míst.

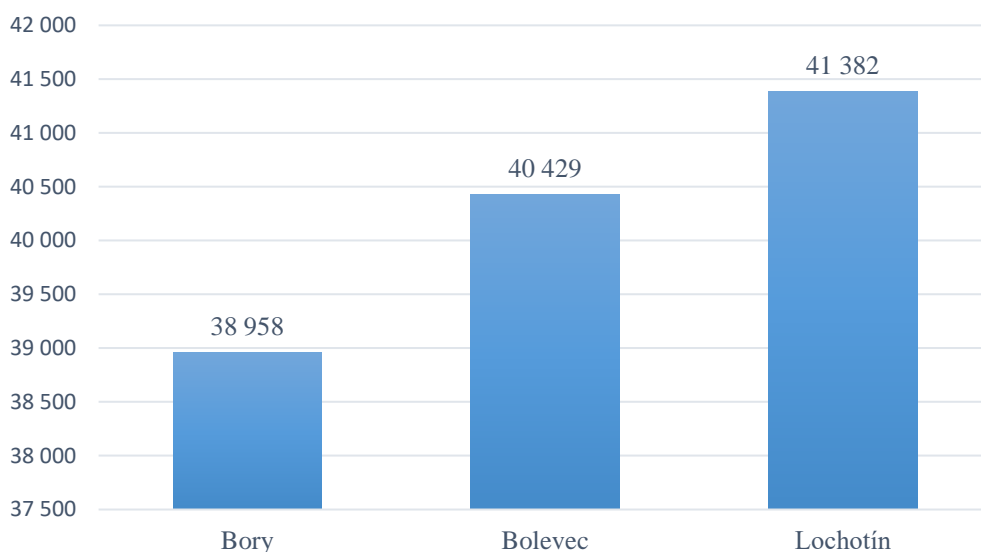
Tab. č. 28: Časová akcesibilita (v minutách) vybraných míst pomocí individuální dopravy

|             | Bolevec | Lochotín | Bory     |
|-------------|---------|----------|----------|
| Dálnice     | 15      | 12       | <b>8</b> |
| Hypermarket | 5       | 6        | <b>4</b> |

Zdroj: vlastní zpracování dle dat mapového portálu Mapy.cz

Komparace jednotkové ceny za metr čtvereční podlahové plochy prodáváných bytů 3+1 na vybraných plzeňských sídlištích ukazuje určité rozdíly v ceně, avšak nikterak výrazné. Z grafu č. 1 je patrné, že z vybraných lokalit se aktuálně byty o dispozici 3+1 prodávají za nejvyšší ceny na sídlišti Lochotín, a to za průměrnou cenu 41 382 Kč/m<sup>2</sup> podlahové plochy bytu. V průměru o 953 Kč na m<sup>2</sup> jsou levnější byty o stejné dispozici na sídlišti Bolevec. Nejlevnější byty jsou na sídlišti Bory, kde je 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy levnější v průměru o 2.424 Kč.

Graf č. 1: Průměrná cena za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy prodáváných bytů 3+1 na vybraných sídlištích v Kč



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z realitního serveru Sreality.cz

## Závěr

Práce je zaměřena na hodnocení tří vybraných sídlišť na území města Plzně. Vybranými sídlišti byla Bolevec, Lochotín a Bory. U každého z těchto sídlišť byl hodnocen současný vizuální stav panelových domů a zeleně tvořící veřejná prostranství na sídlištích. Předmětem zkoumání byli též zařízení občanské vybavenosti nacházející se na vymezeném území vybraných sídlišť. Vybráno bylo několik míst v Plzni, ke kterým byla řešena dopravní dostupnost ze středu každého z vybraných sídlišť, a to z pohledu MHD i individuální dopravy. V neposlední řadě byla u každého ze zájmových sídlišť zjištěna průměrná cena za jeden metr čtvereční podlahové plochy bytů o dispozici 3+1. Na závěr práce byly všechny výsledky za jednotlivá sídliště srovnána mezi všemi vybranými sídlišti.

Práce si kladla hlavní a vedlejší cíle a k jejich snadnějšímu naplnění byly formulovány výzkumné otázky a hypotézy. Některé výzkumné otázky byly zodpovězeny již v průběhu práce, případně v kapitole komparace výsledků hodnocení sídlišť. Zbývající budou zodpovězeny nyní. Zpracováním dat o všech třech sídlištích jsme se dozvěděli, že rozdíl jednotkové ceny prodávaných bytů 3+1 na těchto sídlištích se liší až o 2 424 Kč za 1 m<sup>2</sup> podlahové plochy bytů, a to mezi nejdražším Lochotínem a nejlevnějšími Bory (viz graf č. 1). Z pohledu občanské vybavenosti vybraných sídlišť lze konstatovat, že jsou v rámci sídlišť rozdíly. Výrazně nejnižším počtem zařízení občanské vybavenosti disponuje sídliště Bory, bolevecké a lochotínské sídliště jsou srovnatelné, avšak každé disponuje jiným počtem typů těchto zařízení (tab. č. 24). Výsledky zkoumání dopravní dostupnosti centra města z pohledu časové akcesibility prostřednictvím MHD řadí sídliště Lochotín na první místo v této kategorii (viz tab. č. 26 a 27), přičemž za centrum města je považováno náměstí Republiky.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit, zda cenová hladina prodávaných bytů na vybraných sídlištích v Plzni koresponduje s občanskou vybaveností těchto sídlišť a zajištěním dopravní obslužnosti mezi centrem města a dalšími důležitými místy. Pro tyto účely bylo vytvořeno bodové hodnocení, aby bylo možné objektivně vyhodnotit jednotlivá sídliště na základě zkoumaných parametrů jako celky. Hodnoty bodů jsou v rozmezí 1-3, kdy je dáno čím nižší bodová klasifikace, tím lepší hodnocení daného parametru. U každého sídliště se na body převedl výsledek u těchto zkoumaných kategorií: současný vizuální stav, počet zařízení občanské vybavenosti, časová

akcesibilita vybraných míst pomocí MHD a individuální dopravy a aktuální počet parkovacích míst přepočtený na počet obyvatel. Výsledný bodový stav pro každé sídliště byl porovnán se zjištěnou jednotkovou cenou.

Tab. č. 29: Závěrečné bodové hodnocení sídlišť dle výsledků jednotlivých parametrů a srovnání s cenovou hladinou prodáváných bytů

|          | Vizuální stav | Občanská vybavenost | Doprava MHD | Doprava individuální | Parkovací stání | Celkem | Cena za 1 m <sup>2</sup> v Kč |
|----------|---------------|---------------------|-------------|----------------------|-----------------|--------|-------------------------------|
| Bolevec  | 1             | 1                   | 2           | 3                    | 2               | 9      | 40 429                        |
| Lochotín | 2             | 1                   | 1           | 2                    | 1               | 7      | <b>41 382</b>                 |
| Bory     | 3             | 3                   | 3           | 1                    | 3               | 13     | 38 958                        |

Zdroj: vlastní zpracování (2018)

Z tabulky č. 29 vyplývá, že cenová hladina prodáváných bytů na vybraných sídlištích skutečně koresponduje s vizuálním stavem sídlišť, jejich občanskou vybaveností a dopravní obslužností.

Dvě ze tří předem formulovaných hypotéz jsou potvrzeny. Pravdivým tvrzením je, že průměrná jednotková cena bytů je nejvyšší na sídlišti, která má nejlepší časovou dostupnost do centra města pomocí MHD. Též hypotéza, která říká, že nejnižší průměrná jednotková cena bytů je na sídlišti s nejhorší občanskou vybaveností je pravdivá. Ovšem hypotéza formulovaná jako: sídliště s nejhorším současným vizuálním stavem samotných panelových domů, má zároveň nejmenší počet volnočasových ploch pro děti, je vyvrácena. Sídliště Bory hodnocené z pohledu současného vizuálního stavu nejhůře, má v přepočtu na obyvatele nepatrně větší počet dětských hřišť než lochotínské sídliště. Avšak borské sídliště má navíc několik jednotlivě umístěných prolézaček po sídlišti, které nejsou v hodnocení dětských hřišť zahrnuty.

Ve předkládané práci jsou zajisté určité pasáže, které jsou hodny diskuze. Např. jednoznačně vyhodnotit, které ze sídlišť Bolevec, Lochotín a Bory je v nejlepším současném stavu je takřka nemožné. Pokud bychom takového výsledku chtěli objektivně dosáhnout, bylo by potřeba celou práci věnovat pouze zkoumání současného stavu sídlišť, a to zejména bychom nemohli posuzovat sídliště jako celek, ale museli bychom je rozdělit je na jednotlivé prvky a ty zkoumat samostatně podle předem určených kritérií. Na detailní srovnávání stavu jednotlivých částí a prvků sídliště není v rámci této práce prostor. Dále by bylo pro objektivní zpracování některých ukazatelů důležité znát



minimálně věkové složení obyvatelstva vybraných sídlišť. Detailnější zkoumání vybraných sídlišť či případné srovnání ostatních plzeňských sídlišť by mohlo být náplní pro diplomovou práci.

## Seznam obrázků

|   |    |
|---|----|
| Obr. č. 1: Zájmové území sídliště Bolevec .....                                   | 22 |
| Obr. č. 2: Vnitrobloky tvořené zelení s pěšími zónami .....                       | 23 |
| Obr. č. 3: Reklamy umístěné na fasádách domů v sídlišti Bolevec .....             | 24 |
| Obr. č. 4: Nepoužívané sušáky na prádlo .....                                     | 25 |
| Obr. č. 5: Řadové garáže podél Plaské ulice.....                                  | 25 |
| Obr. č. 6: Následky vandalismu.....   | 26 |
| Obr. č. 7: Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti Bolevec .....              | 27 |
| Obr. č. 8: Zobrazení geometrického středu sídliště a vybraných zastávek.....      | 30 |
| Obr. č. 9: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Okounová .....               | 31 |
| Obr. č. 10: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Košutka .....               | 31 |
| Obr. č. 11: Nejrychlejší trasa k nájezdu č. 80 dálnice D5 ze středu sídliště..... | 36 |
| Obr. č. 12: Nejrychlejší trasa ze středu sídliště k hypermarketu Globus.....      | 37 |
| Obr. č. 13: Zájmové území sídliště Lochotín.....                                  | 39 |
| Obr. č. 14: Panelové domy s původní fasádou .....                                 | 40 |
| Obr. č. 15: Stavby technické infrastruktury v původním stavu .....                | 40 |
| Obr. č. 16: Reklamy umístěné na fasádách domů.....                                | 41 |
| Obr. č. 17: Dětské hřiště umístěné ve středu sídliště .....                       | 42 |
| Obr. č. 18: Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti Lochotín .....            | 43 |
| Obr. č. 19: Zobrazení geometrického středu sídliště a vybraných zastávek.....     | 45 |
| Obr. č. 20: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Mozartova .....             | 46 |
| Obr. č. 21: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku Sokolovská .....            | 46 |
| Obr. č. 22: Nejrychlejší trasa k nájezdu č. 80 dálnice D5 ze středu sídliště..... | 50 |
| Obr. č. 23: Nejrychlejší trasa ze středu sídliště k hypermarketu Globus.....      | 51 |
| Obr. č. 24: Zájmové území sídliště Bory .....                                     | 53 |
| Obr. č. 25: Vybrané stavby s původní fasádou nebo okny .....                      | 54 |
| Obr. č. 26: Veřejné sušáky na prádlo.....   | 55 |
| Obr. č. 27: Nevhodně umístěné nádoby na tříděný odpad.....                        | 55 |
| Obr. č. 28: Vybraná dětská a workoutová hřiště.....                               | 56 |
| Obr. č. 29: Rozmístění občanské vybavenosti na sídlišti Bory .....                | 57 |
| Obr. č. 30: Zobrazení geometrického středu sídliště a vybrané zastávky.....       | 59 |
| Obr. č. 31: Pěší trasa ze středu sídliště na zastávku U Teplárny .....            | 60 |
| Obr. č. 32: Nejrychlejší trasa k nájezdu č. 80 dálnice D5 ze středu sídliště..... | 62 |
| Obr. č. 33: Nejrychlejší trasa ze středu sídliště k hypermarketu Kaufland .....   | 63 |

## Seznam tabulek

|   |    |
|---|----|
| Tab. č. 1: Počet zařízení občanské vybavenosti nacházející se v zájmové oblasti sídliště Bolevec .....                  | 28 |
| Tab. č. 2: Bilance počtu parkovacích stání při počtu 8 608 obyvatel sídliště Bolevec...                                 | 28 |
| Tab. č. 3: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Košutka ve všední dny ....                                    | 33 |
| Tab. č. 4: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Košutka v sobotu.....   | 34 |
| Tab. č. 5: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Okounová ve všední dny.                                       | 35 |
| Tab. č. 6: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Okounová v sobotu .....                                       | 35 |
| Tab. č. 7: Dopravní dostupnost dálnice D5 při použití individuální dopravy .....  | 36 |
| Tab. č. 8: Cena 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 3+1 .....                               | 38 |
| Tab. č. 9: Cena 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 4+1 .....                               | 38 |
| Tab. č. 10: Počet zařízení občanské vybavenosti nacházející se v zájmové oblasti sídliště Lochotín .....                | 43 |
| Tab. č. 11: Bilance počtu parkovacích stání při počtu 10 306 obyvatel sídliště Lochotín .....                           | 44 |
| Tab. č. 12: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Mozartova ve všední dny .....                                | 47 |
| Tab. č. 13: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Mozartova v sobotu.....                                      | 48 |
| Tab. č. 14: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Sokolovská ve všední dny .....                               | 49 |
| Tab. č. 15: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky Sokolovská v sobotu .....                                    | 49 |
| Tab. č. 16: Dopravní dostupnost k dálnici D5 při použití individuální dopravy .....                                     | 50 |
| Tab. č. 17: Cena 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 3+1 .....                              | 52 |
| Tab. č. 18: Počet zařízení občanské vybavenosti nacházející se v zájmové oblasti sídliště Bory .....                    | 57 |
| Tab. č. 19: Bilance počtu parkovacích stání při počtu 5 375 obyvatel sídliště Bory.....                                 | 58 |
| Tab. č. 20: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky U Teplárny ve všední dny .....                               | 61 |
| Tab. č. 21: Dopravní dostupnost vybraných míst ze zastávky U Teplárny v sobotu.....                                     | 61 |
| Tab. č. 22: Dopravní dostupnost k dálnici D5 při použití individuální dopravy .....                                     | 62 |
| Tab. č. 23: Cena 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy bytových jednotek o dispozici 3+1 .....                              | 64 |
| Tab. č. 24: Počet zařízení občanské vybavenosti na 1 000 obyvatel .....   | 66 |
| Tab. č. 25: Aktuální počet obyvatel na 1 parkovací stání na vybraných sídlištích.....                                   | 67 |
| Tab. č. 26: Časová dostupnost (v minutách) vybraných míst při použití MHD ze zastávek na sídlištích ve všední dny ..... | 68 |
| Tab. č. 27: Časová dostupnost (v minutách) vybraných míst při použití MHD ze zastávek na sídlištích v sobotu.....       | 68 |

|   |    |
|---|----|
| Tab. č. 28: Časová akcesibilita (v minutách) vybraných míst pomocí individuální dopravy .....   | 69 |
| Tab. č. 29: Závěrečné bodové hodnocení sídlišť dle výsledků jednotlivých parametrů a srovnání s cenovou hladinou prodávaných bytů ..... | 71 |

## **Seznam grafů**

|   |    |
|---|----|
| Graf č. 1: Průměrná cena za 1 m <sup>2</sup> podlahové plochy prodávaných bytů 3+1 na vybraných sídlištích v KČ ..... | 69 |
|---|----|

## Použitá literatura a další zdroje

BERNHARDT, Tomáš a kol. Plzeň: průvodce architekturou města od počátku 19. století do současnosti = Pilsen : guide through the architecture of the town from the beginning of the 19th century to present day. Plzeň: Pro Statutární město Plzeň vydala Nava, 2013. ISBN 978-80-7211-433-7.

BĚLOHLÁVEK, Miloslav. *Plzeňská předměstí*. Plzeň: Nava, 1997. ISBN 80-7211-003-9.

BRADÁČ, Albert, Josef FIALA a Vítězslava HLAVINKOVÁ. *Nemovitosti: oceňování a právní vztahy*. 4., přeprac. a dopl. vyd. Praha: Linde, 2007. ISBN 978-80-7201-679-2.

HUDEČEK, Tomáš, Zuzana ŽÁKOVÁ, Alena VONDRÁKOVÁ, Jan KUFNER, Vít VOŽENÍLEK a Nikola SELNÍKOVÁ. *Atlas dopravní dostupnosti v České republice*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. ISBN 978-80-244-4982-1.

*Kompletní veřejný internetový jízdní řád IDOS* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/plzen/spojeni/>

*Mapy.cz* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.2519000&y=49.7754000&z=11>

MUSIL, Jiří a kolektiv. *Lidé a sídliště*. Praha: Svoboda, 1985.

OUŘEDNÍČEK, Martin a Jana TEMELOVÁ, a kol. *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Praha: Academia, 2012. ISBN 978-80-200-2064-2.

*Plzeňské městské dopravní podniky* [online]. [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/>

*Projekt regenerace sídliště Plzeň – Bolevec: Analytická část*. 2017. [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/probihajici-projekty/regenerace-sidlist/aktualne-zpracovavane-regenerace/aktualne-zpracovavane-regenerace.aspx>

*Projekt regenerace sídliště Plzeň – Bory: Analytická část.* 2010. [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/probihajici-projekty/regenerace-sidlist/zpracovane-regenerace/zpracovane-regenerace.aspx>

*Projekt regenerace sídliště Plzeň – Lochotín: Analytická část.* 2017. [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, [cit. 2018-10-22]. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/probihajici-projekty/regenerace-sidlist/aktualne-zpracovavane-regenerace/aktualne-zpracovavane-regenerace.aspx>

Regenerace sídlišť. *Útvar koncepce a rozvoje Plzeň* [online]. Plzeň: Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, Škroupova 5, 305 84 Plzeň, 2018 [cit. 2018-11-20]. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/rozvoj-mesta/probihajici-projekty/regenerace-sidlist/>

ROZMANOVÁ, Naděžda. *Principy a pravidla územního plánování* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, 2006 [cit. 2018-08-21]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C4-2012.pdf>

SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě.* Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7.

*Sreality.cz* [online]. Seznam.cz [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://www.sreality.cz/>

SÝKORA, Miloslav. *Plzeň 1945-1985: 40 let socialistické výstavby města.* Útvar hlavního architekta města Plzně, 1985.

SÝKORA, Miloslav. *Tvořivá léta: Profil architektonické a projektové tvorby Stavoprojektu Plzeň 1948–1973.* Plzeň: Stavoprojekt, 1974.

Zákon č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů.* 14.2.2006

Zákon č. 194/2010 Sb., Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů.* 16.6.2010



## **Abstrakt**

MĚSÍČEK, Jan. *Panelová sídliště v Plzni: současný stav a problémy, přístupy k revitalizaci, občanská vybavenost, dopravní obslužnost*. Plzeň, 2018. 79 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

**Klíčová slova:** panelová sídliště, dopravní obslužnost, akcesibilita, ceny bytů, vizuální stav, Bolevec, Lochotín, Bory, Plzeň

Předložená bakalářská práce je zaměřena na zkoumání a zhodnocení tří vybraných sídlišť na území města Plzně (Bolevec, Lochotín a Bory). Předmět zájmu u zkoumaných sídlišť představoval současný vizuální stav panelových domů a zeleně na vymezeném území těchto sídlišť, též zařízení občanské vybavenosti a dopravní obslužnost do vybraných míst na území města Plzně. Posledním zkoumaným faktorem byla cenová hladina prodávaných bytů o dispozici 3+1 na těchto sídlištích. První část práce byla věnována teorii v podobě historie vybraných sídlišť a vymezení důležitých pojmů s kterými bylo dále pracováno. Druhá část práce představovala rozbor a zhodnocení sídliště Bolevec, Lochotín a Bory z pohledu výše uvedených faktorů. Hlavním cílem práce bylo zhodnotit, zda cenová hladina prodávaných bytů na vybraných sídlištích odpovídá jejich současnému vizuálnímu stavu, občanské vybavenosti a dopravní obslužnosti, což bylo v závěru práce potvrzeno.

## **Abstract**

MĚSÍČEK, Jan. *Panel housing estates in Pilsen: current situation and problems, approaches to revitalization, civic amenities, transport services*. Plzeň, 2018. 79 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

**Key words:** panel housing estates, transport accessibility, affordability, apartment prices, visual status, Bolevec, Lochotin, Bory, Pilsen

The submitted Bachelor Thesis is focused on exploration and evaluation of three selected housing estates in the territory of Pilsen (Bolevec, Lochotin, and Bory). The subject of interest in selected housing estates was created by several variables: the current visual status of prefabricated houses and green areas on the territory of these settlements, number of facilities, and transport accessibility to selected locations in the city of Pilsen. The last examined factor was the price level of the sold apartments available at 3 + 1 for these housing estates. The first part of the thesis was devoted to the theory of the history of selected housing estates and the definition of the important concepts, with which it was further worked on. The second part of the thesis was the analysis and evaluation of the settlements in Bolevec, Lochotin, and Bory from the perspective of the variables mentioned above. The main objective of the work was to evaluate whether the price level of sold dwellings in selected housing estates corresponds to their present visual condition, civil amenities, and transport accessibility, which was confirmed at the end of the thesis.