

# Koncepce památkové ochrany centrální části Plzně

KAREL KUČA

*Autor, jenž je všeobecně uznávaným znalcem historického urbanismu v českých zemích a střední Evropě, provedl v období let 2013–2014 rozbor a vyhodnotil z památkových hledisek celé širší městské centrum Plzně, což vyústilo do návrhu na prohlášení dvou nových památkových zón: Plzeň – Jižní Předměstí a Plzeň-Petrohrad, a společného ochranného pásma jak těchto zón, tak i městské památkové rezervace v Plzni. Výsledné návrhy byly odevzdány zadavateli úkolu, územnímu odbornému pracovišti v Plzni Národního památkového ústavu, na konci roku 2014. Letos, kdy je Plzeň Evropským hlavním městem kultury, se předkládají s důrazem na charakteristiku a význam památkových hodnot v území poprvé odborné a ostatní veřejnosti pro informaci a jako téma do vážné diskuse.<sup>1</sup>*

**Klíčová slova:** Plzeň — centrální část města — urbanismus a zástavba z 2. poloviny 19. století a 1. poloviny 20. století — Jižní Předměstí — Petrohrad — návrh památkových zón a ochranného památkového pásma

V roce 1989 byla prohlášena památková rezervace Plzeň, která zahrnuje pouze historické jádro města s okružním pásem sadů.<sup>2</sup> V roce 1995 byly prohlášeny památkové rezervace a zóny v několika k Plzni aglomerovaných vesnicích.<sup>3</sup> V roce 2003 se staly památkovými zónami dvě plzeňské vilové čtvrti – Bezovka a Lochotín.<sup>4</sup> Širší městské centrum, vybudované především v druhé polovině 19. století a během první poloviny 20. století, však nadále zůstává bez plošné památkové ochrany.<sup>5</sup>

Hned v úvodu je namístě uvést, že průzkum prokázal, že všechna tři památkově chráněná území městského typu v Plzni jsou vymezena z odborných hledisek památkové péče správně a jejich hranice nevyžadují žádnou korekci. Městská památková rezervace vykazuje mimořádnou míru urbanistické integrity a architektonické autenticity s koncentrací staveb vysoké či nejvyšší památkové hodnoty. Na tom nic nemění skutečnost, že velká část zástavby zde vznikla nebo byla upravena na středověké půdorysné osnově města až v druhé polovině 19. století nebo na počátku 20. století. Rovněž obě stávající městské památkové zóny plně odpovídají parametrům kladeným na tuto kategorii chráněných území v České republice; v centrální části města však představují urbanistické celky svým způsobem zvláštní, ve své podstatě atypické.

Mimo plošnou památkovou ochranu zůstávají blokové řešená předměstí velkoměstského typu, která představují pro Plzeň zcela převažující a charakteristické urbanistické hodnoty. Po administrativní stránce jde o předměstí Jižní (dříve *Říšské*), Východní (dříve *Pražské*) a Severní (dříve *Saské*), všechna na katastrálním území Plzeň.

Jádrová (severní) část Jižního Předměstí, navazující na západní a jižní okraj města v jeho středověkém rozsahu, zahrnuje nejrepresentativnější a nejlépe dochovanou zástavbu takzvaného Nového centra Plzně. Toto území řešené na principu pravoúhlé urbanistické osnovy z poloviny 19. století vykazuje vynikající urbanistické i architektonické hodnoty a jednoznačně splňuje parametry památkové zóny; některá dílčí narušení urbanistické struktury a dokonce ani rozsáhlejší demolice v nedávné minulosti v Sadech Pětatřicátníků nemají na právě uvedenou tezi vliv. Rovněž západním směrem zástavba organicky pokračuje

ve stejné osnově. Její podstatná část vznikla ještě v druhé polovině 19. století. Odlišuje se pouze méně výstavným až utilitárním rázem některých ulic a vyšším zastoupením domovních bloků družstevní výstavby z období let Československé republiky 1918–1938. Přestože míra negativních zásahů je zde poněkud vyšší než v jádrovém území, celkový charakter urbanistické struktury zakládá důvody pro vyhlášení památkové zóny.

Totéž platí o území na Borech mezi chebskou železnicí a borskou věznicí a mezi vilovou čtvrtí Bezovka a klatovskou železnicí. Celé toto území plynule navazuje na Jižní Předměstí a ve své starší (severní) části s ním také sdílí tentýž urbanisticko-architektonický charakter. V mladší (jižní) části dominuje kvalitní bloková zástavba z meziválečného období, která představuje památkově stejně hodnotný celek jako severní část.

1 Základní metodika památkového hodnocení v aktuální podobě včetně ukávek vyhodnocení centrální části města Plzně byla autorem už publikována. KUČA, K.: *Kulturněhistoricky cenná území České republiky a možnosti ochrany jejich památkových hodnot z titulu stavebního zákona*, s. 193–202.

2 Nařízení vlády č. 54/1989 Sb., s. 566.

3 Památkové rezervace Božkov, Černice a Koterov (nařízení vlády č. 127/1995 Sb., s. 1826), památkové zóny Bolevec, Bukovec, Červený Hrádek, Křimice, Lobzy, Radčice a Újezd (vyhláška Ministerstva kultury č. 249/1995 Sb., s. 3562).

4 Vyhláška Ministerstva kultury č. 108/2003 Sb., s. 2888.

5 O změnu tohoto stavu usiloval vlastní návrh Ing. arch. P. Domanického. Obsahoval vstupní urbanistickou analýzu převážné části městského centra s variantním pojetím rozsahu jeho památkové ochrany. (DOMANICKÝ, P.: *Plzeň / nové centrum / z 19. a 20. století / jihozápad – Čtvrť dvorních radů, jihovýchod – Reprezentační čtvrť, severovýchod – Rychtářka a Roudná, severozápad – Družstevní a výrobní čtvrť / návrh na vyhlášení území za městskou památkovou zónu.*) Autor příspěvku na žádost Národního památkového ústavu, ú. o. p. v Plzni, uvedený návrh posuzoval. Ukázala se při tom na jedné straně oprávněnost myšlenky památkově chránit urbanistický koncept a zástavbu centrální části Plzně a na straně druhé potřeba památkového vyhodnocení širšího území podrobnější formou s cílem precizního vymezení rozsahu potenciální památkové ochrany.



Obr. 1. Plzeň, Smetanovy sady. Městská beseda. Pohled od severu. (Foto R. Kodera, 2015)



Obr. 2. Plzeň, Sady Pětatřicátníků. Západní uliční fronta. Vpravo je Velká synagoga. (Foto K. Kuča, 2013)



Obr. 3. Plzeň – Jižní Předměstí, Chodské náměstí. V popředí je budova Střední průmyslové školy stavební, vzadu kostel sv. Jana Nepomuckého. Pohled od jihu. (Foto K. Kuča, 2013)

Území mezi chebskou železnicí a zimním stadionem v Doudlevcích a mezi klatovskou železnicí a řekou Radbuzou lze z hlediska základního charakteru urbanistické struktury a zástavby vnímat jako přímé pokračování jádrové části Jižního Předměstí, konkrétně na jeho východní straně. Hodnota a integrita území zde sice nedosahuje úrovně výše uvedených částí Jižního Předměstí, přesto jsou jeho památkové hodnoty stále dostatečné natolik, aby naplnily zákonnou definici památkové zóny.

Je třeba zdůraznit, že celé Jižní Předměstí, i přes dílčí odlišnosti v míře integrity své urbanistické struktury, patří mezi nejqualitnější a nejlépe dochované příklady velkoměstských předměstských čtvrtí v České republice, což dosud nebylo doceněno. Architektonické dědictví a celková dochovanost urbanistické struktury srovnání s obdobnými čtvrtěmi v Praze, památkově chráněnými již od devadesátých let 20. století formou památkových zón, či v Brně (památková zóna se připravuje), a jeho význam je rozhodně středoevropský.

Zcela odlišně se v širším centru města Plzně jeví území sousedící s historickým jádrem na severní a východní straně. Severní část zahrnuje plochy na obou březích řeky Mže: jižněji je to už jen torzálně přežívající čtvrt Rychtářka včetně Štruncových sadů a tamějšího sportovního areálu, severněji pak jižní část Severního Předměstí včetně nezastavěných území. Není pochyb o tom, že ještě těsně před polovinou 20. století se jednalo o památkově a historicky velmi cenné území, v podstatě jediné, kde se dochovala předměstská urbanistická struktura a zástavba z předindustriálního období. Nynější stav je výsledkem destruktivních změn v druhé polovině 20. století. Rychtářka až na několik objektů prakticky úplně zanikla demolicemi, zejména tehdy, když musela ustoupit silničnímu průtahu okolo severního okraje historického jádra města. Výstavbou severojižního silničního průtahu došlo ve stejné době k obdobně destruktivním zásahům také v západní části Severního Předměstí. Urbanistická struktura Severního Předměstí v prostoru směrem na východ od tohoto průtahu se sice v zásadě zachovala, ale z nejstarší vrstvy zástavby zde zbylo jen velmi málo. Také převažující zástavba z druhé poloviny 19. století byla zasažena rušivými modernizacemi, demolicemi nebo novostavbami.

Praxe památkové péče v České republice sleduje srozumitelnost důvodů pro územní památkovou ochranu, což založilo obecnou kvalitu dosud prohlášených památkových zón. Vyžaduje se, aby území památkové zóny mělo značnou integritu a autenticitu urbanistické struktury a její zástavby. Rychtářka ani Severní předměstí v Plzni takové hodnoty už nemají – jejich charakter kritériím památkové zóny jednoznačně nevyhovuje. Z metodického hlediska je tedy téměř vyloučeno, aby se staly památkovou zónou, pokud nechceme připustit degradaci této kategorie ochrany; jednotlivé památkově cenné objekty by však měly být chráněny jako kulturní památky. Celkově hmotově neuspokojivý stav by měl být řešen pomocí územního a především regulačního plánu. S ohledem na těsný vizuální kontakt s historickým jádrem města je však nanejvýš vhodné, aby se uvedené území stalo součástí ochranného pásma; jeho vyhlášení, i když po administrativně procesní stránce dnes velmi náročné, lze





Obr. 4. Plzeň – Jižní Předměstí. Náměstí T. G. Masaryka. Blok budov Obchodní akademie, Československé obchodní banky a Masarykova gymnázia. Pohled od jihozápadu. (Foto K. Kuča, 2013)

považovat za prvořadý úkol památkové ochrany památkové rezervace Plzeň.

Územím východně od historického jádra města, zhruba až po areály pivovaru *Prazdroj* a hlavního nádraží, protéká řeka Radbuza, která je rozděluje na dvě poněkud odlišné části. Levobřežní část (na západ od řeky) kolem Pražské ulice a Anglického nádraží, bezprostředně sousedící s památkovou rezervací, byla rovněž citelně narušena stavbou silničního průtahu ve směru východ–západ, jenž přinesl kromě ztrát v důsledku demolice urbanistickou bariéru mezi vlastním předměstím a Štruncovými sady, kde stojí sokolovna. Některé demolice proběhly i později (naposledy domy *U Zvonu*). Novostavby často neodpovídají významu místa (jako nejzávažnější problém se jeví výšková dominanta budovy *Hutního projektu* ve vidlici Pražské ulice a Anglického nádraží; na druhou stranu je vidět, že v posledním desetiletí zde doprovází novou výstavbu poměrně zdařilá snaha o rehabilitaci urbanistické struktury, a lze doufat, že tento trend bude pokračovat). S přihlédnutím k dochované části urbanistické struktury, hodnotám zástavby a především těsnému sousedství s historickým městským jádrem lze však konstatovat, že toto území by i přes uvedené negativní zásahy mělo tvořit součást památkové zóny Jižní Předměstí. Těž proto, že v bližším i delším časovém horizontu lze předpokládat další pokračování již započatého procesu rehabilitace, jehož ovlivňování ze strany památkové péče je žádoucí.

Území ve východní, pravobřežní části mezi Radbuzou a areálem hlavního nádraží je v rámci celého města komunikačně i polohou mimořádně exponované. Díky své úzké vazbě jak na historické městské jádro, tak především na hlavní nádraží mělo optimální předpoklady k tomu, aby se velmi záhy proměnilo ve velkoměstskou čtvrť reprezentačního

charakteru. Přesto se tak překvapivě nikdy nestalo; Plzeň je snad jediným naším městem, kde se „nádražní třída“ neproměnila v reprezentativní prostor, jímž se města v 19. století obracela k železnici jako novému dopravnímu fenoménu a po ní do města přijíždějícím obyvatelům a návštěvníkům. Pražskou ulici a Nádražní ulici (v trase staré nepomucké silnice) charakterizovala vždy spíše periferní zástavba. Teprve v roce 1913 vznikl nový most, jímž byla dnešní Americká třída protažena k hlavnímu nádraží. V meziválečném období se podařilo zastavět pouze jižní stranu ulice a vytvořit reprezentativní Denisovo nábreží. Takto urbanisticky nedokončené území se pak v druhé polovině 20. století stalo obětí zejména naddimenzovaných požadavků dopravy. Kromě desurbanizovaných ploch kolem nových komunikací ovlivnilo charakter území také několik monumentálních soliterních staveb, zejména krajského ředitelství policie, obchodního domu *PRIOR* a Domu kultury, v jejichž důsledku zde vznikl jakýsi okrsek veřejných služeb socialistické éry.<sup>6</sup> I když jde o území v obrazu města velmi významné, není až dosud urbanisticky stabilizováno; aktuálně je v něm potřeba nově zformovat alespoň elementární znaky velkoměstské urbanistické struktury. Jeho hodnota, s výjimkou několika přeživších starých staveb, včetně podstatné části areálu pivovaru *Prazdroj*, je z hlediska potenciálu územní památkové ochrany nulová a prohlášení památkové zóny nepřipadá v úvahu. Kvůli vztahům k městské památkové rezervaci a architektonicky cennému souboru objektů hlavního nádraží, jenž je kulturní památkou, by se však mělo jednat o součást ochranného pásma.

<sup>6</sup> Demolicí stavebního komplexu Domu kultury v roce 2012 byl ale i tento do jisté míry svébytný charakter území narušen.



Obr. 5. Plzeň – Vnitřní Město, ulice Tovární a Kollárova. Nárožní blok domů čp. 918, 119 a 107. Pohled od jihovýchodu. (Foto K. Kuča, 2013)

Na právě uvedené území navazuje za železničním koridorem s hlavním nádražím městská čtvrť Petrohrad. Tu lze charakterizovat jako velmi hodnotný celek historizující, secesní a meziválečné architektury celostátního významu. Jeho hodnotu nesnižují ani jednotlivé proluky či mladší dostavby po demolcích, ani novodobé utilitární úpravy některých domů.

Výsledky plošného průzkumu zástavby rozsáhlého území navazujícího na památkovou rezervaci Plzeň lze shrnout takto: Jako optimální forma ochrany existujících urbanistických a architektonických hodnot centrální části Plzně se jeví dvě památkové zóny: Plzeň – Jižní Předměstí a Plzeň-Petrohrad. Pro ochranu vnějšího obrazu těchto zón a městské památkové rezervace je třeba zřídit ochranné pásmo, které by zahrnovalo urbanisticky narušené části území východně a severně od historického jádra města a severním směrem též plochy dosud výrazněji neurbanizované, a to až po hranici památkové zóny Plzeň-Lochtův.<sup>7</sup>

## K vývoji území Jižního Předměstí

Území navrhované zóny Plzeň – Jižní Předměstí má sice podobu, která se utvářela postupně od druhé poloviny 19. století, ale jeho osídlení sahá do středověku.<sup>8</sup> Předpokládá se, že v 14. století žilo ve všech plzeňských předměstích přibližně tisíc obyvatel. Nejstarší byly Malice (mimo navrhovanou zónu) s farním kostelem Všech svatých při severním břehu Mže, proti středověkému městu. O ostatních předměstích se dovídáme v nejstarší městské knize z roku 1418: předměstí *Vídeň*, *U Špitálu*, *V Zahradách* a *Rybáře*. Tvořila prstenec kolem Plzně (kromě severní strany jsou součástí návrhu zóny). Předměstí *U Špitálu* se rozkládalo podél pražské cesty na ostrově mezi mlýnským náhonem a Radbuzou. Hned za mostem před *Pražskou bránou* (na místě někdejšího bloku domů *U Zvonu*) založil měšťan Konrád z Dobřan roku 1320 špitál s kaplí sv. Máří Magdaleny, svěřený německým rytířům, kteří od roku 1310 spravovali i plzeňskou faru. *Rybáře* se táhly podél hradeb a mlýnského náhonu Radbuzu od kláštera



Obr. 6. Plzeň – Vnitřní Město, Tovární ulice. Dům čp. 119. Detail uliční fasády se sgrafity provedenými podle kartonů od M. Alše. (Foto K. Kuča, 2013)

minoritů (františkánů) k masným krámům. Předměstí *Vídeň* lze lokalizovat na návrší kolem dnešní budovy *Nad Hamburkem*, východně od mostu přes Radbuzu na Pražském Předměstí (mimo navrhovanou zónu).

Součástí předměstské zástavby byl i kostel sv. Mikuláše nedaleko nynějšího Petrohradu (patří do návrhu zóny Plzeň-Petrohrad).

V průběhu 15. a 16. století plzeňská předměstí rostla – některá z nich měla již na počátku 16. století dřevěné opevnění se zděnými branami –, ale prakticky nic se z nich nedochovalo. Rozkvět renesanční Plzně totiž rázně a na dlouhou dobu ukončilo stavovské povstání a třicetiletá válka. Plzeň byla těžce postižena hned v roce 1618. Tehdy město oblehlo stavovské vojsko Petra A. Mansfelda, přičemž velitel císařské plzeňské posádky dal předměstí spálit, aby nemohla být útočníky využita; ale ani to nezabránilo dobytí města – prvním v jeho historii. V letech 1645–1649 dal císařský plukovník Jean de la Cron vybudovat kolem hradeb několik bastionů a ravelinů,<sup>9</sup> což

<sup>7</sup> Předmětem hodnocení, a tedy ani součástí koncepce zatím není sídliště Slovany, budované převážně v padesátých a šedesátých letech 20. století na jihovýchodním okraji města. Problémem zde může být promísení zástavby s mladšími bytovými domy, které nemají takřka žádnou architektonickou hodnotu, stejně jako značná míra nejnovějších zásahů, které snižují autenticitu staveb a jejich prostředí.

<sup>8</sup> Tato část textu, podobně jako ta, jež se týká Plzně-Petrohradu, čerpá především z publikace KUČA, K.: *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, 5. díl, s. 186–263. Viz a srov. též MALIVÁNKOVÁ WASKOVÁ, M.; DOUŠA, J. et al.: *Dějiny města Plzně*. 1. díl. ANDERLE, J. et al.: *Historický atlas města Plzně*.

<sup>9</sup> MALIVÁNKOVÁ WASKOVÁ, M.; DOUŠA, J. et al., c. d., s. 549.





Obr. 7. Plzeň – Jižní Předměstí. Železniční zastávka Plzeň – Jižní Předměstí. V pozadí fronta domů v Hálkově ulici. Pohled od jihovýchodu. (Foto R. Kodera, 2012)

do budoucna zamezilo obnově plzeňských předměstí v předchozí podobě. Kromě toho došlo k přeložení západní brány z nynější Riegrovy ulice (vyústující ze středu náměstí) do jižnější Prešovské ulice. Důsledkem válečných událostí bylo též přemístění obou špitálů dovnitř hradeb, nicméně staré špitální kostely zůstaly stát až do josefínské doby. Záměr z roku 1658, počítající s proměnou Plzně na bastionovou pevnost, byl záhy opuštěn. Jestliže v roce 1568 bylo v celé Plzni 459 domů, *Berní rula* v roce 1654 eviduje pouhých 239 domů, z nichž naprostá většina stála uvnitř hradeb. Zničená předměstí nebyla z obranných důvodů dlouho obnovována. Vzniklo jen šestnáct nových dvorů, z toho deset patricijských, k nimž patřila pětina půdy kolem města a třetina chovaného dobytka.

Od 18. století se plzeňská předměstí rozrůstala – v osmdesátých letech dosáhla zhruba opět velikosti, jakou měla před třicetiletou válkou. V poslední čtvrtině 18. století si mimoto bohatí měšťané začali uprostřed svých zahrad za městem stavět honosná letní sídla. K nejkrásnějším patřil Helffertovský (později Pernerozský) letohrádek u kaple *U Ježíška* na Pražském Předměstí (mimo navrhovanou zónu), dále Steinhäuserovský dům na místě budovy bývalého Okresního úřadu Plzeň-sever na Americké třídě na tehdejší Litickém předměstí nebo takzvaný Tuschnerovský letohrádek na Saském Předměstí u Lochotínské ulice, s nádhernou zahradou (také mimo navrhovanou zónu). Do roku 1830 se předměstí rozrostla o další stovku domů. Tento stav zachycuje mapa stabilního katastru (1839). Je na ní vidět, že se jednalo především o koncentraci zástavby na tradiční ploše předměstí, zatímco mimo ni zástavba příliš nepostoupila – nejvíce se tak stalo ve východní části Pražského Předměstí. Výrazně se zahustila zástavba Rychtářky mezi Valchařskou strouhou a řekou Mží. Na Litickém předměstí (při dnešních ulicích Klatovská, Americká a Husova) byly rozlehlé areály stodol.

Proměny Plzně v první třetině 19. století souvisely také s budováním nové sítě císařských silnic. Plzeň byla vždy nejdůležitější dopravní křižovatkou na západě Čech a nové komunikace toto její postavení ještě zdůraznily. Čtyřicátá a zejména padesátá léta 19. století představovala ve vývoji Plzně mezidobí, na jehož počátku stálo ještě v podstatě feudální město v zemědělské krajině, zatímco na konci začal poměrně náhle prudký průmyslový rozvoj. Nová výstavba se kromě několika stavebních podniků ve vnitřním městě, kde došlo ke zvýšení některých domů o třetí patro, soustředila na Litické předměstí, tvořící součást pozdějšího Říšského Předměstí. Těžištěm se stal jižní prospekt Smetanových sadů (obr. 1) a Kopeckého sadů, který byl tehdy obestaven souvislými řadami architektonicky poměrně nenáročných pozdně klasicistních budov. V roce 1854 zpracoval J. Aixner první regulační plán Říšského Předměstí. O koncepčnosti tehdejšího stavění svědčí skutečnost, že už roku 1855 byla ve smyslu tohoto plánu napříč zahradami proražena nová (Jungmannova) ulice, tvořící přímé pokračování dnešní ulice B. Smetany (dříve procházející Litickou branou). Nová klasicistní zástavba vznikala také v „záhumení“ při cestě Litickým předměstím (nynější Americká třída), podél klatovské silnice (Klatovská třída) a v nové Husově ulici, tvořící v podstatě západní pokračování Smetanových sadů. Soustředění nové výstavby do jižního sousedství historického jádra města bylo přirozené; pozemky zde byly dopravně snadno dostupné, dosavadní urbanistická struktura byla natolik pravidelná, že mohla být převzata a pouze doplněna, parkový pás mimoto dával celé oblasti značnou atraktivitu.

V počátečním stadiu novodobého urbanistického rozvoje měla na Plzeň zásadní vliv železnice. Plány na stavbu dráhy existovaly již za purkmistra M. Kopeckého (1777–1854) a ekonomicky se tehdy opíraly o rozvíjející se dolování uhlí na Radnicku, Mirošovsku a Nýřansku. Teprve v roce 1858 došlo k dohodě Rakouska a Bavorska





Obr. 8. Plzeň – Vniřní město, Jižní Předměstí. Návrh památkové zóny Jižní Předměstí (bez části Bory). Vpravo nahoře je památková rezervace Plzeň, vlevo dole památková zóna Plzeň-Bezovka (obě území jsou ohraničena tučnou oranžovou čarou). Hranice navržené zóny jsou vyznačeny černou tučnou čarou. Podrobnější legenda viz obr. 8a. (Výkres v prostředí GIS s využitím digitální katastrální mapy, K. Kuča, 2014)





Obr. 8a. Legenda architektonicko-urbanistického a památkového vyhodnocení území centrálních částí města Plzně. Stavby pod nebo nad rovinou řezu jako například mosty, terasy, podloubí nebo pasáže jsou vyznačeny světlejším odstínem příslušné barvy. Legenda je společná pro obr. 8 a 18, přiměřeně i pro obr. 20. (Zpracoval K. Kuča, 2014)

o výstavbě nové parostrojní železniční trati spojující Prahu přes Plzeň s Norimberkem. Stavební společnost pro výstavbu dráhy, založená v roce 1859, prosadila jižní trasu železnice, sledující v poměrně malém odstupu jižní okraj Pražského Předměstí a Říšského Předměstí a odřezávající od města kostel sv. Mikuláše a kapli *U Ježíška*. V místech, kde trať pod touto kaplí křížila nepomuckou silnici, vzniklo nádraží. Jeho poloha byla ve vztahu k centru města vcelku výhodná a dávala předpoklady rychlé urbanizace dosud zanedbávaného Pražského Předměstí. Hned se také začalo uvažovat o prodloužení Zbrojnické ulice z jižní strany středověkého náměstí jako nové přímé „nádražní“ třídy, ale k realizaci tohoto záměru nikdy nedošlo. Výrazně nepříznivý dopad měla železniční linie mezi nádražím a Skvrňany, protože vytvořila zásadní urbanistickou bariéru v obecně nejperspektivnějším rozvojovém území města.

Dráha zahájila provoz v roce 1861 z provizorního nádraží ve Skvrňanech do Furthu im Wald (a dále do Řezna) a po dokončení mostu přes Radbužu v následujícím roce pak v celém úseku do Prahy. Bylo jen otázkou času, kdy se Plzeň stane důležitým železničním uzlem. Už v roce 1868 byla otevřena další významná trať do Českých Budějovic (s pokračováním do Vídně). Ta od nádraží sledovala levobřežní okraj údolí Úslavy a neznamenala ani v budoucnu větší překážku urbanistického rozvoje. Totéž platí o druhé větvi této trati, prodloužené v roce 1872 do Chebu. Na území města byla totiž vedena souběžně s řezenskou železnicí,

od níž se ve velmi ostrém úhlu oddělovala až za klatovskou silnicí (vidlice obou tratí v prostoru nynější zastávky Plzeň-Skvrňany vznikla až v první polovině 20. století). Poměrně bezproblémová byla výstavba tratě do Žatce a Duchcova (a dále do Saska), otevřené roku 1873 a vedené lukami mezi Pražským Předměstím a Doubravkou směrem k Bolevci.

Potíže do budoucna způsobila nejmladší železniční trať do Klatov a Železné Rudy s pokračováním do bavorského Deggendorfu, Landshutu a Mnichova, zprovozněná v roce 1876. Z nádraží byla vedena souběžně s řezenskou a chebskou tratí, ale za mostem přes Radbužu je překonala nadjezdem a stočila se k jihu směrem k Doudlevcům, přibližně po levobřežním okraji údolí Radbuzy. Toto území však představovalo cennou územní rezervu pro rozšiřování Říšského Předměstí. Plocha mezi klatovskou a doudleveckou silnicí tak již nikdy nemohla být řešena jako jeden urbanistický celek.

V období formování železniční sítě (1861–1876) Plzeň zdaleka už nebyla jen tranzitním místem, popřípadě překladištěm uhlí z okolních uhelných revírů, ale stala se sama klíčovým ohniskem průmyslu. Rozvoj průmyslu samozřejmě se železnicí úzce souvisel. V padesátých a šedesátých letech 19. století Plzeň procházela rychlou proměnou ve výrobní centrum, které v tomto ohledu předstihlo všechna ostatní česká města. Dominantní roli si po značnou část druhé poloviny 19. století udržovaly pivovary. Již v letech 1839–1842, tedy dlouho před vybudováním železnice, byl na východním okraji Pražského Předměstí (mimo návrh památkové zóny, ale v navrhovaném ochranném pásmu), ve vidlici staré silnice do Doubravky a nové císařské silnice, vybudován Měšťanský pivovar (*Prazdroj*). V jeho východním sousedství vyrůstal od roku 1869 První plzeňský akciový pivovar (*Gambrinus*). Oba podniky si vedly úspěšně a vytvořily nejstarší velkou průmyslovou zónu ve městě na způsob pivovarské čtvrti.

Škodovy závody, největší plzeňský průmyslový komplex, začínal skromně. V roce 1859 vznikla na Říšském Předměstí, na bezprostředním západním okraji starého intravilánu Skvrňanského Předměstí (mezi ulicemi Kollárovou a Poděbradovou/Divadelní, Budilovou a Karlovou) pobočka sedleckých železáren Arnošta hraběte Waldsteina-Wartenberga, kterou o deset let později odkoupil Emil Škoda. Pod jeho vedením se provoz začal rozvíjet, takže oproti 160 zaměstnancům v roce 1861 měl roku 1890 již 1 350 zaměstnanců. Přestože to až do konce osmdesátých let 19. století nebyl příliš velký podnik, negativně ovlivnil urbanistické formování území západně od města. Nejstarší část strojírně se vázala ještě na starší parcelaci, před prosazením nové šachovnicové zastavovací osnovy. V místech dnešní Poděbradovy ulice vedla do strojírně železniční vlečka. Západní konec Poděbradovy ulice (dnes jde zhruba o prostor Centrálního autobusového nádraží) mimoto obsadila továrna na slaměný papír *Fürth & Gellert*.

Rovněž jinde vyrůstaly větší i menší průmyslové závody, které se záhy obvykle dostávaly do konfliktu s rozšiřující se městskou zástavbou. Jmenovat lze například továrnu na stroje a vagony jihozápadně od křížení řezenské a klatovské železnice (při Klatovské třídě a ulici U Trati), velký parní mlýn po západní straně Prokopovy ulice, továrnu na drátěné hřebíky a další parní mlýn na severním konci Doudlevecké ulice (směrem k Radbuze), jižněji



Obr. 9. Plzeň – Jižní Předměstí. Hálkova ulice. Střední část uliční fronty. Pohled od jihovýchodu. (Foto K. Kuča, 2013)

situovanou rafinerii lihu (někdejší cukrovar) nad levým břehem Radbuzy. Některé z těchto závodů se nerozvíjely, popřípadě byly odstraněny. Většina z nich však ovlivňovala formování Plzně i později.

Představitelům Plzně v druhé polovině 19. století nelze upřít výraznou snahu o regulaci rychle rostoucí výstavby. V roce 1859 byla vypsaná soutěž na regulační plán celé západní části města (západně od Radbuzy a jižně od Mže). Vítězný návrh od J. Ungera, jenž se stal základem, z něhož vycházely všechny mladší plány, navrhl šachovnicovou uliční síť. Logicky tak navázal na urbanistickou osnovu středověké Plzně, kterou jakoby jen rozšířil do předměstské zóny. Mohl se přitom opřít o již existující novou osu Jungmannovy ulice, tvořící pokračování severojižní osy vnitřního města, stejně jako o severojižní přímkou klatovské silnice a s ní souběžné doudlevecké cesty – a k nim kolmou trasu řezenské a chebské železnice.

Jižně od nynější Americké třídy, která se rychle začala měnit v městský bulvár, začala vyrůstat vilová čtvrť. Záhy zde však převládla výstavba činžovních domů; několik vil přetrvalo jen v Resslerově ulici. V šedesátých a sedmdesátých letech 19. století bylo z převážné části zastavěno území mezi Klatovskou třídou a Radbuzou od Americké třídy po železnici a západní zázemí centra města od ulic Husova a Poděbradova směrem k řece Mži. Zejména v této západní části se tehdy jednalo většinou o nevzhledné přízemní domy, vystřídáné záhy prostými, obvykle jednopatrovými domy nájemními. V jižní části se naopak uplatňovaly náročnější stavební formy – v sedmdesátých letech 19. století se jí říkalo *Čtvrť dvorních radů*.

Na opačné, východní straně města zůstávala stále nepřilíh zahuštěná zástavba Pražského Předměstí na ostrově, s velkými zahradami a s parkem táhnoucím se až k soutoku Radbuzy a Mže.

Jestliže v roce 1843 bylo v Plzni 582 domů a 8 892 obyvatel, v roce 1880 to bylo již 1 681 domů a 38 883 obyvatel;



Obr. 10. Plzeň – Jižní Předměstí. Hálkova ulice. Dům čp. 1228. Uliční průčelí. (Foto K. Kuča, 2013)

k největšímu nárůstu došlo v sedmdesátých letech, a to právě na Říšském Předměstí.

V roce 1875 přistoupil městský stavební úřad k první úpravě zastavovacího plánu Říšského Předměstí, přičemž je rozšířil o území mezi Klatovskou a Doudleveckou třídou (jižně od trati) a mezi řezenskou dráhou a Mží. V této podobě byl plán schválen roku 1882. Konceptně nepřinášel žádné podstatnější změny. Musel již počítat s tím, že oblasti po obou stranách řezenské i klatovské trati – obě vznikly v hlubokých terénních zářezech – se budou formovat samostatně. V průběhu osmdesátých let 19. století se podél Klatovské třídy jižně od trati mnoho domů nepostavilo. Rychlejší byl rozvoj východnějšího území podél Doudlevecké třídy, kde jej podporovaly četné průmyslové závody. Uliční síť, ač pravidelná, se zde přizpůsobila ne zcela přímému průběhu hlavní osy a nepravidelnému tvaru celého území. V jihozápadní části vzniklo velké obdélné prostranství Dobyččího trhu, jehož obvod však zůstal v převážné míře nezastavěn, což bylo dáno i funkcí tohoto prostoru; na jižní straně stála městská plynárna. Jako náměstí Dobyččí trh nevypadal ani po zrušení trhů. Nynější Štefánikovo náměstí se zimním stadionem, jenž vznikl v období let 1965–1972, je pouhým torzem původního řešení. – Uvedená část Říšského Předměstí byla vysloveně dělnická, s domky s malými byty, bez kanalizace. Teprve později se zde prosazovaly vyšší standardy bydlení.

Nově bylo zastavováno také území ve směru na jihozápad od vnitřního města (západně od Klatovské třídy a jižně od Husovy ulice). Mělo zahrnovat velké Nové náměstí, ale velkou část pro něj určené plochy později vyplnil domovní blok, takže nynější Husovo náměstí je pouhou východní třetinou původního konceptu. Zahustila se též perifernější zástavba na západní straně od centra. V letech 1874–1878 vyrostl jihozápadně za městem, při klatovské silnici, rozsáhlý stavební komplex mužské trestnice na Borech, komponovaný do tvaru hvězdy.





Obr. 11. Plzeň – Jižní Předměstí. Dům na nároží ulic Bendova a Koperská. (Foto K. Kuča, 2013)

V severovýchodním sousedství byla postavena v roce 1896 dělostřelecká kasárna.

V posledním desetiletí 19. století a v letech zbývajících do začátku 1. světové války dynamika urbanistického vývoje Plzně vzrostla. Dokládají to i statistické údaje. V letech 1890–1921 (údaje z roku 1914 nejsou k dispozici) přibývalo k dosavadnímu počtu 1 995 domů dalších 1 288 domů. Rovněž množství obyvatel se dramaticky zvýšilo: z 50 221 na 88 416. Nešlo však o změnu pouze kvantitativní, ale i kvalitativní. Plzeň v tomto období začala nabývat charakteru velkoměsta, v Čechách kromě Prahy jediného.

Výraznou zásluhu na vzestupu města měly Škodovy závody. Jestliže v roce 1890 zaměstnávaly 1 350 osob, v roce 1910 to bylo už více než 7 000 zaměstnanců (maximum časově spadá do vrcholící zbrojní výroby během první světové války, do roku 1917: 30 000 zaměstnanců). Tak velký rozmach samozřejmě nebyl myslitelný v dosavadních provozech závodu, stísněných mezi domovními bloky starého Skvrňanského Předměstí. Majitel firmy se proto rozhodl k přeložení výroby na zcela nové místo, které by umožnilo její rozvoj v dostatečně dlouhé časové perspektivě. V širším okolí města tehdy existovalo hned několik vhodných rozvojových ploch poblíž železnice, například na Borských polích, nebo podél nepomucké silnice. Volba nakonec padla na území mezi zástavbou Skvrňanského (Říšského) Předměstí, chebskou dráhou a silnicí do Stodu. Plán města z roku 1895 tento prostor, dříve určený pro obytnou funkci, pro Škodovy závody už rezervoval. Výstavba začala brzo. Poměrně záhy se však ukázalo, že ani plocha mnohonásobně větší než území zrušeného starého závodu nebude stačit. Škodovka proto zabírala stále další nové plochy. Nejprve se tak stalo ve vidlici obou železničních tratí, později ještě dále k jihozápadu. To jen zpětně zdůrazňovalo nevhodnost výběru území v těsném dotyku s předměstskou zástavbou a vlastně i centrem města, přičemž Plzeň ztratila možnost organického



Obr. 12. Plzeň – Jižní Předměstí. Dům na nároží třídy Edvarda Beneše a Stehlíkova ulice. (Foto K. Kuča, 2013)

rozvoje směrem na západ. Mimoto byla tak značně zatížena škodlivými exhalacemi. – Nevhodné umístění výrobních provozů ve stejném i starším období poznamenalo také mnohá jiná města v českých zemích. Jednalo se však téměř vždy o proměnu původně menšího podniku, jenž se do konfliktu s obytnou zástavbou a potřebami komunálního rozvoje dostával až během svého postupného rozšiřování. Snad jen v Plzni byla naprosto nevhodná lokalita zvolena vědomě.

Nejvýraznějším znakem proměny Plzně ve velkoměsto se stala, spolu s vybudováním elektrické tramvajové dráhy (1899), výstavba monumentálních veřejných budov. Zvláště exponovanou urbanistickou roli získalo nové, takzvané Velké divadlo, postavené v letech 1897–1902 na Klatovské třídě, při jihozápadním cípu sadového okruhu. Vytvořilo určitou protiváhu Velké synagogy, zbudované nedaleko v Sadech Pětatřicátníků v letech 1890–1893 (obr. 2), a německého evangelického kostela, který již v letech 1865–1869 zaujal nároží Klatovské třídy a Husovy ulice, což je poloha přímo proti divadlu, úhlopříčně přes křižovatku. Monumentalitu jižního pásu okružních sadů zvýšila v letech 1897–1900 novostavba muzea, umístěná v jihovýchodním nároží středověkého jádra města.

V nových čtvrtích vyrůstaly další velkoryse dimenzované správní, školní a rovněž sakrální budovy. To souviselo i s formováním nových náměstí. Centrální prostor jižní části Říšského Předměstí, to je jižně od chebské a řezenské železnice, se vyvinul přirozeně ve vidlici Klatovské třídy a třídy Edvarda Beneše, pokračující kolem Doudlevec do Radobyčic. Chodské náměstí trojúhelníkového půdorysu získalo v roce 1897 dominantu v budově obecné školy, v letech 1910–1912 redemptoristického kostela sv. Jana Nepomuckého a v letech 1914–1920 První státní československé průmyslové školy (obr. 3). V severní části Říšského Předměstí, mezi železnicí a vnitřním městem, vzniklo při Klatovské třídě velké náměstí T. G. Masaryka. Jeho



Obr. 13. Plzeň-Petrohrad. Dům na nároží ulic Úslavská a Barrandova. (Foto K. Kuča, 2013)

dominantu dosud tvoří komplex budov obchodní akademie, banky a gymnázia, postavených postupně v období let 1911–1934 (obr. 4). V tehdy téměř nezastavěném území podél klatovské silnice dále na jih, směrem k borské věznici, bylo v místě před zalomením silnice k jihozápadu pamatováno ještě před 1. světovou válkou na velké obdélné náměstí (dnešní náměstí Míru).

Celková kvalitativní proměna, kterou Plzeň prodělávala v době před 1. světovou válkou, se projevila i v novém přístupu k urbanistické kompozici předměstských čtvrtí. Když byl v důsledku nového stavebního řádu z roku 1886 přepracován v letech 1891–1895 a schválen v letech 1895 a 1897 regulační plán vnitřního města a Říšského Předměstí, znamenalo to výraznou změnu. Jestliže se předtím počítalo s mechanickým pokračováním šachovnicové sítě ulic ve směru západ–východ a sever–jih, nový plán již musel vycházet z požadavku na mnohem větší intravilán. Musel tedy reagovat i na diagonální směry Borské ulice a vzdálenější části Klatovské třídy. Od těchto os byla pak navržena kolmá uliční osnova. V místech jejího styku s dosavadní uliční sítí byly naplánovány trojúhelníkové nebo lichoběžníkové bloky, někde s využitím jako park. V místech směrem na západ od Klatovské třídy, mezi Chodským náměstím a náměstím Míru, se ze stejných příčin objevil poprvé princip hvězdicového křížení šesti ulic. Navržená osnova umožňovala díky novým diagonálním směrům vytvořit dvě polygonálně zalamané okružní ulice, propojující území mezi klatovskou železnicí a Skvrňanskou ulicí, tedy celý jihozápadní sektor budoucího města. Obě okružní ulice současně vymezovaly západní a východní okraj projektovaných Škodových závodů, jak jsou zmíněny výše. – Neočekávaně prudký rozmach Škodových závodů však realizaci kompozice znemožnil, neboť území, jímž měla procházet vnější okružní třída, bylo zabráno právě ve prospěch Škodovky.

Velmi důležitou změnou, kterou nový plán přinesl, byl návrh prodloužení Americké třídy východním směrem po mostě přes Radbuзу k nádraží; most (dnes Wilsonův) byl skutečně postaven, a to v letech 1912–1913. Počítalo se i se zástavbou nábřeží Radbuzy, s regulací takzvané Rychtářky v prostoru mezi bývalou Valchařskou strouhou



Obr. 14. Plzeň-Petrohrad. Dům na nároží ulic Úslavská a Rubešova. (Foto K. Kuča, 2013)

(zasypanou již roku 1863) a Mží a dále s novými ulicemi v pozdějších Sadech 5. května, k jejichž vybudování, které by negativně poznamenalo východní stranu města, nakonec nedošlo.

Výstavba Říšského Předměstí se od devadesátých let 19. století až do vypuknutí 1. světové války vyznačovala oproti předešlé době větší velkorysostí jak co do stavebního objemu, tak bohatostí tvarosloví a v neposlední řadě i civilizační vybavenosti. Území mezi Klatovskou třídou a ulicemi Koperníkova a Mánesova charakterizují širší ulice, než jaké jsou ve starší části předměstí. Plzeň se tehdy soustředila na demonstraci své pozice nejdůležitějšího českého kulturního centra po Praze. To se odrazilo mimo jiné ve stavební aktivitě nejvýznamnějšího plzeňského architekta a stavitele R. Štecha. Byl to právě on, kdo zde vybudoval soubor domů s výzdobou fasád podle kartonů od M. Alše, jejichž tématem se kromě obrazů z dějin Plzně a západních Čech (zejména Chodska) stala i obecnější národní témata. Domy tvoří ucelenou skupinu, ale jsou roztroušeny na několika místech: v Tovární ulici č. 4, 6 a 8 a Kollárově ulici č. 16 (obr. 5, 6; *Jarmark v Plzni, Naši venkovani, Obléhání Plzně husity roku 1433, Obléhání Plzně Mansfeldem roku 1618*), v Nerudově ulici č. 2 (*Přemysl Otakar II., Karel IV., Jan Žižka z Trocnova*), č. 4 (*Chodská stráž, Chodská práva*), č. 6 (*Madona, Rok 1620, Jan Amos Komenský, Mistr Jan Hus, Jan Roháč z Dubé*), č. 8 (*Obrazy z ciziny, Písně kosmické*) a č. 10 (*Páni z Růže, Jiří z Poděbrad, Prokop Holý a Jan Rokycana, Příchod Čechů, Kníže Oldřich se svatým Prokopem*), na Klatovské třídě č. 28 (ornamentální pás) a č. 30 (*Rudolf II., Návrat vystěhovalců, Vzkříšení národa*), v Petákově ulici č. 1 (*Válka, Obrana, Mír*), v Jagellonské ulici č. 15 (*Turci, Křižáci*), v Purkyňově ulici č. 35 (*Myslivectví, Hospodářství*), na Klatovské třídě č. 123 a v Dvořákově ulici č. 1 (*Svatý Jiří, Princezna*).

Svédectvím mimořádné úrovně výstavby v Plzni na počátku 20. století se stala jižní zastávka železnice na Říšském předměstí, řešená obdobně jako hlavní nádraží dvojúrovňově (obr. 7). Secesní výpravní budova z roku 1904 v typické poloze uprostřed mezi dvěma kolejisti, v hlubokém a širokém zářezu do terénu, byla přístupná přímo z mostu přes železniční koridor. V roce 1921 k ní přibyla





Obr. 15. Plzeň-Petrohrad. Mikulášské náměstí. Vpravo budova gymnázia. Pohled od severu. (Foto K. Kuča, 2013)



Obr. 16. Plzeň-Petrohrad. Mikulášské náměstí. V pozadí budova Církevního gymnázia. Pohled od severozápadu. (Foto K. Kuča, 2013)

druhá – novorenesanční výpravní budova, přístupná takřka na stejném místě, ale na druhé straně mostu. Tímto netradičním způsobem se podařilo urbanizovat výraznou prostorovou bariéru, kterou zde železnice představuje.

V letech 1908, 1909 a potom každý rok v období let 1911–1914 byl polohový plán Říšského Předměstí doplňován a měněn. Právě tehdy došlo k jedné zvlášť pozoruhodné kompoziční změně. Dosavadní šachovnicový princip výstavby nových domovních bloků byl opuštěn a obě hlavní rozvojové plochy byly navrženy zcela nově v hvězdicovité kompozici uliční sítě. Na Říšském Předměstí vytvořilo nový akcent kruhové náměstí Na Hvězdě a severojižní osa Schwarzovy ulice. Od ní byla po obou stranách symetricky navržena radiálně okružní uliční síť. K zástavbě této čtvrti, která dostala název Bezovka, však došlo až v době po roce 1918. Nevznikly zde činžovní domy, ale i poměrně honosné vily v zahradách.

Nezapomínalo se ani na veřejnou zeleň. V období let 1910–1914 byl založen podle projektu pražského zahradníka Leopolda Bařka velký Borský park moderního typu, v poloze přes klatovskou cestu naproti areálu trestnice a kasárnám.

Stavělo se samozřejmě i jinde. Od počátku 20. století se přitom jako hlavní stavebníci prosadily pivovary, papírna, Škodovy závody, dráhy a stavební družstva. – Jestliže v roce 1870 žilo v historickém jádru města 32,34 % všech obyvatel Plzně a na předměstí připadalo 67,66 %, do roku 1921 se tento poměr pronikavě změnil na 8,82 % : 91,18 %.

V roce 1924 byla vytvořena takzvaná Velká Plzeň integrací dříve samostatných obcí Doubravka, Doudlevec, Lobzy a Skvrňany. V roce 1928 byl ustaven regulační sbor a na jeho popud zpracoval V. Zákřejs v letech 1929–1932 generální upravovací plán města. Nová výstavba nicméně úsilí o regulaci v mnoha případech předbíhala.

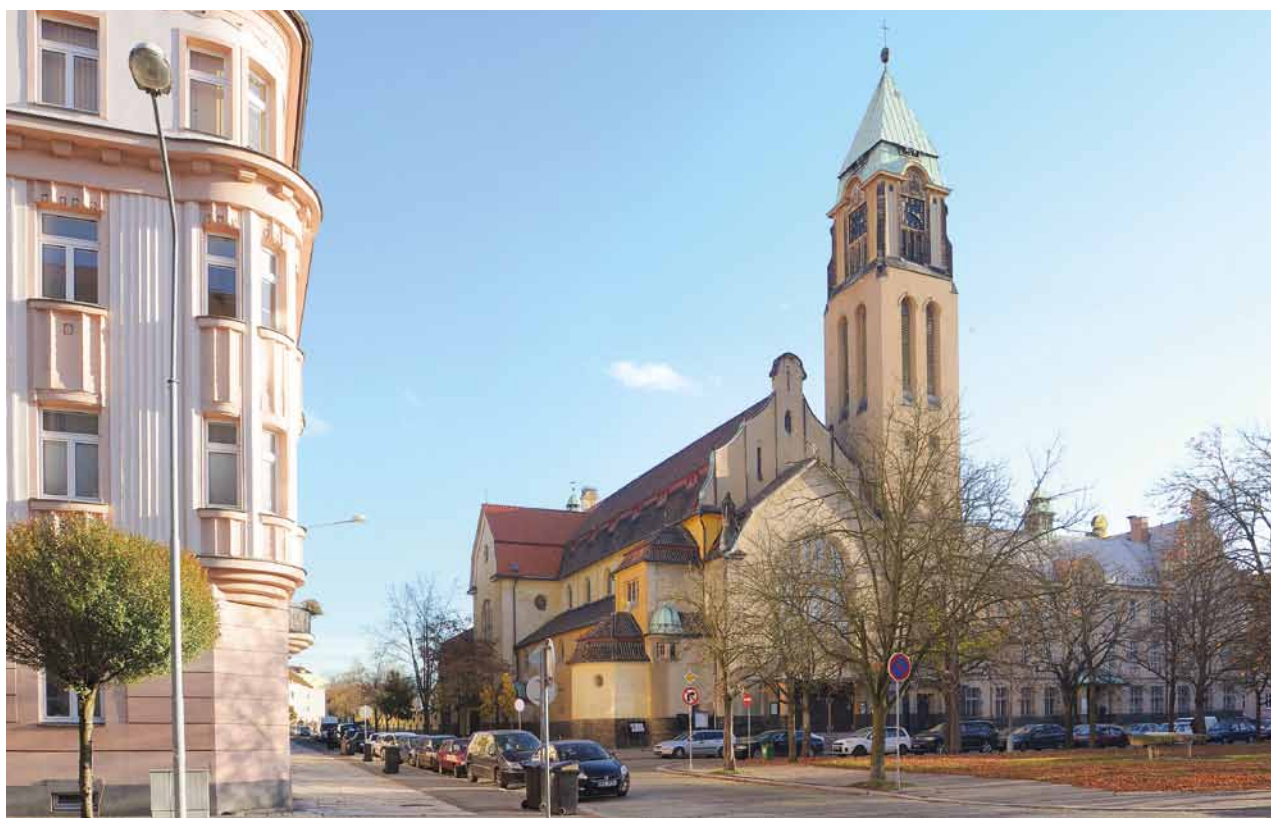
Pro prvorepublikové období v Plzni bylo charakteristické značné zvyšování standardu bydlení. Velké bloky konstruktivistických družstevních a činžovních domů, budovaných především městem a Škodovými závody, vyrůstaly v míře, jaká v jiných českých městech neměla obdoby. Situovány byly například na západním okraji Říšského Předměstí, směrem ke Škodovým závodům, nebo

směrem na Doudlevec, a také ve východní části Petrohradu. Největší plochu však zaujaly v jižní části Říšského Předměstí, okolo náměstí Míru, a především mezi tímto náměstím a Borským parkem.

Ke změnám došlo i v nové centrální části města mezi jeho historickým jádrem a nádražím. Nicméně ani v právě sledovaném období nebyla zástavba dnešní Americké třídy a nábřeží Radbuzy zcela dokončena. K regulaci Radbuzy se zde přikročilo na počátku dvacátých let 20. století. V souvislosti s tím byla v době krátce před rokem 1925 zasypana Mlýnská strouha, což kromě jiného způsobilo odstavení vodní elektrárny v Panském mlýně; jako její náhrada vznikla v letech 1921–1926 nová městská elektrárna nad Wilsonovým mostem. Západně od Wilsonova mostu na Americké třídě stojí od roku 1924 takzvaný Mrakodrap (*Mráček*) podle návrhu od H. Zápala. Ve východním sousedství historického jádra, v Sadech 5. května, byl roku 1926 dostavěn komplex Městských domů sociální péče, přičemž definitivně vzaly za své starší myšlenky na prodloužení Veleslavínovy ulice.

Především na Říšském Předměstí vznikaly nové veřejné budovy – například na náměstí T. G. Masaryka, kde byl v souvislosti se stavbou banky a Mandlovy školy zbořen nevzhledný objekt vojenské zásobárny a pekárny, dále ve Škroupově ulici a na nábřeží Radbuzy –, včetně nekatolických kostelů: českobratrského kostela Mistra Jana Husa na rohu ulic Němejcovy a Borské (1922–1925), metodistické, takzvané Betlémské kaple v Husově ulici (1927), Korandova českobratrského sboru v prostoru mezi Prokopovou ulicí a Anglickým nábřežím (1935–1938). Oddělenost čtvrtí Říšského předměstí po obou stranách klatovské železnice dovršilo dobudování rozsáhlého areálu nemocnice podél třídy Edvarda Beneše.

Po 2. světové válce se Plzeň nejdříve zaměřila na obnovu válečných škod. V letech 1948–1952 zpracovali J. Krise a F. Sammer (před rokem 1939 spolupracoval s Le Corbusierem) nový směrný plán, jenž zcela v duchu jednostranného zaměření předválečného funkcionalismu odmítl dosavadní novodobý vývoj města. V širší centrální části počítal pouze se zachováním historického městského



Obr. 17. Plzeň-Petrohrad. Jiráskovo náměstí. Dominikánský kostel Panny Marie Růžencové a klášter. Pohled od severu. (Foto K. Kuča, 2013)

jádra a několika významných staveb, zatímco zbytek blokové zástavby předměstí měl být beze zbytku zbořen. Uvolněnou plochu by racionálně prořaly široké komunikace dálničního typu. Mezi nimi měly vyrůst solitéry obytných budov a objektů občanské vybavenosti. Centrální část Plzně by se tak stala jedním velkým sídlištěm.

Právě uvedený směrný plán nebyl sice schválen, ale jeho duch v Plzni přežíval po celou druhou polovinu 20. století. Revize směrného plánu z let 1954–1957, která byla dílem kolektivu pod vedením J. Hausnera, nebyla dokončena.

Teprve v roce 1966 došlo ke schválení nového směrného územního plánu, jenž vznikl v letech 1962–1964 v kolektivu Z. Tichého. Do značné míry znamenal návrat k funkcionalistickým doktrínám a předpokládal v centrální oblasti města rozsáhlé demolice. Totéž platí o jeho revizi z roku 1971, ve které J. Šesták alespoň přeložil navrhovanou dálnici Plzeň–Rozvadov mimo centrum. V dalším doplnku plánu z roku 1980 byla pak dálnice naplánována docela jinde – kolem severního okraje městské aglomerace. Ale ani to neznamenalo konečné řešení; v období let 1985–1988 byl zpracován a již roku 1988 také schválen další územní plán.

V šedesátých až osmdesátých letech 20. století bylo kvůli novým komunikacím zbořeno hned několik obytných bloků v okruhu kolem historického jádra města a společně s nimi i monumentální empírová budova kasáren 35. pěšího pluku (*Pětatřicátníků*). Sady Pětatřicátníků navazující na Klatovskou třídu byly rozšířeny a prodlouženy v přímé linii směrem na sever, přes nový dlouhý most (nyní most Generála Pattona) na Severní Předměstí, kde vznikla

mimoúrovňová kruhová křižovatka. Rozsáhlé demolice postihly také Východní Předměstí mezi nádražím a Rychtářkou, která byla zbořena téměř beze zbytku. Kolem severovýchodního a severního okraje historického městského jádra byla postavena široká tranzitní komunikace (Sady 5. května, Jízdecká ulice) jako pokračování rozšířené pražské silnice, kolem které se uskutečnily též četné demolice historických budov, a rovněž nepomucké silnice. Zničena tak byla značná část okružních městských sadů.

Západní pokračování tranzitní silniční dopravy směrem na Skvrňany (Domažlice, Rozvadov) dokončeno nebylo; komunikace vyúsťuje na Palackého náměstí. Přesto i podél staré Přemyslovy ulice a Skvrňanské ulice bylo demolováno mnoho bloků. Těmito zásahy je limitován i návrh na vymezení památkové zóny. Obě uvedené komunikace měly klíčový význam pro odvedení tranzitní dopravy z jádra města. S ohledem na absenci vnějšího okruhu či obchvatu však byly naddimenzovány a bezohledně oddělily historické centrum od areálů výstaviště, hlavního nádraží a pivovaru. Odříznuta zůstala rovněž sokolovna ve Štruncových sadech, za kterou – v trojúhelníku mezi silničním průtahem a řekami Mží a Radbuzou – vznikl velký sportovní areál včetně fotbalového stadionu (*FC Viktoria Plzeň*). Na místě několika obytných bloků v cípu Skvrňanské ulice a Tylovky ulice severně od Škodovky vyrostlo v sedmdesátých letech 20. století Centrální autobusové nádraží.

Z mapy Plzně v období socialismu zmizely ulice (nebo alespoň jejich zástavba) Příkopní, Hrnčířská, Na Rychtářce, U Zbrojovky, Dělová, Kasární, Sirková, U Škodovky a vyjma vždy jediného domu i ulice Kolejší, Fügnerova, Na Prádle a Příční. V centrální části bylo zbořeno



přibližně tři sta domů. Palackého náměstí ztratilo zbořením své severní fronty uzavřenou podobu. Skvrňanská třída, východní úsek Pražské ulice, Komenského ulice, Pobřežní ulice, Přemyslova ulice a ulice U Prazdroje zůstaly zastavěny jen po jedné straně. Obdobně zanikla i budova někdejšího německého divadla. Likvidaci zbývající části východního úseku Pražské ulice a pozůstatků Nádražní třídy zamezila změna společenských poměrů v roce 1989.

V průběhu devadesátých let 20. století vznikla komunikace U Trati, propojující Borskou ulici a nádraží podél jižní strany železničního koridoru; centrální oblast města tím získala důležitou spojnicí ve směru západ-východ.

## Charakteristika navrhované památkové zóny Plzeň – Jižní Předměstí

Území navrhované památkové zóny se skládá, pokud jde o typ urbanistické struktury, z několika vzájemně navazujících celků (obr. 8, 8a). Severní část lze označit za hodnotově nejvýznamnější,<sup>10</sup> vymezenou na severu ulicemi Přemyslova, Jízdecká a Tyršova, na východě řekou Radbuzou, na jihu chebskou tratí a na západě areálem Škodových závodů. V tomto prostoru se předměstská zástavba rozvíjela od 14. století, přičemž prvky starší (předindustriální) urbanistické kompozice se dochovaly dodnes, především v komunikační osnově. Jde převážně o pravouhlo uliční síť, vybudovanou a zastavěnou v druhé polovině 19. a v první třetině 20. století, a velký počet soudobých, architektonicky vynikajících veřejných budov. Novorenesanční, eklektické a secesní činžovní domy zde tvoří nejcharakterističtější stavební typ (obr. 9, 10, 11). Významné jsou i družstevní činžovní domy a další stavby z meziválečného období. Celé toto území získalo postupně funkci *Nového centra*, které organicky navazuje na středověké městské jádro. Z památkového hlediska je homogenní, velmi cenné a představuje zvlášť hodnotný urbanistický i architektonický soubor. Rušivé urbanistické zásahy postihly sice prostor Sadů Pětatřicátníků a několik dalších míst, ale nikoli hodnotu území jako celku.

Druhou svébytnou část představuje území v poměrně úzkém pruhu na Borech mezi chebskou železnicí a borskou věznicí a mezi vilovou čtvrtí Bezovka a klatovskou železnicí. Jeho osou je jižní část Klatovské třídy. Zastavěno bylo již v době před rokem 1918. Také zde našly své místo vynikající nové městské dominanty včetně kostela a školních budov, stejně jako honosné činžovní domy, řadící se mezi ty nejlepší v celé Plzni. Jižní uzávěr území je tvořen již výše zmíněným Borským parkem a unikátním areálem někdejší c. k. mužské trestnice z období let 1874–1878, jejíž paprskovité uspořádání je v českých zemích výjimečné.<sup>11</sup> Podružnou osu tvoří třída Edvarda Beneše. Na její východní straně vyrostl do roku 1918 dlouhý pás nemocničních budov; ten byl v druhé polovině 20. století postižen z hlediska architektonického nevhodnými modernizacemi a novou výstavbou, a proto není zahrnut do návrhu památkové zóny. Veřejnému prostoru dominuje Chodské náměstí a náměstí Míru.

V meziválečném období byl prostor mezi Klatovskou třídou a třídou Edvarda Beneše zastavěn pozoruhodně

řešenými bloky činžovních domů, které tvoří cenný a dosud téměř nepoznaný soubor konstruktivistické architektury a jednu z nejceněnějších obytných čtvrtí svého druhu v České republice (obr. 12).

Jižní část Jižního Předměstí organicky navazuje na pravouhlo urbanistickou osnovu jeho severní části a určující zástavba pochází zhruba ze stejné doby; dílčí rozdíly, viditelné na první pohled, spočívá v poněkud perifernějším rázu některých ulic. Jedná se o památkově hodnotný celek, třebaže poněkud méně homogenní. Rušivé zásahy se omezují na jednotlivé stavby a jejich vliv na památkové hodnoty v území je zanedbatelný.

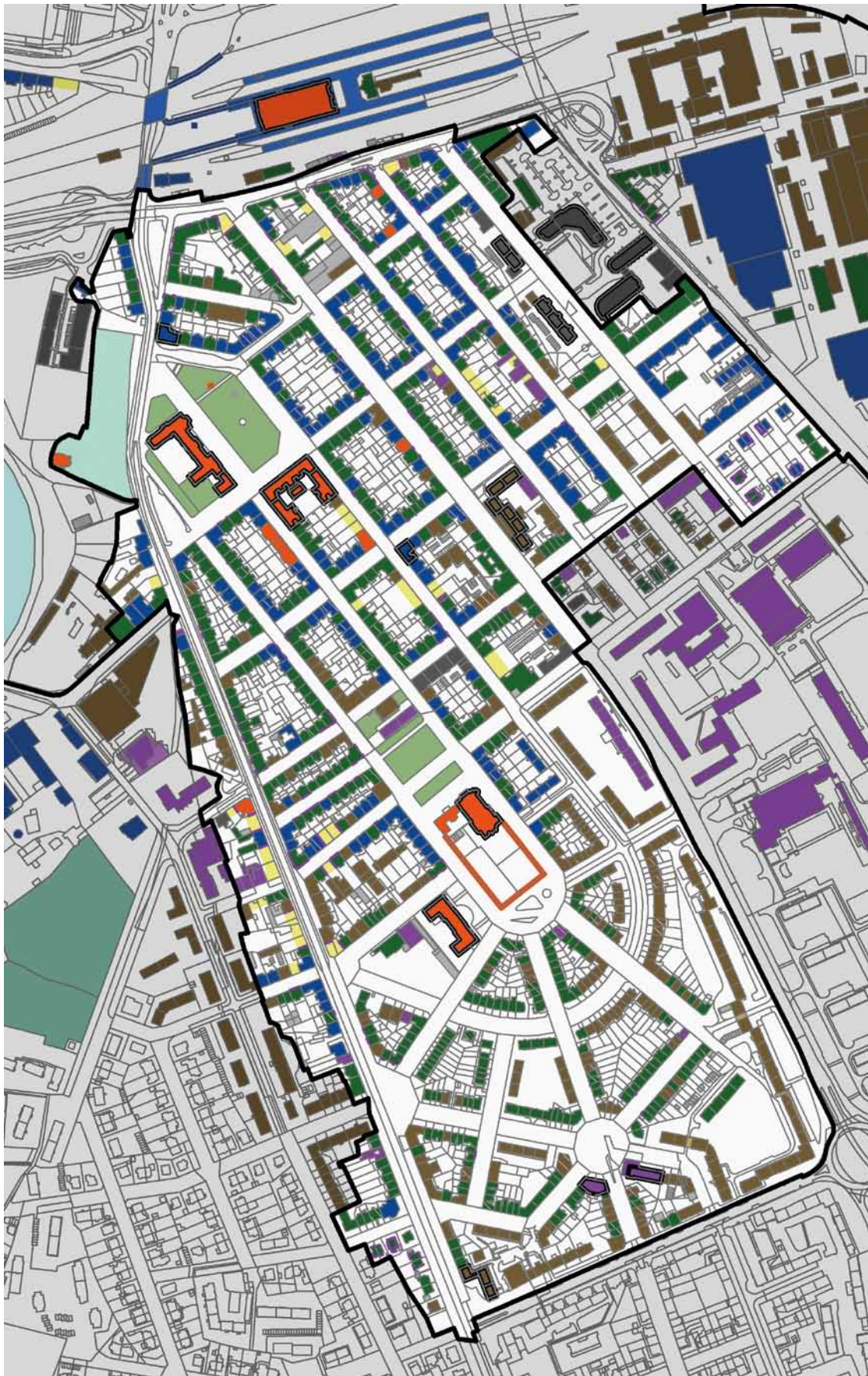
Jihovýchodní část návrhu zahrnuje území mezi chebskou železnicí a zimním stadionem a mezi klatovskou železnicí a řekou Radbuzou. Toto území se nazývá Doudlevecká čtvrt. Tvoří přímé pokračování východní části Jižního Předměstí, s nímž je propojeno Doudleveckou ulicí, která tvoří hlavní osu urbanistické kompozice s převážně ortogonální osnovou. Se sousední oblastí na Borech prakticky nemá žádnou spojitost. Území bylo zastavěno v době do roku 1918 kvalitními historizujícími činžovními domy a později, v meziválečném období. V jeho východní části vznikla tramvajová vozovna, což je hodnotný soubor industriální architektury. V druhé polovině 20. století zde sice došlo k několika demolicím a rušivým zásahům, ale obraz čtvrti byl současně dotvořen architektonicky zdařilým zimním stadionem. Památková hodnota včetně integrity území je méně výrazná ve srovnání s ostatními dvěma částmi Jižního Předměstí. Rušivé zásahy se týkají opět jen jednotlivých staveb a hodnotu celku nijak podstatně nesnižují.

## K vývoji území Plzeň-Petrohradu

Petrohrad je novodobým plzeňským předměstím, nicméně jeho nejvíce k severozápadu rozvinutá část souvisela se středověkým osídlením v bezprostředním okolí města. Směrem na jihovýchod od něj, v poloze vysoko nad pravým břehem Radbuzy a při cestě do Černic (jižně od železničních mostů nádraží) existoval kdysi dvůr, jehož počátky neznáme. Místo se nazývalo *Mitřvald*. Plzeňský měšťan Vít Malíř údajně roku 1406 dal zde, v západním sousedství dvora, postavit kostel sv. Mikuláše. Podle architektonických znaků lze však soudit, že nynější chrámová stavba vznikla už dříve, nejpozději v době kolem poloviny 14. století. Strategická poloha lokality, navíc bez přímého vztahu k městu a jeho předměstím, může svědět k úvahám o předlokačnickém původu. V roce 1414 bylo městu povoleno Václavem IV. dvůr zbořit a na jeho místě

10 Z hlediska průběhu administrativních hranic zahrnuje i malou část Východního Předměstí; jde o území mezi východní hranicí památkové rezervace a Radbuzou.

11 Pravděpodobně poprvé bylo použito anglickým architektem W. Blackburnem při výstavbě věznice v Ipswichi v Anglii v letech 1784–1790 a dále zdokonalováno v USA (věznice ve Philadelphii z let 1823–1836 od anglického architekta J. Havilanda). Konkrétní podoba věznice v Plzni na Borech vycházela ze stavebního typu věznic především v Anglii, jejichž autorem byl G. Ainslie. (Soubor starých věznic v Austrálii byl nedávno zařazen na Seznam světového dědictví UNESCO).



Obr. 18. Plzeň-Petrohrad. Návrh památkové zóny Plzeň-Petrohrad. Hranice navrhované zóny jsou vyznačeny černou tučnou čarou. Podrobnější legenda viz obr. 8a. (Výkres v prostředí GIS s využitím digitální katastrální mapy, K. Kuča, 2014)





Obr. 19. Plzeň-Petrohrad. Houškova ulice. Detail uličních fasád. (Foto K. Kuča, 2014)

zřídit hřbitov pro chudinu. Někdy v době před rokem 1558 byl východně od Špitálského předměstí, za mostem přes Radbuzu, ve vidlici cest do Prahy (vedoucí nikoli nynější ulicí U Prazdroje, ale podél Radbuzy) a Černic (Sirková ulice), založen takzvaný zadní špitál s kaplí sv. Martina. V poslední čtvrtině 18. století si bohatí měšťané začali uprostřed svých zahrad za městem stavět honosná letní sídla. Jak už bylo výše uvedeno, k nejkrásnějším patřil takzvaný Helffertovský letohrádek poblíž kaple *U Ježíška*, který už neexistuje.

Petrohrad vznikl v rámci Pražského Předměstí jako zcela nový sídelní útvar. Na toto území, směrem na jih od hlavního nádraží a východně od Nepomucké třídy, se od osmdesátých let 19. století zaměřila nová činžovní výstavba. Jednalo se o šachovnicovou uliční síť, na kterou navázaly od severu a západu nové domy obývané především železničáři, zaměstnanci železničních dílen a pivovarskými dělníky. Se zbytkem města byla spojena pouze podjezdem Nepomucké třídy pod železnici. Na rohu Slovanské třídy a Sladkovského ulice vznikl na náklad Petra Menšíka hostinec *U města Petrohradu*; právě podle něj dostala celá čtvrť po roce 1884 svůj název.

Na přelomu 19. a 20. století se charakter předtím zcela periferního Petrohradu výrazně změnil. Změnu předznamenala výstavba nové monumentální a dvojúrovňově řešené budovy hlavního nádraží v letech 1898–1908. Stávající dvě navzájem oddělená nádraží byla propojena v jediný celek s tím, že nová budova výhodně zaujala střední (ostrovní) polohu. Ve východním sousedství Mikulášského hřbitova bylo v rámci šachovnicové uliční sítě vymezeno obdélné Mikulášské náměstí (obr. 15, 16). Na něm byla roku 1897 postavena obecná a měšťanská škola a v letech 1908–1913 druhá česká reálka. V jihovýchodní části území bylo krátce poté vytvořeno velké Jiráskovo náměstí, v jehož středu v letech 1912–1913 vznikl monumentální kostel Panny Marie Růžencové (obr. 17). Roku 1923 prostor při náměstí doplnila ještě budova Masarykovy školy.

Výstavba Petrohradu probíhala až do počátku 20. století podle novelizovaných, takzvaných polohových plánů.

V letech 1900, 1908, 1909, 1911 a 1912 byl polohový plán Pražského Předměstí včetně Petrohradu opakovaně doplňován a měněn. Právě tehdy došlo k pozoruhodné kompoziční změně. Šachovnicový princip výstavby nových domovních bloků byl opuštěn. Od města vzdálenější strana Jiráskova náměstí byla komponována jako půlkruh, z něhož se radiálně rozbíhá vějíř ulic. V řešení bloků se částečně uplatnilo též hvězdicové křížení ulic. Tato plocha byla zastavována až v době mezi světovými válkami a později, a to převážně řadovými rodinnými domy. Hvězdicový princip byl sice projektován ještě pro sousední území směrem k železničním dílnám při českobudějovické trati, ale k jeho realizaci nikdy nedošlo a místo něho zde později vyrostl sportovní areál.

## Charakteristika navrhované památkové zóny Plzeň-Petrohrad

Navrhovaná památková zóna Plzeň-Petrohrad zahrnuje území jižně od hlavního nádraží, vymezené na západě oběma stranami Mikulášské ulice a na ni navazující Slovanské třídy a na východě českobudějovickou železnicí (obr. 18). Zde vyrostla do roku 1918 čtvrť činžovních domů řešená na šachovnicovém půdorysu, s akcentem ve dvou velkoryse pojatých náměstích – Mikulášském a Jiráskově, s významnými dominantami školních a sakrálních budov. V době mezi světovými válkami byla v jihovýchodní části tohoto území vytýčena podle koncepce z počátku 20. století pozoruhodná radiálně okružní uliční osnova. K jejímu zastavění došlo do vypuknutí 2. světové války jen zčásti, a to řadovými rodinnými domy prostých forem. Okrajové části byly doplněny konstruktivistickými činžovními bloky. Jde o velmi hodnotný celek historizující, secesní a meziválečné architektury celorepublikového významu (obr. 19). Jeho památkovou hodnotu nepoškodily v minulosti ani jednotlivé demolice, ani utilitární přestavby některých domů. Hranice zóny jsou navrhovány tak, aby v nich bylo území zastavěné do roku 1939 s dobře dochovaným historickým prostředím; na jihovýchodní straně jde o linii Slovanská ulice – Částkova ulice – náměstí Generála Píky. Do návrhu zóny tedy logicky patří pozoruhodná meziválečná urbanistická kompozice, byť vymežující linii zde tvoří panelové bloky ze šedesátých a sedmdesátých let 20. století.

## K návrhu ochranného pásma památkové rezervace Plzeň a památkových zón Plzeň-Lochotín, Plzeň – Jižní Předměstí a Plzeň-Petrohrad

Území směrem na východ a na sever od městské památkové rezervace bývalo integrální součástí prstence středověkých a mladších předměstí. V druhé polovině 20. století bylo citelně urbanisticky narušeno demolicemi a novými stavbami dopravními a dalšími. Jako celek dnes už nemá parametry nezbytné pro prohlášení památkové zóny.



Obr. 20. Plzeň – centrální část. Koncepte památkové ochrany. Území památkové rezervace Plzeň a památkových zón Plzeň-Bezovka a Plzeň-Lochotín jsou ohraničena tučnou oranžovou čarou. Hranice navrhovaných památkových zón Plzeň – Jižní Předměstí a Plzeň-Petrohrad jsou vyznačeny černou tučnou čarou. Hranice navrhovaného ochranného pásma jsou zakresleny černou tečkovanou čarou. Podrobnější legenda (viz obr. 8a) se využije obdobně. (Výkres v prostředí GIS s využitím digitální katastrální mapy, K. Kuča, 2014)



Přesto je velmi významné z hlediska sledování stavebních proměn. Nalézá se v bezprostředním vizuálním kontaktu s památkovou rezervací a ve své severní části dosud, byť jen torzálně zprostředkovává významnou historickou vazbu středověkého jádra města na okolní volnou krajinu. Z těchto důvodů je zde navrhováno ochranné památkové pásmo, určené především k ochraně obrazu památkové rezervace s důrazem na uchování významu jejích architektonických dominant. Rozsah ochranného pásma vyplývá z pohledových vztahů širšího městského centra na památkovou rezervaci a zároveň v opačném směru vazbou

na krajinné zázemí (obr. 20). Součástí návrhu je areál plzeňských pivovarů, jenž neodmyslitelně patří k identitě Plzně; plzeňské pivovarnictví představuje nemateriální dědictví nadregionálního významu. Na severozápadě dosahuje ochranné pásmo až k hranici památkové zóny Plzeň-Lochotín, na jihu k hranici navrhované památkové zóny Plzeň – Jižní Předměstí a na jihovýchodě k hranici navrhované památkové zóny Plzeň-Petrohrad. Ochranné památkové pásmo by mělo všechna právě zmíněná území významově propojit a plnit vůči nim stejnou roli jako k městské památkové rezervaci.

## Prameny

Nařízení vlády č. 54/1989 Sb., o prohlášení území historických jader měst Kolína, Plzně, Brna, Lipníku nad Bečvou a Příboru za památkové rezervace. *Sbírka zákonů Československá socialistická republika*. 1989, částka 15, s. 566–567.

Nařízení vlády č. 127/1995 Sb., o prohlášení území ucelených částí vybraných měst a obcí s dochovanými soubory lidové architektury za památkové rezervace. *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 34, s. 1826–1835.

Vyhláška Ministerstva kultury č. 249/1995 Sb., o prohlášení území historických jader vybraných obcí a jejich částí za památkové zóny. *Sbírka zákonů České republiky*. 1995, částka 66, s. 3562–3583.

Vyhláška Ministerstva kultury č. 108/2003 Sb., o prohlášení území s historickým prostředím ve vybraných městech a obcích za památkové zóny a určování podmínek pro jejich ochranu. *Sbírka zákonů Česká republika*. 2003, částka 44, s. 2888–2911.

## Literatura

ANDERLE, Jan et al.: *Historický atlas města Plzně*. Plzeň/Praha, Statutární město Plzeň/Historický ústav Akademie věd ČR, 2009.

BERNHARDT, Tomáš et al.: *Plzeň, Průvodce architekturou města od počátku 19. století do současnosti*. Plzeň, NAVA, 2013.

KUČA, Karel: Kulturněhistoricky cenná území České republiky a možnosti ochrany jejich památkových hodnot z titulu stavebního zákona. *Zprávy památkové péče*. 2014, roč. 74, č. 3, s. 193–202.

KUČA, Karel: *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 5. díl. Praha, Libri, 2002.

MALIVÁNKOVÁ WASKOVÁ, Marie; DOUŠA, Jaroslav et al.: *Dějiny města Plzně*. 1. díl. Plzeň, Statutární město Plzeň, 2014.

## Nepublikované zprávy

DOMANICKÝ, Petr: *Plzeň / nové centrum / z 19. a 20. století / jihozápad – Čtvrť dvorních radů, jihovýchod – Reprezentační čtvrť, severovýchod – Rychtářka a Roudná, severozápad – Družstevní a výrobní čtvrť / návrh na vyhlášení území za městskou památkovou zónu*. Plzeň, 2013. Národní památkový ústav, ú. o. p. v Plzni.

KUČA, Karel: *Plzeň – Jižní Předměstí, Návrh na prohlášení území za památkovou zónu*. Praha, 2014. Národní památkový ústav, ú. o. p. v Plzni.

KUČA, Karel: *Plzeň-Petrohrad, Návrh na prohlášení území za památkovou zónu*. Praha, 2014. Národní památkový ústav, ú. o. p. v Plzni.

## Summary

### The concept of preserving the central section of Pilsen

**Keywords:** Pilsen — central section of the town (downtown) — urban development and housing from the second half of the 19<sup>th</sup> century and the first half of the 20<sup>th</sup> century — Jižní Předměstí (South Suburb) — Petrohrad — design of conservation zones and a protective preservation zone

In 1989, the urban conservation area of Pilsen was proclaimed, encompassing only the town's historic centre with the circular belt of municipal parks. In 1995, conservation areas and zones were proclaimed in several villages agglomerated to Pilsen. In 2003, two Pilsen's villa districts, namely, Bezovka and Lochotín, became conservation zones. Nevertheless, the broader central section of Pilsen, developed predominantly in the second half of the 19<sup>th</sup> century and during the first half of the 20<sup>th</sup> century, has so far remained without any areal preservation-minded

protection. Mainly concerned are blocks of houses forming suburbs laid out in the metropolitan style, namely, the South Suburb (formerly *Imperial Suburb*), the East Suburb (formerly *Prague Suburb*) and the North Suburb (formerly *Saxon Suburb*) that constitute for Pilsen entirely principal and characteristic values in terms of town-planning. Taking into consideration the aspects of heritage preservation, the author accordingly analysed and evaluated the broader centre of Pilsen in 2013–2014. His analysis resulted in the designs to proclaim two new conservation zones: *Pilsen – South Suburb* and *Pilsen-Petrohrad*. This year, with Pilsen being the European Capital of Culture, the designs elaborated with the emphasis on characteristics and significance of heritage values in those suburbs are now first submitted to the general public for information and as a theme for a serious discussion.

(Translated by Karel Matásek)