



Perspektivní  Plzeň

Strategický plán města Plzně

Celková situační analýza města

Plzeň 2016

Zpracovatelský tým:

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

Ing. Petr Bílek

Ing. Jitka Hánová

Ing. Kateřina Juríková

Mgr. Jitka Karlová

RNDr. Miroslav Kopecký

Ing. Stanislava Maronová, MBA

Mgr. Miroslav Pešík

Ing. Petr Raška

Ing. Pavlína Valentová

Ing. Eva Velebná Brejchová

Ing. Irena Vostracká

Obsah

1	Úvod.....	3
2	Stručná charakteristika města	3
2.1	Obyvatelstvo.....	4
3	Základní městské funkce	6
3.1	Funkce obytná	6
3.2	Pracovní a hospodářská funkce	7
3.3	Rekreační funkce.....	9
3.3.1	Rekreace a volný čas obyvatel města.....	9
3.3.2	Cestovní ruch.....	10
4	Další funkce města	12
4.1	Občanská vybavenost	12
4.2	Doprava.....	16
4.3	Technická infrastruktura	19
4.4	Životní prostředí.....	21
4.5	Marketing města	23
4.6	Rozpočet města.....	26
5	Celková SWOT analýza města.....	27
5.1	Metodika tvorby SWOT analýzy	27
5.2	Celková SWOT analýza	28
5.3	Doplněná tvrzení do SWOT analýzy.....	32
6	Shrnutí.....	33
7	Vazba na důležité dokumenty	37
8	Přílohy – tabulky, grafy, zdroje dat	38

1 Úvod

Usnesením Zastupitelstva města Plzně č. 648 ze dne 10. 12. 2015 bylo schváleno zadání Strategického plánu města Plzně (dále SPMP), ve kterém byl stanoven postup zpracování dokumentu a jeho obsah.

Celková situační analýza představuje základní informace o statutárním městě Plzni z hlediska stěžejních rozvojových oblastí. Na analýzu dále navazuje SWOT analýza a definice hlavních pozitiv a problémů města.

Tato analýza vychází z jednotlivých tematických analýz zpracovaných pro následující oblasti: Doprava, Hospodářský rozvoj a podnikatelské prostředí, Marketing města a cestovní ruch, Občanská vybavenost, Obyvatelstvo a bydlení, Rozpočet a financování, Technická infrastruktura, Územní rozvoj, Životní prostředí.

K jednotlivým tematickým analýzám byly ustanoveny pracovní skupiny a zároveň proběhly odborné workshopy, kde byly výše uvedené oblasti života ve městě diskutovány. Každá tematická analýza obsahuje i vlastní SWOT analýzu, jež byla hodnocena účastníky workshopů na jaře 2016. Na základě tohoto hodnocení byla tvrzení SWOT analýzy seřazena podle důležitosti, jaká byla těmto tvrzením přikládána.

Pro každé uvedené téma byl zpracován samostatný dokument, ve kterém je podrobně popsán současný stav, vývoj i předpokládané budoucí trendy. Tato celková situační analýza z těchto dokumentů vychází, je však zpracována s nižší mírou podrobnosti.

V úvodní části je uvedena stručná charakteristika města s důrazem na jeho specifika (2), základní městské funkce (3) a oblasti, které ovlivňují kvalitu naplňování těchto funkcí, jako jsou občanská vybavenost, infrastruktura a životní prostředí (4). Další částí je celková SWOT analýza města (5), shrnutí a východiska pro návrhovou část (6) a vazba na důležité dokumenty v oblasti strategického plánování (7). Přílohou tohoto dokumentu je zhodnocení plnění Programu rozvoje města Plzně – aktualizace 2013 s vazbou na dokument z roku 2003.

2 Stručná charakteristika města

Město Plzeň je s téměř 170 000 obyvateli čtvrté největší město České republiky. Zároveň je centrem nadregionálního významu ve všech oblastech (správa, vzdělanost, kultura, sport atd.), a to nejen svou výhodnou polohou na významné spojnici mezi Prahou a Německem, ale především díky kvalitním pracovním podmínkám, vynikající péči o děti a vzdělání, možnostem trávení volného času (kultura, sport atd.) a systémem péče o seniory.

Plzeň leží na čtyřech řekách s jejich postupnými soutoky: Úhlavy s Radbuzou v Doudlevcích, Radbuzy se Mží v centru města ve Štruncových sadech a Úslavy s Beroučkou U sv. Jiří v Doubravce. Vlastní vodní toky, včetně jejich údolních niv představují jedinečnou říční krajinu ve městě a v některých úsecích si uchovaly svůj přirozený přírodní charakter. V tomto pojetí jsou údolní nivy s vodními toky

respektovány jako říční lokality a jsou chráněny územním plánem města jako nezastavitelná území. Probíhající revitalizace v okolí řek a jejich větší zpřístupňování vytváří zázemí pro odpočinek a krátkodobou rekreaci obyvatel města.

Urbanistická struktura města a jeho kompozice je předurčena jeho geografickou polohou, přírodními podmínkami a procesem transformace středověké Plzně, sevřené ve svých hradbách, do silného průmyslového města. Radiálně koncentrický systém původních tereziánských silnic směřovaných na věž kostela sv. Bartoloměje a železničních tratí patří bezesporu mezi jedinečnosti urbanistické struktury města. Nejdůležitějším urbanistickým, kompozičním a významovým těžištěm je centrální oblast s historickým jádrem, vyhlášeným v roce 1989 za Městskou památkovou rezervaci.

Rozvoj dopravních systémů – jak silničních, tak železničních, podporoval ale i omezoval růst města. Zvyšovala se průjezdná doprava centrem. Docházelo k izolování některých částí města, které jsou vedením těchto dopravních tahů odděleny od centra. Tyto bariéry však nejsou tvořeny pouze komunikacemi a železniční tratí, členění města velmi ovlivnila morfologie terénu a též výstavba velkých průmyslových areálů (Pivovar, Škoda).

Nedílnou součástí kompozice charakteristické pro Plzeň je na okraji města ležící poměrně pravidelný, ale přetržitý prstenec původních samostatných vesnic. Dříve převážně svébytné celky jsou dnes na městě závislé monofunkční obytné satelity, ve kterých je omezená nabídka pracovních příležitostí, obchodu, služeb a kultury.

Tyto charakteristiky města je třeba vnímat jako téměř neměnné danosti. Je nutné z nich při rozvoji města vycházet a využít jejich existujících pozitiv a naopak v případě negativ tyto jevy dále nezhoršovat.

Město Plzeň je vzhledem k jeho velikosti a současným trendům v oblasti regionálního rozvoje nutné vnímat nejen v kontextu katastru města, ale i širšího urbánního prostoru, ať už metropolitní oblasti, širší aglomerace nebo celého Plzeňského kraje.

2.1 Obyvatelstvo

Město Plzeň má 169 033 obyvatel (31. 12. 2014). Žije zde 29,4 % obyvatel Plzeňského kraje a 1,6 % obyvatel České republiky. Plzeň má v porovnání s populací ČR nízký podíl dětské složky populace (14,1 %), nižší podíl obyvatel v produktivním věku (66,0 %) a vysoký podíl osob v poproduktivním věku (19,9 %). Průměrný věk obyvatel zde dosahuje 42,9 let¹.

Město Plzeň je tvořeno deseti městskými obvody, z nichž ve čtyřech velkých obvodech žije přibližně 95 % obyvatel města². Jednotlivé městské obvody se od sebe liší věkovým složením obyvatelstva, přičemž ty malé mají zpravidla mladší obyvatelstvo s vyšším zastoupením dětí a nižším podílem seniorů³.

¹ rok 2014, Tabulka č. 1 – Vývoj průměrného věku obyvatelstva měst

² Graf č. 1 – Městské obvody – podíl na obyvatelstvu města Plzně

³ Graf č. 2 – Průměrný věk obyvatelstva města Plzně a jeho městských obvodů

Počet obyvatel velkých městských obvodů Plzeň 1, Plzeň 2 - Slovany, Plzeň 3 a Plzeň 4 stagnuje s tendencí k mírnému poklesu⁴. Počet obyvatel všech ostatních menších obvodů se zvyšuje, velmi rychlý nárůst počtu obyvatel byl zaznamenán u obvodů Plzeň 10 - Lhota, Plzeň 8 - Černice a Plzeň 9 - Malesice⁵.

Dle střední varianty prognózy vývoje obyvatelstva se v následujících letech předpokládá stagnace a následně celkový pokles počtu obyvatel⁶. Věkový průměr obyvatelstva se bude i nadále zvyšovat. Bude stoupat počet lidí v poproduktivním věku (65 a více let), ale zároveň se budou snižovat počty lidí v produktivním věku i v dětské složce⁷.

Budoucí vývoj města Plzně ohrožuje současná nízká úroveň ukazatele úhrnné plodnosti žen (v průměru pouze 1,5 dítěte na jednu ženu), která neumožňuje reprodukci obyvatelstva přirozenou měnou. To může vést v budoucnu k výraznému poklesu počtu obyvatel města, poklesu dostupných lidských zdrojů pro rozvoj hospodářské základny a k dalším nepříznivým důsledkům pro ekonomiku města. S poklesem počtu obyvatel v důsledku nízkých počtů narozených dětí rovněž souvisí nárůst podílu osob v poproduktivním věku.

Okres Plzeň-město má z dlouhodobého pohledu (období 2000–2014) kladné migrační saldo se všemi kraji ČR s výjimkou Prahy a úhrnu ostatních okresů Plzeňského kraje. V závislosti na vývoji věkové struktury by město mělo včas a v předstihu reagovat na očekávané změny počtu obyvatel jednotlivých věkových kategorií, zejména osob v předproduktivním věku (kapacity škol) a poproduktivním věku (zařízení sociální a zdravotní péče, případně rozvoj dalších forem péče o osoby v pokročilém věku a vytváření podmínek pro prodloužení zdravé délky života).

Budoucí nepříznivý vývoj počtu a struktury obyvatel může být zmírněn migrací nového obyvatelstva mladších věkových skupin do města. Bude potřeba udržet současný příznivý populační vývoj města a nedopustit opětovné zesílení suburbanizačních procesů, které se významně podílely na úbytku obyvatelstva města v minulosti. Bude potřeba dbát na zvyšování celkové úrovně života ve městě (občanská vybavenost, pracovní příležitosti, kvalitní a dostupné bydlení, životní prostředí) a posilovat tím jeho atraktivitu pro život stávajících obyvatel i stěhování nového obyvatelstva do města.

Kvalitní zdravotnická péče a podpůrná infrastruktura přispívají k prodloužení naděje dožití. Kvalitu života seniorů definuje délka života prožitá ve zdraví. V budoucnu se proto bude muset pozornost zaměřit na prevenci a podporu zdravého životního stylu. Stárnutí populace s sebou přinese řadu problémů, které budou mít dopad nejen na systém sociálního zabezpečení, ale i na ekonomiku. Tato probíhající demografická změna bude jednou z výzev, kterým bude čelit nejen Plzeň, ale i celá Česká republika a Evropa jako taková.

⁴Graf č. 3 – Změna počtu obyvatel městských obvodů Plzeň 1 až 4

⁵Graf č. 4 – Změna počtu obyvatel městských obvodů Plzeň 5 až 10

⁶Graf č. 5 – Plzeň, věkové složení obyvatelstva

⁷Graf č. 6 – Vývoj počtu dětí a seniorů v Plzni, Graf č. 7 – Vývoj obyvatelstva v produktivním věku v Plzni

3 Základní městské funkce

Mezi základní městské funkce patří bydlení, tedy funkce obytná, možnost uplatnění na trhu práce, tedy funkce pracovní, a možnosti trávení volného času, a to jak pro obyvatele města, ta i pro turisty, tedy funkce rekreační. Kvalita poskytování těchto funkcí významně ovlivňuje spokojenost obyvatel s životem ve městě a je jedním z nejsilnějších argumentů, proč ve městě žít. Všechny tyto aspekty života ve městě spolu úzce souvisí a je třeba o nich uvažovat v souvislostech celého města a uvědomovat si synergické efekty, které mezi sebou vytvářejí.

Město je vyvážený organismus, v němž by měl nejvíce pulzovat jeho střed a jednotlivá subcentra. Směrem k okraji by se mělo město postupně zklidňovat, až přejde do relaxační zóny krajiny a zemědělsky využívaných částí. V posledních dekádách je však vývoj odlišný. Zvláště na okrajích města vzniklo množství velkých obchodních zařízení. Jejich existence vysává energii centru města či lokálním městským centřům. Pokrývá sice požadavky obyvatel po službách, obchodu a zábavě, ale svým umístěním klade značné nároky na řešení dopravy v širším okolí. Přestože kapacity jsou již dostatečné, zájem o budování obchodních zařízení v dobře dostupných lokalitách přetrvává. Rovněž rozvíjející se bydlení v okrajových částech města, původně rekreačních oblastech (např. Výsluní), s sebou přináší zvyšující se požadavky na dopravní obsluhu, občanskou vybavenost a rozšíření sítě technické infrastruktury. Je třeba vrátit život do města a využít potenciál přestavbových ploch (většinou se jedná o plochy původních výrobních areálů), rozšířit a zkvalitnit nabídku služeb i obchodů.

Z hlediska územního rozvoje je třeba, aby veřejná správa, majitelé jednotlivých pozemků, developeři, projektanti i budoucí uživatelé navzájem spolupracovali a vnímali nutnost řešit území komplexně. Musí být ochotni akceptovat provázanost a nezbytnost dopravní obsluhy, vytvoření veřejných prostranství a ucelených kvalitních ploch urbanistické zeleně, včetně koridorů pro vedení inženýrské sítě. Rovněž je třeba ochoty k dohodám vlastníků pozemků pro potřebné dělení a využití pozemků, včetně vhodného začlenění záměrů do daného prostředí okolní zástavby.

3.1 Funkce obytná

Pro stabilizaci počtu obyvatel a další rozvoj města je důležité vytváření podmínek pro novou bytovou výstavbu, zkvalitňování stávajícího bytového fondu a zabezpečení nabídky cenově dostupného bydlení pro všechny skupiny obyvatelstva.

Při nedostatečné intenzitě bytové výstavby v minulosti docházelo k posílení suburbanizace – tj. k rozsáhlé výstavbě zejména rodinných domů v obcích v okolí Plzně a odlivu obyvatelstva mimo město. Současná potřeba nové bytové výstavby je odhadována na 400 až 500 bytů za rok.

Zastavitelné plochy vymezené v územním plánu pro bydlení jsou dostačující, ale jen cca 15 % z nich je připraveno k okamžité realizaci výstavby. Převážná většina ploch bude moci být využita teprve po výstavbě nutné a většinou finančně nákladné technické infrastruktury. Přednostně je doporučováno více využívat tzv. přestavbová území ve

městě, která jsou již integrovaná do stávající zástavby a povětšinou dobře obsloužena inženýrskými sítěmi.

Bytová výstavba ve městě je zpravidla zajišťována soukromými investory na základě poptávky na trhu s byty nebo formou individuální výstavby rodinných domů. Město Plzeň se ve své bytové politice zaměřuje na zajištění dostupného bydlení osobám, které nemohou za tržních podmínek získat přiměřené nájemní bydlení. Proto chce město Plzeň podporovat a řešit dostupné bydlení pro seniory, pro osoby se zdravotním postižením a samoživitele s nízkými příjmy a mladé rodiny a vytvářet systém prostupného bydlení.

Vzhledem k prognóze vývoje obyvatelstva lze očekávat úbytek nově narozených dětí a výrazný nárůst obyvatel v poproduktivním věku, proto bude nutné připravit nové formy bydlení, které budou napojeny na sociální služby. Zároveň bude stoupat počet uživatelů sociálních služeb, a tomu bude třeba přizpůsobit rozsah poskytovaných služeb, počet pracovníků v sociálních službách a kapacity sociálních zařízení. To s sebou ponese také rostoucí nároky na finanční prostředky města a státu.

K vytvoření příjemnějšího prostředí, které respektuje současné požadavky obyvatel na bydlení a trávení volného času, přispívají probíhající regenerační procesy starších obytných částí (městske centrum, Roudná, Petrohrad, Bory atd.) a na sídlištích. V těchto procesech směřujících k humanizaci městského prostředí je třeba i nadále pokračovat.

3.2 Pracovní a hospodářská funkce

Plzeň je nejvýznamnějším ekonomickým a hospodářským centrem kraje a významným centrem zaměstnanosti. Je zde celkem soustředěno více než 126 000 pracovních míst. Rozdíl mezi počtem ekonomicky aktivních obyvatel v Plzni a počtem pracovních míst je řešen dojížděnkou do města (cca 17 000 osob) nebo migranty za prací z jiných míst ČR nebo zahraničí.

Nejvíce osob je zaměstnáno ve zpracovatelském průmyslu, především ve strojírenství. Nedostatek pracovníků se vzděláním odpovídajícím poptávce je nyní významným limitujícím faktorem pro další rozvoj především strojírenských firem, i přesto, že mzdy v Plzeňském kraji jsou jedny z nejvyšších v ČR. Nedostává se především pracovníků s technickým vzděláním, specialistů a dalších odborných pracovníků.

Podíl nezaměstnaných v okrese Plzeň-město je v celorepublikovém srovnání mimořádně nízký. Dlouhodobý vývoj na trhu práce v Plzeňském kraji a v samotné Plzni má v rámci ČR příznivější charakteristiky než ve většině ostatních krajů. Na tuto situaci může mít vliv i větší provázanost ekonomiky kraje s německou ekonomikou, která po recesi z minulých let vykazuje růst. S tím souvisí větší množství zakázek pro místní podniky a větší potřeba pracovní síly. V případě města Plzně míra nezaměstnanosti klesala od roku 2005 až do poloviny roku 2008, následně začala v důsledku hospodářské krize růst až na hodnotu 6,4 % v roce 2010. Při částečném oživení ekonomiky v posledních letech začala míra nezaměstnanosti opět klesat a ke konci května 2016 činila v Plzni pouhých 3,7 %.

V Plzni je v současné době evidováno cca 3 700 volných pracovních míst, která se nedaří naplnit, jelikož jejich struktura podle požadavků na vzdělání neodpovídá

vzdělanostní struktura nezaměstnaných. Pro další rozvoj zaměstnanosti v Plzni bude mít mimořádný význam kvalita nově zřizovaných pracovních míst. Vzhledem k oborovému souladu výzkumných subjektů a firem z oblasti výzkumu a vývoje s nabídkou VŠ vzdělávání (např. strojírenství, informační a komunikační technologie, materiály, energetika, průmyslová automatizace, biomedicína), nabízí město Plzeň možnosti pro perspektivní uplatnění v zajímavých oblastech. Neméně důležité je, aby nově vznikající pracovní místa umožnila zaměstnávání absolventů plzeňských odborných škol, kteří budou chtít v Plzni zůstat natrvalo.

Technické vzdělávání má v Plzni dlouholetou tradici, ale zájem o studium technicky nebo přírodovědně zaměřených oborů nebyl a stále není dostatečný. Z tohoto důvodu z technicky zaměřených středních i vysokých škol neodcházel dostatek absolventů s požadovanými odbornými znalostmi a jazykovou výbavou. Město ze svého rozpočtu podporuje technické vzdělávání na základních školách. Techniku propaguje také Techmania Science Center nebo Centrum robotiky Domu digitálních dovedností. Také Plzeňský kraj zintenzivnil podporu a propagaci výuky technických oborů a počty nově přijímaných ke studiu technických oborů se tak daří mírně zvyšovat.

Velké a významné plzeňské firmy s dlouholetou tradicí a s kvalitními výrobky proslavily město po celém světě. Produkce firem ve městě je diverzifikovaná, ale určitým rizikem je vyšší zaměření na výrobu komponentů pro automobilový průmysl. To s sebou může přinést riziko přesunu stávající výroby do jiných zemí a vznik nových brownfields.

Podíl zastoupení malých a středních podniků v hospodářské základně města je ve srovnání s ostatními velkými městy nízký a podnikatelská aktivita fyzických osob v poslední době spíše klesá. Ve městě má sídlo řada podniků pod zahraniční kontrolou a Plzeň vykazuje nejvyšší podíl zahraničního kapitálu na ekonomice ve srovnání s velkými městy v ČR. Nejvýznamnější přímé zahraniční investice (z hlediska objemu investovaných prostředků) pocházejí z Japonska, významný je i objem prostředků pocházejících ze Spolkové republiky Německo. Do budoucna bude důležité podporovat umístování firem s činností s vysokou přidanou hodnotou, schopných zaměstnávat především pracovníky s vyšším vzděláním.

Vysoké školy v Plzni vybudovaly v uplynulém období významné vědeckovýzkumné kapacity, ve kterých jsou koncentrovány high-tech technologie, odborné know-how a daří se rozšiřovat i vědeckovýzkumné týmy. Výzkumná centra jsou zaměřena na oblasti strojírenství, elektrotechniky, energetiky, dopravy, dále na řídicí systémy nebo na výzkum v oblasti nahrazování a regeneraci lidských orgánů.

Ve městě a blízkém okolí jsou též soukromé firmy specializované na výzkum, vývoj a aplikaci výsledků VaV v praxi. Jejich počet vzhledem k počtu obyvatel Plzně je v porovnání s jinými městy nižší a neodpovídá ekonomické síle výrobních podniků ve městě. Na území města je několik subjektů, které se zabývají institucionální podporou podnikání, službami pro start-upy a podporou zahájení podnikání (BIC Plzeň, Regionální hospodářská komora Plzeňského kraje, podnikatelské a kreativní inkubátory – DEPO2015, VTP a další). Městská správa si je vědoma významu

vědeckovýzkumného sektoru pro další zvyšování kvality produkce plzeňských firem a zaměstnávání vysoce vzdělaných pracovníků, proto finančně podporuje spolupráci vědeckovýzkumných subjektů s privátním sektorem (podnikatelské vouchery). Město realizovalo výstavbu tří etap vědeckotechnického parku, který významně pomohl malým a středním podnikům při zahájení jejich podnikání a rozvoji spolupráce vědeckovýzkumných kapacit s firemní praxí. Vzhledem k dosavadním velmi dobrým výsledkům je v zájmu města v nastoupeném trendu pokračovat.

Velkou příležitostí pro vývoj na trhu práce je koncept Průmysl 4.0, podle něho vzniknou tzv. chytré továrny, které budou využívat kyberneticko-fyzikální systémy. Ty převzou opakující se a jednoduché činnosti, které do té doby vykonávali lidé. To bude ovšem provázet změna nároků pracovního trhu, kdy by sice mohla být ohrožena zaměstnanost osob s nízkou kvalifikací, ale naopak by měla vznikat nová pracovní místa, která budou vyžadovat vyšší odbornou kvalifikaci.

Na území města v současné době jsou nedostatečné plochy využitelné pro umístění nových investic. V územním plánu je vymezeno cca 100 ha pro výrobu, plochy však nelze využít z důvodu absence sítí technické infrastruktury. Ihned využitelná plocha pro výrobu se nachází mezi jižní hranicí areálu Škoda a ulicí Ke Karlovu, při stejné ulici je i areál bývalých kasáren v Zátíší, který vlastní město Plzeň. V zájmu města je získat na své území především investice a výroby s vysokou přidanou hodnotou, ve kterých budou vytvořena nová pracovní místa pro vzdělané pracovníky. Takový zájem je potřeba jasně deklarovat a vytvořit strategii města pro podporu umístění nových investic, které vytvoří pracovní místa pro kvalifikované pracovníky.

3.3 Rekreační funkce

3.3.1 Rekreace a volný čas obyvatel města

Rekreace je jednou ze základních funkcí města. Využívání ploch pro rekreaci a trávení volného času se stalo nedílnou součástí životního stylu obyvatel města. V posledních letech se zvyšují nároky na zařízení pro aktivní nebo relaxační formu rekreace, kde mohou lidé trávit svůj volný čas. Neméně důležitá je i zdravotně preventivní funkce rekreace, která snižuje negativní důsledky nevhodného způsobu života.

Ve městě Plzni je relativní dostatek ploch vymezených v územním plánu pro rekreační využití. Ačkoli je snaha potvrdit plochy rekreace pro jejich původní účel (tedy rekreační využití s převahou nezastavitelných ploch zeleně s nízkým prostavěním) jsou některé plochy postupně transformovány do ploch obytných, protože to více odpovídá skutečnému využití území. Tato změna však s sebou přináší problémy z hlediska chybějící občanské vybavenosti, technické a dopravní infrastruktury atd.

V městských lesích je tradičně koncepčně rozvíjena také rekreační funkce v souladu s jejich ekologickým a hospodářským významem. Významnou rekreační funkci plní Bolevecká rybníční soustava i vodní nádrž České údolí, která ovšem není v posledních letech vhodná ke koupání. Plzeňské řeky jsou pro vývoj města

i původních vesnic v jeho okolí zcela zásadní a byly vždy přirozenou bariérou pro stavební rozvoj. V územním plánu je dostatečná nabídka ploch pro umístění občanské vybavenosti (ploch pro veřejnou rekreaci). Na území města se nachází několik veřejných sportovních areálů (např. Škoda sport park, Škodaland, Relax park Štruncovy sady).

Rekreační funkci plní i vyhlášené rekreační oblasti města, ve kterých je významné zastoupení přírodních prvků, které vyžadují zvýšenou ochranu (např. Chlum, Dubová hora, Valcha, Špitálský les).

K rekreačnímu zázemí jsou řazeny také velké parky na rozhraní zastavěného území a krajiny (Homolka, Borský park). Součástí městské krajiny jsou také zvláště chráněná území ochrany přírody (přírodní rezervace a památky), která jsou soustředěna zejména v oblasti Boleveckých rybníků a v Zábělé.

Novou kategorií jsou tzv. pořiční parky, které nabízí rekreaci v bezprostřední blízkosti řek. Tyto parky, jejichž největší předností je jejich přírodní charakter, svou polohou v záplavovém území neumožňují výstavbu doplňkových staveb a herních prvků v tzv. aktivní zóně záplavového území (Božkovský ostrov, Lobežská louka). Doplňkové stavby a herní prvky je možné umístit mimo aktivní zónu záplavového území.

3.3.2 Cestovní ruch

Cestovní ruch nebo též turismus (z anglického tourism) tvoří široký komplex činností a podílí se na něm celá řada subjektů. Odvětví patří mezi nejvýznamnější součásti národní i světové ekonomiky. Podle údajů EUROSTAT se podílí na evropském HDP 3–5 %, v České republice pak 3,6 % (v r. 2013). Cestovní ruch je rovněž ukazatelem životní úrovně obyvatelstva a podílí se na všestranném rozvoji osobnosti, umožňuje obnovu duševních a fyzických sil. Je součástí léčebně preventivní péče. Pomáhá vytvářet nový životní styl přenosem zvyků a návyků z jiných zemí nebo oblastí. Slouží jako nástroj vzdělávání a kulturní výchovy člověka a k účelnému využití volného času. Přispívá k vzájemnému poznání a porozumění mezi lidmi, motivuje k získávání jazykových znalostí, dochází při něm k výměně informací a vědeckých poznatků (kongresová turistika). Vytváří řadu pracovních příležitostí a má vliv na platební bilanci státu.

Plzeň má standardní vybavenost turistickými atraktivitami na úrovni krajských měst. Vyplývá to mimo jiné z Koncepce cestovního ruchu v Plzni na období 2014–2018.

Z pravidelně prováděných průzkumů dále plyne, že Plzeň je městem s významným počtem zahraničních návštěvníků, polovina z nich je německy mluvících. Naopak u domácího cestovního ruchu v delším časovém horizontu se Plzeň blíží celorepublikovému průměru, v některých obdobích jej ani nedosahuje. Přesto je Plzeň jedním z nejdynamičtěji se rozvíjejících měst z hlediska příjezdů i přenocování turistů. Na žebříčku krajských měst se od roku 2010 Plzeň drží v obou kategoriích (příjezdy a přenocování) na 4. místě (za Prahou, Brnem a Karlovými Vary).

V roce 2015, kdy byla Plzeň Evropským hlavním městem kultury, se podle Českého statistického úřadu meziročně zvýšil počet příjezdů a přenocování o 16 % (od roku 2013 o 31 %). Do Plzně přitom přijelo celkem více jak 260 000 turistů, kteří zde přespali 493 903 nocí. Skokově se zvedly příjezdy zahraničních turistů – z Německa (68 676, nárůst o 38 %) a Rakouska (11 070, nárůst o 139 %). Třetí nejčastější národností byli Slováci (7 862, nárůst o 26 %). Značné počty návštěvníků přijížděly také z Jižní Koreje a Číny. Naopak významně ubyla kdysi silná ruská a ukrajinská klientela. V prvním čtvrtletí roku 2016 pokračuje růst počtu turistů, proti stejnému období roku 2015 je vyšší o cca 8 %.

Mezi dlouhodobě nejatraktivnější plzeňské turistické cíle patří Plzeňský Prazdroj (pravidelně se umísťuje v TOP 10 nejnavštěvovanějších turistických cílů za celou ČR) a ZOO (aktuálně pátá nejnavštěvovanější v žebříčku všech ZOO v ČR). Společně s Techmania Science Centrem vedou žebříček nejnavštěvovanějších cílů v Plzeňském kraji.

V oblasti cestovního ruchu je třeba se zaměřit zejména na tyto body:

- využití potenciálu industriálních památek v rámci celosvětového trendu rozvoje industriálního cestovního ruchu (např. Plzeňský Prazdroj, ŠKODA, Plzeňské městské dopravní podniky, vodárna, teplárna, ale i budovu Nové scény divadla);
- úprava příjezdů do města (zejména Domažlická, Rokycanská, příjezd od Klatov – Borská pole), významných veřejných prostranství (zejména Centrální autobusové nádraží a hlavní nádraží Českých drah včetně jejich vazby na centrum města ulicemi Sirková a Americká) a některá náměstí (např. nám. Míru, nám. Českých bratří, nám. T. G. Masaryka);
- doplnění infrastruktury dle finančních možností města (akvapark, budova pro stálou expozici – Západočeská galerie, WC na Rychtářce);
- pobídky pro oživení prostoru náměstí Republiky.

Plzeň by dále měla využívat příležitostí, které se jí nabízí, a pokračovat v posilování svých silných stránek, ať už jde o rozvoj atraktivních turistických cílů či rekreační potenciál městské a příměstské krajiny, pořádání tradičních kulturních, společenských a sportovních akcí včetně mezinárodních.

Město Plzeň v závěru roku 2014 a na počátku roku 2016 realizovalo výzkum orientovaný na vnímání image města u místních obyvatel a obyvatel České republiky. Výzkum se zaměřil na spokojenost obyvatel se službami a vybaveností města a na povědomí lidí, kteří nežijí v Plzni. Dle tohoto výzkumu je Plzeň jednoznačně vnímána jako město dynamické, nabízející dobré životní podmínky, s bohatou kulturní nabídkou. Posiluje image města ve spojení s novými tématy, tj. město již není vnímáno pouze jako město piva a průmyslu. Nejsilnějšími atributy Plzně vůči ostatním zkoumaným městům jsou vnímání města jako kreativního a uměleckého, sportovně proslulého, historického, univerzitního i tradičního centra.

4 Další funkce města

Kromě již zmíněných základních městských funkcí jsou důležité i další oblasti, které ovlivňují život ve městě, ať už je to občanská vybavenost, doprava, technická infrastruktura či životní prostředí. Důležitým faktorem je taktéž rozpočet města a marketing, tedy schopnost posilovat image města ve vztahu ke konkrétním cílovým skupinám a činit z něj místo vhodné pro život, podnikání, studium nebo tvorbu.

4.1 Občanská vybavenost

Občanská vybavenost má velký vliv na spokojenost obyvatel se životem ve městě a je jedním z nejsilnějších argumentů, proč ve městě žít. Občanská vybavenost je součástí tzv. „veřejné infrastruktury“ a zahrnuje stavby a zařízení, která poskytují služby pro obyvatele (školy, zařízení sociálních služeb, nemocnice, kulturní a sportovní zařízení, areály pro volnočasové aktivity atd.).

Prostřednictvím rozvoje kvalitní a dostupné sportovní a volnočasové infrastruktury, vzdělávání veřejnosti a výchovou dětí na školách mohou obce příznivě působit na životní styl svých obyvatel. Aktivní ovlivňování zájmu o zdraví přináší užitek nejen jednotlivci samotnému, ale i celé společnosti. Městská samospráva by i nadále měla pokračovat ve vytváření podmínek pro kvalitní trávení volného času svých občanů a zároveň tím předcházet civilizačním chorobám spojených se současným životním stylem.

Vzdělávání

Ve městě jsou zastoupeny všechny typy škol: předškolní zařízení, základní a střední školy, vyšší odborné i vysoké školy. Vzdělávání poskytují školy různých zřizovatelů (stát, město, kraj, církev, soukromé subjekty).

Kapacity mateřských škol jsou v současné době dostačující. V případě základních škol nejsou zatím kapacity plně využity a budou tak schopny pojmout i předpokládaný nárůst počtu dětí v tomto věku v následujících letech⁸.

V oblasti vzdělávání je snahou města Plzně zvyšovat zájem dětí a mládeže o technické a přírodovědné obory, a to formou zavádění technicky orientovaných předmětů do výuky na základních školách. Jak je uvedeno v kapitole 3.2, je v Plzni v současné době cca 3 700 volných pracovních míst, která se nedaří obsadit, protože kvalifikační požadavky na jejich výkon neodpovídají vzdělanostní struktuře nezaměstnaných. Jednou z možností, jak předcházet těmto situacím, je zlepšování komunikace mezi jednotlivými poskytovateli vzdělávání na všech stupních tak, aby bylo možné, se co nejlépe přizpůsobovat kvalifikačním potřebám trhu práce.

Z hlediska nabídky oborů ve středoškolském vzdělávání je v Plzni zastoupeno: stavebnictví, doprava, elektrotechnika, hotelnictví a cestovní ruch, ekonomika, strojírenství, zdravotnictví, informatika, design, sport a podnikání. Dle prognózy vývoje obyvatelstva budou počty mládeže ve věku 15-18 let stoupat až do roku 2026.

⁸Graf č. 8 - Vývoj počtu dětí a mládeže v Plzni

Kapacity středních škol zřizovaných krajem a soukromých škol jsou dostačující a budou schopny v následujících letech pojmout i větší počet studentů.

V Plzni studuje na dvou státních vysokých školách cca 14 300 studentů. Západočeská univerzita (ZČU) plní funkci nadregionální vzdělávací instituce a je jedinou vysokoškolskou institucí v Plzeňském kraji, která poskytuje široké spektrum bakalářských, magisterských a doktorských studijních programů. Lékařská fakulta v Plzni Univerzity Karlovy v Praze nabízí magisterské a doktorské studijní programy. Dále je možné studovat na Metropolitní univerzitě Praha Univerzitní středisko Plzeň, o. p. s.

Podle očekávaného trendu stárnutí obyvatelstva budou v následujících letech do důchodu odcházet populačně silnější ročníky a na trh práce začnou vstupovat populačně slabší ročníky. Tato skutečnost bude mít vliv i na vzdělávací soustavu, kdy lze předpokládat nezbytnost redukce kapacit škol a upřednostnění hlediska oborové potřeby. V případě poklesu počtu dětí ve věku 0-14 let bude nutné hledat vhodné využití pro nadbytečné kapacity školních zařízení.

Sport, rekreace a volný čas

Město Plzeň nabízí celou řadu možností k rekreačnímu a sportovnímu vyžití svých obyvatel jak formou aktivního tak i pasivního trávení volného času. Pro rekreaci obyvatel slouží především příměstské lesy a vodní plochy v okrajových částech města např. Bolevecké rybníky, České údolí, Hradiště. Pro krátkodobý odpočinek lze využít např. Mlýnskou strouhu nebo sadový okruh v centrální části města a parky v jednotlivých městských obvodech.

Zvyšující se poptávka po aktivním sportovním a volnočasovém vyžití vedla město Plzeň (vč. městských obvodů) k budování nových nebo rekonstrukci stávajících sportovně-relaxačních areálů a zón. Jedná se např. o Multifunkční sportovní areál České údolí – ŠKODALAND, Relax centrum Štruncovy sady, Škoda sport park.

Charakteristickým kompozičním prvkem Plzně jsou čtyři řeky a jejich postupné soutoky. Probíhající revitalizace v okolí všech řek vede k jejich většímu zpřístupnění a vytváří tak nové a atraktivní zázemí pro sport, odpočinek a krátkodobou rekreaci (např. poříční parky Božkovský ostrov a Lobežská louka).

Nevyhovující stav zázemí u některých sportovních zařízení pro základní trénink a organizovaný sport pro širokou veřejnost vyžaduje rekonstrukci, případně dostavbu. Problematický je také stav a využití některých účelových sportovních zařízení (např. cyklostrom, plochá dráha, bazén na Lochotíně, Sportovní areál Prokopávka). Celkový počet krytých zařízení především hal a tělocvičen je neuspokojivý, zejména v zimním období, kdy jsou krytá sportoviště přetížená vzhledem k přesunu některých sportů do hal.

Městská samospráva by i nadále měla pokračovat v podpoře činností sportovních organizací, rozvoje školního sportu, vytváření podmínek pro zdravotní prevenci a zdatnost (volnočasové sportovní areály, hřiště, bazény) a pro kvalitu života a odpočinek (parky, vodní plochy, příměstská krajina, cyklostezky). V roce 2015

dokončilo město Plzeň ve spolupráci se zástupci různých subjektů (Tělovýchovné jednoty a kluby, Česká obec sokolská, Plzeňská sportovní unie, ZČU a další) „Konceptu sportu v Plzni“, která je jedním z nástrojů, jak zlepšovat podmínky pro pohybovou rekreaci, sport a aktivní či pasivní trávení volného času a jak zajistit efektivní finanční podporu rozvoje sportu v Plzni.

Kultura

Kultura je jednou z oblastí, která přispívá ke zvyšování kvality života ve městě, v případě Plzně slouží nejenom jejím obyvatelům ale i lidem z celého regionu a blízkého pohraničí. Plzeň je významným kulturním centrem, na jejím území se nachází značné množství kulturních zařízení a probíhá zde celá řada kulturních akcí.

Město Plzeň je největším podporovatelem kultury ve městě (téměř dvacetiletá tradice systémové podpory kultury) a stejně tak i vlastníkem některých kulturních zařízení. Investuje do výstavby a rekonstrukcí svých objektů. Jednou z nejvýznamnějších investic města posledních let byla výstavba nové divadelní budovy v Jízdecké ulici. Neméně důležité pro Plzeň bylo také získání prestižního titulu Evropské hlavní město kultury 2015, kdy se v průběhu roku 2015 konalo více než šest set akcí. Hlavními pozitivními dopady projektu pro dlouhodobý rozvoj této oblasti je větší spolupráce a propojení plzeňské kulturní scény, zvýšená finanční podpora kultury, nová infrastruktura, zvýšení povědomí o kulturní scéně a v neposlední řadě profesionalizace organizací a jednotlivých kulturních aktérů.

Zkušenost z EU ukazuje, že investice do „tvrdých“ faktorů, které nejdou ruku v ruce s investicemi do faktorů „měkkých“, (prožitek nebo pocit diváka, který si odnáší z představení nebo pohledu na umělecké dílo apod.) jsou z hlediska dlouhodobé udržitelnosti nanejvýš problematické. Plzeň si tuto skutečnost uvědomuje. Provozní výdaje na kulturu z celkového rozpočtu statutárního města Plzně jsou již řadu let dlouhodobě nejvyšší v rámci České republiky (od roku 2009 – cca 9 %). Proto je důležité pokračovat v udržení finanční podpory stávajícího dotačního systému v oblasti kultury a v revitalizaci a výstavbě zdejší kulturní infrastruktury. Důležitou oblastí je též kultivace veřejného prostoru, např. formou realizace výtvarných prvků ve veřejném prostoru.

Obyvatelé Plzně jsou obecně velmi konzervativní a mají rádi zažitě zvyklosti. Je velmi těžké přesvědčit Plzeňany, aby svou důvěru vložili do nových myšlenek a nezvyklých nebo moderních řešení. Z této skutečnosti pramení neochota a obava politické reprezentace taková řešení přijmout a prosazovat. Konzervativní přístup se odráží například ve vnímání proměn veřejného prostranství, které je chápáno značně konvenčně, a nové projekty jsou často přijímány se značným odstupem. Vhodným příkladem je třeba umístění nových kašen na náměstí Republiky, či pomník generála G. S. Pattona. Na obě tato díla vyhlásilo město Plzeň otevřené architektonicko-výtvarné soutěže, tedy použilo velmi transparentní způsob, jak návrh k realizaci získat. Soutěž na kašny proběhla již v roce 2004, ale od vítězství v soutěži ke slavnostnímu spuštění uplynulo více než pět let. Podobně tomu bylo u realizace pomníku generála G. S. Pattona. Dalším společným jmenovatelem byla schopnost obou uměleckých děl rozdělit plzeňskou veřejnost na dvě názorově protichůdné

skupiny. Průkopníkem v této oblasti je osamocená iniciativa Fakulty designu a umění Ladislava Sutnara i některých samostatných umělců, kteří dosáhli časově omezených či trvalých umístění výtvarných děl ve veřejném prostoru (např. instalace soch Ruka, Rukávy, Kostka, Králík) a vyvolali tím výraznou diskuzi a emoce nejen odborné veřejnosti ale i u samotných obyvatel města.

Stávající lokální kulturní infrastruktura bohužel neodpovídá, až na výjimky, evropským standardům. Chybí prostory pro velké mezinárodní výstavy či prezentaci vzácných sbírkových fondů. Nedostatečně velké prostory má Knihovna města Plzně téměř ve všech svých knihovnách. Nevyhovující stav z hlediska kapacity a parametrů požadovaných zákonem mají také budovy, ve kterých sídlí Archiv města Plzně.

Sociální služby

Město disponuje širokou nabídkou sociálních služeb, včetně návazných a doplňkových služeb, na které se v rámci plánování rozvoje a dostupnosti těchto služeb zaměřuje. Stěžejní zájem je soustředěn na cílové skupiny: senioři, rodiny s dětmi a mladiství, sociálně vyloučení občané, lidé bez přístřeší, osoby se zdravotním postižením (tělesné, mentální, kombinované, duševní atd.) a cizinci.

Vzhledem k demografické prognóze bude v následujících letech stoupat počet uživatelů sociálních služeb⁹, tomu bude třeba přizpůsobit nejen rozsah poskytovaných služeb, ale i kvalitu, dostupnost celého systému sociálních služeb. Dále bude třeba zajistit dostatečný počet pracovníků v sociálních službách a odpovídající kapacity sociálních zařízení. To s sebou ponese také rostoucí nároky na finanční prostředky města a státu. Jednou z nejohroženějších skupin jsou senioři. Novým trendem v péči o důchodce je, aby za podpory terénních služeb zůstávali co nejdéle v jejich přirozeném (domácím) prostředí. Z tohoto důvodu bude nutné připravit dostatečnou kapacitu dostupného bydlení odpovídající jejich zdravotnímu stavu a finančním možnostem.

Sociální služby by měly respektovat individuální potřeby lidí, kteří se nacházejí v nepříznivé sociální situaci. Cílené zaměření na potřeby konkrétních jedinců přispěje k lepšímu a efektivnějšímu využívání systému sociálních služeb. Pozornost by také měla být zaměřena na podporu samostatnosti a aktivního přístupu uživatelů služeb k řešení jejich sociální situace a na snahu se z této situace vymanit.

Kvalitní zdravotnická péče a podpůrná infrastruktura přispívají k prodloužení naděje dožití. Kvalitu života seniorů definuje délka života prožité ve zdraví. V budoucnu se proto bude muset pozornost zaměřit na prevenci a podporu zdravého životního stylu. Stárnutí populace s sebou ponese řadu problémů, které budou mít dopad nejen na systém sociálního zabezpečení ale i na ekonomiku. Tato probíhající demografická změna bude jednou z výzev, kterým bude čelit nejen Plzeň, ale i celá republika.

Problémem všech velkých měst je bezdomovectví a ani město Plzeň není výjimkou. Do budoucna budou počty lidí bez domova ve městě stoupat. I tomuto trendu bude muset odpovídat nastavení sociálních služeb. V příštích letech bude také třeba se

⁹ Graf č. 9 - Vývoj počtu seniorů podle věkových skupin v Plzni

zaměřit na migrační vlnu ze zahraničí a vytvořit takový systém, který umožní eliminovat negativní jevy migrace.

Bezpečnost

Oblast prevence kriminality a protidrogové prevence, vzhledem k velkému rozsahu příčin trestné činnosti, zasahuje do mnoha sfér veřejného života (např. do oblastí sociální, zaměstnanosti, vzdělávání, osvětové, trávení volného času a krizové intervence).

Město Plzeň se podílí společně se státní a městskou policií na projektu Bezpečné město, jehož cílem je zlepšit bezpečnost ve městě a zvýšit pocit bezpečí jeho občanů. K tomu napomáhá i kamerový systém města Plzně budovaný již od roku 1998. Systém výraznou měrou přispívá k dohledu na dodržování veřejného pořádku a napomáhá jak při kontrole v oblasti bezpečnosti silničního provozu, tak i k ochraně a bezpečnosti osob a majetku.

Do oblasti bezpečnosti je také třeba zahrnout extremistické aktivity, které začínají být, z důvodu probíhající migrační krize, aktuálním problémem současné doby. Eliminovat rizika spojená s radikalizací společnosti a s tím související nárůst rizikových veřejných shromáždění by měl řešit expertní tým na problematiku extremismu zřízený Odborem bezpečnosti a prevence kriminality MMP.

4.2 Doprava

Doprava je obslužnou funkcí, která významně ovlivňuje kvalitu života obyvatel města. Zajištěním dopravních potřeb se vytváří podmínky pro fungování města, avšak při nesprávném uspořádání dopravního systému může automobilová doprava působit jako destruktivní faktor.

Dopravní systém v Plzni zvládá zajišťovat dopravní obsluhu města, pouze lokálně v dopravních špičkách se vyskytují problémy u komunikací napojujících Severní Předměstí (Karlovarská, Jateční). Zásadním dopravním problémem je působení negativních vlivů automobilové dopravy na centrum a obytnou zástavbu podél městských tříd.

V Plzni je velmi časté využívání automobilů, čemuž odpovídá i poměrně vysoký stupeň automobilizace (463 vozidel na 1000 obyvatel). Charakter systému reprezentuje podíl přepravních výkonů: MHD 47 %, individuální automobilová doprava (IAD) 38 %, pěší a cyklisté 10 %, ostatní 5 %. Dlouhodobě klesá význam MHD a naopak roste zastoupení IAD. Tento trend je pro zdravý rozvoj města nepříznivý. Je ovlivňován jak příčinami, které se nachází mimo dopravní systém (proměna společenských podmínek), tak vlivy působícími uvnitř dopravního systému (nedostatečné využívání preferenčních a regulačních nástrojů). Organizace systému málo využívá kombinaci jednotlivých druhů dopravy, chybí důraz na ovlivňování volby dopravního prostředku.

Nepříznivé vlivy dopravy je nutné řešit snížením podílu automobilové dopravy v dopravním systému, odvedením části automobilové dopravy mimo centrum města,

regulací parkování, preferencí městské hromadné dopravy, podporou veřejné příměstské dopravy, rozvíjením infrastruktury pro cyklisty a důrazem na pobytovou kvalitu uličních prostorů. Ucelený program realizace těchto zásad je obsažen v Plánu udržitelné mobility Plzně, který je zpracován pro období do roku 2025.

Z hlediska komunikační sítě se v minulém období podařilo realizací dálnice D5 vymístit z města nejsilnější tranzitní tah ve směru východ-západ. Základní cíl snížit dopravní intenzity v centru města se však nenaplnil. Realizované úseky městského okruhu nevytvořily souvislé trasy, které by nahradily průjezd středem města. To se negativně projevuje v dopravním systému (přetížené křižovatky v centru města), v oblasti hygieny prostředí (nadlimitní koncentrace škodlivých látek v ovzduší), v urbanistickém rozvoji (snížený zájem o bydlení v domech u dopravně přetížených ulic) i v degradaci veřejných prostranství.

V následném období je nezbytné pokračovat ve vytváření podmínek pro zklidňování centra. Pro odvedení automobilové dopravy mimo střed města je třeba dokončit západní část městského okruhu a pokračovat v realizaci jeho východní části. Současně je nutné zahájit zklidňování městských tříd, upravit jejich dopravní charakter a zlepšit pobytovou kvalitu.

V současné době je doprava hlavním zdrojem znečištění ovzduší v centru města. Na tom se podílí i nekoordinované čištění ulic. Zvýšená prašnost zhoršuje hygienické parametry prostředí.

Rozvoj elektromobility by vedl ke snížení znečištění životního prostředí na území celého města. Vozidla na zemní plyn a elektromobily produkují výrazně méně škodlivin než klasické vznětové či zážehové motory. Proto rozvoj elektromobility a motorů na zemní plyn ve veřejné i individuální dopravě je jedním z hlavních příspěvků ke zlepšení ovzduší. Zatímco plnicí stanice CNG jsou již dostatečně rozšířeny, veřejné dobíjecí stanice elektromotorů se vyskytují v omezeném počtu. Dalším nedostatkem je zatím malá propagace nízkoemisní dopravy a vyšší pořizovací cena těchto alternativ (nedostatečně cílená daňová politika). Do ekologické dopravy patří i další alternativní pohony (LNG, bioplyn, vodík) a také podpora a rozvoj nemotorové dopravy (pěší, cyklistika).

Pro zklidnění centra je vhodné prohloubit organizaci dopravy v klidu. V centru města funguje zóna placeného parkování, ale pro nedostatečný rozsah neplní plnohodnotně svoji regulační funkci. Zónu placeného parkování je nutné rozšířit do dalších částí širšího centra a současně rozvinout systém záchytných parkovišť Park & Ride. Podkladem pro tento rozvoj je Zastupitelstvem schválený Generel dopravy v klidu. Cílem je nejen vhodné řešení dopravy, ale též smysluplná koordinace požadavků na parkování s využíváním veřejného prostoru. Pro zefektivnění správy a údržby systému a zvýšení jeho uživatelské přívětivosti je nutné širší využívání informačních technologií. Ke zlepšení podmínek pro parkování osobních automobilů může přispět zákaz parkování nákladních automobilů v rezidenčních oblastech.

Město Plzeň se vyznačuje kvalitním systémem MHD. Městská veřejná doprava je u veřejnosti oblíbenou formou přepravy. Je třeba zvýšit její konkurenceschopnost a efektivnost, neboť v současné době počet cestujících stagnuje nebo klesá, ale náklady rostou. To je způsobeno jak vlivy mimo systém dopravy (změny způsobu

života, cenová dostupnost automobilů, nízké ceny pohonných hmot), tak vlivy uvnitř dopravního systému (nedostatečná preference MHD způsobuje zdržování vozů veřejné dopravy v kolonách vozidel a MHD tak ztrácí svoji atraktivnost).

Pro udržení provozuschopnosti systému je nutné provést modernizaci zastaralých úseků tramvajových tratí a zajistit obnovu a rozvoj kapacit pro odstavování tramvají. Kromě rekonstrukce stávajících zařízení je nutné, pro navýšení odstavné kapacity, snížení nákladů na manipulační jízdy a v neposlední řadě pro bezpečnost systému, vybudovat nové odstavné plochy v opačné části města. Pro zvýšení atraktivnosti MHD a s tím související stabilizaci či zvýšení počtu cestujících je třeba zajistit větší preferenci MHD a její segregaci v dopravním provozu (např. rozvojem tramvajových tratí na vlastním tělese) a zvýšit provázanost MHD na záchytná parkoviště a terminály příměstské dopravy.

V organizaci příměstské dopravy došlo k významným změnám. V okolí Plzně se rozvíjí integrovaný dopravní systém (IDP – Integrovaná doprava Plzeňska) umožňující optimalizaci autobusové dopravy. Nevýhodou v Plzni je umístění autobusového a železničního nádraží na opačných koncích centra. V rámci budování III. tranzitního železničního koridoru probíhá modernizace železniční infrastruktury. Pro další zefektivnění systému je nutné na území města vybudovat potřebné terminály a přestupní uzly a zlepšit provázanost příměstské a městské veřejné dopravy. V souvislosti s investicemi do železniční infrastruktury je potřeba využít železnici jako páteřní systém IDP.

Cyklistická doprava není v Plzni příliš využívána, ale i tento trend se pomalu mění. Nejoblíbenější jsou bezpečné trasy v příjemném prostředí, které reprezentuje systém plzeňských greenways v údolích řek. Pro jejich intenzivnější využití je potřeba, aby byly mezi sebou provázány do spojitě sítě stezek.

Pro pěší dopravu je potřebné zvýšit atraktivnost veřejných prostranství a vybudovat chybějící pěší propojení. Nejčastěji se jedná o stavebně nesrostlá území, obvykle původně samostatné vsi, která jsou k jádrovému městu připojena silnicemi v extravilánové úpravě. Pro potřeby pěší dopravy je třeba doplnit chodníky nebo souběžné samostatné stezky. V některých místech chybí pěší propojení přes přírodní nebo technické bariéry. Příkladem mohou být například chybějící podchod pod tratí pro vztah Zadní Skvrňany – Zátíší, chybějící lávka přes Rokycanskou pro vztah Doubravka – Lobzy nebo chybějící lávka přes řeku Mži a Tyršovu ulici pro vztah centrum – Roudná.

Rozvoj dopravní infrastruktury je náročný a v Plzni probíhá díky finanční spoluúčasti jednotlivých investorů (město – Plzeňský kraj – Ředitelství silnic a dálnic ČR – Správa železniční a dopravní cesty). Naplnění sledovaných cílů (zejména omezení automobilové dopravy v centru města) vyžaduje realizaci finančně náročných staveb, a tak se město bez pokračující spolupráce s uvedenými investory neobejde.

Potřebnost a nutnost dopravních tras pro bezkolizní fungování města znepříjemňuje skutečnost, že dopravní stavby se ve městě stávají nejen výraznými bariérami pro pohyb chodců a cyklistů, ale rovněž ovlivňovaly a ovlivňují prostorové a funkční uspořádání města. Jedním ze zásadních problémů při výstavbě jsou existující komunikace (např. Tyršova, Sirková). Jejich negativní vnímání nesouvisí pouze

s historickým zásahem do urbanismu města a se stávajícími obtížně zhojitelnými ranami (demolice části bloků, odříznutí centra od Roudné), ale i s problémy při snaze o nové obestavění. Projektanti jsou výrazně limitováni omezenou možností dopravního napojení (např. obytný komplex Tyršova–Pallova, kde musela být navržena nová souběžná obslužná komunikace s Tyršovou ulicí) či nutností splnit hygienické normy převážně reakcí na vysokou hlukovou zátěž (realizace bariérových domů, nevhodná orientace obytných prostor ke světovým stranám, nemožnost polyfunkčního využití – vyloučeno bydlení).

Obdobné problémy generují i komunikace, které jsou prozatím pouze v návrhu, snaha o obestavění jejich koridoru je prezentována jako omezující a realizaci ohrožující prvek. Budoucí umístění objektů neovlivňují estetické a funkční požadavky na tvorbu veřejného prostoru, ale mnohdy se stavební čáry podřizují a z urbanistického hlediska nevhodně upravují dle rozhledových trojúhelníků. Vnímání prostoru a sounáležitosti s městským prostředím ovlivňují rovněž požadavky na výstavbu protihlukových stěn i v zastavitelných obytných částech města. Přestože některé požadavky vyplývají ze zákonů či norem, je třeba vyvíjet úsilí k dosažení vhodného kompromisu a k vytvoření městského prostředí s ideální vyvážeností všech zahrnujících složek.

U všech druhů dopravy jsou již dnes uplatňovány technologie konceptu Smart City. Nejvíce aplikací je využito v systému městské hromadné dopravy, a to zejména v oblastech řízení provozu a odbavovacího a informačního systému. Významné je i zastoupení Smart City technologií v řízení automobilové dopravy. Tyto technologie se postupně začínají uplatňovat v příměstské dopravě a dopravě v klidu a pronikly i do řešení cyklistické dopravy (organizování bikesharingu).

Pro další postup je nezbytné sledovat nové možnosti Smart City technologií a postupně je zavádět do všech částí dopravního systému. Zejména je potřeba rozšířit využívání Smart City technologií v dopravě v klidu a v příměstské dopravě. U dopravy v klidu je nutné zlepšit efektivitu správy systému a zvýšit jeho uživatelskou přívětivost (rozvíjením informačního systému, zavedením placení parkovného mobilními aplikacemi atd.). U příměstské dopravy je vhodné aplikovat Smart City technologie v úrovni srovnatelné s aplikacemi užívanými v systému městské hromadné dopravy.

4.3 Technická infrastruktura

Technická infrastruktura (TI) plní zejména roli obslužné funkce, zabezpečující bezproblémový chod města a významně ovlivňující možnosti dalšího rozvoje území. Z hlediska řízení a správy města je podstatné, že město vlastní 100 % akcií ve společnostech Plzeňská teplárenská, a.s. a Vodárna Plzeň a.s. Město Plzeň je také přímým vlastníkem metropolitní optické sítě a informačního systému města, a dále vlastníkem systémů veřejného osvětlení, světelné signalizace a napájení elektrické trakce městské hromadné dopravy. Ostatní společnosti poskytující služby spojené s veřejným provozováním TI jsou v soukromém vlastnictví a město proto nemůže jejich činnost přímo ovlivňovat. Nepřímo může město ovlivnit rozvoj nebo obnovu TI prostřednictvím svého územního plánu nebo strategického plánu, nebo aktivním

zapojením do tvorby a realizace různých konceptů, např. Smart Cities, Zelené město nebo Průmysl 4.0.

Energetická skladba na území města je přímo ovlivněna tvorbou a uplatňováním Územní energetické koncepce města Plzně, jejímž zpracovatelem je Oddělení tepelného hospodářství Odboru správy infrastruktury Magistrátu města Plzně. Z důvodu efektivního hospodaření s energiemi, snižování energetické náročnosti městských budov a využití potenciálu úspor je důležité, aby si město udrželo dlouhodobý koncepční přístup k energetice a aby se role energetického managementu v budoucnosti ještě posílila. Důležitá je spolupráce mezi dvěma největšími producenty tepla v oblasti efektivní, bezpečné a spolehlivé distribuce.

Jedním z hlavních problémů v oblasti vodohospodářské infrastruktury (VDI) je závislost města na jediném zdroji surové vody. Přestože došlo k rekonstrukci a modernizaci úpravny vody a město tak má velmi vysokou kvalitu pitné vody, stále je k dispozici pouze jeden zdroj surové vody a to řeka Úhlava. Město je velmi zranitelné v případě jakékoliv havárie na tomto vodním toku. Jedním z hlavních úkolů města v oblasti budování TI je tedy zajistit bezpečnou dodávku pitné vody realizací havarijního zdroje.

Dalším problémem jsou vysoké stáří vodovodních řadů, kanalizačních stok a sběračů a některá dožívající zařízení na výrobu tepla. Nutná bude postupná obměna VDI dle stanovených priorit. Chybějící vodovod a kanalizace v městských částech Malesice a Plzeň 3 (lokality Výsluní a Malá Homolka) snižují standard stávajícího zastavěného území a blokují i další územní rozvoj v těchto lokalitách. Kanalizace není vybudovaná v Lobzích (oblast Rolnického náměstí), Koterově, na Bručné a ve Lhotě. Tuto chybějící infrastrukturu je nutné postupně vybudovat. Nedostatečná kapacita kanalizační sítě je v povodí Roudenského sběrače (oblast Vinic a část Košutky). Omezená kapacita vodovodní sítě pro novou výstavbu je identifikována v městských částech Slovany (Bručná, Hradiště, Božkov a Koterov), Černice, Litice, Lhota a Doubravka (Červený Hrádek a Švabiny).

Město by mělo dále podporovat možnost zabezpečení krizových stavů v oblasti elektroenergetiky nastolením tzv. veřejného „ostrovního“ provozu, který bude v případě velkých výpadků napájet elektrickou energií prvky městské kritické infrastruktury (vodárna, nemocnice atd.). Překážkou může být nutná dohoda pěti subjektů (město Plzeň, obě teplárny v Plzni, ČEZ a ČEPS).

Příležitostí města je rozšíření využití stávající metropolitní optické sítě, např. zaváděním nových aplikací a výukových programů nebo větším sdílením dat mezi různými subjekty pomocí vybudované přístupové infrastruktury.

Další příležitostí je např. realizace pilotního projektu zaměřeného na zavádění nových inteligentních systémů řízení distribuce energie a měření její spotřeby (Smart grids) nebo využití energetického potenciálu komunálního odpadu po jeho efektivním vytrídění. V oblasti tzv. chytrých řešení je již navázaná spolupráce se Západočeskou univerzitou. Tato vazba by se měla dále podporovat a rozvíjet a měla by být snaha o využití vědomostního potenciálu ZČU při řešení náročných projektů.

V oblasti TI je hrozbou pro město nezvládnutí důsledků případné technologické havárie, která může být způsobena např. selháním lidského faktoru při obsluze,

špatným technickým stavem zařízení nebo i teroristickým činem. Zranitelný je systém zásobování pitnou vodou s jedinou úpravnou, nebezpečné jsou provozy využívající toxické látky, např. čpavkové hospodářství při chlazení ledové plochy zimního stadionu.

Další hrozbou je možná změna spotřebitelského chování z důvodu výkyvů cen paliv, energií a vody. Důsledkem může být snaha fyzických i právnických osob o odpojování se od stávajících zavedených distribučních systémů a řešení potřeb v této oblasti jiným, dostupným a momentálně ekonomicky výhodnějším způsobem.

4.4 Životní prostředí

Pro zvyšování kvality života není rozhodujícím faktorem pouze hospodářský růst, ale též kvalita prostředí, ve kterém člověk žije. Ochrana životního prostředí by právě z tohoto důvodu měla patřit mezi priority při rozhodování o dalším rozvoji města. Ekovýchova celé společnosti je přitom nezbytným předpokladem pro udržitelnost životního prostředí obecně. Ochranu životního prostředí města Plzně a komplexní souvislosti krajinného plánování (protipovodňová a protierozní opatření) je třeba řešit jak na lokální úrovni katastrálního území města, tak na širší regionální úrovni povodí vodních toků.

Největším problémem v oblasti životního prostředí v Plzni je dlouhodobě špatná kvalita ovzduší s negativním dopadem na zdraví obyvatel. Většina území města Plzně je dlouhodobě zařazena mezi oblasti s překročenými imisními limity pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu a překračování limitní hodnoty pro 24hodinové koncentrace suspendovaných částic PM10, především v zimních měsících. V současné době lze za největšího původce znečištění ovzduší ve městě označit automobilovou dopravu, dále průmyslové areály, energetické a technologické zdroje, lokální vytápění tuhými palivy, ale i nedostatečný úklid veřejných prostranství a jeho nedostatečná koordinace (komunikace, tramvajové pásy a chodníky, kde se usazují prachové částice a jsou znovu vířeny do ovzduší).

Plzeň také patří mezi hlukově nejvíce zatížené krajské metropole v rámci ČR. Z výsledků vlivů jednotlivých zdrojů vyplývá, že dominantním zdrojem hluku na území aglomerace Plzeň je silniční a tramvajová doprava.

Další významný celoměstský problém s mnoha důsledky je dosavadní neexistující hospodaření s dešťovými vodami, nedostatečná možnost zasakování srážkové vody a její následné využívání jako vody užitkové (na úrovni města např. pro zálivku městské zeleně, kropení komunikací, ale i individuální využití v domácnostech a zahradách). Takto využitá dešťová voda může také přispět ke snížení spotřeby pitné vody.

Na území města Plzně se nachází i mnoho bezejmenných drobných vodních toků, mnohdy pouze s občasným průtokem. Ty slouží pro stálé i občasné odvádění povrchových vod. Jejich správě a zlepšení současného nevyhovujícího stavu není věnována dostatečná pozornost (např. zatrubnění či regulovaná opevněná koryta s neúměrnou kapacitou průtoku), přestože významně ovlivňují vodní režim krajiny a rychlost plošného odtoku srážkových vod.

Rizika spojená se změnou klimatu ve městech zahrnují vlny horka a nárůst tzv. městského tepelného ostrova, přívalové srážky a povodně, dlouhodobé sucho, nedostatek vody a šíření požárů. Tyto procesy mohou mít rozsáhlé nepříznivé dopady na kvalitu života obyvatel, stejně jako na ekonomiku, ekosystémy a přírodní zdroje.

Adaptační opatření směřující ke zmírnění rizik zahrnují takzvaná „šedá“ opatření (stavební řešení, technická infrastruktura) a „zelená a modrá“ opatření (plochy zeleně, vodní plochy a vodoteče, zelené střechy a vertikální zahrady na objektech, zasakovací průlehy atd.). Ekosystémově založené přístupy přináší řadu dalších přínosů, které může společnost využívat (rekreace, vyšší kvalita ovzduší, „lepší adresa“ zvyšující hodnotu nemovitostí). Mezi tzv. „měkká“ adaptační opatření patří např. systémy včasného varování, poskytování informací, ekovýchova, změny chování apod.

V budoucnu lze počítat s nárůstem především tzv. bleskových povodní, při kterých dochází k nárazovému rozvodnění drobných vodních toků. Nízká propustnost povrchů ve městě způsobuje velmi rychlý plošný odtok dešťové vody. Při intenzivních srážkách dochází k přetížení jednotných kanalizací a následnému odlehčování silně znečištěných vod do vod povrchových bez předchozího vyčištění. Je zcela zásadní minimalizovat odvádění dešťových vod kanalizací bez možnosti jejich hospodárného využití.

V povodí plzeňských řek převládá intenzivní zemědělské hospodaření, které má za následek zejména splavování půdy do vodních toků a neúměrné zhutňování půd zemědělskou technikou, což vede ke snížení vodní retenční kapacity půd. Pro město Plzeň to představuje další podporu projevů povodní a sucha i snížení druhové rozmanitosti příměstské krajiny. Z pohledu obyvatel města Plzně je velmi důležité zejména vyplavování širokého spektra pesticidních látek, které je rizikem především při vodárenském využívání řeky Úhlavy.

Samostatnou zásadní otázkou je neexistence havarijního zdroje surové vody pro úpravnu vody v Plzni. Dosavadním jediným zdrojem je řeka Úhlava, což činí město zranitelným.

Plochy urbanistické zeleně jsou vesměs ve vlastnictví města. Jejich správou a údržbou se zabývá Správa veřejného statku města Plzně a jednotlivé úřady městských obvodů. Z hlediska územního plánování je důležité zachovat stabilizovanou urbanistickou strukturu města, respektovat nezastavitelná území, zamezit úbytku nejkvalitnější zemědělské půdy a chránit hodnoty krajinného rázu.

Nový územní plán Plzně vymezuje nezastavitelné území jako krajinné a říční lokality a omezuje v co největší míře rozvoj na kvalitní zemědělské půdě s cílem maximální ochrany zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany. V krajinné zeleni se významně uplatňuje územní systém ekologické stability (ÚSES), jehož plnou funkčnost omezují legislativní nedostatky, zájmy vlastníků i nedostatek finančních prostředků.

Novými městskými plochami zeleně jsou tzv. pořiční parky. Jedná se o plochy, které většinou provázejí vodní toky, mají ekostabilizační význam a jsou to tradičně oblíbená místa využívaná k procházkám a krátkodobé rekreaci bez náročného vybavení. Pořiční parky představují krajinářsky upravené plochy v záplavovém území

na nábřeží řek, koncipované v souladu s vodním zákonem. Návrhy jednotlivých poříčních parků byly ověřeny studii v rámci programu Revitalizace nábřeží plzeňských řek (REURIS). Mezi stávající poříční parky patří např. Božkovský ostrov, Vodní plochy Lobežská louka, z navržených to jsou např. Park Sv. Jiří, Bukovecký ostrov. Tyto záměry je možné rovněž zařadit mezi adaptační opatření na změnu klimatu.

4.5 Marketing města

Marketing je možné definovat jako proces zaměřený na uspokojování potřeb zákazníků. Těmi jsou v případě města především jeho obyvatelé a soukromé i veřejné organizace působící na jeho území, ale i jeho návštěvníci či případní investoři.

Každé město má nejméně dvanáct cílových skupin, s nimiž komunikuje. (obyvatelé; návštěvníci; podnikatelé a jejich zájmová sdružení; masová média; organizátoři kongresů a dalších významných akcí; partnerská města; úřady; školství, věda a výzkum; neziskové organizace; politické strany a hnutí; obyvatelé z okolí města; pendleři). Některé z těchto cílových skupin se přitom vzájemně prolínají.

S obyvateli města komunikují v podstatě všechny tyto organizace, ale i další odbory a útvary magistrátu: Odbor prezentace a marketingu MMP, tiskové oddělení kanceláře primátora, Plzeň – TURISMUS, příspěvková organizace, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, Úřad správních agend MMP a městské obvody.

Na návštěvníky města a na oblast cestovního ruchu je zaměřená výhradně společnost Plzeň – TURISMUS. S podnikateli přichází do styku nejvíce Útvar koncepce a rozvoje města Plzně. Další agendu má na starosti Živnostenský úřad MMP. Podporou podnikání se zabývají i další společnosti působící v Plzni (např. BIC Plzeň, s.r.o.). Kontakt s médii má na starosti zejména tiskové oddělení kanceláře primátora. Své vlastní zprávy vydává i Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, společnost Plzeň – TURISMUS a další organizace se samostatnou právní subjektivitou. O partnerská města se stará oddělení protokolu kanceláře primátora. Komplexní marketingová strategie by proces komunikace a propagace měla zpřehlednit a více zkoordinovat.

Město postupně rozvíjí komunikaci i s dalšími cílovými skupinami tj. organizátory kongresů a dalších významných akcí, úřady, subjekty školství, vědy a výzkumu, neziskovými organizacemi, politickými stranami a hnutími, obyvateli z okolí města a pendlery.

Na základě analýzy tiskových zpráv za poslední rok lze konstatovat, že město nejvíce informuje o kultuře, k níž vydalo 48 zpráv. S odstupem několika desítek zpráv následuje téma cestovní ruch (12 zpráv), bezpečnost (11 zpráv), vzdělávání (10 zpráv) a hospodářský rozvoj a podnikatelské prostředí (9 zpráv).

Mediální analýzy, které si nechává město Plzeň opakovaně zpracovávat od roku 2010, potvrzují, že téma kultura je pro novináře zajímavé. V období od října 2014 do října 2015 se o Plzni zmínilo celkem 10 309 příspěvků, z nichž 42 % vykazovalo

pozitivní či spíše pozitivní zabarvení, o což se zasloužilo především dominantní téma kultura přítomné ve 40 % zpráv. S kulturou byl úzce spjat i druhý nejfrekventovanější okruh, a to téma Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015. Mezi sledovanými tématy sice dominovaly Komunální a senátní volby 2014, ale hned za nimi následovaly ty spjaté s kulturou – Slavnostní zahájení projektu Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015, Slavnosti svobody či Nový cirkus. Mediální obraz Plzně nejvíce poškozovaly kauzy. Výlučně sportovní tematika (výsledkový servis, reportáže ze zápasů apod.) vykazovala pětinový (resp. bezmála čtvrtinový) podíl na publicitě města Plzně.

Zájem celostátních médií o pozitivní dění v Plzni je úměrný tomu, jaké téma jim město nabídne. V roce 2015 se v celostátních médiích objevila tato témata: povolení k provozu leteckých prací s drony, Centrum robotiky, Slavnosti svobody a informace o rostoucím počtu delegací v Plzni v souvislosti s projektem Evropské hlavní město kultury 2015. Od roku 2010 organizuje město Plzeň poznávací cesty pro novináře (tzv. presstripy). V letech 2010 až 2013 připravilo město průměrně 2–5 presstripů ročně s celkovou účastí cca 15 novinářů, v roce 2014 to bylo 24 presstripů s celkovou účastí cca 70 novinářů, v roce 2015 pak 62 presstripů, jichž se účastnilo cca 180 novinářů. Díky této činnosti se zprávy o městě Plzni objevily v řadě médií – např. Sunday Telegraph, El País, The Independent, Viajes – National Geographic, Lonely Planet, The Guardian, CNN, ZDF, ORF, TV Arte, Radio Bayern 1 a 2 atd.

Město Plzeň je od února 2006 pravidelným odběratelem monitoringu médií, v němž se zaměřuje na 270 položek. Aktualizace klíčových slov probíhá jednou za půl roku, případně v návaznosti na zásadnější změny (např. personální změny na důležitých postech ve městě). Monitoring je poskytován zejména vedení města.

Město Plzeň uplatňuje od roku 2009 ve svém řízení zásady managementu kvality. Za zisk se přitom považuje v případě města z marketingového pohledu vedle zvýšení efektivity také kvalita poskytovaných služeb. V rámci realizace projektu „Magistrát města Plzně – otevřený a efektivní úřad“ si město nechalo zpracovat nezávislé dotazníkové šetření, v němž bylo hodnoceno chování úředníků. Kladně byla hodnocena odbornost, chování a jednání úředníků, srozumitelnost informací předaných klientovi i snaha o vyřešení klientova problému. Dále pak například ochota, věcnost a konkrétnost sdělení a dostatečná detailnost odpovědí úředníků.

Strategické řízení marketingových aktivit na úrovni měst je v současnosti v České republice spíše výjimkou, většinou je strategicky řešen pouze marketing cestovního ruchu. Obecně se v marketingových aktivitách měst stále zohledňují spíše externí cílové skupiny typu investoři a turisté. Podceňovaná je komunikace uvnitř města, kooperace aktérů působících na image města. Vzhledem k tomu, že stoupá mobilita obyvatel i emancipace veřejnosti se strategicky řízený marketing vůči obyvatelstvu i dalším cílovým skupinám stává konkurenční výhodou.

V rámci marketingové strategie města by bylo vhodné řešit rovněž následující potřeby:

- potřeba práce s potenciálem dalších významných značek spojených s Plzní;
- potřeba systematického sledování, koordinace a propagace získávání prestižních titulů a ocenění pro město;

- potřeba navázat a rozvíjet fungující partnerství s dalšími institucemi, které mají vliv na image města (v rámci Plzně, kraje i v Německu a Rakousku) – z toho mohou plynout pro město benefity nefinanční, ale i finanční povahy (sponzoring);
- využití silných příběhů města Plzně (např. období od pol. 19. stol. do 30. let 20. století) – město zná komponenty příběhů, ale mohlo by je uchopit novým tvůrčím způsobem;
- vybudování jedné velké profilové akce, pro kterou by byla Plzeň všude známá (např. jako Mezinárodní filmový festival v Karlových Varech, Země živitelka v Českých Budějovicích atp.);
- zasílání monitoringu médií o městě Plzni všem zaměstnancům Magistrátu města Plzně (zvýší informovanost zaměstnanců města).

Plzeň by měla využívat příležitostí a pokračovat v posilování svých silných stránek, ať už jde o práci s celosvětově známými značkami (Plzeňský Prazdroj a ŠKODA) či implementaci managementu kvality.

Na základě zkoumání výstupů jednotlivých tematických analýz lze konstatovat, že se téma marketingu zejména v návrhové části strategického plánu bude prolínat všemi tématy. Již nyní je možné najít následující oblasti, jež přesahují rámec běžného informování o probíhajících kulturních akcích, vydaných publikacích či plánovaných uzavírkách silnic, na něž by bylo možné se zaměřit. Ve většině případů se jedná o propagační podporu tématu postaveného na pevných věcných základech:

- Spolupráce města a privátního sektoru na rozvíjení konceptu SMART City
- Zvyšování zájmu lidí o život v Plzni (vytváření podmínek pro bydlení nejen v centru)
- Udržení atraktivity města pro podnikání v Plzni
- Udržení a rozvoj spolupráce s obcemi v okolí
- Získávání strategických investorů/partnerů pro spolupráci
- Nabídka pracovních míst pro absolventy plzeňských škol pocházející z jiných krajů
- Prodlužování zdravé délky života (prevence, zvyšování odpovědnosti za vlastní zdraví)
- Migrace obyvatel s požadovanou kvalifikací za prací
- Systémová podpora zájemců s vyšší kvalifikací o studium a pracovní uplatnění v Plzni ("welcome centrum")
- Systematická péče města o ekonomickou spolupráci s Bavorskem
- Marketingová podpora investic s vyšší přidanou hodnotou
- Nedostatečná informovanost veřejnosti, absence marketingu v oblasti životního prostředí a neexistující systém nabídek ekologických projektů pro MŠ a ZŠ

- Dotační tituly

4.6 Rozpočet města

Hrozbou a negativním vlivem při sestavování rozpočtu je trvalá legislativní nejistota, a to zejména v oblasti příjmů rozpočtu. Vypracování jakéhokoliv dlouhodobého plánu či strategie je v tomto ohledu velmi komplikované, protože změny zákonů probíhají prakticky neustále. Také fiskální výhled ČR je zpracováván Ministerstvem financí ČR s pololetní periodicitou (zpravidla v květnu a v listopadu) a zahrnuje predikci na běžný a následující rok, u některých ukazatelů pak i výhled na další 2 roky, nikoliv delší.

Systém Rozpočtové určení daní (RUD) zásadně ovlivňuje významnou část příjmů města Plzně. Město má minimální možnosti ovlivnit jejich výši. Změny parametrů systému rozdělování daňových výnosů spolu s případnými změnami samotných daňových zákonů přitom mohou mít významný dopad do rozpočtu města. Detailní struktura závazných ukazatelů rozpočtu a rozpočtového výhledu však umožňuje získání relevantních informací pro finanční řízení města v krátkodobém i střednědobém horizontu.

V současné době je ekonomika ČR ve fázi růstu, který se předpokládá i v nejbližších letech, byť tempo růstu dle predikce MFČR 11/2015 postupně zvolní, neboť reálný růst v roce 2015 byl velmi výrazně ovlivněn silnou investiční aktivitou související s povinností vyčerpat prostředky z programovacího období EU 2007–2013 do konce roku 2015. Fáze růstu obvykle znamená vyšší celostátní výnos daní a tedy vyšší daňové příjmy obcí.

Zastupitelstvo města Plzně¹⁰ schválilo Strategii ITI, tj. nástroj Integrovaných teritoriálních investic, který zaručuje možnost čerpání prostředků ze strukturálních fondů EU ve výši cca 5 mld. Kč pro tzv. plzeňskou metropolitní oblast. Plzeňskou metropolitní oblast tvoří město Plzeň a dalších 116 okolních obcí z okresů Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever a Rokycany, tedy oblast s celkem 309 tisíci obyvateli. Bude se jednat o čerpání prostředků na projekty aplikovaného výzkumu, technického vzdělávání, dopravy i životního prostředí. Z pohledu města Plzně ve vztahu k zaměření jednotlivých dotačních programů, lze očekávat těžiště čerpání dotací především v oblasti dopravy (OP Doprava, IROP), s vrcholem čerpání v letech 2020–2022.

Faktor „dotace“ zde obecně funguje jako určitý akcelerační přípravy a realizace projektů, nicméně měly by být systematicky posuzovány také podmínky udržitelnosti projektů a hodnocené indikátory.

Podíl vlastních zdrojů na spolufinancování výše uvedené částky 5 mld. je ve výši zhruba 800 milionů korun. Město je připraveno, jak z pohledu možností čerpání prostředků finanční smlouvy „EIB III – Plzeňská městská infrastruktura III“ ve výši 650 mil. Kč, tak i ve smyslu připravenosti finančních prostředků ve Fondu pro kofinancování dotovaných projektů města Plzně. V této souvislosti by bylo třeba zapracovat i v dlouhodobém výhledu nárůst provozních výdajů na správu majetku, tak aby nedocházelo k prohlubování jeho podfinancování.

¹⁰ Usnesení ZMP č. 4 ze dne 28. 1. 2016

Město, resp. jeho orgány, rozhodují o tom, jaké projekty budou realizovány, do jakých oblastí bude investováno a je nuceno zároveň akceptovat skutečnost, že je nutno splácet jednotlivé úvěry a hradit závazky z projektů PPP či jiných dlouhodobých smluv. Zcela jistě se tak do budoucna zužuje prostor pro investice. Toto zúžení umocňuje jakýkoliv výpadek na straně příjmů města. Zároveň je podstatné při plánování dalšího rozvoje počítat i se situací, že v následujícím programovacím období již nemusí být podpora ze strany EU tak vysoká, případně může být zcela ukončena.

Z hlediska společensko-politického systému, tedy zastupitelské demokracie, lze konstatovat, že nedošlo v Plzni k zásadním mimořádným situacím a mimořádným volbám, ani nutnosti v této souvislosti dlouhodobě fungovat dle rozpočtového provizoria. Je nutné akceptovat fakt, že právě zastupitelská demokracie umožňuje změnu politického rámce každé 4 roky.

5 Celková SWOT analýza města

5.1 Metodika tvorby SWOT analýzy

SWOT analýza popisuje klíčové aspekty, jež mají významný dopad na další rozvoj města. Vznikla na základě expertního názoru, který vycházel z jednotlivých tematických analýz a z výstupů červnového workshopu k celkové analýze.

SWOT analýza byla vytvořena v souladu s metodikou vydanou Národní akademií regionálního managementu, o.s., která je certifikována Ministerstvem pro místní rozvoj ČR.

S – STRENGTHS (silné stránky) – rozvojově jednoznačně **pozitivní a současně aktivní** jevy a trendy vývoje v dané věcně a územně vymezené oblasti (Katastrální hranice města Plzně a to, co se děje uvnitř těchto hranic). Reprezentují ty oblasti, v nichž má město oproti srovnatelným městům v Česku relativně lepší pozici a na nichž by i do budoucna mohlo stavět.

W – WEAKNESS (slabé stránky) – rozvojově **negativní a současně aktivně působící** jevy a trendy vývoje v dané věcně a územně vymezené oblasti (Katastrální hranice města Plzně a to, co se děje uvnitř těchto hranic). Faktory, které mohou další rozvoj silných stránek omezit. Z toho hlediska jsou silné a slabé stránky vnitřní vlivy, působí tedy uvnitř území města, jsou městem alespoň částečně ovlivnitelné.

O – modifikace OPTIONS (možnosti) – **vnitřní rezervy a nevyužitý rozvojový potenciál** dané věcně a územně vymezené oblasti (Katastrální hranice města Plzně) **+ vnější příležitosti** rozvoje území (rozhodnutí nadřazeného celku např. kraje, státu, EU ve formě změny legislativy či úpravy systému financování atd.; investice subjektů působících mimo území a to veřejných i soukromých – např. nadnárodní korporace s centrálou mimo město; národní, celoevropské, či globální trendy typu stárnutí populace, které se na lokální úrovni dají jen velmi těžko ovlivnit).

T – THREATS (hrozby) – dosud **neaktivní vnitřní věcná a územní rizika**, která potenciálně mohou ohrozit rozvoj území oblasti (Katastrální hranice města Plzně) + **vnější možné hrozby**.

Dne 29. června 2016 proběhl odborný workshop k návrhu celkové situační analýzy města Plzně a diskuze formou kulatých stolů ke kladům a záporům života ve městě, kterého se účastnilo téměř 100 zástupců subjektů působících na území města Plzně.

Na základě výstupů z tohoto workshopu byla vytvořena celková SWOT analýza města, která byla poté zveřejněna na webových stránkách města Plzně a Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně k hodnocení.

Hodnocení celkové SWOT analýzy probíhalo elektronicky prostřednictvím Google formuláře, který byl rozeslán odborné veřejnosti a zároveň byl k dispozici na webových stránkách města Plzně a Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně i pro širokou veřejnost.

SWOT analýzu ohodnotilo celkem 170 osob, přičemž 68,2 % bylo zástupců odborné veřejnosti a zbytek veřejnost jako taková.

5.2 Celková SWOT analýza

Charakteristiky – neměnné danosti města:

- 4. největší město v ČR, centrum nadregionálního významu
- regionální centrum vzdělanosti, kultury, sportu, zdravotnictví, duchovního života a veřejné správy
- přírodní a historická hodnota města
- výhodná poloha města na významné evropské urbánní ose
- poloha města na významných železničních a silničních trasách
- Plzeň jako největší sídlo poblíž německých hranic na české straně
- dlouhodobá tradice průmyslové výroby
- kolébka světoznámého piva Pilsner Urquell a značky ŠKODA

Z elektronického hodnocení celkové SWOT analýzy vyplynulo následující seřazení jednotlivých tvrzení.

Silné stránky (S)		
1	S11- Stabilní rozpočet města a schopnost podílet se na využívání dotačních prostředků	8,541
2	S15 - Perspektivní trh práce a trvale nízká nezaměstnanost	8,388
3	S7 - Vysoká kvalita systému MHD	8,312
4	S1 - Systematický přístup k udržitelnému rozvoji města	8,265
5	S4 - Komplexní síť poskytovatelů sociálních služeb zajišťovaných nebo dotovaných městem a dobrá dostupnost zdravotních služeb	8,129
6	S2 - Kvalitní systém městské zeleně, probíhající revitalizace nábřeží řek a využívání rekreačního potenciálu příměstské krajiny, vznikající síť greenways v údolích řek	8,047
7	S12 - Silná identita obyvatel s městem, spokojenost stávajících obyvatel s životem v plzeňské aglomeraci	8,006
8	S9 - Přímý vliv na provozování a rozvoj zásobování obyvatelstva vodou a teplem (město 100% vlastní Vodárnu Plzeň, a.s. a Plzeňskou teplárenskou, a.s.)	7,859
9	S5 - ZČU, LF UK, koncentrace kapacit pro výzkum a vývoj do Plzně, nově vybudovaná výzkumná centra	7,771
10	S8 - Otevřený úřad: poskytování kvalitních služeb v oblasti veřejné správy	7,529
11	S13 - Pestrost nabídky kulturního vyžití a vzdělávání	7,471
12	S14 - Pozitivní vývoj vnímání města	7,029
13	S3 - Atraktivní turistické cíle a pořádání mezinárodně úspěšných kulturních a sportovních akcí	6,806
14	S6 - Subjekty zaměřené na podporu podnikání (např. VTP, BIC, DEPO2015, CzechInvest)	6,671
15	S10 - Přitažlivost města pro nové obyvatele z jiných krajů ČR a ze zahraničí	6,494
16	S16 - Pozitivní dopady projektu Plzeň – Evropské hlavní město kultury 2015	5,506
Slabé stránky (W)		
1	W7 - Nedostatečná provázanost jednotlivých druhů dopravy (např. chybějící záchytná parkoviště P+R, přestupní terminály, cyklistická doprava)	8,282
2	W9 - Jediný zdroj vody pro zásobování města pitnou vodou	8,235
3	W21 - Neochota jednotlivých politických stran se domluvit na dodržování dlouhodobých záměrů	8,012
4	W11 - Špatná kvalita ovzduší a vysoké zatížení hlukem	7,906

5	W3 - Nedostatečná kvalita a údržba některých veřejných prostranství, včetně vstupů do města	7,847
6	W10 - Zastaralá nebo chybějící vodohospodářská infrastruktura v některých zastavěných částech města a v rozvojových plochách	7,812
7	W6 - Intenzivní zatížení širšího centra města automobilovou dopravou (chybějící restriktivní opatření)	7,694
8	W5 - Pomalá reakce na vývoj věkové struktury populace Plzně – absence polyfunkčnosti zařízení, nedostatek pobytových sociálních služeb	7,582
9	W20 - Nedodržování, nenaplňování a chybějící vyhodnocování koncepčních dokumentů	7,306
10	W8 - Dopravní stavby negativně ovlivňující urbanistickou strukturu a využití území	7,247
11	W2 - Chybějící hospodaření s dešťovými vodami a nedostatečná péče o drobné vodní toky	7,147
12	W16 - Nепrostupnost města pro pěší	6,971
13	W13 - Dlouhodobé podfinancování správy majetku města	6,965
14	W1 - Pomalé ožívování širšího centra města (malý podíl rezidenčního bydlení, nedostatečná nabídka služeb)	6,953
15	W18 - Roztříštěnost v kompetencích městské správy	6,812
16	W17 - Nedostatečná prostorová preference MHD (nevyhrazené samostatné pruhy)	6,541
17	W15 - Parkování v rezidenčních částech města (např. nákladní doprava)	6,518
18	W12 - Nevyhovující technický stav některých kulturních a sportovních zařízení	6,329
19	W14 - Chybějící některá kulturní a sportovní zařízení (např. galerie, bazén, kryté haly, malé sály a zkušebny)	6,194
20	W19 - Nedostatečná komunikace v rámci vzdělávacího systému	6,035
21	W22 - Nedostatečná odvaha k prosazení nových kreativních řešení a postupů (např. výtvarná díla ve veřejném prostoru, moderní architektura)	6,006
22	W4 - Absence komplexní marketingové strategie formulované na základě vize města	5,941
	Příležitosti (O)	
1	O11 - Zkvalitnění veřejného prostoru a zlepšení kvality ovzduší ve městě	8,141
2	O12 - Projektová připravenost pro efektivní využívání dotačních titulů	7,882

3	O1 - Podpora uplatnění absolventů plzeňských škol ve městě a přistěhování nových obyvatel s požadovanou kvalifikací	7,735
4	O2 - Posilování vzájemné spolupráce s organizacemi, institucemi, městy, obcemi a krajem (např. vytváření podmínek ze strany města pro realizaci státních dopravních staveb, spolupráce při krajiněm plánování)	7,653
5	O6 - Využívání vhodných obnovitelných zdrojů, zvyšování energetické účinnosti a snižování environmentální zátěže	7,553
6	O10 - Rozvoj a preference ekologických druhů dopravy, včetně elektromobility	7,488
7	O9 - Podpora vzniku a rozvoje malých a středních podniků	7,424
8	O3 - Podpora aktivního způsobu života všech generací a zvyšování odpovědnosti v péči o vlastní zdraví	7,329
9	O8 - Zavedení jednotné taktové dopravy a jednotného přestupního tarifu v celém systému integrované dopravy na území Plzeňského kraje	7,288
10	O4 - Využití potenciálu přestavbových území pro rozvoj městských funkcí	7,100
11	O14 - Využívání nových technologií pro širší sdílení informací a dat (např. firmy, školy, město, Plzeňské městské dopravní podniky)	6,953
12	O7 - Využití potenciálu industriálního cestovního ruchu a kulturního dědictví města a regionu	6,918
13	O5 - Využití nových konceptů pro rozvoj města (např. SMART Cities, Průmysl 4.0, ICT technologie, nové business modely)	6,788
14	O13 - Získávání prestižních titulů a ocenění pro město	5,082
	Hrozby (T)	
1	T1 - Nevládnutí důsledků populačního vývoje (stárnutí populace, snižování počtu ekonomicky aktivních obyvatel, nedostatečná reprodukce obyvatelstva přirozenou měnou)	8,182
2	T12 - Nárůst společenské nezodpovědnosti, ztráta tradičních hodnot a nízká solidarita s veřejnými zájmy	7,665
3	T4 - Nevládnutý nárůst počtu osob ohrožených sociálním vyloučením na území města (spádová lokalita)	7,571
4	T13 - Nevládnutí finanční situace po skončení dotačních příležitostí	7,459
5	T2 - Časté legislativní změny a nízká právní jistota	7,353
6	T3 - Nedostatečná nabídka pracovních sil v požadované struktuře	7,324
7	T5 - Dopady klimatických změn, extrémní počasí, snižování retenční schopnosti krajiny	7,106

8	T7 - Nevyvážený a neúměrný růst okrajových částí města a příměstských oblastí na úkor centra	6,871
9	T9 - Nezávládnutí technologické havárie	6,529
10	T14 - Vznik nových brownfields	6,459
11	T10 - Úbytek cestujících MHD	6,400
12	T11 - Vývoj mezinárodní situace (např. rozpad EU, terorismus)	6,318
13	T8 - Nezávládnutí migrace	6,235
14	T6 - Změna spotřebitelského chování z důvodu výkyvů cen vody, paliv a energií	5,971

5.3 Doplněná tvrzení do SWOT analýzy

Na odborném workshopu byla doplněna některá tvrzení, která nebyla analyzována v jednotlivých tématech ani v celkové analýze jako takové. Jedná se zejména o výroky směřující k vnitřní správě města.

Roztříštěnost v kompetencích městské správy	<ul style="list-style-type: none"> - nejasnost kompetencí a jejich překryv - chybějící komunikace
Nedodržování, nenaplnování a chybějící vyhodnocování koncepčních dokumentů	<ul style="list-style-type: none"> - existují plány a strategie, jejichž naplnění je nedostatečné - město investovalo do řešení, které např. umožní zklidnění dopravy v centru (zklidnění Americké), ale dané opatření nebylo schváleno v Zastupitelstvu města Plzně - město dlouhodobě připravuje řešení, která poté není schopno realizovat (např. napojení Severního Předměstí přes Roudnou), důvodem je např. roztříštěnost zájmů při realizaci či vzájemný nesoulad v řešení mezi tematickými obory - město vyhodnocuje plnění Programu rozvoje města Plzně a informuje o vyhodnocení zastupitelstvo, ale není stanovena indikátorová soustava - toto tvrzení bylo malou částí respondentů (7) zmíněno i v rámci řízených rozhovorů o problémech a budoucnosti města Plzně s jeho významnými osobnostmi.

Neochota jednotlivých politických stran se domluvit na dodržování dlouhodobých záměrů	<ul style="list-style-type: none"> - odlišné vnímání některých priorit různými politickými subjekty - plnění krátkodobých cílů (v rámci volebního období)
Nárůst společenské nezodpovědnosti, ztráta tradičních hodnot a nízká solidarita s veřejnými zájmy	<ul style="list-style-type: none"> - snížení zodpovědnosti a ochoty obyvatel podílet se na rozvoji města (např. výkupy pozemků pro investiční akce města)

6 Shrnutí

Celková situační analýza a SWOT analýza, která byla její součástí, ukázaly základní oblasti rozvoje, kterými by se měla zabývat návrhová část strategického plánu. Tyto oblasti jsou mezi sebou provázány a je třeba je řešit komplexně a v kontextu celého města.

Základní koncepci rozvoje území Plzně stanovuje Územní plán Plzeň schválený Zastupitelstvem města Plzně v září 2016¹¹. Tento dokument vytváří podmínky pro rozvoj Plzně jako silného hospodářského, správního, kulturního a společenského centra západních Čech. Zároveň definuje podmínky pro rozvoj města jako příjemného místa k životu, k práci i trávení volného času svých obyvatel.

Územní plán navrhuje dostatek zastavitelných ploch vyváženě pro všechny funkce a reálně ve vazbě na potřeby města, a to jak v rámci celého města, tak v jeho jednotlivých částech. Převážná většina ploch však bude moci být využita teprve po výstavbě nutné a většinou finančně nákladné technické infrastruktury (vodovodu a kanalizace). V některých případech brání výstavbě komplikované vlastnické vztahy v území. Z těchto důvodů jsou přednostně k využití doporučeny plochy přestavbové, kterých je navrženo celkem 32. Jedná se o území, která jsou již integrovaná do stávající zástavby, čímž se omezuje rozrůstání města do krajiny.

Je důležité zachovat stabilizovanou urbanistickou strukturu města, respektovat nezastavitelná území a chránit hodnoty krajinného rázu. V urbanizovaném území je nezbytné zamezit pokračujícímu nekoncepčnímu zmenšování ploch zeleně pro rozšíření parkovacích míst na terénu a deficitu městotvorné zeleně (např. stromů v uličních prostorech). U stávajících ploch zeleně pak usilovat o zvýšení jejich kvality a druhové rozmanitosti. Z organizačního a koncepčního hlediska pak optimalizovat roztráštěnou strukturu správy zeleně a nesystémového řešení úklidu veřejných prostranství.

Město při svém rozvoji uplatňuje koncepční dokumenty (např. Koncepce sociálního a dostupného bydlení v Plzni, Územní energetická koncepce, základní komunikační systém, generely, oborové koncepce). Územní plán integruje a koordinuje závěry z těchto koncepčních dokumentů tak, aby byly pro město využitelné a odpovídaly jeho potřebám. V tomto trendu by mělo město při plánování svého rozvoje pokračovat i v následujících letech.

¹¹Usnesení ZMP č. 434 ze dne 8. 9. 2016

Pozitivní dopady tohoto přístupu jsou však částečně snižovány jejich nedodržením, nenaplněním a případnou absencí jejich vyhodnocování. Vystává tak potřeba stanovení indikátorové soustavy ve strategických dokumentech města. Z hlediska územního rozvoje je třeba, aby majitelé jednotlivých pozemků, developeři, projektanti i budoucí uživatelé navzájem spolupracovali a vnímali nutnost řešit území komplexně. Musí být ochotni akceptovat provázanost a nezbytnost dopravní obsluhy, vytvoření veřejných prostranství a ucelených kvalitních ploch urbanistické zeleně, včetně koridorů pro vedení inženýrských sítí. Rovněž je třeba ochoty k dohodám vlastníků pozemků pro potřebné dělení a využití pozemků, včetně vhodného začlenění záměrů do daného prostředí okolní zástavby.

Důležitým faktorem je další navazování a rozvíjení spolupráce ve všech oblastech rozvoje města a to především s okolními obcemi, institucemi a firmami na území města. Důležité je i posilování partnerství s institucemi, které mají vliv na image města (např. ZČU, Techmania, výzkumná centra, kulturní instituce). Město by mělo koordinovat rozvojové a investiční záměry a projekty se všemi zainteresovanými subjekty, ať se jedná o dopravní stavby, systém vzdělávání, ale třeba i realizaci protipovodňových opatření apod.

Vývoj města by v budoucnu mohly významně ovlivnit změny v legislativě a to ve všech oblastech jeho rozvoje. Městská správa by se měla snažit být aktivní v procesu připomínkování nových zákonů či vyhlášek s celostátní působností, především těch, které se týkají města a mohly by ho negativně ovlivnit.

Mezi hlavní trendy budoucího vývoje obyvatelstva města patří stárnutí populace (nárůst počtu osob v pokročilém věku v důsledku prodloužení délky života), hrozba poklesu celkového počtu obyvatel (vzhledem k nedostatečné reprodukci obyvatelstva přirozenou měnou) a problémy plynoucí z nerovnoměrného věkového složení populace (střídání početně slabých a silných ročníků obyvatel).

Úbytek obyvatelstva, včetně osob v produktivním věku, lze vyrovnávat migrací nového obyvatelstva, zejména setrváním absolventů plzeňských škol ve městě a migrací osob s poptávanou kvalifikací. S tím souvisí podpora rozvoje bydlení všech forem, včetně bytů dostupných pro mladé rodiny. Bude třeba usilovat o zvyšování celkové úrovně života ve městě (občanská vybavenost, pracovní příležitosti, životní prostředí) a posilovat tak jeho atraktivitu pro život stávajících obyvatel, aby se oslabil důvody pro stěhování do zahraničí, jiných měst nebo obcí v zázemí Plzně.

K vytvoření příjemnějšího prostoru, který respektuje současné požadavky obyvatel na bydlení a trávení volného času, přispívají probíhající regenerační procesy starších obytných částí (městské centrum, Roudná, Petrohrad, Bory atd.) a na sídlištích. V těchto procesech směřujících k humanizaci městského prostředí je třeba i nadále pokračovat.

Dalším faktorem ovlivňujícím kvalitu života je možnost trávení volného času. Proto je potřeba pokračovat v podpoře činnosti sportovních organizací, v podpoře rozvoje školního sportu, ve vytváření podmínek pro zdravotní prevenci a zdatnost a pro rekreaci a odpočinek. V oblasti kultury by měla být pozornost věnována revitalizaci kulturní infrastruktury, zejména vyřešení nevyhovujícího technického stavu a chybějící kapacity u objektů Knihovny města Plzně a Archivu města Plzně.

Pro zlepšení dopravní obslužnosti ve městě je nezbytné zajistit dobré podmínky pro provázanost jednotlivých druhů dopravy a nastavenými parametry vhodně ovlivňovat volbu dopravního prostředku. Je potřeba pokračovat ve vytváření podmínek pro zklidňování a oživení těch částí města, které jsou nejvíce zasaženy negativními vlivy z dopravy (např. širší centrum města). Vhodným a konkrétním řešením je realizace opatření Programu udržitelné mobility Plzně a vyváženým rozvojem dopravního systému vytvořit podmínky pro snížení automobilové dopravy v centru města. Jedná se např. o rozvinutí systému záchytných parkovišť Park & Ride, dobudování potřebných terminálů a přestupních uzlů pro MHD a IDP, postupně dobudovat cyklistické trasy do spojitě sítě a do širšího zázemí města a postupnou dostavbou městského okruhu převést část dopravních vztahů mimo centrum města.

MHD je v současné době vnímaná velmi pozitivně, ale je třeba pokračovat v její podpoře a udržení její kvality na vysoké úrovni. Je nutné dokončit rekonstrukci technické základny MHD (měnirny, tramvajová vozovna Slovany), odstranit kritická místa systému (závislost tramvajového provozu na jediné vozovně, alternativní propojení k trolejbusové trati Tylova – Americká – Šumavská) a zvýšit konkurenceschopnost MHD v dopravním systému zajištěním její větší preference a segregace.

Doprava je v současné době největším znečišťovatelem životního prostředí ve městě. Proto je doporučeno realizovat opatření v rámci Programu ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně. Jednotlivá opatření se týkají především organizace a plánování v oblasti dopravy a energetiky, ale také správy veřejných prostranství a ploch zeleně. Ve městě je nezbytné snížit průměrnou roční imisní koncentraci benzo[a]pyrenu pod hodnotu imisního limitu a minimalizovat počet dní v roce s překročenými imisními limity suspendovaných částic frakce PM10. Tyto látky mají negativní vliv na lidské zdraví. Významným negativním faktorem je také hluk. Současně by mělo město i nadále snižovat energetickou náročnost budov ve svém majetku a zachovat, případně zvýšit diverzitu energetických zdrojů v oblasti výroby tepla a elektrické energie.

V Plzni i v plzeňském regionu je dlouhodobě velmi nízká úroveň nezaměstnanosti a úroveň mzdy v Plzni je vyšší než průměr celého kraje. Perspektiva trhu práce spočívá mimo jiné i v lokalizaci vědeckovýzkumné základny ve městě, tedy i ve vzniku vědeckovýzkumných center vysokých škol a soukromých výzkumných organizací. V současné době však existuje nesoulad mezi požadavky pracovního trhu a kvalifikační strukturou uchazečů o zaměstnání.

Městská správa by proto měla pokračovat v podpoře vytváření kvalifikované pracovní síly dle potřeb trhu práce a to především spoluprací se vzdělávacími institucemi, ale i s dalšími subjekty, kteří se touto oblastí zabývají. Dále by mělo být záměrem městské správy umisťovat do Plzně především výroby s vyšší a vysokou přidanou hodnotou, ve kterých budou vytvořena nová pracovní místa pro vzdělané pracovníky, nejlépe pro absolventy plzeňských středních škol a absolventy univerzit. Takový zájem je potřeba jasně deklarovat a vytvořit strategii města pro podporu umisťování nových investic.

Změna ve věkové struktuře obyvatelstva města povede i k nárůstu počtu uživatelů sociálních služeb, na který bude třeba reagovat udržováním a rozvíjením stávající sítě poskytovatelů služeb podporovaných městem (terénní a ambulantní pečovatelské služby, odlehčovací a sociálně aktivizační služby) a zajistit dostatečné provozní prostředky na její dlouhodobou udržitelnost. S tím souvisí i vytváření dostatečných kapacit pobytových sociálních služeb a přizpůsobení struktury sociálních služeb potřebám seniorů umožňující jejich setrvání v domácím prostředí.

Zároveň bude nutné předcházet úbytku zdravotnického personálu zejména v sociálních službách vytvářením podmínek a motivováním mládeže ke studiu lékařských, zdravotnických a ošetrovatelských oborů.

Současně bude třeba podporovat aktivní způsob života, zvyšování odpovědnosti za vlastní zdraví a tím prodlužovat délku života prožitou ve zdraví. Podobně bude třeba reagovat v předstihu na změny počtu osob v předproduktivním věku, a to přizpůsobováním kapacit škol.

Rovněž bude třeba předcházet a mírnit dopady narůstající koncentrace osob ohrožených sociálním vyloučením na území města. Neméně důležité je také snižování rizika sociálního vyloučení zajištěním dostupného bydlení pro osoby s nízkými příjmy.

Jedním z hlavních úkolů městské správy v oblasti budování technické infrastruktury je zajistit bezpečnou dodávku pitné vody realizací havarijního zdroje. Dále je nutné postupně zrekonstruovat hlavní vodovodní řady, kanalizační stoky a sběrače, které jsou ve špatném technickém stavu a vybudovat chybějící vodohospodářskou infrastrukturu.

V kontextu projevů klimatických změn a extrémních projevů počasí (přivalové deště, dlouhodobá období sucha) je zcela zásadní minimalizovat odvádění dešťových vod kanalizací bez možnosti jejich hospodárného využití zejména pro městskou zeleň a zlepšení mikroklimatu. Maximální zasakování dešťových vod v místě jejich dopadu a následné hospodárné využití povede i ke zlepšení jakosti vody povrchových toků.

Marketing města se prolíná do všech oblastí rozvoje města a městská správa by měla pokračovat ve zlepšení komunikace se všemi skupinami aktérů městského marketingu. Jednou z možností jak marketing města lépe zkoordinovat, je vytvoření komplexní marketingové strategie, kterou budou respektovat všechny subjekty ve městě. Na komplexní marketingovou strategii navážou nejen dílčí strategie pro jednotlivé cílové skupiny, ale i komunikační strategie. Díky jejich existenci bude možné systematicky prezentovat všechna pro město důležitá témata.

Město by mělo v souladu s moderními trendy i nadále využívat pro svůj rozvoj nových technologických možností tzv. SMART technologie a zároveň i rozšiřovat oblasti, ve kterých mohou být efektivně použity a aplikovány.

Město Plzeň má stabilní rozpočet, který je současně se schopností podílet se na využívání dotačních prostředků vnímán, jako důležitý a jeden z podstatných faktorů jeho rozvoje.

Faktor „dotace“ zde obecně funguje jako určitý akcelerátor přípravy a realizace projektů, nicméně měly by být systematicky posuzovány také podmínky udržitelnosti projektů a hodnocené indikátory. Je třeba i v budoucnu využívat mimorozpočtové zdroje na realizaci projektů, které zvyšují kvalitu života ve městě. Zároveň je třeba se z hlediska rozpočtového výhledu připravovat i na situaci, kdy v následujících programovacích obdobích Evropská unie podporu výrazně sníží, případně ji zcela zastaví. V dlouhodobém výhledu by dále bylo třeba zapracovat nárůst provozních výdajů na správu majetku, tak aby nedocházelo k prohlubování jeho podfinancování.

Na základě tohoto shrnutí byl zpracován dokument „Hlavní pozitiva a problémy“, který je posledním krokem přípravy analytické části strategického plánu a bude jedním z hlavních podkladů pro tvorbu návrhové části strategického plánu.

7 Vazba na důležité dokumenty

Nadřazené dokumenty:

Strategie Evropy 2020 je hlavním dokumentem určujícím priority a směry EU do roku 2020. Tato strategie má pět základních cílů:

- Zaměstnanost
- Výzkum a vývoj
- Změna klimatu a udržitelné zdroje energie
- Vzdělávání
- Boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení

Tyto cíle specifikovala ve třech vzájemně provázaných a posilujících prioritách

- Inteligentní růst: rozvíjet ekonomiku založenou na znalostech a inovacích.
- Udržitelný růst: podporovat konkurenceschopnější a ekologičtější ekonomiku méně náročnou na zdroje.
- Růst podporující začlenění: podporovat ekonomiku s vysokou zaměstnaností, jež se bude vyznačovat sociální a územní soudržností.

Z těchto priorit vychází i Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020 a jeden z jejích čtyř cílů: Podpořit zvyšování konkurenceschopnosti a využití ekonomického potenciálu regionů. Tento cíl se zaměřuje na ekonomický růst určitého regionálního centra a tím chce zvyšovat ekonomický potenciál v jeho zázemí jako důsledek difuzních efektů. Strategický plán města Plzně z obou těchto dokumentů vychází a respektuje jejich cíle a priority.

8 Přílohy – tabulky, grafy, zdroje dat

Přílohy:

Příloha č. 1 – Zhodnocení plnění Programu rozvoje města Plzně – aktualizace 2013 s vazbou na dokument z roku 2003

Příloha č. 2 – Základní východiska z průzkumu veřejného mínění a řízených rozhovorů s osobnostmi města

Seznam tabulek a grafů:

Tabulka č. 1 – Vývoj průměrného věku obyvatelstva měst

Graf č. 1 – Městské obvody - podíl na obyvatelstvu města Plzně

Graf č. 2 – Průměrný věk obyvatelstva města Plzně a jeho městských obvodů

Graf č. 3 – Změna počtu obyvatel městských obvodů Plzeň 1 až 4

Graf č. 4 – Změna počtu obyvatel městských obvodů Plzeň 5 až 10

Graf č. 5 – Plzeň, věkové složení obyvatelstva

Graf č. 6 – Vývoj počtu dětí a seniorů v Plzni

Graf č. 7 – Vývoj obyvatelstva v produktivním věku v Plzni

Graf č. 8 – Vývoj počtu dětí a mládeže v Plzni

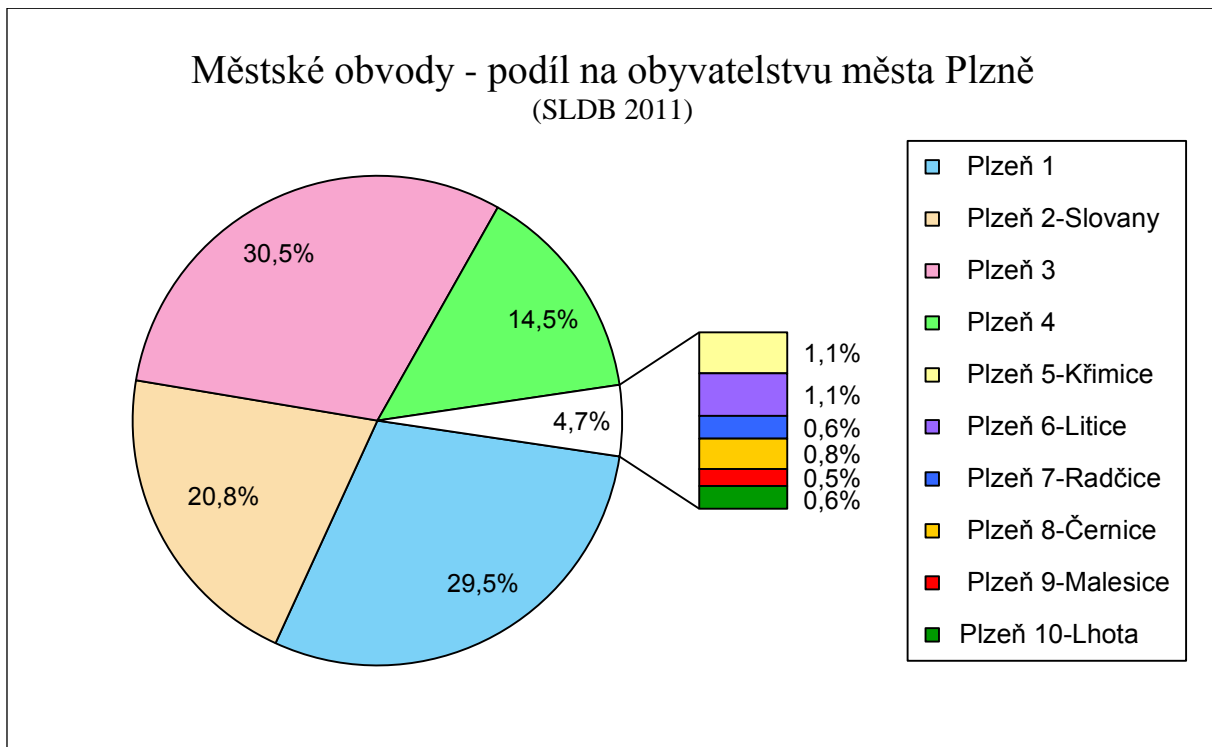
Graf č. 9 – Vývoj počtu seniorů podle věkových skupin v Plzni

Tabulka č. 1

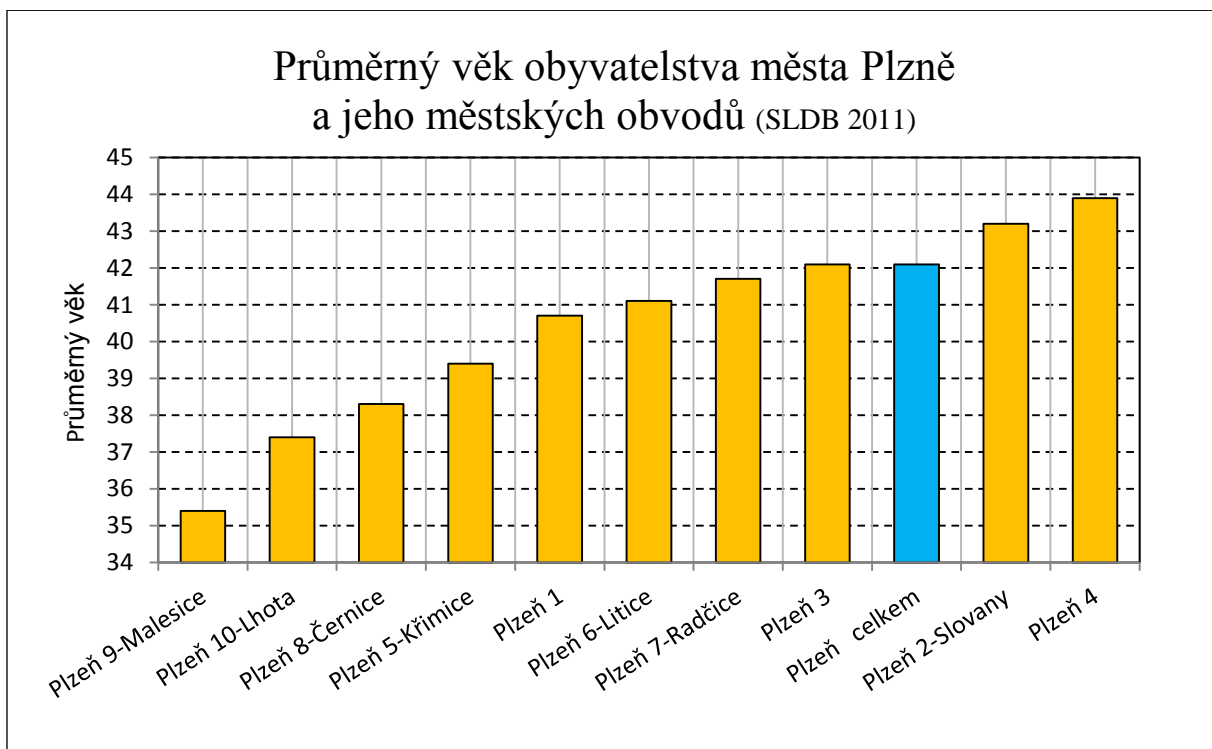
Vývoj průměrného věku obyvatelstva měst												
Město, území	Průměrný věk v roce:											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Praha	41,6	41,7	41,7	41,8	41,7	41,6	41,6	41,6	41,9	41,9	42,0	42,0
Brno	41,1	41,4	41,5	41,8	41,8	41,9	42,0	42,2	42,2	42,3	42,5	42,6
Ostrava	39,3	39,5	39,8	40,1	40,3	40,5	40,7	40,9	41,3	41,6	41,8	42,1
Plzeň	41,2	41,5	41,7	41,8	41,9	41,8	42,0	42,2	42,5	42,7	42,8	42,9
Liberec	39,9	40,2	40,3	40,5	40,6	40,6	40,7	40,8	41,0	41,1	41,2	41,4
Olomouc	39,9	40,2	40,5	40,8	40,9	41,1	41,3	41,4	41,7	41,9	42,0	42,1
Hradec Králové	41,4	41,7	42,0	42,3	42,5	42,6	42,7	42,9	43,3	43,5	43,6	43,8
České Budějovice	39,9	40,3	40,6	40,8	41,0	41,2	41,4	41,6	41,9	42,1	42,3	42,5
Ústí n. Labem	38,8	39,0	39,2	39,4	39,6	39,8	40,0	40,1	40,6	40,8	41,1	41,3
Pardubice	41,1	41,4	41,7	41,9	42,0	42,0	42,2	42,3	42,6	42,7	42,8	42,9
Plzeňský kraj	40,0	40,2	40,4	40,6	40,7	40,8	41,0	41,2	41,5	41,7	41,9	42,1
Česká republika	39,5	39,8	40,0	40,2	40,3	40,5	40,6	40,8	41,1	41,3	41,5	41,7

Zdroj: ČSÚ, Veřejná databáze - vlastní výběr

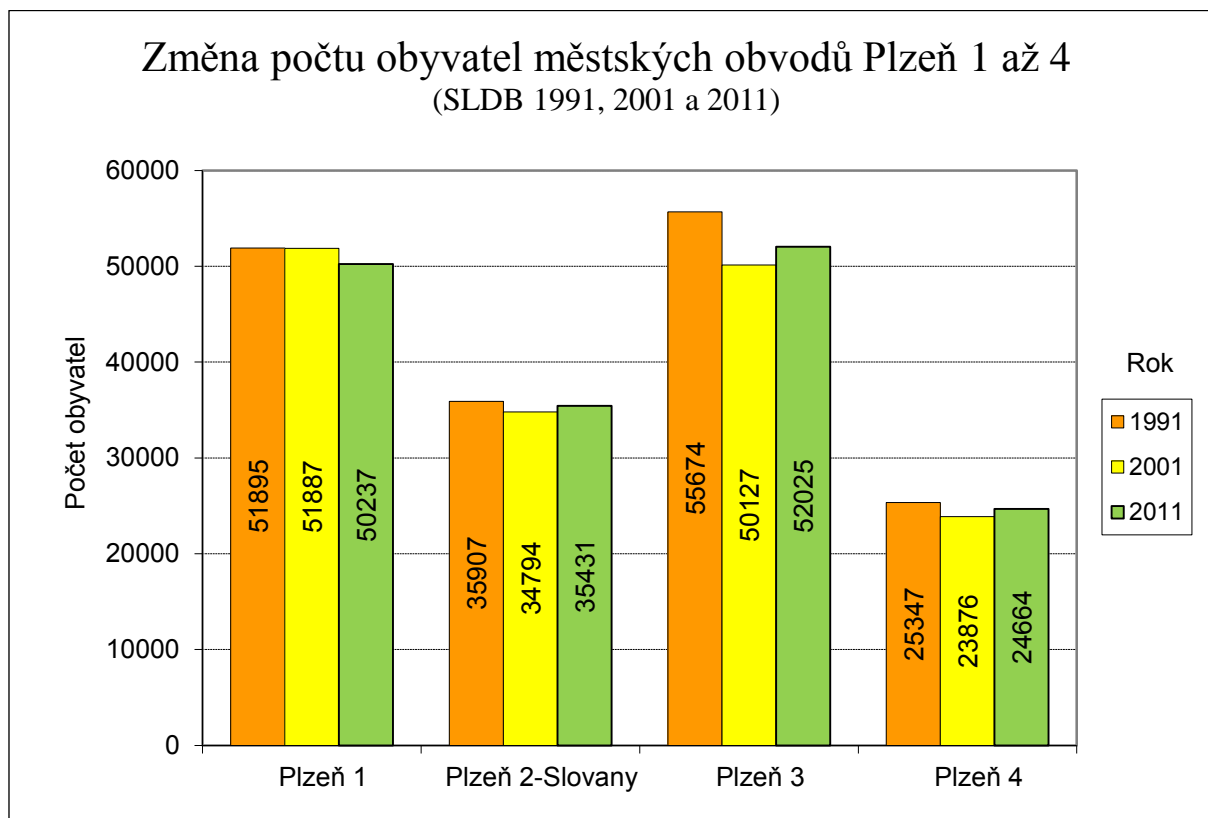
Graf č. 1



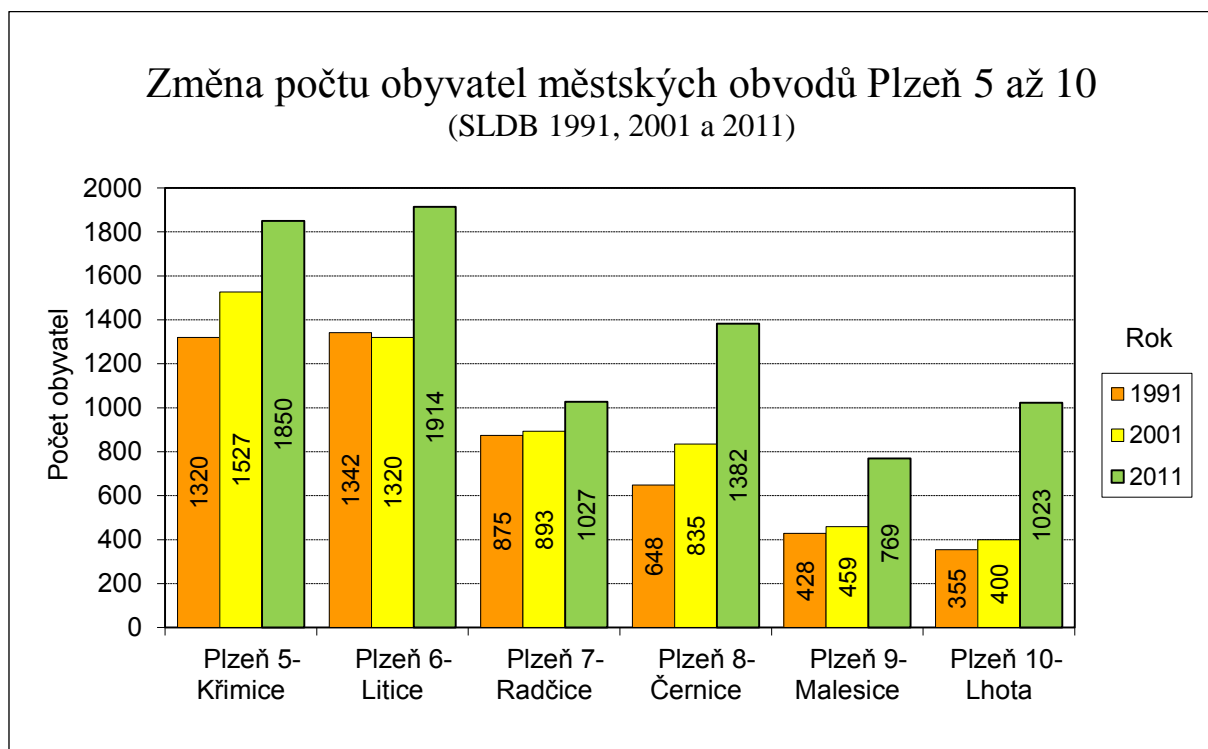
Graf č. 2



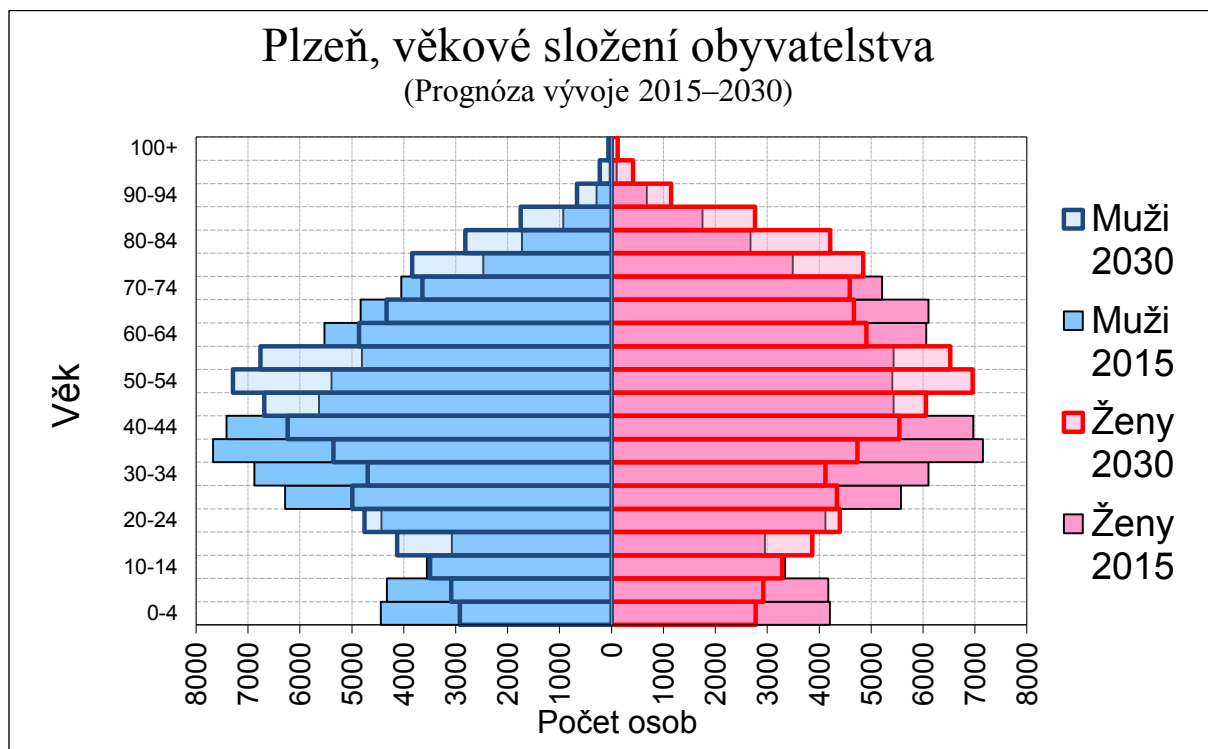
Graf č. 3



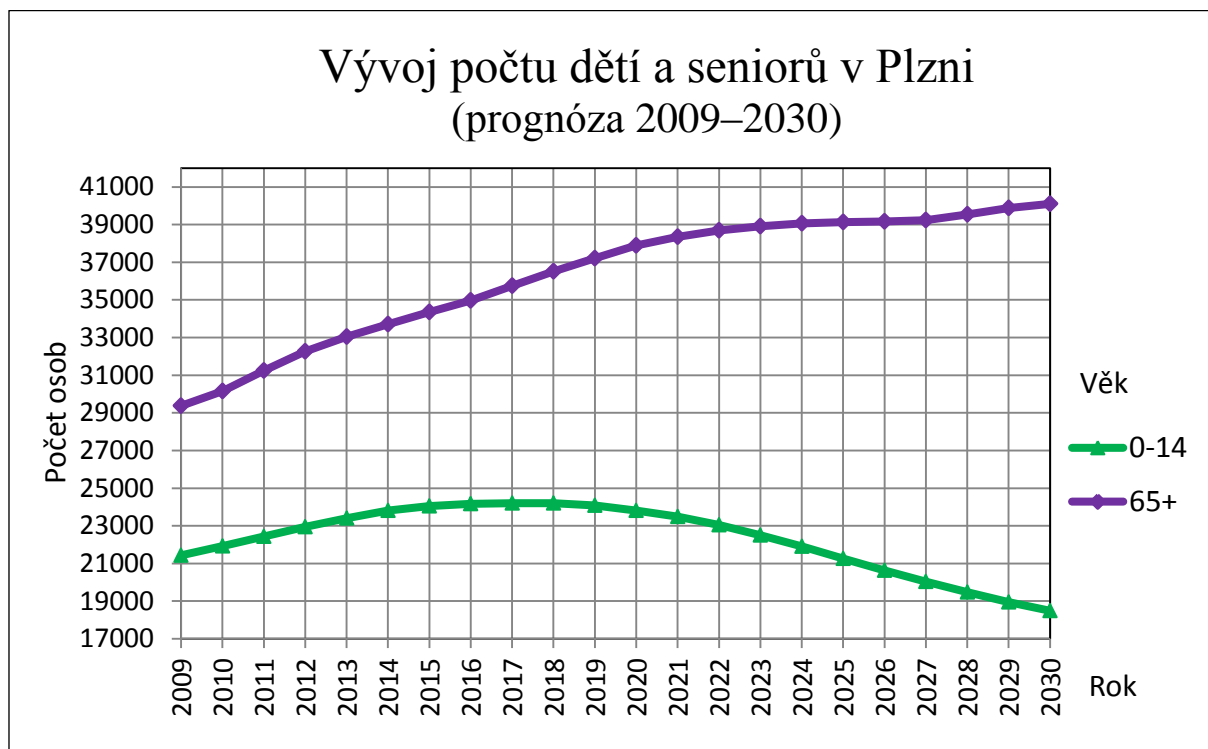
Graf č. 4



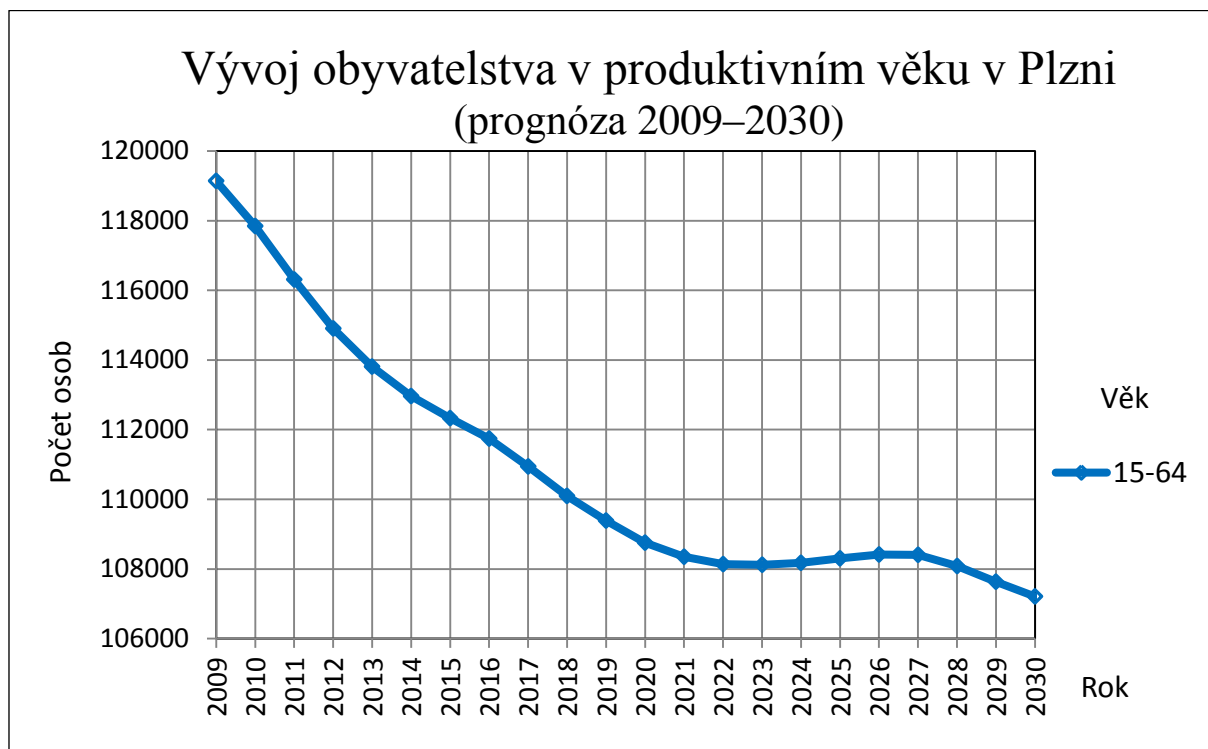
Graf č. 5



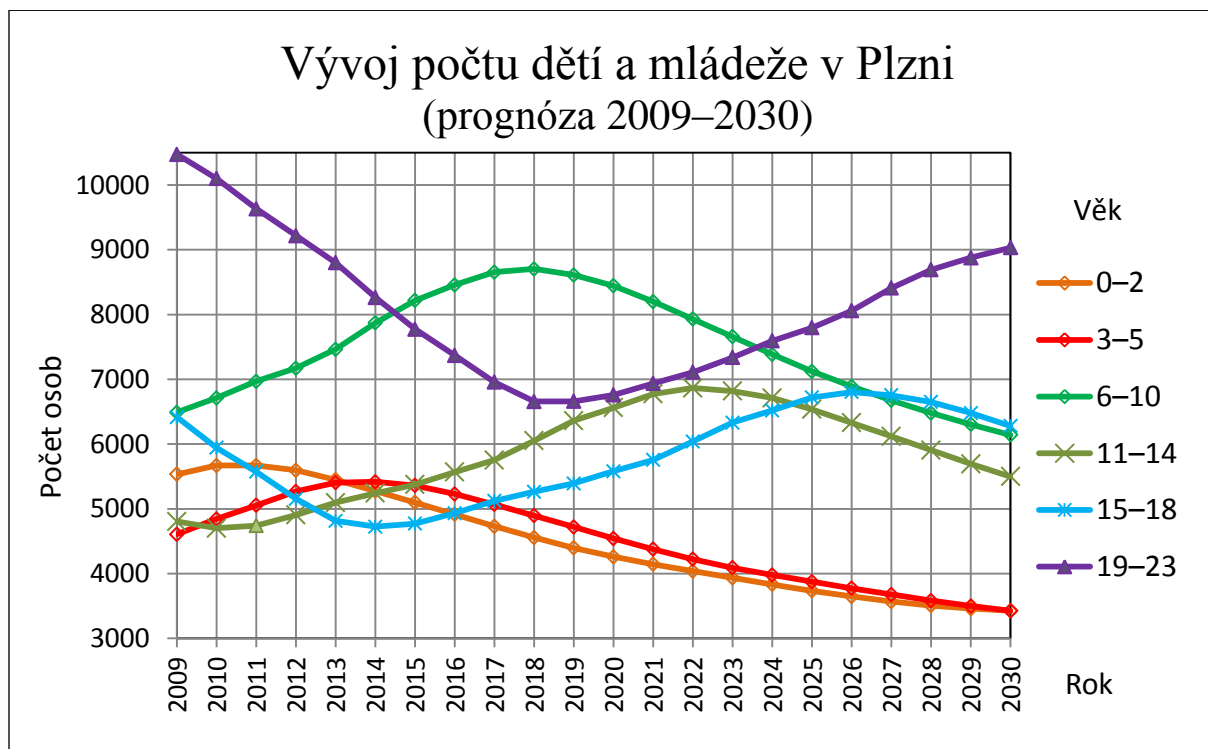
Graf č. 6



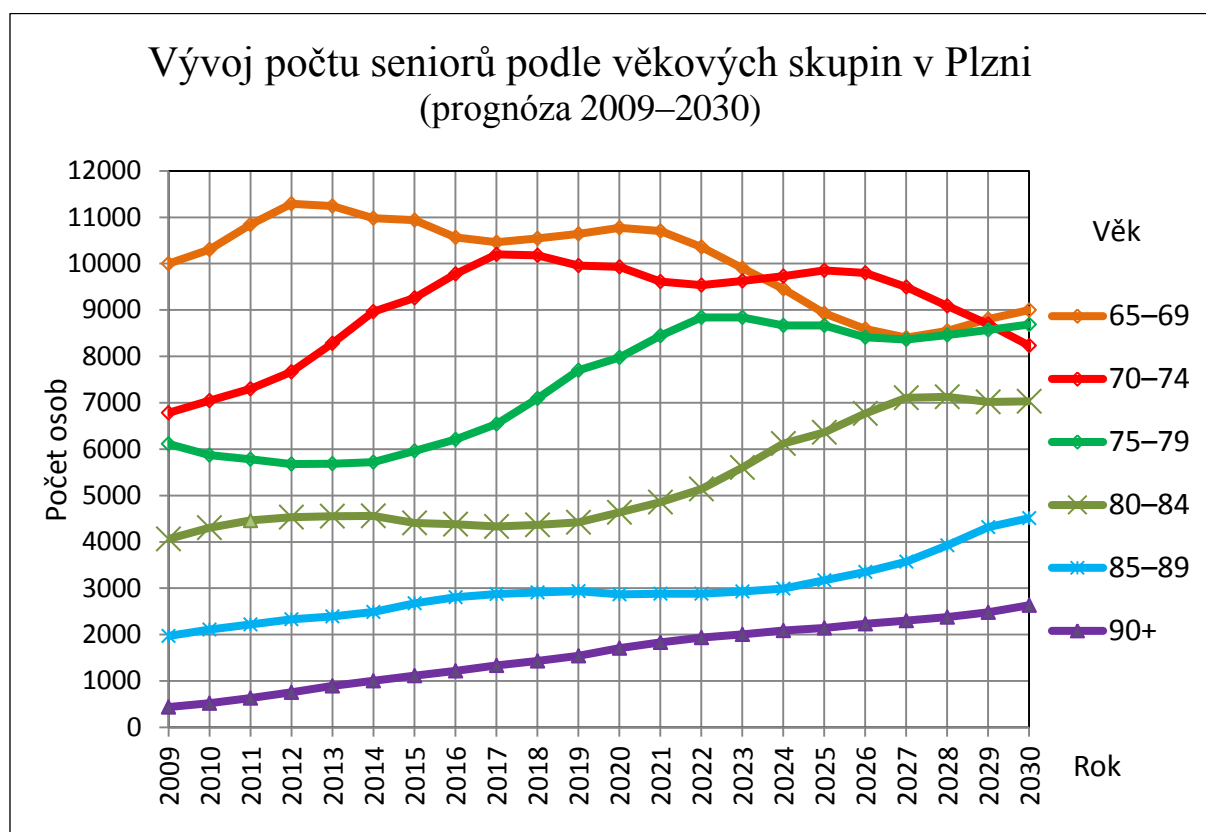
Graf č. 7



Graf č. 8



Graf č. 9



Zdroje:

- ČSÚ, Sčítání lidu, domů a bytů 1991, 2001 a 2011
- Demografická prognóza vývoje počtu a věkové struktury obyvatelstva města Plzně v období 2010-2040, RNDr. Boris Burcin, Ph.D., Doc. RNDr. Zdeněk Čermák, CSc., RNDr. Tomáš Kučera, 2011
- Plzeň 2014+ – Strategie města Plzně z hlediska budoucí kohézní politiky, ÚTVAR KOORDINACE EVROPSKÝCH PROJEKTŮ MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2011
- Program rozvoje Plzeňského kraje 2014+, Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, obecné prospěšná společnost, 2014
- Program rozvoje města Plzně – aktualizace, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2013
- Řízené rozhovory o problémech a budoucnosti města Plzně s jeho významnými osobnostmi, doc. RNDr. Jiří Ježek, Ph.D., ZČU, 2016
- Strategie ITI Plzeňské metropolitní oblasti, ÚTVAR KOORDINACE EVROPSKÝCH PROJEKTŮ MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2015
- Studie sociálního prostředí města Plzně, AQE advisors, a. s., 2015

- Územní plán Plzeň, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2016
- Územní plán města Plzně, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2002 a 2010
- Vyhodnocení šetření názoru veřejnosti na podmínky života v Plzni, AQE advisors, a. s., 2015

Doprava

- Generel cyklistických tras města Plzně, Správa veřejného statku města Plzně, příspěvková organizace, 2009
- Generel dopravy v klidu města Plzně, aktualizace 2013, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2013
- Model silniční dopravy v Plzni, Správa veřejného statku města Plzně, příspěvková organizace, 2015
- Plán udržitelné mobility Plzně, Mott MacDonald, 2016
- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012–2016, POVED s.r.o., 2011
- Plzeň - generel pěších tras města Plzně ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2006
- Plzeň – sportovně rekreační trasy v údolích řek, greenways, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2007
- Přestupní uzly Integrované dopravy Plzeňska na území města Plzně, POVED s.r.o., 2010
- Studie mobility města Plzně, Plzeňské městské dopravní podniky a.s., 2015
- Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2010
- Zpráva o realizaci programu č. 227 210 „Výstavba dálničního obchvatu Plzně a souvisejících přivaděčů“, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2013
- Zpráva o městském parkovacím systému za 2. pololetí 2015, Parking Plzeň, s.r.o., 2015

Hospodářský rozvoj a podnikatelské prostředí

- Krajská příloha k RIS 3 strategii ČR, Plzeňský kraj, 2014
- Národní iniciativa Průmysl 4.0, Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2015

Marketing města a cestovní ruch

- Mediální analýza města Plzně (období: říjen 2014 – říjen 2015), NEWTON Media, 2015

- Mediální analýza města Plzně (období: listopad 2010 – září 2014), NEWTON Media, 2014
- Konceptce komunikační strategie města Plzně pro období 2010–2015, Statutární město Plzeň, 2010
- Konceptce rozvoje cestovního ruchu Plzeňského kraje pro období 2014–2020, KPMG Česká republika, s.r.o., 2013
- Konceptce rozvoje cestovního ruchu v Plzni na období 2014–2018
- Marketing jako nástroj tvorby a zvyšování konkurenční schopnosti měst (metodika certifikovaná Ministerstvem pro místní rozvoj České republiky 27. 7. 2012 – č. osvědčení 09-ÚÚR-152-2012/01-WD-19-07-1), doc. RNDr. Jiří Ježek, Ph.D., 2011
- Pracovní materiál Návrh marketingové strategie města Plzně, Odbor prezentace a marketingu MMP, 2014
- Turismus v Plzni – Závěrečná zpráva ze čtyř vln šetření návštěvníků města, Plzeň – TURISMUS, příspěvková organizace, 2016
- Výsledky kvalitativního průzkumu na téma „Marketingový potenciál Plzně“ realizovaného formou strukturovaných rozhovorů, doc. RNDr. Jiří Ježek, Ph.D., 2014
- Výzkum vnímání města Plzně v kontextu konání EHMK 2015, Fox Hunter s.r.o., 2014
- Standardy zákaznické orientace, Kolektiv konzultantů SOFO Group a.s., 2014
- Zpráva z dotazníkového šetření názorů interních klientů Úřadu správních agend, Kolektiv konzultantů SOFO Group a.s., 2014

Občanská vybavenost

- Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy Plzeňského kraje (2016–2020), Krajský úřad Plzeňského kraje, Odbor školství, mládeže a sportu, 2016
- Katalog poskytovatelů sociálních služeb na území města Plzně, Odbor sociální služeb MMP – statutární město Plzeň, 2014
- Konceptce prevence kriminality a protidrogové prevence města Plzně 2016–2020, Odbor bezpečnosti a prevence kriminality MMP, 2015
- Konceptce sociálního a dostupného bydlení statutárního města Plzně na roky 2016–2020. Odbor sociálních služeb a Odbor bytový MMP, 2015
- Konceptce sportu v Plzni, PhDr. Karel Kovář, Ph.D., 2015
- Realizační plán 2016 – Střednědobá rozvojová konceptce sociálních služeb v Plzni na období 2008–2015, Odbor sociální služeb MMP, 2015
- Strategie města Plzně v oblastech vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku, Odbor bezpečnosti a prevence kriminality MMP, Městská policie Plzeň, 2016

- Zdraví 2020 Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemoci, Ministerstvo zdravotnictví České republiky, 2014

Obyvatelstvo a bydlení

- Městské obvody Plzně a sčítání lidu, domů a bytů 2011, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2013
- Plzeň – dojíždka a vyjíždka do zaměstnání a škol v roce 2011, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, 2013
- Statistický lexikon obcí České republiky 2005, ČSÚ Praha, 2005

Rozpočet

- Závěrečný účet města Plzně za rok 2005 – za rok 2015, statutární město Plzeň
- Rozpočet na rok 2016 s výhledem na roky 2017-2019, statutární město Plzeň
- Fiskální výhled České republiky, Ministerstvo financí ČR, listopad 2015

Technická infrastruktura

- Generel zásobování města Plzně pitnou vodou, DHI Praha, 2005
- Priority vodohospodářských staveb města Plzně, Odbor správy infrastruktury MMP, 2012

Územní rozvoj

- Plzeň a velká města ČR ve výsledcích Sčítání lidí bytů a domů 2011, ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace, Kopecký M., 2013

Životní prostředí

- Adaptace na změnu klimatu ve městech pomocí přírodě blízkých opatření, projekt URBANADAPT EHP-CZ02-OV-1-036-2015
- Aktualizace Programu ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně, ČHMÚ pobočka Plzeň, 2010
- Generel zeleně města Plzně, Zahradní a krajinářská tvorba Brno s. r. o., 2000
- Koncepce ochrany přírody a krajiny Plzeňského kraje, LARECO, 2003
- Koncepce péče o životní prostředí v Plzni, Statutární město Plzeň, 2001
- Pořízení hlukové mapy města Plzně pro účely zpracování nového územního plánu, EKOLA group, spol. s. r. o., 2013

- Zpráva o životním prostředí v Plzeňském kraji, CENIA, česká informační agentura životního prostředí, 2014

Internetové zdroje:

- Czechtourism - www.czechtourism.cz
- Česká národní banka - www.cnb.cz
- Český statistický úřad - www.czso.cz
- Databáze Albertina 2016
- Integrovaný portál MPSV - portal.mpsv.cz
- Lékařská fakulta v Plzni Univerzity Karlovy v Praze - www.lfp.cuni.cz
- Ministerstvo financí, aplikace ARES - www.info.mfcr.cz/ares
- Sociální služby - <http://socialnisluzby.plzen.eu/>
- Školy - <https://www.plzenskeskoly.cz/>
- Západočeská univerzita - www.zcu.cz
- Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR - <http://www.uzis.cz/>

Fotografie na titulní straně

- © Václav Hynčák