

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

**Ústí nad Labem – poloha, struktura, infrastruktura a
obraz města**

Jaroslava Boneschová

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

České Budějovice, 2010

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě pedagogickou fakultou, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích

Podpis

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala doc. RNDr. Janu Kubešovi CSc., vedoucímu mé bakalářské práce na téma „ Ústí nad Labem - poloha, struktura, infrastruktura a obraz města“ za trpělivost a čas, který mi při zpracování bakalářské práce věnoval, za jeho cenné rady a připomínky. Zároveň bych také ráda poděkovala všem, jejichž pomoc přispěla k napsání této práce.

Anotace:

Boneschová, J. (2010): Ústí nad Labem – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města, Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 48 stran.

Bakalářská práce se zabývá charakteristikou města Ústí nad Labem, hlavně jeho analýzou z hlediska polohy, prostorové struktury, infrastruktury a celkového obrazu města. Úvodní komplexní geografická charakteristika města je rozčleněna na charakteristiku fyzicko-geografickou, sociálně-geografickou a na popis vývoje urbánní struktury. V hlavní části bakalářské práce nejprve zhodnocujeme polohu města z mikro-, mezo- a makro pohledu. Dále se hlouběji věnujeme analýze prostorové struktury města – geneticko-koncentrické, funkční, urbanisticko-morfologické a také sociální a demografické prostorové struktury města. Vyhodnocujeme jednotlivé jevy a někdy navrhuje řešení v případě problémů. Práci doplňujeme fotografiemi dokumentujícími strukturu města, zástavbu a zeleň. V další části se zaměřujeme na analýzu infrastruktury města, především na různé druhy dopravy v území, a také na technickou a biotickou infrastrukturu.

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

Klíčová slova: urbánní geografie, geografická poloha, prostorová struktura města, infrastruktura města, Ústí nad Labem

Annotation:

Boneschová, J. (2010): Ústí nad Labem – location, structure, infrastructure and city image, Bachelor thesis, University of South Bohemia, Pedagogical faculty, Department of Geography, 48 pages.

This bachelor thesis is dedicated to the characterization of the city of Ústí nad Labem and concentrates mainly on its analysis from the viewpoint of location, structure, infrastructure and the overall city image. The first complex characterization of the city is divided to the description of the urban structure evolution and the physical-geographical and the socio-geographical characterizations. In the main part of the thesis we asses the location of the city from the moco-, mezzo-, and macro point of view. Then we focus on the urban structure analysis genetic-concentric, functional, urban-morphological, social and demographical urban structure of the city. We evaluace such phenomena and propose solutions in case sof threats. The thesis is supplemented with photographs documenting the

urban structure, urban planning and nature. In the next chapter we concentrate on the city infrastructure analysis, mainly on the means of transport in the area, and also on the technical and biological infrastructure.

Key words: urban geography, geographical location, urban structure, urban infrastructure of the city, Ústí nad Labem

The leader of bachelor thesis: doc. RNDr. Jan Kubeš CSc.

Obsah

1. Úvod	3
2. Geografická a historická charakteristika řešeného území.....	5
2.1. Historický vývoj města Ústí nad Labem	5
2.2. Fyzicko-geografické poměry	7
2.2.1 Matematicko-geografická poloha	7
2.2.2. Geologická a geomorfologická charakteristika Ústí nad Labem	8
2.2.3. Klimatická charakteristika	10
2.2.4. Hydrologické poměry	11
2.2.5. Charakteristika bioty a ochrany přírody	13
2.3. Sociálně geografická charakteristiky	14
2.3.1. Územně správní členění	14
2.3.2. Charakteristika obyvatelstva	15
2.3.3. Popis čtvrtí města	16
2.3.4. Charakteristika výrobních kapacit a ploch	17
2.3.5. Charakteristika zařízení služeb a obsluhy	18
2.3.6. Celková dopravní charakteristika	19
2.3.7. Charakteristika cestovního ruchu a rekreace	20
3. Rozbor literatury	22
3.1. Literatura pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území	22
3.2. Literatura zabývající se teorií prostorové struktury města	23
3.3. Literatura o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města Ústí nad Labem	24
4. Sociálně-geografická poloha města	26
5. Analýza prostorové struktury města Ústí nad Labem	30
5.1. Geneticko-koncentrická prostorová struktura	30
5.2. Funkční prostorová struktura	31
5.3. Urbanisticko-morfologická prostorová struktura	34
5.4. Sociální a demografická prostorová struktura	35
6. Analýza infrastruktury města Ústí nad Labem	38
6.1. Infrastruktura silničních, železničních a dalších komunikací	38
6.2. Městská hromadná doprava	40
6.3. Technická infrastruktura	41
6.4. Obraz města Ústí nad Labem	42

7. Závěr	45
8. Přílohy.....	49

1. Úvod

Při výběru bakalářské práce s názvem „Poloha, struktura, infrastruktura a obraz města“ jsem si zvolila severočeské město Ústí nad Labem. Vedlo mě k tomu více důvodů. Prvním z nich byl ten, že mě již delší dobu toto město zajímá. Již od dětství ve mně tato část naší republiky probouzela představy špinavého, nevzhledného koutu severních Čech. Avšak po první návštěvě zdejšího okolí jsem radikálně změnila názor. Ústí nad Labem je sice průmyslové město, ale svou polohou je zasazeno do překrásné členité krajiny Českého středohoří, protkané mohutnou řekou Labe, která si ve městě a okolí vyhloubila své hluboké údolí. Ústecký kraj mi přirostl k srdci, proto jsem se bakalářské práce chopila s velkou chutí. Chtěla jsem také tento kout naší země představit lidem, kteří zde ještě nebyli, ukázat jim, že se jedná o velice atraktivní část naší země, kterou bychom měli lépe poznat.

Ústí nad Labem se v posledních dvaceti letech změnilo k lepšímu. Průmysl již není tolik dominantní, zlepšilo se ovzduší ve městě, došlo k revitalizaci centra města. Město se stává příjemnější k bydlení a stává se zajímavějším i pro návštěvníky. Na druhou stranu se zde objevují také nové problémy vyplývající z rozrůžňování sociální struktury obyvatel nebo uzavírání některých tradičních průmyslových výrobních závodů.

Ústí nad Labem je jak svojí podobou, tak svojí polohou, tak okolím zajímavým a inspirativním místem, které stojí za to poznat více do hloubky.

Bakalářská práce má více cílů, které jsou vzájemně svázané. Jedním z cílů bakalářské práce je popsat geografickou charakteristiku prostředí města Ústí nad Labem a jeho nejbližšího okolí, přičemž bychom chtěli, aby se mi podařilo vytvořit složkově vyvážený a komplexní popis Ústí nad Labem, doplněný přehlednými mapami.

Dalším cílem bude analýza mikro-, mezo- a makro- polohy města, kde se budeme zabývat limity vyplývající z přírodních charakteristik polohy města, a problémy a výhodami plynoucí ze sociálně-geografické polohy města. Částí této kapitoly budou i některé návrhy, které by situaci mohly řešit. Dopravní poloha města bude srovnávána s dopravní polohou dalších měst České republiky na základě kvantitativního hodnocení v tabulkách.

Dalším cílem, cílem nejdůležitějším, je poznání prostorové struktury města Ústí nad Labem. Půjde o geneticko-koncentrickou strukturu města, která v sobě zahrnuje historické

jádro města, centrum, vnitřní město mimo jádro, jádra čtvrtí města a dále předměstí města. Druhým úkolem v rámci tohoto cíle bude vymezení funkčně-prostorové struktury města, kde budeme vymezovat obytné, obslužné, průmyslové dopravní a technicko-infrastrukturní, sportovně-rekreační a další plochy.

Dále se budeme věnovat sociální a demografické prostorové struktuře Ústí nad Labem, se zaměřením na vymezení prostorů se starším či mladším obyvatelstvem, prostorů hustě či řídko zalidněných, prostorů s obyvatelstvem různě zaměstnaným ve službách či v průmyslu. Tento popis propojíme s mapami a tabulkami a také se zdůvodněním.

Dalším cílem bakalářské práce je analýza prostorového uspořádání systému infrastruktury města v souvislosti s uspořádáním funkčních zón města, v souvislosti s přírodními podmínkami města, nebo v souvislosti s rozmístěním bydlícího obyvatelstva. Posledním cílem je vymezení a popsat obraz města.

2. Geografická a historická charakteristika řešeného území

2.1. Historický vývoj města Ústí nad Labem

Město Ústí nad Labem a jeho okolí má velmi bohatou historii. Je to dáno tím, že leželo na velmi významné obchodní trase procházející labským údolím a Podkrušnohořím, a že klima i půdy zde ležící byly vhodné pro dávné zemědělce. Lidé na tomto území žijí okolo 20 000 let. Důkazy byly nalezeny díky archeologickým výzkumům. Roku 1987 byly na svahu vrchu Rovný objeveny předměty pravěké lovecké výbavy, části kostí uloveného mamuta, soba aj.. Díky tomuto zjištění můžeme tvrdit, že zde žili lovci mamutů. Jak jsme již uvedli, okolí města Ústí nad Labem je velice úrodné, proto bylo osídleno již velmi brzy, přesněji od poslední doby ledové. Vystřídali se zde mnohé kultury a národy. V polovině prvního tisíciletí bylo toto území zabydleno Slovy.

Desáté století našeho letopočtu je ve znamení vládnoucí dynastie Přemyslovců. Kronikář Kosmas zaznamenal ve svém spisu z počátku 12. století pověst o kněžně Libuši a Přemyslu oráči, kteří byli zakladatelé tohoto rodu. Událost se odehrála v nedalekých Stadicích.

První písemná zmínka o městě pochází z první poloviny 11. století, ale v té době ještě nešlo o skutečné středověké město. Místo začalo prosperovat díky své poloze, neboť se nacházelo na důležité křižovatce obchodních cest, která tomuto prostoru zaručovala prosperitu. Ústí nad Labem začalo po svém vzniku v polovině 13. století z výhodné polohy těžit a stalo se centrem oblasti.

Mezi lety 1233 – 1249 byla původní osada povýšena králem Václavem I. na královské město Ústí nad Labem. Další velký rozvoj zaznamenalo Ústí až na konci 18. a zvláště v polovině 19. století, kdy přicházela éra silného obchodního a dopravního podnikání a éra průmyslové revoluce. Velký průmyslový, populační a stavební vzestup město zaznamenalo v druhé polovině 19. století. Došlo totiž jak k rozvoji průmyslu, tak k výstavbě přístavu a rozšíření železnice, a také k uvolnění politického života. Jako následek sledu těchto událostí bylo zvýšení počtu obyvatel Ústí nad Labem. Předchozí tři odstavce byly zpracovány s využitím <http://www.risy.cz....>

Zlom, který byl pro město zásadní, nastal v období druhé světové války. Při vzniku protektorátu Čech a Moravy roku 1938 nebylo opomenuto ani na Ústí, které bylo také přičleněno k Říši. Ústí nad Labem bylo převážně německy mluvícím městem, ale česká menšina zde byla početná a zvětšovala se. Konec války se neobešel bez následků, jelikož

bylo město těžce bombardováno nálety spojeneckých vojsk. Ukončení II. světové války znamenalo tvrdou ránu pro německé obyvatelstvo (75% veškerého obyvatelstva Ústí nad Labem), které bylo odsunuto. Zůstali pouze němečtí antifašisté a příslušníci smíšených rodin, do města přišlo obyvatelstvo z českého vnitrozemí, které zvětšilo zdejší českou populaci. V roce 1930 mělo Ústí nad Labem 79 644 obyvatel, v roce 1950 se počet obyvatel snížil na 64 179, při sčítání obyvatel v roce 1970 bylo v Ústí 79 544 obyvatel, sčítání z roku 1991 ukázalo opět nárůst na 98 178 obyvatel a v poslední roce 2009 byl nárůst obyvatel jen nepatrný a to 98 862 obyvatel. Za doby socialismu město se sice extenzivně rozvíjelo, ale nebyl brán zřetel na životní prostředí, které bylo devastováno (největším problémem bylo znečištění ovzduší průmyslovou výrobou). Nesmíme opomenout necitlivé zásahy do urbanistického prostředí historického jádra města – zbourání starší zástavby, výstavba nevhodných objektů, rozšiřování komunikací. Zpracováno z <http://www.ceskestredohori.cz>....

Vývoj prostorové struktury města je velice zajímavý. Středověký půdorys města byl zachován až do konce 18. století. Velké změny nastávají od začátku 30. let 19. století. Co do plochy se město rychle rozrůstá, městské brány byly v té době zbořeny, výstavba se přesouvá z centra na předměstí. Starosta A. Rösler nechal vypracovat územní plán města, který v letech 1857 – 1865 přešel v územně plánovací praxi. Největší proměny se odehrávaly v území 20. století, kdy se jednalo převážně o rozrůstání dělnických obytných bloků kolem průmyslových závodů a taktéž vznikla vilová čtvrť Klíše. V období první republiky vzniklo v Ústí nad Labem okolo 900 nových domů.

Letecké nálety, které město zažilo od 17. - 19. 4. 1945, poničily převážně městské centrum, nádraží a okolní továrny. Srovnáno se zemí bylo 572 domů a narušeno 916 dalších objektů. Následující doba je typická nedostatkem bytů ve městě. V 50. letech se ve městě staví nové obytné domy pro pracovníky průmyslových závodů.

Urbanistická struktura byla velice narušena v době socialistického režimu. Socialistický režim neuměl pracovat s trhem a podporoval rovnostářství. Výsledkem byla výstavba uniformních panelových sídlišť za hranicemi tehdejšího intravilánu města (často ve vyšší nadmořské výšce kvůli čistějšímu ovzduší) a necitlivá přestavba samotného jádra města, které ztrácelo svou historickou jedinečnost. Padesátá léta se vyznačovala pomalou výstavbou bytového fondu. Tento fakt si s sebou nese i nepříznivý důsledek, neboť toto pomalé tempo znamenalo velmi malý přírůstek obyvatel. K většímu oživení došlo až po roce 1959.

Šedesátá léta jsou pro Ústí nad Labem velice stavebně a populačně rozvojová, ale jednalo se především o výstavbu rozsáhlých souborů panelových sídlišť. Z této doby pochází např. sídliště Bukov, dostavěno bylo i sídliště Střekov a na okraji samotného centra města bylo postaveno sídliště na Skřivánku. Níže položená část města zaznamenávala prudké zhoršení životního prostředí, díky exhalátům z rozšiřujících se průmyslových podniků. Z toho důvodu docházelo k přesunu výstavby na okraje města. Výstavba sídliště Severní Terasa proběhla v 70. letech minulého století. V tomto období také došlo k razantní přestavbě centra města (zbourání dalších starších budov, výstavba konstruktivistických a funkcionalistických objektů služeb a správy rozdílné architektonické kvality).

Sídliště Severní Terasa bylo dostavěno až v 80. letech a započala výstavba sídliště v Krásném Březně a Neštěmicích. Tento způsob a postup výstavby panelových sídlišť značně ovlivnil rozmístění obyvatel ve městě a jeho aglomeraci. Tímto přesunem obyvatel došlo k vylidňování některých starších okrajových částí města (Trmice, Předlice, dolní Střekov), jednalo se i o starou zástavbu v centru. Po roce 1989 výstavba sídlišť postupně skončila, pokračuje výstavba menších zón rodinných domů a jednotlivých bytovek (zpracováno s využitím práce Anděl a kol., 1999; <http://www.usti-nad-labem.cz>).

2.2. Fyzicko-geografické poměry

2.2.1 Matematicko-geografická poloha

Matematicko-geografická poloha města Ústí nad Labem je neměnná. Město je svou polohou situováno do 50°40' severní šířky, jedná se o téměř totožnou zeměpisnou šířku, kterou mají známá města Brusel (Belgie), Kyjev (Ukrajina), Saskatoon (Kanada) nebo Semipalatinsk (Kazachstán). Poblíž města prochází 14° východní zeměpisné délky. Tento poledník prochází významnými městy Neapol (Itálie) či Tripolis (Libye). Město spadá do mírného pásu severní polokoule (Anděl a kol., 1999).

Město Ústí nad Labem se nalézá v severozápadních Čechách, v těsné blízkosti německých hranic (25km). Lokace města blízko hranic mu určuje velice strategickou polohu. Ústím prochází důležitá evropská trasa (Kodaň – Berlín – Drážďany – Ústí nad Labem – Praha – Vídeň). Druhá důležitá osa procházející Ústím nad Labem je regionálního významu a kopíruje hranice s Německem, podél Krušných hor od Chebu po Děčín.

Česká republika se od roku 2000 dělí na 14 samosprávních krajů (NUTS3). Ústí nad Labem je metropolí Ústeckého kraje, který je svou rozlohou (5 335km²) považován za kraj středně velký v poměru s ostatními kraji našeho státu. Hranice kraje měří téměř 500 km, a necelá polovina tvoří hranice právě se sousedním státem Německo. Východně sousedí s krajem Libereckým, jih se dotýká hranice se Středočeským krajem a západ kraje sousedí s krajem Karlovarským (Anděl a kol., 2000).

NUTS4, neboli ústecký okres je jedním ze sedmi okresů, které spadají do Ústeckého kraje. Svůj geografický tvar téměř kompaktní bez větší nepravidelnosti, který svým tvarem zasahuje ve směru od SSZ – JJV (Anděl a kol., 2002).

Důležitá je také vzdálenost vzhledem k moři, ke Štětínskému zálivu z Ústí je 330 km. Vzdušnou vzdáleností je ústí Labe do Severního moře 475 km. Labe, protékající Ústím, je splavné, dopravit se lodní cestou můžeme až do Hamburku.

Geopolitická poloha celého Ústeckého kraje se po změnách politických podmínkách po roce 1989 zlepšila, léta před touto změnou nebyla pro tento kraj výhodná. Pádem socialismu došlo ke zmenšení excentricity v rámci celé České republiky. Blízké hranice s Německem a relativně krátká vzdálenost do Polska zaručuje Ústí nad Labem výhodnou strategickou polohu v rámci střední Evropy. Praha leží od Ústí dále než např. známá německá centra jako jsou Drážďany (necelých 80 km). Ale propojenost Prahy s Ústím n. L. je nesporná. Avšak silné vztahy má tento kraj i s kraji sousedícími, hlavně s Libereckým, Karlovarským a krajem středočeským (Anděl a kol., 1999).

2.2.2. Geologická a geomorfologická charakteristika Ústí nad Labem

Z geologického hlediska připadá Ústí nad Labem Českému masívu, kam spadají celé severozápadní Čechy. Geologie zdejšího území je velice rozmanitá, jelikož zde nalezneme horniny různého stáří, vlastností i původu. Na území města se nachází pět rozdílných horotvorných skupin, jsou to krystalické břidlice, křídové sedimenty, třetihorní vulkanity, třetihorní sedimenty a čtvrtohorní sedimenty. Krystalické břidlice pocházejí již z konce starohor a zejména z konce starších prvohor, proto se jedná o nejstarší horniny v okolí. Avšak přímo na území města tyto horniny na povrch nevystupují, neboť jsou překryty mladšími sedimenty nebo vulkanit. Na povrchu se vyskytují až za hranicemi města.

Druhoهورy jsou typické pro tuto oblast vznikem křídových sedimentů. Vyvinuli se přímo na krystalickém podkladě, v dnešní době se ale tyto horniny dostávají na povrch jen

zřídka, neboť byly opět překryty mladšími horninami. Křídové sedimenty pro tuto oblast jsou souvrství turonu, coniacu a santonu. Turovské souvrství se nachází na svahu východně od Kojetic, v Neštěmicích, na pravém břehu Neštěmického potoka, na sídlištích Skalka či Mojžíř. Coniak nalezneme v Sebzuzíně na levém břehu Tlučenského potoka, v Olešnici a na úpatí vrcholu Hradiště, v Bánově a mezi Habrovickým rybníkem a obcí Strážky. Nejmladší santonské sedimenty vystupují na severním okraji Mariánského vrchu, na jižně orientovaném svahu nad Krásným Březnem, na sídlišti Vyhlídka, v Budově, v Olšinkách, ve střekovské městské části, Brná nad Labem. Třetihory jsou známé ústupem křídového moře, kdy docházelo k vulkanismu a sedimentaci. Toto období je prostoupeno explozemi a efuzemi. Okolí Ústí nad Labem, které spadá do Českého středohoří, nejvíce ovlivnil krajinný ráz právě období třetihor. Díky podpovrchovému vulkanismu vznikly tělesa lakolitické povahy, sopouchy a žíly.

Čtvrtohory jsou charakteristické intenzivní erozí a denudací a zdvihem Českého středohoří. Vznik poloh kvartérních sedimentů. V tomto místě je zastupují usazeniny eolické, svahové, říční i akumulace antropogenního původu.

Z geologického i geomorfologického hlediska je Ústecko rozmanitá část naší republiky. Jde o unikátní kout našeho státu, kde z roviny ční do výše pahorkatiny a vrchoviny, jehož údolím se line mohutná řeka Labe dále směrem k Německým hranicím. Díky své bohaté vertikální členitosti a klimatu se vytváří specifické hydrologické poměry. Nalezneme zde artézské termální prameny a četné pramenné oblasti.

Ústí nad Labem spadá do Krušnohorské soustavy, jež je nadřazená podkrušnohorské oblasti. Samotné město je součástí jak Mostecké pánve, která zasahuje v severozápadní části města Chabařovickou pánví, tak Českého středohoří, resp. k jeho centrální části, jedná se o Ústecké středohoří (viz. mapa 1). Chabařovická pánev, která spadá do mostecké pánve, je tektonická sníženina, kde se vyskytuje mírně ukloněný povrch denudačních plošin, svahů, náplavových kuželů a nízkých říčních teras levostranných přítoků řeky Bíliny. Jedná se o jednotvárný reliéf, ze kterého vystupují protáhlé hřbety v jihovýchodní části území. Tvary nejvíce zastoupeny jsou plošinné, svahové, údolní a antropogenní.

Ústí nad Labem je ale z převážné většiny tvořeno Ústeckým středohořím. Svůj členitý reliéf vrchovin s vulkanickým reliéfem, který v sobě nese zbytky posopečného zarovnaného povrchu, strukturní plošiny, hřbety, výrazné kužely, kupy, a tvary zvětrávání i odnosu hornin. V reliéfu jsou morfologicky nejpodstatnější tvary plošinné, svahové, údolní, vulkanické a sesuvné.

Samotné město je unikátní z hlediska výškové členitosti, neboť ta ho řadí z českých velkých měst na přední pozici. Nejnižše položené místo Ústí nad Labem je 131 m n. m., tuto hodnotu naměříme při hladině Labe. Za nejvyšší bod obce je považován Skřivančí vrch s nadmořskou výškou 630 m, nejvýše položené zastavěné místo leží v nadmořské výšce.. Město vymezené svými katastrálními územími zabírá plochu 94 km². Přibližně stejně rozlehlá města (takto vymezená) jsou např. Liberec, Hradec Králové či Pardubice (Anděl 1999). Avšak ve srovnání s naší jihočeskou metropolí, Českými Budějovicemi, které jsou téměř stejné v počtu obyvatel, je mnohem větší. Rozloha souvisle zastavěného území Ústí nad Labem, tak jak jsme ji spočítali v kapitole 5.1. činí 42,46 km². Rozloha souvisle zastavěného území Českých Budějovic dosahuje 28,98 km² (Kubeš, 2009). Text této subkapitoly byl sestaven na základě prací Anděl a kol. (1999) a Demek a kol. (1987).

2.2.3. Klimatická charakteristika

Město Ústí nad Labem a jeho okolí vděčí za svou klimatickou rozmanitost vertikální členitosti. Své specifikum má město hlavně v rozložení srážek a teplot, přičemž nejlépe tyto jevy pozorujeme v zimním období, díky výskytu sněhu v částech města. Charakteristika klimatu je v tomto členitém terénu města velice obtížná. Město leží v oblasti mírně teplé (MT - 11, 10, 9, 4) a teplé (T - 2), jedná se o Quittovu klimatickou klasifikaci. Sluneční svit také není ve všech částech stejný. Důvodů je několik, především se jedná o orientaci svahů, znečištění ovzduší, výška Slunce nad obzorem. Město se vyznačuje nejnižším slunečním zářením v celé České republice, hodnota se pohybuje okolo 400 kJ na m². Příčina tohoto čísla je především častá oblačnost a mlha ve městě. Maximum záření zaznamenáme v letním období, minimum v zimě.

Oblast se vyznačuje středním počtem letních dnů 50-60 a nízkým počtem mrazových dnů (do 100). Úzký je zde i počet dní se sněhovou pokrývkou (méně než 40). Je zde nízký rozptyl emisí, kdežto trvání místních teplotních inverzí, jejich intenzita a četnost jsou vysoké. Okolí Ústí nad Labem se vyznačuje dlouhým, mírným a mírně vlhkým létem, krátkým přechodným obdobím a normálně dlouhou zimou, mírně chladnou zimou. Části města, které se vyskytují v údolí Labe, jsou díky svým geografickým podmínkám vystaveny častým inverzím v letním období, které se vyskytují převážně jen v ranních a odpoledních hodinách.

Ve městě nalezneme dvě meteorologické stanice, první z nich se jmenuje Kočkov s nepřetržitým provozem od roku 1978 a nadmořskou výškou 375 m n. m. Průměrný sluneční svit za rok se zde uvádí 1239 h. Teplota vzduchu rovných 8,2°C a roční úhrn srážek 870,5 mm. Jako zajímavost zmíním denní extrémy, které zde byly za svou dobu měření zjištěny. Maximální naměřená teplota v této stanici činila dne 13.8.2003 36,5°C. Opačným extrémem byla naměřena nejnižší teplota 9.1. 1985 a to celých -22,1°C. Co se týče srážek v jeden jediný den zde napadlo 59,7 mm. (Data poskytl meteorologická stanice Kočkov, 11.11. 2009)

Druhou meteorologickou stanicí bychom našli v Mánesových sadech, pro přiblížení je nadmořská výška této stanice 162m, tudíž byla umístěna podstatně níže, než stanice Kočkov. Registrace tohoto objektu byl v roce 1968, avšak svojí existenci ukončila v roce 2003 a nahrazena stanicí Vaňov. Značně zdejší teplotní poměry ovlivňuje nadmořská výška a členitost terénu. Město Ústí nad Labem se řadí k městům našeho státu s nejvyšší roční průměrnou teplotou, například porovnáme-li Ústí n. L. a Liberec, je zde teplota o 2 stupně vyšší.

Srážky nejsou příliš časté. Srážkových dnů, kdy se naměří více jak 0,1 mm je okolo 130. Proto se Ústí spolu s Louny a Teplicemi řadí k městům v České republice, kdy je nejméně dešťových srážek.

Údolí Labe a Bíliny je oblastí s nejvyšší četností výskytu mlh v republice. Dochází zde ke kondenzaci vodní páry při nižší hodnotě relativní vlhkosti než v čistém vzduchu, neboť vzduch nad městem obsahuje množství různých příměsí. Vítr je zde ovlivněn mnoha faktory (nadmořská výška, tvar povrchu, poloha). V údolí kolem koryta řeky Labe dochází k větrným odchyilkám. Větrné proudění má velký vliv na rozptyl škodlivin. Meteorologická data v této subkapitole poskytl meteorologická stanice Kočkov, 11.11. 2009. Další zjištění a data jsme získali z prací Anděl a kol., 1999 a Kolektiv autorů, 2007.

2.2.4. Hydrologické poměry

Hydrologická síť je tvořena řekami Labem a Bílinou. Bílina se do Labe na území města vlévá. Město leží na okraji významného hydrogeologického celku České křídové pánve. Celková rozloha města (obce) činí 94 km², z toho jen samotné vodní plochy zaujímají 3% (309,8 ha) a stanovené záplavové území 6% (546,7 ha).

Labe přitéká k městu od jihu, po určité době se stéká s Bílinou a zde otáčí svůj směr k východu. Plocha povodí řeky Labe činní v Ústí nad Labem 48,6 tis. km². Jeho

dlouhodobý průměrný průtok je ve městě 290 m³/s (průměrné roční srážky v tomto celém povodí dosahují 654 mm, odtoková výška činí 188 mm a specifický odtok je 6 l za s/km² - jde o průměrné hodnoty s velkými vnitřními rozdíly). Zajímavý je průběh průtoků Labe v průběhu roku a let, který je velice rozkolísaný, to dokládají i naměřené hodnoty, které činí maximálně 4820 m³/s a minimálně pouhých 34 m³/s. Vodočetná stanice se zde nachází již od roku 1851. Avšak současný vodočet měří od roku 1941 a nalezneme ho v blízkosti železničního viaduktu ze střekovského nábřeží.

Pravostranné přítoky Labe jsou Tlučínský potok, Rytina, Němčický potok, Prudký potok, Novoveský potok, Kojetický potok, Bahniště, Olešnický potok. Levostranné přítoky Labe jsou dva bezejmenné potoky ve Vaňově, Podlešínský potok, Bílina, Stříbrnický potok, Dobětický potok, Pekelský potok, Neštěmický potok, Blanský potok, Kamenný potok. Jedná se o toky s malým průměrným průtokem, které se rozvodňují pouze při přívalových srážkách.

Další významná řeka protékající Ústím n. L. je Bílina. Do Labe ústí jako levostranný přítok v nadmořské výšce 132 m. Dlouhodobý průměrný průtok při ústí je 5,5 m³/s, přičemž maxima dosáhla svým průtokem 140 m³/s a minima hodnotou 0,65 m³/s (odtoková výška dosahuje 166 cm, specifický odtok je 5 l/s na km²). Tyto hodnoty byly zaznamenány na vodočetné stanici v Trmicích, kde pozorování probíhá od roku 1898.

Pravostranné přítoky Bíliny ve městě jsou Hostovický potok a dále přítoky levostranné - Ždírnický potok, Podhořský potok, Klíšský potok, Bílý potok, Ptačí potok a Chuderovský potok.

Na území města jsou na menších tocích různá vodní díla. Jedná se např. o šterkové přehrážky Bukov na Klíšském potoce, Olšinky na Kojetickém potoce a Sebužín na Tlučenském potoce. Malými vodními díly jsou i vodní nádrž Habrovice a Habrovický rybník. Nejvýznamnějšími vodními stavbami jsou známá zdymadla na Labi ve Střekově.

Západ města spadá do oblasti, kde se vyskytuje mělká podzemní voda, která je celoročně doplňována s nízkým specifickým odtokem 0,5 – 1 l/s na km². Zato jižní část Ústí n. L. zapadá do oblasti, kde se mělká voda doplňuje sezóně. Teplé ústecké artézské vody, které jsou dobře známé, obsahují hydrokarbonát-síraný sodný se zvýšeným obsahem fluoru.

O znečištění obou řek, Labe i Bíliny na tomto území, existuje obecné povědomí. Ústecký úsek Labe zapadá do skupiny úseků řek znečištěných, kdežto Bílina již do úseků řek se silně znečištěnou vodou.

Nejničivější povodeň v Ústí nad Labem byla zaznamenána v roce 1845, kdy voda vystoupila přes 11 m, další velká povodeň nastala v roce 1862 a 1890. Jen o málo nižší hladiny než v roce 1845 dosáhlo Labe při srpnové povodni v roce 2002. Z protipovodňového plánu města jsem zaznamenala území, která mohou být zasažena povodní. Jedná se o části Předlic, Ústí nad Labem, Vaňova, Krásného Března, Neštěmic, Mojžíře, Církvic, Sebusína, Brné, Střekova a Svádova. Dokončena byla protipovodňová hráz na Střekově, na kterou je možno namontovat další navazující mobilní stěny. V dnešních dnech je rozestavěná i „protipovodňová vana“ v Ústí nad Labem u Benešova mostu. Části textu této subkapitoly vznikly s využitím prací Anděl a kol., 1999; Vlček (ed.), 1984; <http://www.usti-nad-labem.cz/dpp/>.

2.2.5. Charakteristika bioty a ochrany přírody

Ústí nad Labem má na svém území vyhlášeno CHKO České středohoří, která se zde člení na 4 zóny ochrany. Jedná se o velkoplošné zvláště chráněné území přírody, zasahující na západ i východ od města, s ochranou dřívějšího vulkanického reliéfu se stepními a polostepními vegetačními formacemi. Z maloplošných chráněných území na území města leží národní přírodní památka Vrkoč (1,42 ha), dvě přírodní rezervace Kozí vrch (37,76ha) a Slunečná stráň (7,62 ha) a dvě přírodní památky Divoká rokle (3,6 ha) a Loupežnická jeskyně (13,04 ha).

Přímo na území města se nevyskytuje žádná evropsky významná lokalita vyšších živočichů, ani ptačí oblast. K 31. 12. 2007 bylo na území města zaregistrováno 63 významných krajinných prvků. Převážně se jedná o aleje, podmáčené louky, komplexy skalních masívů aj. Nacházejí se zde také dva významné krajinné prvky, první z nich je prameniště v ulici Na louži (0,4 ha) a druhým je Mariánská skála (38,6 ha). Dále se v Ústí nad Labem nalézají 19 památných stromů.

Z fyto geografického hlediska patří město do Českého termofytika, do fyto geografického okresu Lounsko-labské středohoří a podokresu Labské středohoří. Potencionální přirozenou vegetaci zde představují především černýšové dubohabřiny. Z biogeografického hlediska Ústí n. L. zapadá do podprovincie hercynské a bioregionu Milešovského.

V Ústí nad Labem se také vyskytují zvláště chránění živočichové, kteří se převážně vyskytují na okrajích města. Zde přezívají hlavně bezobratlí živočichové. Na území města

jsou potvrzeny 3 druhy kriticky ohrožených bezobratlých - jedná se o střevlíka (*Carabus aureus*), motýla modráška černoskvřnného (*Maculinea arion*) a mlže velevruba malířského (*Unio pictorum*). Silně ohrožená je zde se vyskytující stužkonoska vrbová (*Catocala Eróta*). Celkem 19 druhů motýlů, brouků a mravenců spadá do kategorie ohrožených. Zaznamenán je výskyt 71 druhů obratlovců, kteří patří do skupiny zvláště chráněných živočichů. Kriticky ohrožených je 11 druhů.

K 31. 12.2007 se na území města Ústí nad Labem hospodařilo na lesních pozemcích o přibližné rozloze 570 ha. Lesů hospodářských je pouhých 16%, lesů ochranných a v pásmu hygienické ochrany vodních zdrojů 41%, lesů příměstských 24% a lesů potřebných pro zachování biologické různorodosti 19%. Údaje a některá zjištění a hodnocení v této subkapitole jsou převzaty z prací Anděl a kol., 1999; Kuča, 1997; <http://www.usti-nad-labem.cz....>

2.3. Sociálně geografická charakteristiky

2.3.1. Územně správní členění

Ústí nad Labem se člení do 4 městských obvodů, které jsou nadřazené 22 městským částem, a ty 89 základním sídelním jednotkám.

Ve výčtu se jedná o *Ústí nad Labem – město*, kam spadají části Božštěšice (ZSJ Božštěšice), Bukov (část, která do sebe zahrnuje ZSJ Bukov-střed, Dukelských hrdinů, Pod střížovským vrchem, Sídliště pod Holomští), Hostovice (ZSJ Hostovice), Klíše (ZSJ Klíš, Klíše – průmyslový obvod, Klíše – sportovní areál, Klíše školský areál, Klíše – Vilová, Městské stadiony, Na Nivách I, Ovčí vrch, Střížovický vrch i, U stadionu), Předlice (ZSJ Na dolech, Předlice, Předlice – průmyslový obvod, strážnický vrch II.), Skorotice (ZSJ Skorotice), Strážky (ZSJ Kamenice - Bělouš, Strážky), Habrovice (ZSJ Habrovice), Ústí nad Labem - centrum (část zahrnující ZSJ Ústí nad Labem-střed, Západní nádraží, Žižkova, Sady Bedřicha Smetany, Ke Skřivánku, Hlavní nádraží, Pražská ulice, Větruše, Žižkova, Západní nádraží, Ústí nad Labem-průmyslový obvod, U Bíliny, U polikliniky, Hornická-Stará, Skřivánek, Malátova, Na Nivách II, Nemocnice, Ústí nad Labem – průmyslový obvod, nádraží, Větruše), Vaňov (ZSJ Vaňov, Vaňov-Skály), Všebořice (ZSJ Kalová pole, Podhoří, Strážnický vrch III., Tuchomyšl, Všebořice, Všebořice u Vozovny).

Další městskou částí je *Ústí nad Labem - Neštětice*, kam patří Neštětice (ZSJ Neštětice, Neštětice – halda, Neštětice – východ), Krásné Březno (část zahrnující ZSJ

Krásné Březno, Krásné Březno-Nový Svět, Krásné Březno-Pod vyhlídkou, Krásné Březno-průmyslový obvod, Krásné Březno-Přístavní, Krásné Březno-západ, Nad zoologickou zahradou), Mojžíř (ZSJ sídliště Skalka, Veselí, Mojžíř).

Třetí městskou částí je *Ústí nad Labem - Severní Terasa*, pod níž spadá název části obce Ústí nad Labem – Severní Terasa (ZSJ Masarykova nemocnice, Kočkov - Stříbrníky, Mariánský vrch - Hůrka, Ovčárna, Nad Březnem, Severní Terasa, Severní Terasa - střed, sídliště Dobětice, sídliště Dobětice - západ, Dobětice).

Posledním městským obvodem je *Ústí nad Labem-Střekov*, kam patří i část města Brná nad Labem (ZSJ Brná a Brná – Čertova jizba), Církvice (ZSJ Církvice), Kojetice (ZSJ Kojetice), Nová Ves, Olešnice (ZSJ Olešnice), Sebusín (ZSJ Sebusín), Střekov (ZSJ Kramoly, Nová Ves, Střekov – Kamenný vrch, Střekov – Karla IV., Střekov – lázně, Střekov – nábřeží, Střekov – nad hradem, Střekov – průmyslový obvod) a Svádov (ZSJ Budov, Olšinky, Svádov). Použito z Anděl a kol., 1999; podklad urbanistických obvodů v GIS podobě.

2.3.2. Charakteristika obyvatelstva

Území dnešního Ústí nad Labem a okolí bylo osídleno již mnoho tisíc let před naším letopočtem v takzvané době lovců mamutů. Toto brzké osídlení způsobily velice příznivé fyzicko-geografické podmínky, jednalo se hlavně o příhodné klima, a dostatek vody a dřeva. Lidé tuto část země navštěvovali a usidlovali se zde také kvůli výhodné poloze při řece Labi, a jelikož právě tudy vedly a křižovaly se staré obchodní cesty.

Předpokládá se, že v roce 1650 žilo v Ústí nad Labem okolo 1000 obyvatel, ale jedná se pouze o odborné dohady, neboť žádné písemné zprávy nebyly doposud nalezeny. Tento počet se až do počátku 19. století téměř nezměnil, neboť zde roku 1830 žilo pouhých 1700 obyvatel.

Zlom v tomto vývoji nastal až s příchodem průmyslové revoluce a s ní spojenou těžbou hnědého uhlí v tomto regionu. Proto se druhá polovina 19. století nesla ve znamení nejdynamičtějšího hospodářského, tak hlavně demografického rozvoje. Již roku 1850 žilo na území dnešního města 10 000 obyvatel. Postupně za dalších 30 let se populace téměř ztrojnásobila, jelikož roční přírůstek se pohyboval okolo 5%. Téměř sedmdesátitisícové hranice bylo dosaženo před první světovou válkou. V období mezi oběma světovými válkami nedochází k výraznému nárůstu obyvatel, situace je stabilizovaná. S koncem druhé světové války nastává přerušování přirozené demografické kontinuity. Došlo k odsunu

německé populace. Město je postupně osídleno opět českým obyvatelstvem. Počet obyvatel v roce 1950 klesl na pouhých 65 tisíc. Další dynamický populační rozvoj na sebe nenechá dlouho čekat a již roku 1970 je dosaženo 80 000 hranice obyvatel. Později se hranice přiblíží až stotísícové hranice. (Anděl a kol., 1999)

Tabulka 1. Počet obyvatel Ústí nad Labem v roce 2010

	Počet bydlících obyvatel Ú. n L. k 1.1.2010	Průměrný věk k 1.1.2010
Celkem	95 477	40,00
Muži	46 525	38,2
Ženy	48 952	41,6

Zdroj: ČSÚ

Podle vložené tabulky lze vyčíst nejnovější údaje vztahující se k datu 1.1.2010 o počtu obyvatel Ústí nad Labem. Celkový stav obyvatelstva je 95 477, z čehož je 46 525 mužského pohlaví a 48 952 ženského pohlaví (<http://www.risy.cz...>; <http://www.czso.cz...>).

Srovnáme-li Ústí n. L. s jinými českými městy, vyjde nám zajímavý fakt, že právě toto město se vyznačuje poměrně mladou věkovou strukturou. Téměř 19 % obyvatel mladších 15 let se vyskytuje právě zde, a toto číslo udává nejvyšší podíl předproduktivní složky obyvatelstva ve velkých městech naší republiky (Anděl a kol., 1999).

2.3.3. Popis čtvrtí města

Město bylo velice negativně postiženo II. světovou válkou a následnou necitelnou poválečnou výstavbou. Rozvoj průmysl s sebou přinesl v sedmdesátých a osmdesátých letech rozsáhlou výstavbu bytů, proto zde dnes nalezneme velké možnosti bydlení převážně v panelových sídlištích pocházejících z této doby.

Poslední sčítání lidí, domů a bytů za rok 2001 uvádí v Ústí nad Labem 39 451 trvale obydlených bytů, přičemž průměrná obytná plocha bytu je 41,37 m² (v porovnání s ostatními českými městy je to velice malá plocha). Na 1 000 obyvatel města připadá 417,3 bytů. Trvale obydlených domů sčítání uvedlo počet 6 930 (méně než v ostatních stejně velkých městech) a průměrné stáří domů se pohybuje okolo 51,1 let.

Z městských čtvrtí je nejmladší část Všebořice (80%), Krásné Březno (70%), Mojžíř (65%) a Neštěmice (55% bytů, které byly postaveny mezi léty 1981-1981). Největší zastoupení rodinných domů je ve čtvrti Klíše (více jak 600), Bukov (380) a Brná nad Labem (okolo 300 bytů).

Co se týče prostorové struktury, tak ta byla silně narušena mezi lety 1945 až 1989, neboť byla přerušena přirozená historická kontinuita. V tomto období vznikalo nejvíce panelových sídlišť, přičemž centrum města bylo silně narušeno a přestavěno. Do 50. let minulého století byl velký nedostatek bytů v celém městě, velký podíl na této situaci měla z velké části II. světová válka. V šedesátých letech minulého století vzniklo sídliště Bukov, dostavělo se sídliště ve Střekově a v centru města vyrostlo sídliště Na Skřívánku. Tato doba se odchýlila od tradiční výstavby a stavby se v této době nesly výhradně ve znamení panelu. V sedmdesátých letech byla vystavěna Severní Terasa, přičemž proběhla radikální přestavba centra města.

Osmdesátá léta jsou ve znamení dostavění celé Severní Terasy, vzniklo sídliště v Krásném Březně a Neštěmicích. Ústí nad Labem – Předlice patří mezi nejvýznamnější průmyslovým zónám ve městě, další významné lokality jsou Krásné Březno, Střekov, Neštěmice (Použito z <http://www.risy.cz...>).

2.3.4. Charakteristika výrobních kapacit a ploch

Ústí nad Labem je považováno za průmyslové město. Jeden z důvodů je, že právě díky rozvoji průmyslové výroby v tomto městě začalo nabývat na síle a významu. Zdejší výrobky jsou nerozlučně spjaty právě s Ústím. A označení, průmyslové město, není příliš příznačné, neboť sekundární sféra je zde zastoupena v roce 2001 téměř 40% ekonomicky aktivními obyvateli a sféra služeb 60%. Podnikatelská aktivita od roku 2000 rostla. Rok 2005 byl však z důvodů zavedení minimální podnikatelské daně rokem, kdy došlo k opačnému jevu a to výraznému úbytku podnikatelských fyzických osob. Samotné průmyslové plochy ve městě zabírají 12% rozlohy. Z geografické polohy zde průmysl prosperuje, avšak většímu rozvoji mu brání místní velice členitý reliéf.

Největší zaměstnavatelé města jsou veřejné subjekty - Masarykova nemocnice či České dráhy. Mezi největší průmyslové podniky patří *Setuza* (výroba je zaměřena na zpracování olejnin, bytové chemie, hygieny a tukové chemie, jejíž činnost byla uvedena do provozu již roku 1848) a *Spolchemie* (zabývá se výrobou anorganických produktů i organické chemie, syntetických pryskyřic, barviv, kosmetiky a čistících chemikálií,

vedena do provozu byla roku 1856), strojírenská a metalurgická firma METAL, a.s.; Pierburg AG; Matthey, Black&Decker, GREIF CZ a.s. či Drinks Union Ústí n. L. a.s. Jedná se o významné firmy na území obce Ústí nad Labem.

Průmysl se lokalizuje převážně podél toku řeky Labe a Bíliny a poblíž železničních tratí. Nejrozsáhlejší průmyslová oblast je na západě města. Nepříznivým faktorem pro obyvatele města je západní proudění vzduchu, které město často zahaluje exhalacemi. V „závětrné“ východní části města v Krásném Březně se lokalizoval převážně potravinářský průmysl. Posledním velkým průmyslovým místem je střekovská oblast, uprostřed obytných ploch. Sídlí zde již zmíněná Setuza.

Od roku 1945 došlo k otvírání lomů v severozápadní části města („Petří“, „5. května“ a „A. Zápotocký“), proto musela zaniknout sídla jako je část Vražova, Úžin, Roudné, Bělouš. Další významný velkolom vznikl roku 1976 v části města Chabařovice, bohužel však velice negativně ovlivnil životní prostředí města. Srovnáno se zemí bylo plno obcí a osad: Tuchomyšl, Lochočice, Vyklice, Otovice a Habroviny. Provoz byl ukončen roku 1996. Tato kapitola byla sepsána pomocí publikace Anděl a kol., 1999; <http://www.risy.cz> ..., a vlastního pozorování a znalostí.

2.3.5. Charakteristika zařízení služeb a obsluhy

Ústí nad Labem má pozici města krajského, zároveň se řadí mezi nejvýznamnější města na severu Čech, proto zde nalezneme kompletní sortiment obslužné sféry. Poloha u hranic s Německem městu přináší nabídku služeb v mezinárodním měřítku. Ústí spadá do Euroregionu Elbe. V letech transformace ekonomiky v naší republice zaznamenalo město silný nárůst v obslužné sféře.

Centrum města s nejbližšími obvody nabízí širokou škálu služeb. Možnost nalézt široký sortiment zboží za dostupné ceny nabízí velký řetězec nákupních středisek a supermarketů. Kvalitní je i vybavenost restaurací a vináren.

Terciární sféra zahrnuje služby, které vyhledáváme nezbytně každý den, ale i sezónně. Zahrnují se sem i zařízení kulturní a školská. Mateřských škol je v Ústí n. L. 32 z čehož jsou 3 při základní škole a 29 samostatných a navštěvuje je cca 2500 dětí. Ve městě se nachází 19 základních škol, které navštěvuje okolo 8 000 žáků. Středních škol nalezneme ve městě 11, z čehož jsou 2 gymnázia, navštěvuje je okolo 4 tisíc žáků. Ve srovnání s jinými městy je zde zastoupení středního školství o podstatnou část nižší. Odborných učilišť je ve městě 7. Vysoké školství je zastoupeno nejmladší univerzitou

v České republice, jejíž činnost se datuje od 28. 9. 1991, jedná se o Univerzitu J. E. Purkyně (UJEP). Zdravotnictví je v Ústí zastoupeno Masarykovou nemocnicí, 12 lékárnami a 10 sociálními zařízeními. Tyto informace poskytl Magistrát města Ústí nad Labem.

Město poskytuje pro kulturní vyžití 2 divadla, muzeum, 5 kin, přičemž a 4 výstavní sítě. Koncem roku 2009 zahájilo svůj provoz nové obchodní centrum Fórum v historickém jádru města. Stavba je koncipována jako hradba města kolem kostela, který opět získal dominantní postavení. Obchodní centrum obklopuje kostel ze tří stran. Poloha Fóra je významná, když si uvědomíme, že leží v blízkosti autobusového i hlavního vlakového nádraží v centru. Obchodní centrum o rozloze 27 000 m² nabízí 400 - 600 nových pracovních míst. V letošním roce má být v areálu zprovozněno první multikino ve městě a ze střechy Centra bude jezdit lanovka přímo na výletní zámek Větruší. Fórum nabízí lidem pulsující místo s desítkami obchodů, kaváren. Poštovní služby ve městě jsou dobře vybavené, neboť zde nalezneme 16 pošt .

Nejvíce poskytovaných služeb najdeme v centru města. Hlavní místa jsou Mírové náměstí, odkud vedou ulice Hrnčířská, Velká Hradební, Revoluční a Pařížská. Dalším místem, kde se soustřeďuje velký počet poskytovaných služeb je Masarykova třída, na kterou se napojují ulice Moskevská a Vaníčková (Použito z <http://www.usti-nad-labem.cz...>).

2.3.6. Celková dopravní charakteristika

Město Ústí nad Labem má velice strategickou polohu, na soutoku dvou významných řek Labe a Bíliny, linoucí se v hlubokých údolích, kde již od nepaměti vedly důležité obchodní stezky. Také tudy byla vedena spojnice mezi Čechami a Saskem a celou severní polovinou Německa. Až do dnešní doby zůstalo okolí soutoku těchto dvou řek nejvýznamnějším silničním a železničním uzlem města.

Silniční doprava na území města představuje řadu problémů. Dříve posloužila k rychlému rozvoji. Dopravní síť se potýká díky sevřenosti svahů s problémy. Dokonce jedna z hlavních městských komunikací (Přístavní) bývá často zaplavována. Hodnoty intenzity dopravy na komunikacích poblíž centra jsou tak velké, že paralyzují okolní městský život. Terén města znemožňuje výstavbu páteřního městského obvodu. Okrajem města vede důležitá dálnice D8. Dalším problémem je i při odstavování vozidel, neboť v centru a na sídlištích je pro ně nedostatečný prostor.

Ústí nad Labem leží na železničním koridoru TEN Praha – Ústí nad Labem – Drážďany a jedná se o velice důležitou železniční křižovatku. Chlubí se svými 8 nádražími a zdejší hlavní nádraží přepraví denně okolo 6 200 cestujících. Tento velice významný vlakový koridor byl v posledních letech modernizován na evropskou úroveň. Informace poskytl Magistrát města Ústí nad Labem.

Vodní doprava na řece Labi je velice důležitá, jedná se o nevyužívanější vodní cestu na této řece v České republice. Díky ní je možno se napojit na síť vodních cest, které naší republice zpřístupní státy Beneluxu, SRN, severní Francii, a významné přístavy např. Hamburk. Nákladní i osobní lodní doprava jsou provozovány na úsecích Pardubice – Chvaletice – Ústí nad Labem – Hřensko- Hamburk. Na levém břehu Labe se mezi Krásným Březnem a centrem města nachází nákladní přístav a kontejnerové překladiště. Připravuje se nové osobní přepraviště přímo pod Větruší, které bude sloužit pro vyhlídkovou lodní plavbu. Často dochází k zastavování vodní dopravy, což je zapříčiněno dlouhodobým suchem. Čím dál tím více je pro rekreační vodní dopravu využívána řeka Bílina.

Městská doprava v Ústí má rozsáhlou síť autobusových a trolejbusových linek. První pouliční dráha byla ve městě dána do provozu roku 1899, kdy se od tohoto data uvádí první počátky pravidelné městské dopravy. Trolejbusová doprava byla uvedena do provozu až roku 1988, tímto krokem však bylo velice odlehčeno ekologické zátěži centra města, trolejbusová síť čítá celých 45 km. Samotný Dopravní podnik Ústí nad Labem denně přepraví okolo 88 290 cestujících.

Co se týče letecké dopravy, je v Ústí nad Labem uvedena do provozu pouze letiště pro malá sportovní letadla. Nejbližší letiště pro dopravní letadla je v Drážďanech, pouhých cca 90 km od Ústí nebo Praha, 92 km vzdálené. Poslední tři odstavce byly sepsány pomocí publikace Anděl a kol., 1999.

2.3.7. Charakteristika cestovního ruchu a rekreace

Město Ústí nad Labem má velký potenciál v oblasti cestovního ruchu, který je ale zatím příliš nepoznán, proto jeho ekonomický potenciál nespočívá právě v tomto odvětví. Image města je stále vnímána jako průmyslové město, cestovní ruch je však pro Ústí n. L. důležitým odvětvím místní ekonomiky. Centrum města poskytuje plno možností, nachází se zde mnoho obslužných zařízení, bank, směnár a informačních středisek. Sama atraktivita centra města je nedostačující, centrum města postrádá historické jádro. Avšak

podle údajů z minulých let návštěvnost celého Ústeckého kraje klesla. Návštěvníků, kteří nocovali v hromadných ubytovacích zařízeních, výrazně ubylo, a to v letech 2000 - 2004 se tento údaj snížil z 930 tis. na 530 tis., v roce následujícím se toto číslo dostalo až k počtu 390 tis. návštěvníků (ČSU).

Délka pobytu zahraničních turistů v roce 2005 se pohybovala okolo 4,3 dne, proto se jedná o průměrnou hodnotu v České republice. Turisté, kteří Ústí nad Labem navštěvují nejvíce, jsou Němci, dále Slováci, Nizozemci, Dánové a Britové.

Město je díky agentuře CzechTourism začleněno do marketingového turistického regionu Severozápadní Čechy. Při podrobnějším členění Ústí nad Labem zapadá do oblasti Podkrušnohoří. Zájmové sdružení právnických a fyzických osob Deliteus se stará o fungování cestovního ruchu pro Ústí nad Labem. Mezi hlavní atraktivity města patří hrad Střekov; který se tyčí na pravém břehu Labe; výletní zámeček s kongresovými prostor Větruše; ZOO; muzeum města, jehož expozice je zasvěcena Ústí nad Labem a okolí; palácové vily; kostel Sv. Vojtěcha s klášterem; kostel Nanebevzetí Panny Marie, přičemž kostelní věž je téměř o 2 m odchýlená, kvůli náletům na konci 2. světové války. Stala se tak nejšikmější věží ve střední Evropě; naučné stezky Bertino údolí, Větruše-Vrkoč, Pod Vysokým Ostrým; Mariánský most, který se zařadil mezi 10 nejkrásnějších staveb posledního desetiletí 20. století, pod ním protéká mohutná řeka Labe, kde je možno uskutečnit výletní plavby. Okolí města nabízí řadu příležitostí k volnočasovým aktivitám, za návštěvu zajisté stojí CHKO České středohoří, CHKO Labské pískovce, Krušné hory, muzeum lidové architektury v Zubrnících, Stadice, apod.

Celková kapacita ubytovacích zařízení v tomto krajském městě je přibližně 1100 lůžek, dalších 380 lůžek nalezneme na Ubytovně Masarykovy nemocnice a přes léto poskytuje místní vysokoškolské koleje 1500 lůžek. Ubytovny z celkového počtu lůžkové kapacity ve městě tvoří asi 60%, hotely 22%, penziony 9% a ostatní ubytovací zařízení 9%. Ve městě je nevyhovující struktura ubytovacího zařízení, neboť se zde nachází malý počet ubytovacích zařízení vyšší kategorie a nedostatek větších zařízení, které by mohly využít větší skupiny lidí. Kapacita je totiž rozdělena do sice většího počtu zařízení, ale postrádají větší kapacitu (Anděl a kol., 1999; Anděl a kol., 2002; <http://www.usti-nad-labem.cz...>).

3. Rozbor literatury

3.1. Literatura pro geografickou a historickou charakteristiku řešeného území

Tato kapitola rozebírá literaturu, kterou jsem použila pro zpracování celé kapitoly 2. (geografická a historická charakteristika řešeného území). Zde se zaměřuji na Ústí nad Labem z hlediska geologického podloží, geomorfologického uspořádání, hydrologické charakteristiky, administrativního členění města a struktury obyvatelstva.

Publikace *Anděl (1999)* se uplatnila v kapitole 2. a 3., konkrétně v textech věnovaných historii Ústí nad Labem, kde je popsána historie města od středověku po současnost. Autor zde přibližuje rozrůstání města v různých stoletích jeho vývoje. Jiná kapitola byla použita pro vymezení administrativního členění města, popisu čtvrtí, charakteristice obyvatelstva a cestovního ruchu. Podkapitola o administrativním členění města byla doplněna o aktuální informace z Českého statistického úřadu v Praze. Internetový zdroj www.ustí-nad-labem.cz se uplatnil v kapitole o historii města. Text popisuje historii města od středověku do dnešní doby a zaměřuje se na vývoj prostorové struktury Ústí nad Labem po roce 1945. Jiná kapitola byla použita pro charakteristiku vývoje a struktury obyvatelstva Ústí nad Labem. Tento text byl doplněn i přehlednými grafy a tabulkami pro zpřesnění popisu.

Publikace *Anděl (2002)* se uplatnila v podkapitole o cestovním ruchu ústecka, kde text popisuje jednotlivé zajímavosti města Ústí nad Labem, ale i jeho okolí.

Na základě publikace *Demek (1987)* byla sepsána podkapitola geografická a geomorfologická charakteristika území Ústí nad Labem. V této knize nalezneme geomorfologické členění České republiky, její rozdělení na jednotlivé celky, oblasti, okrsky, provincie a subprovincie. Zaměřila jsem se na část knihy, kde bylo popisované území Ústí nad Labem.

Publikace *Kuča (1997)* je jednou z mnohosvazkového díla, kde nalezneme informace o našem státě a jeho městech. O každém městě zde nalezneme údaje o vzniku, původu jeho jména, nalezneme zde i historické mapy jádra města (mapa stabilního katastru z roku 1835) počet domů, jejich privilegia, ale také počet obyvatel v různých letech či urbanistický vývoj. Kniha je doplněna fotkami památek a pohledy na město.

Publikace *Vlček (1984)* uvádí údaje o hydrologické charakteristice České republiky. Jsou zde zachycena veškerá úmoří, povodí řek, potoky, rybníky a nádrže. Kniha nás seznamuje s hydrologickou charakteristikou území ČR. Nalezla jsem zde plno informací

o dvou významných řekách protékající Ústím nad Labem, toky Labe a Bíliny. Podkapitola byla také doplněna o aktuální data, která poskytla ČHMÚ.

V publikaci *Kolectiv autorů (2007)* nalezneme kapitoly o různých klimatických prvcích, jako teplota, srážky, sluneční svit, vítr apod. Obsahem atlasu jsou také mapy za období 1961 – 2000. Tuto charakteristiku jsem použila pro město Ústí nad Labem. Podkapitolu jsem doplnila i o aktuální meteorologické hodnoty, které mi poskytla meteorologická stanice Kočkov na území města Ústí nad Labem.

Podkapitola o charakteristice obyvatelstva vznikla na základě internetových stránek Českého statistického úřadu, který uveřejňuje data za každé město na stránkách <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001...>, <http://www.czso.cz/kraje...>, <http://www.czso.cz/xu/edicniplan...>

3.2. Literatura zabývající se teorií prostorové struktury města

Metodologie, teoretický podklad prostorové struktury města, který jsem použila pro svou práci, jsem čerpala z následujících knih, které se zabývají touto problematikou.

Publikace *Ouředníček (2004)* řeší dvě teorie, považované v sociální geografii za stěžejní. Jedná se o teorii stádií vývoje měst a novější teorie diferenciální urbanizace. Nalezneme zde jejich podrobnější rozbor. Obě teorie hodnotí vývoj populace v systému osídlení a jejich rozmístění.

Publikace *Brychtová, Fňukal (2006)* slouží jako učební text. Hlavní náplní tohoto díla je geografie obyvatelstva, sídel. Kniha nám poskytuje analýzu procesů a jevů, které sehrávají dominantní úlohu v rozvoji, rozmístění, dynamice, struktuře obyvatelstva. Nalezneme zde mnoho tabulek a obrázků k textu, který doplňují.

Publikace *Kubeš a kol. (2009)* nám podává komplexní urbánně geografické informace, které jsou vztaženy na město České Budějovice. Zaměřuje se na dílčí prostorové struktury města, jedná se o geneticko-koncentrickou, funkční, urbanisticko-morfologickou a sociální prostorovou strukturou. Poznáním všech těchto částí nám vytvoří komplexní představu prostředí města.

Geneticko-koncentrickou prostorovou strukturu města člení na vnější město (jádro aglomerace), přičemž ho dále rozděluje na historické jádro vnější město mimo jádro a předměstí města. Posléze navazuje aglomerace města a naposledy šířejí vymezená aglomerace. Funkční prostorová struktura města je v publikaci, Kubeš a kol. (2009),

členěna na obytné, obslužné, průmyslové, dopravní, sportovně-rekreační, přírodně-rekreační plochy.

Urbanisticko-prostorová struktura je také řešena v publikaci Kubeš a kol. (2009), zde rozdělil zástavbu města na půdorysnou, výškovou objemnou, tvarovou a slohovou prostorovou strukturu. Poslední z dílčích částí je zde řešena sociální prostorová struktura města, která se dále podle publikace Kubeš a kol. 2009 dělí na třídní, příjmovou, prestižní, náboženskou, etnickou a životně stylovou prostorovou strukturu města.

První díl knihy nás seznamuje s historickým a populačním vývojem, geografickou, matematicko-geografickou a sociálně-geografickou polohou Českých Budějovic. Opomenuta není ani dopravní, technickou a biotickou infrastrukturou a obrazem města. Druhý díl představuje jistá specifika Českých Budějovic a jeho aglomerace, co se týče urbanistického vývoje, postavení města, dojížděku za prací, migraci obyvatelstva, chataření aj.

Publikace *Hampl (2005)* se zabývá definováním a vymežováním hierarchicky uspořádaných socio-geografických regionů a sídelních středisek v České republice. Vytváření metropolitních areálů je dáno růstem největších středisek, jedná se tedy o projev růstu prostorového. Metropolitní urbanizace lze chápat jako vyšší formu urbanizace.

3.3. Literatura o prostorové struktuře, infrastruktuře a obrazu města Ústí nad Labem

Tato podkapitola je zaměřena na rozbor knih, které se již konkrétně zabývají prostorovou strukturou Ústí nad Labem. Autor, který nejvíce přispěl k prozkoumání Ústí nad Labem, je Doc. RNDr. Jiří Anděl, CSc., a jeho velice přínosná publikace *Anděl (1999)*. Kapitoly, které jsou zde sepsány, se zabývají geografickou polohou města, jak socio-ekonomickou, tak i fyzicko-geografickou. Autoři se také zabývají zhodnocením stavu města a cíli vývoje. K přiblížení celkového obrazu města zde nalezneme rozbor geologického vývoje, povrchu města, podnebí, které zde panuje, vodstva, rostlinstva i živočišstva. Velice důležitá pro mne byla kapitola o historickém vývoji města, kde se autoři zabývali nejen historií událostí, které se zde udály, ale převážně vývoji zástavby v Ústí nad Labem. Další významná kapitola o prostorové struktuře města se nazývá město a jeho podoba, kde je široce rozebrána struktura města, jak jeho urbanistický vývoj, tak plochy města, sídelní funkce, tak i proměny města, jeho centra, hospodářství, infrastruktura ve městě, služby, které město nabízí a rozbor příležitostí pro volný čas.

Publikace *Anděl, Oršulák, Jeřábek (2004)* je členěna do dvanácti kapitol, první tři kapitoly jsou zaměřeny na hodnocení geopolohy, předpokladů formování sídelní struktury, jejího dlouhodobého vývoje na území Ústecka. Dalších pět kapitol je již věnováno každému okresu Ústeckého kraje jednotlivě. Abychom mohli okresy mezi sebou srovnávat, jsou členěny stejně do čtyř stejných kapitol. Nejprve jsou nastíněny základní vývojové trendy sídelní struktury, poté následuje výčet obcí pro každý okres a jejich klasifikace. Jako vzorové území byl více do hloubky prozkoumán okres Ústí nad Labem. Aktuální sídelní a populační vývoj je v kapitole č. 11.

Další významný zdroj pro kapitolu o prostorové struktuře města Ústí nad Labem jsou internetové stránky <http://www.usti-nl.cz/files/...> Jedná se o nový územní plán města, který je uveřejněn na oficiálních internetových stránkách Ústí nad Labem. Koncepce územního plánu řeší prostorové a funkční uspořádání Ústí nad Labem v krajině a jeho budoucí využití. Vyvažuje zájmy životního prostředí a hospodářství pro potřeby obyvatel města.

4. Sociálně-geografická poloha města

Analýza sociálně geografické polohy města vyhodnocuje některé předpoklady pro rozvoj výroby, služeb a obchodu a s tím související populační a urbanistický rozvoj města. Tato poloha je v čase proměnlivá, protože v delším časovém horizontu se měnily geopolitické poměry, měnil se i okolní sídelní systém a mění se také technické možnosti dopravního spojení. Můžeme rozlišovat mikropolohu Ústí nad Labem v prostoru města, jeho mikropolohu v rámci spádového území obce s rozšířenou působností (SÚORP), mezoregionální polohu v rámci kraje. Můžeme také vyhodnocovat vztah k makroregionálnímu středisku Praze.

Ústí nad Labem bylo založeno na splavném toku, kde bylo možné Labe překonat broděním, v místě, kde se křížily kupecké cesty vedené Polabím a Podkrušnohořím. Současná dopravní mikropoloha města je výhodná, setkávají se zde významné silniční a železniční komunikace a je zde i důležitá vodní cesta (viz. další text).

Ústí nad Labem si vytváří svůj mikroregion, ve kterém zajišťuje služby pro obyvatele tohoto mikroregionu (nabídku denních pracovních příležitostí, školy, služby zdravotnictví, obchodu, atd.). Protože se jedná také o mezoregionální středisko, je jeho mikroregionální pozice nezpochybnitelná. Mezoregionální poloha Ústí nad Labem je relativně významná, ve městě je univerzita, krajská nemocnice, jsou zde speciální služby pro obyvatele. Zvláště po vybudování dálničního spojení do Ústeckého kraje se jako meziregionální středisko „tlačí“ Praha. Nicméně Ústí nad Labem má téměř 100 tisíc obyvatel a v severní části Česka je vedle Liberce nezpochybnitelně metropolí.

Ústecký kraj se ve srovnání s ostatními kraji republiky vyznačuje nadprůměrnou hustotou zalidnění 154 obyv./km², přičemž se zde lidé koncentrují spíše do měst pánevních oblastí. Jedná se tedy o jednu z nevyšších hustot zalidnění v České republice, v porovnání například s krajem Jihočeským, který má hustotu zalidnění 62 obyv./km².

Ústí nad Labem leží na důležité evropské dopravní trase od severu k jihu (ze Skandinávie, přes Berlín, Drážďany do Prahy. Zde se trasa větví na jih do Itálie a jihovýchod, směřující na Vídeň, Budapešť a Balkán.). Celorepublikový význam má dopravní trasa vedená Podkrušnohořím ukončena právě v Ústí nad Labem. Díky dobré dopravní infrastruktuře, poloze vůči Praze, německým městům, je v dnešní době Ústí silně propojeno s okolím. Také dopravně exponovaná poloha na soutoku Labe s Bílínou, určila toto místo jako spojnicí obchodních cest. V dnešní době má Ústí nad Labem velice strategickou polohu vůči střední Evropě a okrajovou příhraniční polohu v rámci České

republiky. Tento negativní faktor však zmírňuje dobrá dostupnost Prahy a poloha na významné trase hraničního přechodu.

Součástí kapitoly je i analýza komunikační vybavenosti krajských měst. Pro porovnání s ostatními krajskými městy České republiky jsme vypracovali tabulku 2. (tabulka vznikla společnými silami na hodinách předmětu UGMA). Data, která jsme použili ke zpracování, byla použita z Autoatlasu České republiky – Kolektiv autorů (2006). U každého krajského města jsme hledali dálnice, rychlostní komunikace, silnice I. a II. třídy. Dálnice byly váženy čtyřnásobně, rychlostní komunikace trojnásobně, silnice I. třídy dvojnásobně a silnice II. jednonásobně. Dálnice a rychlostní komunikace byly započítávány i v takovém případě, že nevedly přímo přes město, ale jejich vzdálenost od intravilánu města byla do 10 km. Stejným způsobem jsme hodnotili i železniční komunikace, které jsme rozdělili na železniční koridor, který byl vážen čtyřnásobně. Dále jsme vymezili skupinu rychlíkových tratí, které jsme vážili dvojnásobně. Poslední skupinou byly ostatní tratě (tratě bez rychlíkového provozu), které jsme vážili jednonásobně. Po celkovém váženém součtu hodnot, vidíme pozici Ústí nad Labem v rámci krajských měst.

V celkovém hodnocení se Ústí nad Labem umístilo na čtvrtém místě. Z hlediska vybavenosti silničními komunikacemi je na tom Ústí nad Labem průměrně. Toto umístění je důsledkem napojení města na důležitou dálnici D8, která se v Německu napojuje na významnou dálnici A17. Dokončen prozatím není úsek z Lovosic do Ústí n. L., který je stále rozpracován. Po dokončení tohoto úseku vznikne celistvá dálnice z Prahy, přes Lovosice, Ústí nad Labem až po napojení na německou dálnici A17. Tím vzroste ještě více význam a dobrá dopravní propojenost města. Dostupnost dálnice D8 vedoucí přes Trmice je od Ústí nad Labem optimálně vzdálená. Neprochází městem, ale dá se na ni rychle napojit. Lze také předpokládat, že Podkrušnohorská rychlostní komunikace bude v brzké době dokončena v celé své délce. Do hodnocení významně přispěly i ústecké silnice I. třídy. Ústí nad Labem vedou tři silnice I. třídy, jedná se o I/30 (směr z Lovosic do Ústí), která nahrazuje nedokončený úsek dálnice D8, dále silnice I/62 (směr Děčín) a I/13 (směr Teplice). Silnic II. třídy nalezneme pět. Jedná se o II/253, II/258, II/261, II/528, II/613. Silnice vedou hlavně labským údolím. Vybavenost silničními komunikacemi je velmi dobrá (viz. tabulka 2), lepší vybavenost z krajských měst má pouze Brno, Ostava a Plzeň.

Součástí tabulky 2. byla i analýza vybavenosti železničními komunikacemi krajských měst. Ústím nad Labem vedou dva železniční koridory (TEN Praha – Ústí nad Labem –

Drážďany) a tři tratě s rychlíkovými spoji. Jedná se o tratě 503(072), 503 (073), 504 (130), 504 (131) a 527 (090). Výhodu tohoto dopravního spojení spatřuji ve velké kapacitě přepravy lidí, velké rychlosti a nezávislosti na silniční dopravě a přístupnost lidí k nádraží. Hlavní nádraží je situováno přímo v centru města. V porovnání s jinými českými městy se Ústí n. Labem umístilo na vyšší pozici spolu s Brnem, Olomoucí, Ostravou a Plzní.

Dopravní geografie sleduje nejenom komunikační vybavenost, ale také další dopravně geografické parametry, např. časovou dostupnost center, v našem případě neregionálních center Prahy a Brna (viz. tabulky 3. a 4.). Analýza časové a kilometrové dostupnosti byla sledována zvlášť pro osobní automobilovou, autobusovou a železniční dopravu. Používali jsme internetové stránky www.idos.cz, kde lze zjistit kilometrovou i časovou vzdálenost mezi jednotlivými městy. Tedy i vzdálenosti mezi krajskými městy na jedné straně a Prahou a Brnem na straně druhé. A to jak pro autobusové, tak železniční spoje. Pro individuální automobilovou dopravu jsme použili plánovač tras z internetových stránek www.seznam.cz, který umožňuje vyhledat kilometrovou a časovou vzdálenost mezi městy. Pokud trvá cesta do z krajského města do Prahy, nebo Brna do 99 minut, ohodnotili jsme ji třemi body, do 149 minut dvěma body, do 199 minut jedním bodem a nad 200 minut jsme nehodnotili. Výsledné body jsme sečetli (viz. tabulky 3. a 4.).

V tabulce 3., kde sledujeme dostupnost krajských měst do Prahy, se Ústí nad Labem umístilo na první pozici. Důvodem je hlavně dálnice D8 a vzdálenost mezi městy pouhých 87 km. Cesta automobilem potrvá 60 minut, vlakem a autobusem přibližně 75 minut. Rychlé vlakové spojení je způsobeno železničním koridorem, který vede přes Ústí nad Labem do Prahy. Výsledkem je, že Ústí nad Labem je ze všech krajských měst s Prahou nejlépe propojeno. Poněkud jiná situace nastává u spojení Ústí nad Labem – Brno, což je logické na poloze obou měst. Při tomto spojení se využívá cestování přes Prahu, ale i tak není propojení ideální (viz. tabulka 4.). Proto výsledné údaje uvádím pouze pro ilustraci. Vzdálenost Ústí n. L. do Brna je 297 km, přičemž časová vzdálenost, jedeme-li autem, trvá 172 minut, za které jsme udělili jeden bod. Autobusem je vzdálenost stejná jako autem, ale trvá 260 minut, proto jsme body již nepřidělovali. Cesta po železnici z Ústí n. L. do Brna měří 361 km, ale trvá kratší dobu než autobusem okolo 250 minut. Výsledný bodový zisk byl tedy pouhý jeden bod.

Závěrem bych uvedla, že Ústí nad Labem má z českých krajských měst nejlepší polohu vůči Praze. Tato skutečnost je pro Ústí velice důležitá, nesmím však opomenout

také dobrou dostupnost do Drážďan a kvalitní dopravní spojení se Saskem a celým severním Německem. Tato kapitola byla inspirována Kubeš 2009, Hampl 2005.

Tabulka 2. Vybavenost silničními komunikacemi

	Dálnice		Rychlostní komunikace		Silnice I. Třídy		Silnice II. třídy		Silniční komunikace - celkem	
	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk
Brno	3	12	1	3	0	0	6	6	10	21
Ostrava	1	4	2	6	6	12	4	4	13	26
Plzeň	2	8	0	0	4	8	4	4	10	20
Olomouc	0	0	3	9	2	4	4	4	9	17
Ústí nad Labem	2	8	0	0	3	6	4	4	9	18
Pardubice	0	0	0	0	5	10	3	3	8	13
Hradec Králové	1	4	0	0	5	10	4	4	10	18
České Budějovice	0	0	0	0	4	8	4	4	8	12
Jihlava	2	8	0	0	2	4	5	5	9	17
Karlovy Vary	0	0	1	3	3	6	3	3	7	12
Liberec	0	0	1	3	3	6	0	0	4	9
Zlín	0	0	0	0	2	4	3	3	5	7

Vybavenost železničními komunikacemi a méně významným mezinárodním letištěm

	Železniční koridor		Významné rychlíkové tratě		Ostatní tratě		Tratě - celkem		Mezinárodní letiště		Celkem	
	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	počet	bodový zisk	bodový zisk	pořadí
Brno	2	8	3	6	1	1	6	15	1	1	37	2.
Ostrava	3	12	2	4	1	1	6	17	1	1	44	1.
Plzeň	2	8	3	6	1	1	6	15	0	0	35	3.
Olomouc	2	8	2	4	2	2	6	14	0	0	31	5.
Ústí nad Labem	2	8	3	6	1	1	6	15	0	0	33	4.
Pardubice	2	8	2	4	0	0	4	12	1	1	26	6.-7.
Hradec Králové	0	0	3	6	2	2	5	8	0	0	26	6.-7.
České Budějovice	2	8	2	4	1	1	5	13	0	0	25	8.
Jihlava	0	0	2	4	1	1	3	5	0	0	22	9.
Karlovy Vary	0	0	2	4	3	3	5	7	1	1	20	10.
Liberec	0	0	3	6	3	3	6	9	0	0	18	11.
Zlín	0	0	1	2	1	1	2	3	0	0	10	12.

Tabulka 3. Vzdálenost od Prahy (rok 2010)

	Silniční doprava - automobil				Silniční doprava - autobusy				Železniční doprava - vlaky				Celkem			pořadí
	vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		bodový zisk			
	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	vzdálenost	čas	vzdálenost a čas	
Brno	208	0	117	2	210	0	145	2	255	0	163	1	0	5	5	9.
Ostrava	392	0	219	0	398	0	330	0	356	0	184	1	0	1	1	11.-12.
Plzeň	93	3	64	3	80	3	60	3	114	2	108	2	8	8	16	2.-3.
Olomouc	285	0	155	1	291	0	235	0	250	0	128	2	0	3	3	10.
Ústí nad Labem	87	3	60	3	90	3	75	3	106	2	74	3	8	9	17	1.
Pardubice	108	2	77	3	113	2	115	2	104	2	56	3	6	8	14	4.-5.
Hradec Králové	113	2	76	3	100	3	75	3	116	2	99	3	7	9	16	2.-3.
České Budějovice	157	1	119	2	155	1	135	2	169	1	156	1	3	5	8	8.
Jihlava	132	2	79	3	120	2	90	3	163	1	163	1	5	7	12	6.
Karlovy Vary	124	2	89	3	132	2	130	2	236	0	201	0	4	5	9	7.
Liberec	107	2	69	3	73	3	65	3	140	2	156	1	7	7	14	4.-5.
Zlín	301	0	173	1	312	0	270	0	311	0	209	0	0	1	1	11.-12.

Tabulka 4. Vzdálenost od Brna (rok 2010)

	Silniční doprava - automobil				Silniční doprava - autobusy				Železniční doprava - vlaky				Celkem			pořadí
	vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		vzdálenost		čas		bodový zisk			
	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	km	bodový zisk	minuty	bodový zisk	vzdálenost	čas	vzdálenost a čas	
Praha	209	0	119	2	210	0	145	2	255	0	163	1	0	5	5	7.
Ostrava	192	1	113	2	188	1	165	1	172	1	134	2	3	5	8	6.
Plzeň	296	0	167	1	311	0	245	0	369	0	302	0	0	1	1	9.-12.
Olomouc	84	3	50	3	81	3	70	3	100	3	91	3	9	9	18	1.
Ústí nad Labem	292	0	172	1	300	0	265	0	361	0	249	0	0	1	1	9.-12.
Pardubice	139	2	108	2	151	1	170	1	151	1	101	2	4	5	9	5.
Hradec Králové	143	2	113	2	148	2	150	2	173	1	137	2	5	6	11	4.
České Budějovice	218	0	142	2	229	0	220	0	236	0	267	0	0	2	2	8.
Jihlava	88	3	54	3	89	3	70	3	104	2	118	2	8	8	16	2.
Karlovy Vary	334	0	197	1	342	0	295	0	491	0	376	0	0	1	1	9.-12.
Liberec	307	0	166	1	291	0	255	0	314	0	260	0	0	1	1	9.-12.
Zlín	100	3	68	3	100	3	105	2	142	2	108	2	8	7	15	3.

5. Analýza prostorové struktury města Ústí nad Labem

5.1. Geneticko-koncentrická prostorová struktura

Průmyslová revoluce, která v českých zemích začala v první polovině 19. století, odstartovala populační a stavební růst měst a jejich územní zvětšování. Nejdříve se vrátím k již předešlému vymezení jádra, vnitřního města a předměstí města Ústí nad Labem (viz. mapa 2). Takto vymezené území jsem vytvořila pomocí urbanistických obvodů tohoto území. Samotné *jádro města* je téměř totožné s územím, kde v minulosti stály středověké hradby a posléze barokní opevnění, které tu stálo již před průmyslovou revolucí. *Centrum* je část města, které je zasaženo citizací (vytlačování bydlení z centra města) ve vnitřním jádru města. Další část města, kterou jsem vymezila je *vnitřní město*, které je vymezeno historickým předměstím. Toto původní historické předměstí se při průmyslové revoluci rozrůstalo a získávalo přesnější funkční a urbanisticko–morfologický ráz. Jako poslední vymezení intravilánu města je samotné dnešní *předměstí města*. Zde nalezneme souvislou zástavbu území. Dříve však byla územně oddělena od ostatní zástavby města. (Kubeš 2009, Sýkora 1993).

Pokud bych toto vymezení použila na město Ústí nad Labem, určila bych kategorie historické jádro města, vnitřní město a předměstí města následovně. Historickým jádrem jsem určila místo, uvnitř bývalých hradeb (dnešní ulice Malá hradební a Velká hradební a přilehlých prostor Lidického náměstí). Údaje v mapě 2. vyznačují historické jádro města jako urbanistický obvod č. 1. V tomto vymezeném prostoru nalezneme dnešní hlavní ústecké náměstí – Mírové. Lidické náměstí, které bylo původně vybudováno již za hradbami města, bylo za druhé světové války z velké části vybombardováno, proto se do dnešní doby dochovala jen část původní zástavby. Náměstí bylo po roce 1945 upraveno architektem R. Bergerem. Historické jádro města zaujímá 31 ha. Historické jádro bylo z části vybydleno v době socialismu, lidé se stěhovali do periferních míst na území města.

Hlavní linie, která vymezuje vnitřní město je Masarykova třída, dosahující až do vzdálenější části města Bukov. Z levé strany je vymezeno ulicí Klíšská. V tomto mnou vymezeném vnitřním městě nastala největší bytová výstavba po roce 1920. Část města Klíše patří v Ústí nad Labem k nejlepším ve městě, díky svému pojetí i architektonickému zpracování. Právě tato část byla spolu s Krásným Březnem připojena k Ústí nad Labem roku 1900. Spolu s Bukovem se nikdy neproměnily v průmyslové části. Nalezneme zde velice zajímavou vilovou čtvrť v okolí Střížovnického kopce. V mapě č. 2 jsem musela ale

pro své výpočty hranice předměstí přizpůsobit hranicím urbanistických obvodů, aby bylo možné pro tuto část města najít potřebné informace a údaje. Tento přístup jsem měla i při vymezení intravilánu města, jeho hranice taktéž nekopírují urbanistické obvody, ale pro potřeby mapy jsem je musela kopírovat. Vnitřní město zaujímá 234 ha.

Jako poslední vymezení intravilánu Ústí nad Labem je předměstí města. Jedná se o souvislou zástavbu a vymezi-la jsem ho následujícím způsobem. Zahrnuji sem městskou část Předlice, Všebořice, Skorotice, Severní Terasu, Krásné Březno, Neštětice, Mojžíř, Střekov, Brná a Vaňov. Intravilán města Ústí nad Labem zaujímá 4 246 ha z celkové plochy 9 395 ha.

5.2. Funkční prostorová struktura

Podkapitola funkční prostorová struktura města Ústí nad Labem se zabývá funkčně vymezenými plochami, které jsou určeny k bydlení, odsluže obyvatel, výrobě, aj. Na našem území k tomuto rozlišování dochází mezi léty 1920 až 1930. Vymezení funkční prostorové struktury zabraňuje kolizím uvnitř ploch i mezi nimi a eliminuje škodlivé působení výroby na bydlení. Další význam spočívá v ochraně ploch jak přírodně-rekreačních, sportovně rekreačních, dopravních, technicko-infrastrukturních, tak i památkové zóny měst (Kubeš, 2009).

Obytné plochy města Ústí nad Labem jsem v přílohové mapě 3. rozdělila do tří kategorií (viz. mapa 3. a tabulka 6 - zástavba rodinných domů, sídlištní bloky, vícepodlažní ulicová zástavba). Obytnou vícepodlažní ulicovou zástavbu jsem vymezi-la převážně v historickém jádru centra města, vnitřním městě Klíše a v několika menších plochách Střekově podél toku řeky Labe. Převážně jde o zástavbu vzniklou mezi lety 1850 - 1918, vytvářející čtyřúhelníkové bloky. Uvnitř této zástavby většinou nalezneme dvory, dílny či parkoviště. Regenerace této zástavby je zřejmá převážně v historickém jádru města na hlavních třídách v centru města, kam zasáhly procesy komercializace a citizace. Plocha obytné vícepodlažní ulicově-blokové zástavby v Ústí nad Labem zaujímá 340 ha.

Další obytnou zástavbu jsem vymezi-la jako sídlištní bloky. Vymezi-la jsem ji převážně v severovýchodním pásu města (Severní Terasa, Dobětice, Krásné Březno, Neštětice, Mojžíř) a dále v městské části Střekov. Šedesátá léta minulého století měla za cíl vybudovat novou podobu Ústí nad Labem. Od skončení II. světové války až do 90. let 20. století poznamenaly město silné urbanistické změny. Byla velice narušena historická kontinuita osídlení města. Architektura se omezila jen na výstavbu panelových sídlišť

velkých rozměrů. Od roku 1952 se ve městě výlučně stavěly pouze monofunkční panelová sídliště za hranicemi tehdejšího intravilánu města. Toto období poznamenalo citelně i přestavbu historického jádra, Mírové náměstí. Ve městě byl citelný nedostatek bytových jednotek. Rozrůstající se průmysl a vyšší počet obyvatel vyžadoval nárůst bytové výstavby, ale za hranicemi intravilánu, neboť město již bylo zamořeno exhalacemi a popílkem z továren vystavěných v blízkosti obytných domů. Proto se veškerá výstavba přesunula na sever a východ města, nejprve bylo vystavěno sídliště Bukov, dokončeno bylo roku 1963. Dále sídliště Střekov, Severní Terasa, Krásné Březno a Neštětice. Dodnes město nese nádech socialistické výstavby, která razantně změnila ráz města i jeho historických částí. V dnešní době dochází k revitalizaci sídlišť, která probíhá již od poloviny 90. let. Rozlohou sídlištní bloky ve městě zabírají plochu 1 040 ha.

Poslední obytnou plochu jsem pojmenovala jako zástavba rodinných domů. V Ústí nad Labem se tyto domy nachází na předměstí města. Jedná se o Církvice, Sebusín, pro svou architektonickou unikátnost jsou velice ceněné rodinné domy v městské části Klíše a Bukov, které nebyly téměř poznamenány socialistickou přestavbou. Plocha rodinných domů ve městě dosahuje cca 850 ha.

Obslužné plochy města Ústí nad Labem nalezneme především v historickém jádru města, a jeho okolí, které označujeme jako centrum města. Tvořen je hlavně ulicovými bloky dvou až čtyřpodlažní zástavby, dříve určené k obydlení. V dnešní době se ale právě sem uchylují podnikatelé, firmy a nabízejí zde své služby. Proces komercializace, který probíhá i v Ústí nad Labem, s sebou přináší koncentraci finančních služeb, advokacii, poradenství, administrativě právě do těchto prostorů centra města. Obslužné plochy nových velkých market nalezneme hlavně v městské části Předlice, kde se koncentrují architektonicky nezdařilé hliníkové budovy s masivní reklamou, které nalezneme nejen ve městech České republiky, ale i v zahraničí. V roce 2009 byl slavnostně zahájen provoz nové obslužné plochy v historickém jádru města, kde do sebe dokonale zapadá nová budova Fórum a unikátní historická památka kostel Nanebevzetí Panny Marie.

Průmyslové plochy jsou v Ústí nad Labem velice rozsáhlé. Můžeme dokonce mluvit západní části města Předlice jako o rozsáhlé průmyslové zóně. Jak jsem již zmínila v kapitole o průmyslu, Ústí nad Labem je těsně spjata s rozvojem průmyslové výroby. Poloha města byla velice příznivá pro rozvoj specifického odvětví průmyslu, převážně chemického a energetiky. První výrobná ve městě vznikla již roku 1808. V mapě. 3 názorně vidíme převahu modrých ploch průmyslu, která zásadně ovlivnila život obyvatel. Z celkové plochy města právě průmysl zaujímá 12 %. Zmíněná průmyslová zóna na

západě Předlic se stále rozrůstá. Nalezneme zde největší průmyslový závod ve městě. Nyní v novém územním plánu města se tato zóna rozroste dále na jih Předlic. Sídli zde největší podniky Spolchemie, dále po podnik Chemopharma. Průmyslová zóna Předlice pokračuje dále za hranice města do Trmic a Chabařovic. Velká část průmyslových areálů byla vystavěna již v druhé polovině 19. století. Jejich lokalizace byla při řece Labi a Bílině a v okolí železničních tratí. Další starší, rozsáhlejší, průmyslové plochy nalezneme v Neštěmicích (areál Tonaso), Krásném Březně (potravinářská zóna), Střekově (areál SETUZA).

Dále jsem do mapy 3. vyznačila dopravní plochy v intravilánu města. Největší plochu zabírá pás kolejiště železničního nádraží, souvisejících provozů a zástavby. Umístěn je jižně od západní průmyslové zóny. Dále jsem do mapy vyznačila autobusové nádraží, které je v nedostačujícím technickém stavu ve vnitřním městě. V nejbližší době bude ale také revitalizována. Poloha autobusového nádraží je pro obyvatelstvo na příhodném místě v centru města. Odbavovací budova železničního nádraží byla minulý rok celkově revitalizovaná, hlavním důvodem bylo zefektivnění odbavovacích a jiných služeb poskytovaných cestujícím.

V mapě 3. jsem také vyznačila sportovně-rekreační plochy intravilánu města Ústí nad Labem. Největší sportovní areál se nachází v městské části Klíše, v Masarykově ulici, kde se nachází nejen zimní stadion, ale také městský fotbalový a atletický stadion. Další sportovní areály ve městě se nachází opět v městské části Klíše, kde je jak krytý, tak venkovní plavecký bazén, a vedle tohoto komplexu je rovnou fotbalový a atletický stadion. Velice známý je areál v Brné, jedná se o termální koupaliště, s tobogány a saunou. Neméně známé jsou ve vnitřním městě Městské lázně. Zahrádkářské osady, které spadají do sportovně-rekreačních ploch vyznačených v mapě 3., se vyskytují u vstupu do města, v Církvicích, Sebusíně a v nemalé míře i na okraji městské části Klíše. Tyto osady jsou pro město důležité svou zelení a možností rekreace.

Poslední funkční plochou ve městě jsem do mapy vyznačila přírodně-rekreační zóny města. Město je zasazeno do hlubokého kaňonu řeky Labe na okraj Českého středohoří. Uvnitř intravilánu jsou největší Městské sady, dále Mánesovy sady a v neposlední řadě park nad Domem kultury. Všechny tyto parky v budoucnu projdou revitalizací. Významné chráněné plochy ve městě jsou Mariánská skála a Vrkoč.

5.3. Urbanisticko-morfologická prostorová struktura

Urbanisticko-morfologická prostorová struktura města (někdy také urbanistická struktura města, morfologická struktura města či fyzická struktura města) vystihuje současnou nebo budoucí podobu města, přičemž se to hlavně týká jeho zástavby. Je určena *půdorysnou* (ulicové bloky, soliterní velké budovy, soliterně uspořádaná zástavba plošně malých rodinných domů, venkovská „dvorová“ zástavba, neuspořádaná zástavba,...), *výškovou* (jednopodlažní a vícepodlažní zástavba, mnohopodlažní a mrakodrapová zástavba či tvarově rozmanitá zástavba), *objemovou* (maloobjemová, středně objemová, velkoobjemová a objemově rozmanitá zástavba), *tvarovou* a *texturní prostorovou strukturou zástavby města* (související se slohem, ve kterém byla zástavba postavena či jejím stářím). Odkazuji na Kubeš 2009.

Geneticko-koncentrická prostorová struktura města, kterou jsem vymezila již v podkapitole 5.1. a *urbanisticko-morfologická prostorová struktura města* je přibližují stavebně *slohové prostorové struktury města*. Např. historické jádro města, které bývá vymezeno původními hradbami města, se nese ve slohu převážně gotickém, renesančním a barokním. Ve vnitřním městě převažuje zástavba městských ulicových domů postavených ve stylu klasicistním, novorenesančním, novogotickém, novobarokním či secesním, který není ale tak běžný (Kubeš 2009).

Především v centru města Ústí nad Labem jsou vystavěny starší ulicové bloky, které v dnešní době slouží převážně ke službám. Proces komercializace, respektive citizace zde umisťuje své prostory a nabízí je finančním službám, advokacii, realitním službám, administrativě, luxusnějším obchodům s oblečením, aj. Tyto prostory jsou převážně ve sklepech, přízemí, ale i prvním patře domů, proto se zde bytové prostory zmenšují a obyvatelstvo se stěhuje z těchto míst jinam.

V historickém jádru města, okolo kostela Nanebevzetí Panny Marie roku 2009 vyrostl blok vnitřně galeriového marketu Fórum. Stavba netypická, neboť v historickém jádru měst by se do původní zástavby nemělo nijak citelně zasahovat. Zde však vyrostl nový komplex a zcela obepnul historický unikát města (kostel Nanebevzetí Panny Marie). Komplex vyrostl na ploše nevyužívané proměnil jinak nevzhledné centrum na životem pulzující část města. Fórum je zvenku i zevnitř architektonicky velice kvalitním počinem. Developeři využili tuto nevyužívanou plochu velice dobře. Stavba je umístěna vedle vlakového i autobusového nádraží v jádru města, která je obyvateli hojně navštěvována.

Obslužná bloková zástavba nových velkých marketů se koncentruje na západě města u dálnice D8 a silnice vedoucí dále na Teplice. Zde je komplex těchto budov, kde je možné sehnat potravinářské, průmyslové, textilní a jiné zboží. Jedná se o málo zdařilé hliníkové hangáry, které slouží k nákupům. Tyto budovy nalezneme téměř v každém městě České republiky, ale i v zahraničí. Tyto budovy jsou doplněny i o velké parkovací plochy.

5.4. Sociální a demografická prostorová struktura

Sociálně prostorová struktura města je velice různorodá a úzce souvisí s demografickou prostorovou strukturou, kterou v této kapitole také přiblížím. Obě struktury jsou rychle se měnící a v čase se vyvíjející. Důvodů k těmto rychlým změnám nalezneme několik. Hlavním důvodem jsou demografické změny způsobené různými generačními cykly. Dále migrací či stěhování různých sociálních skupin do určitých částí města (Kubeš 2009). Hlavní náplní této podkapitoly bude sledování částí města Ústí nad Labem a pomocí vlastního mapování, výpočtů a dat ze SLDB 2001.

Sociální prostorová struktura města byla vědci studována již v období mezi I. a II. světovou válkou. V dnešní době je podstatněji rozvinutější, než v prvopočátcích výzkumu. Zájem je věnován i sociálnímu chování obyvatel v prostoru města, hledání určitých sociálních skupin v částech města, sledování jejich rozdílného chování, aj. Další faktor, který upřesní moje zkoumání je fakt, že existuje spojitost mezi příjmovou prostorovou strukturou a morfologicko-prostorovou strukturou města. Podle příjmu můžeme částečně určit určité typy zástavby čtvrtí. Sociálně slabší obyvatelstvo se většinou koncentruje v zahuštěných panelových sídlištích na periferiích města. Střední vrstva obyvatelstva se nejvíce nachází v nižších blokových zástavbách uvnitř města. Bohatší vrstva obyvatelstva se naopak shlukuje v solitérních vilách s velkými pozemky (Kubeš 2009). Pokud bychom tento model aplikovali na Ústí nad Labem, větší koncentrace sociálně slabšího obyvatelstva se tedy nachází v zástavbě panelových sídlišť, které jsem vyznačila v přílohové mapě 3. Nejvýznamnější sídliště ve městě se nazývají Pod Holoměří, Dobětice, Severní Terasa, Dobětice-západ, Skalka, Skřivánek, Neštěmice a Mojžíř. Pás této zástavby se táhne SV směrem města. Naopak velice ceněná je lokalita městské části Klíše, kde se nachází vilová zástavba rodinných domů, pozemky jsou zde velice lukrativní a koncentruje se zde bohatší obyvatelstvo města.

Demografická struktura města se v urbánní geografii označují také jako sociální morfologie na území města. V této podkapitole se budu detailněji zabývat některými

aspekty této mnohorozměrové struktury města. Informace, které jsem zpracovala, byly použity ze Sčítání 2001.

První zkoumanou prostorovou strukturou města je počet obyvatel v urbanistických obvodech Ústí nad Labem (viz. přílohová tabulka 5. a 6.). Pomocí kartodiagramu jsem v urbanistických obvodech města vyznačila výškou sloupce počet obyvatel. Data pro zpracování mapy 4. jsem použila ze Sčítání 2001 a zanesla do atributové tabulky v programu GIS. Výsledná mapa ilustruje rozložení obyvatelstva na území města, kde se koncentruje nejvíce obyvatelstva a kde naopak nebydlí nikdo a urbanistický obvod je neobydlen. Z mapy vidíme, že nejvíce obydlen je pás táhnoucí se severo-východním směrem. Zde jsou vystavěna z dob socialismu panelová sídliště, která zde vznikla kvůli rozvíjející se průmyslové ploše na západu města v Předlicích. Nepříjemný zápach linoucí se centrem města byl hlavním důvodem přesunu obyvatelstva do této části města. Naopak méně obyvatel žije v městské části Brná, Církvice, Sebusín a Klíše, kde je zástavba rodinných domů s velkými pozemky.

Druhou zkoumanou prostorovou strukturou města je *populačně velikostní prostorová struktura* Ústí nad Labem. Vzhledem k rozdílné ploše každého urbanistického obvodu je řešena jako *zalidněnost města*. Mapa 5. posuzuje rozdílnost zalidnění obyvatelstva Ústí nad Labem v jednotlivých urbanistických obvodech. Metodický problém nastal u nezastavěných a odlehlých urbanistických obvodů města. Pro vytvoření mapy jsem použila data ze Sčítání 2001, počet obyvatel celkem. Plochy urbanistických obvodů jsem získala z Českého statistického úřadu v Praze. Zalidněnost urbanistických obvodů města jsem díky těmto údajům mohla spočítat a výsledky vložit do mapy. Počet obyvatel v jednotlivých obvodech jsem vydělila plochou (v hektarech) řešeného obvodu. Sídlíště v Ústí nad Labem mají v průměru 63 obyv./ha. Avšak na největších předměstských sídlištích je to mnohem více – Sídlíště Skalka 127,45 obyv./ha. Ulicově-bloková zástavba ve vnitřním městě dosahuje hustoty zalidnění okolo 33 obyv./ha. Historické jádro města má hustotu zalidnění 30 obyv./ha, vnitřní město 50 obyv./ha. Předměstí města Ústí nad Labem má nejmenší hustotu zalidnění z celé plochy intravilánu, pouhých 15 obyv./ha. Díky své velké rozloze obce má Ústí nad Labem mnohem menší hustotu zalidnění než např. České Budějovice, které je v počtu obyvatel srovnatelné s Ústím n. L.

Urbanistické obvody vnitřního města i předměstí Ústí nad Labem mají tu možnost, že by v budoucích letech mohlo dojít k vyšší hustotě zalidnění. Příčiny jsou neobsazené byty, brownfields, v budoucnu využitelná k bydlení. Nalezneme i značné rozdíly v počtu obyvatel bydlících v urbanistickém obvodu a počtem právě přítomných lidí na tomto místě.

Hlavní rozdíly najdeme v pracovní době a přes den, kdy se ve vnitřním městě pohybuje mnohem více obyvatelstva. S tímto faktem se musí počítat při vytváření infrastruktury.

Další prostorovou strukturu města, kterou zkoumám v této kapitole je *věková prostorová struktura* Ústí nad Labem. Hledala jsem rozdíly v urbanistických obvodech města, za použití indexu stáří. Jedná se o jednoduchý výpočet, ve kterém dělíme počet obyvatelstva ve věku 65+ a počet obyvatelstva ve věku 0-14 let a vše násobíme stem. Data pro výpočet indexu stáří obyvatel jsem opět našla ve Sčítání 2001. V jistých urbanistických obvodech, kde žije velice málo obyvatelstva, nebyly uvedeny údaje o počtu obyvatel ve věku 0 – 14 a počtu obyvatel ve věku 65+, kvůli ochraně osobních dat. Dále jsem do mapy nezahrnula urbanistické obvody do 20 obyvatel. Výsledná mapa 6. názorně ukazuje rozdíly ve věkové prostorové struktuře města. Nejvíce mladého obyvatelstva bydlí v městské části Krásné Březno, Neštětice, Předlice. Důvodem je zástavba panelových sídlišť, kde je známo, žije větší počet mladších lidí. Další příčinou převahy dětí nad věkovou složkou 65+ je vyšší koncentrace etnických menšin s nižším vzděláním. Převaha dětí nad obyvateli 65+ let nalezneme v Nové Vsi, kde jsou nově vybudované rodinné domy, které přilákaly mladé rodiny. Starší obyvatelstvo se koncentruje ve vnitřním městě. Zajímavý je i údaj u sídliště Severní Terasa. Jedná se o panelové sídliště, kde by se mělo koncentrovat spíše mladší obyvatelstvo, ale z mapy vyčteme, že je zde zastoupeno více staršího obyvatelstva. Hlavním důvodem je umístění dvou pečovatelských domů pro seniory právě do této městské části. V tabulce 6. jsem uvedla index stáří obyvatelstva v jádru města, kde se koncentruje nejvíce obyvatelstva nad 65 let. Index stáří zde dosáhl hodnoty 198. Mladší obyvatelstvo se naopak koncentruje na předměstí města, kde index stáří dosáhl pouze 71. Znalosti o počtu bydlícího obyvatelstva ve věku 0-14 let a 65+ v jednotlivých urbanistických obvodech města nám umožňuje udělat si představu při plánování výstavby školských, zdravotnických zařízení a domů sociální péče.

Mapa 7. a tabulka 6., které jsem vytvořila za pomoci dat ze Sčítání 2001, je vymezení populačně autochtonní prostorové struktury města Ústí nad Labem. V jádru města dosahuje sledovaná hodnota nejméně a to pouhých 41 % obyvatelstva narozeného v obci. Naopak nejvíce obyvatelstva, které se narodilo v obci je na předměstí města cca 57 %. Opačné hodnoty nalezneme např. u Českých Budějovic, kde naopak nejvíce obyvatelstva narozeného v obci je v jádru města. Příčinu nalézám v době socialismu, kdy docházelo k vybydlování centra města a přemísťování se na okraj obce do panelových sídlišť.

Mapa 8. se zaměřuje na podíl obyvatel pracujících ve službách v jednotlivých urbanistických obvodech. Pro vytvoření této mapy jsem použila data ze Sčítání 2001. Tyto údaje jsem vypočetla pro výslednou mapu. Nejméně lidí pracujících ve službách nalezneme v průmyslových Předlicích, kde je komplex továren a průmyslově-obslužných zařízení. Zde lidé pracují v sekundární sféře. Zajímavý je velký počet pracujících ve službách na sídlišti Dobětice a Severní Terasa. Velký počet lidí pracujících ve službách nalezneme i v jádru města, kde je největší počet služeb nabízených obyvatelstvu. Pracujících ve službách v jádru města je cca 62 %. Naopak nejméně obyvatel Ústí nad Labem, kteří pracují ve službách bydlí na předměstí města 57%. (Kubeš, 2009; Brychtová, Fňukal 2006).

6. Analýza infrastruktury města Ústí nad Labem

6.1. Infrastruktura silničních, železničních a dalších komunikací

Cíl kapitoly 6. je popis a analýza infrastruktury města Ústí nad Labem. Pro ilustraci jsem vytvořila mapu 9., kde jsem se zaměřila na dopravní i technickou infrastrukturu ve městě. Nejprve se budu věnovat infrastruktuře silniční, železniční a dalších komunikací. Zaměřím se na historii, uspořádání, kvalitu a problémy dopravní infrastruktury na území Ústí nad Labem.

Základní kostru dopravní infrastruktury ve městě tvoří silnice I. a II. třídy. Jak jsem zmínila již v podkapitole o dopravě, jedná se o silnice I/30, I/62, I/13 a II/613, II/261, II/528, II/258, II/253. Nejvýznamnější dopravní tah je nově vystavěná dálnice D8, která se vyskytuje na katastrálním území Ústí nad Labem, a to v nespojitých částech na západě města. Ústí nad Labem díky své exponované poloze vůči Německu a Praze leží na dopravním tahu, který nabývá středoevropského významu.

Silniční doprava na konci 19. století vytvořila ve středu města dopravní uzlový prostor, tvořen Masarykovou ulicí, Malou Hradební, Bílinským mostem a ulicemi Tovární, Revoluční a Hrnčířská. Postupem času se tento dopravní uzlový prostor města začal zvětšovat. Jeden z nejdůležitějších stavebních počinů druhé poloviny 19. století je dopravní spojení mezi sídly na levém břehu řeky Labe s městskou částí města – Střekov, který leží na pravém břehu toku. Jednalo se o silniční (dříve pro pěší a povozy) i železniční most, který byl postaven roku 1872. Další významná stavba, spojující obě strany toku, je most E. Beneše, který je situován na místo bývalého labského přívozu. Dílo bylo dokončeno roku 1936. Tento odstavec o historii dopravní infrastruktury ve městě Ústí nad Labem byl napsán s pomocí internetových stránek [http://www.usti-nl.cz/dejiny/...](http://www.usti-nl.cz/dejiny/)

V dnešní době je dopravní infrastruktura ve městě značně komplikovaná. Kvalita a uspořádání silničních komunikací ve města, podle mého názoru, nevyhovuje dnešním potřebám. Rozvoj města po roce 1989 s sebou přinesl nemalé starosti s nárůstem dopravy, nejen vyjíždějících po silničních komunikacích ve městě, ale i v tranzitní dopravě. V dnešní době se plánuje již brzké dokončení celé dálnice D8 směřující z Prahy do Německa. Jediný stále nedokončený úsek z Řehlovic do Lovosic stále čeká na své dokončení. Propojením celé dálnice, dojde podle mého názoru k výraznému odklonu tranzitní dopravy, která stále ve velké intenzitě proudí skrz město Ústí nad Labem. Silnice I/30, která stále ještě nahrazuje nedokončený úsek dálnice D8, směrem z Lovosic do Ústí, je považována za jednu z nejnebezpečnějších silnic v České republice. Hlavní příčinou je velká intenzita nákladní kamionové dopravy.

Jedna z nejvíce vytížených silnic vede z Lovosic - Pražská ulice. Denně po ní projede cca 14 tis. aut. Nejvíce vytížená je silnice v ulici Přístavní, kde denně projede až 30 tis. aut. Se stejnou intenzitou se setkáme i v ulici Malá hradební přímo v centru města, neboť zde vede svod ze silnice E55 a směřuje k hlavnímu nádraží. Odstavec o intenzitě automobilové dopravy byl napsán s pomocí internetových stránek <http://www.usti-nad-labem.cz/files/...>

Železniční doprava v Ústí nad Labem má dlouhou tradici. Roku 1858 byla dána do provozu Ústecko-teplická dráha, po které bylo možné přepravovat nejen osoby, ale i náklad (převážně uhlí). Vystavěna byla i vlečka k ústeckému přístavu. Důvodem byl export nákladu do Německa. Nyní městem vedou železniční tratě 503(072), 503 (073), 504 (130), 504 (131) a 527 (090). Městem prochází železniční koridor Drážďany - Ústí nad Labem - Praha. V Ústí nad Labem nalezneme 8 železničních stanic. Hlavní nádraží, které denně využívají tisíce lidí je situováno přímo v centru města, na velice strategickém místě. Nevýhodou železniční dopravy ve městě je, že nezasahuje do částí města, kde se koncentruje veškerý život obyvatelstva. Železniční doprava by mohla hrát větší roli v přepravě osob na území města, vzhledem k počtu stanic.

Velice důležité je spojení lodní dopravou po řece Labi. Labská vodní cesta je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. Labe v Ústí nad Labem je využíváno k osobní lodní dopravě, tak za účelem přepravy nákladů. Nalezneme zde i velice významný nákladní přístav v České republice. Nachází se na levém břehu Labe mezi centrem města a městskou čtvrtí Krásné Březno. Součástí přístavu je i kontejnerové překladiště, které je napojené jak na síť železniční, tak i silniční. V dnešní době je Labe využíváno také pro osobní přepravu. Roku 2008 byla zavedena pravidelná osobní přeprava osob z Ústí nad Labem do Litoměřic a dále do Roudnice nad Labem a zpět. Jediným

problémem je neregulovaný vodní tok z Ústí k německým hranicím. Vyskytující se suché dlouhotrvající období zapříčiňuje rozkolísanost hladiny řeky a tím způsobené časté pozastavení této dopravy. Díky významu labského koryta je těžké tento problém vyřešit regulováním toku. Tento odstavec byl napsán s pomocí publikace Anděl (1999).

6.2. Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava má v Ústí nad Labem více jak stoletou tradici a je nejvýznamnější součástí dopravního systému ve městě. Pravidelný tramvajový provoz, který provozovala společnost AEG, odstartoval již od roku 1899 a jednu dobu mělo Ústí n. L. dokonce třetí nejdelší tramvajovou síť z českých měst po Praze a Brně. Celková délka tratí měřila bezmála 47 km. Nejprve zde lidé využívali elektrickou pouliční dráhu, která měla rozchod 1 000 mm. Směr, který tato dráha jezdila, byl z Krásného Března do Předlic a od městského divadla ke Klíšskému potoku. Později se tato první městská hromadná doprava rozšiřovala dále po městě. Po skončení II. světové války byl tramvajový provoz ve městě opět obnoven. Roku 1947 v městské části Bukov došlo k obrovské tragédii, kdy kvůli nefungujícím brzdám havaroval plně obsazený tramvajový vůz, a zahynulo 30 lidí. Mezi lety 1912 až 1964 byly tramvaje využívány nejen k přepravě osob, ale byla využívána i k přepravě pošty, uhlí, a různých druhů surovin a výrobků. Od roku 1954 do 1970 byla tramvajová doprava postupně rušena a nahrazena autobusovou dopravou. První vozy hromadné autobusové dopravy ve městě vyjeli mnohem později než vozy tramvajové. První autobus vyjel až v roce 1929. S růstem počtu obyvatelstva ve městě rostla i potřeba rozrůstání linkových spojů. Tím byla zapříčiněna i větší ekologická zátěž, z těchto důvodů postupně od roku 1988 začala nahrazovat autobusovou dopravu ekologičtější trolejbusy. Tento odstavec byl napsán za pomoci internetové stránky www.doprava.cx/usti.php...

Ústí nad Labem je pokryto kvalitní městskou dopravou, které nezasahuje pouze do odlehlých částí města Budova a Bánova. Zajišťuje ji jak autobusová, tak trolejbusová doprava. Co se však týče kvality vozového parku, které dopravní podnik Ústí nad Labem využívá, je v horším technickém stavu. Za tento stav může již vysoké stáří. Další faktor, který snižuje kvalitu přepravy MHD Ústí nad Labem, je nedostatečná separace dopravních prostředků MHD a ostatních účastníků silniční motorové dopravy. V mapě 9., zabývající se dopravní a technickou infrastrukturou města jsem vyznačila zastávky MHD, kde se

stýkají 4 a více linek. Takových zastávek je ve městě 53. Vyšší koncentrace spojů je samozřejmě v centru města, ale také v městské části Klíše, a sídliště Severní Terasa, Dobětice, Skřivánek, Krásné Březno, Neštěmice a Mojžíř. Důvodem v těchto částech města je velká koncentrace lidí. Jedná se o zástavbu panelových sídlišť, kde bydlí převážná část obyvatel Ústí nad Labem. MHD naopak nejezdí v takové síle do městské části Střekov, kam kde ale v nejbližších letech linky posílí.

Trolejbusová doprava je v celém městě, vyjma městské části Ústí nad Labem Střekov, ve které se ale s ní do budoucna plánuje. Jinak pokrývá veškeré přepravní proudy, které jsou uvnitř města. Směrem na Brnou, Církvice a Sebusín již trolejbusová doprava nezasahuje. Co se týče městské autobusové hromadné dopravy, tak umožňuje spojení i s okolními vesnicemi (např. Trmice, Chlumec, Chabařovice). Spojení s okolními vesnicemi a osadou Kočkov je však umožněno převážně kvůli regionální autobusové dopravě. Musím ale zdůraznit, že počet přepravovaných osob na těchto spojích není zdaleka tak významný jako uvnitř města. Regionální autobusová doprava je však pro místní obyvatelstvo zcela nepostradatelná.

Železniční doprava ve městě je v dnešní době méně využívána. Důvodem je hlavně nepříznivá lokace vlakových nádraží, která jsou nedostupná pro části města, kde se lidé vyskytují nejvíce. Samozřejmě je zde i další faktor, který zásadně ovlivňuje malé využívání železnice pro přepravu v Ústí nad Labem. Jedná se o chybějící zastávky ve významných lokalitách, jako jsou např. Předlice, ZOO, střekovské podhradí, Olšinky, centrum Sebusína, aj. Město Ústí nad Labem je vybaveno 8 železničními a 183 trolejbusovými či autobusovými zastávkami. Samozřejmě se odlišují v kvalitě, vybavenosti, stáří a hlavně počtem spojů. Použito z www.usti-nad-labem.cz...

6.3. Technická infrastruktura

Podkapitola o technické infrastruktuře města Ústí nad Labem byla vytvořena díky znalosti města, dále za pomoci internetových stránek www.mapy.cz a územního plánu města. V mapě 9. jsem zachytila důležitou dopravní infrastrukturu včetně budov, které k ní náleží, nejvýznamnější zastávky městské hromadné dopravy, ČOV, přístavy, aj. Z mapy 9. vychází celá kapitola 6.

Pitnou vodou pro Ústí nad Labem zajišťuje přítok vody z vodárenské soustavy Fláje, která se nachází na území okresu Teplice a dále z vodárenské soustavy Žernoseky, kterou nalezneme v okrese Litoměřice. Tyto dva hlavní přivaděče pitné vody pro město

jsou mezi sebou propojeny. Dále je pitná voda zajišťována z vodovodů místních. Celá vodovodní síť města je propojena do tlakových pásem, kterých je v Ústí nad Labem celkem sedm. V dnešních dnech je na tuto síť připojeno 98% veškerého obyvatelstva města.

Co se týče kanalizace, je v dnešních dnech až na malé výjimky jednotná. Tento systém stokové sítě je zakončen na ČOV Ústí nad Labem – Neštětice. Jedná se o nejdůležitější kanalizační stoku ve městě. Další méně významné jsou zakončeny na ČOV Brná, Vaňov, Střekov a Habrovice. Některé končí rovnou v řece Labe. Odpadní vody jsou čištěny od cca 73% obyvatelstva, proto se v nejbližších letech město plánuje tento stav zlepšit. Plynem je město zásobováno pomocí VTL plynovodů. Velice významná je teplárna Dalkia a.s. v Trmicích, která šetrným způsobem dodává teplo Ústecké aglomeraci.

Napájecí soustava Ústí nad Labem v dnešní době je napájena z vysokonapěťových soustav 10, 22, 35 kV. Centrum města je napájeno z napěťové hladiny 10 kV. Stávající 10 kV městská síť je zastaralá a z hlediska kapacitního nedostačující. V dnešních dnech dochází k ucelenému jednotnému přechodu na napětí 22 kV. Dále je velice významný odběratel z hladiny 110 kV podnik Spolchemie, a.s. Ústí nad Labem. Tento odběratel je napájen pomocí vlastní transformovny 110/35 kV. Umístěna je na okraji města, v Předlicích a nachází se ve velice špatném technickém stavu (www.ckcired.cz...).

Město se potýká s velkým problémem černých skládek. Nejvíce se jich nalézá v okrajových částech města v Předlicích, Krásném Březně nebo na okraji městské části Mojžíř. Zde tyto části obydí převážně nepřizpůsobiví obyvatelé. Dalším centrem, kde se objevují černé skládky, jsou okrajové části sídliště, převážná část ale na sídlišti Severní Terasa. Ve městě se nachází pouze jedna velká legální skládka komunálního odpadu v Božtěšicích.

6.4. Obraz města Ústí nad Labem

Hodnocení obrazu města bývá do značné míry subjektivní, ale jsou kritéria, která obraz města mohou hodnotit. V této kapitole budeme hodnotit kompozici půdorysné struktury města, urbanisticko-estetickou kompozici řešených komunikačních vstupů do města, dále kompozici urbanistických uzlů a os města a genius loci vybraných částí města (Kubeš 2009).

Ústí nad Labem leží v členité krajině, na rozhraní tří geomorfologických jednotek. Tato skutečnost je příznivá pro vytvoření strukturované siluety města v okolní krajině.

Pokud přijždíme do Ústí nad Labem od Lovosic po Pražské ulici, můžeme z národní přírodní památky Vrkoč (viz. foto 3., 13.) vizuálně vnímat celý zastavěný prostor v Sebuzíně, Církvicích, Střekově, historickém jádru města, na Severní Terasě a Doběticích. Naskytne se nám pohled na rozmanitou zástavbu města doplněnou zelení. Další zajímavý vizuální pohled na město je z vyhlídkového zámečku Větruše (viz. foto 1.), kde se nám naskytne pohled na historické jádro města, Mariánskou skálu, na pravém břehu řeky Labe ležící průmyslovou část Střekova, v pozadí pak můžeme vnímat kopcovité České středohoří. Tento panoramatický pohled na město je třeba chránit a opatrně rozvíjet. Unikátní pohled se naskytne i z dominantního prvku ve městě - z Mariánské skály (viz. foto 17., 21.), kde vizuálně vnímáme historické jádro města a údolí Labe.

Výrazná silueta historického jádra města je z pohledu od mostu E. Beneše, kde vidíme nízký siluetární obrys zástavby historického jádra města (viz. foto 2.). Pohled ale není nikterak zajímavý, neboť historické jádro města bylo v době druhé světové války z části zničeno a v době socialismu hrubě přestavěno, přičemž nebyl brán zřetel na původní historické dominanty a kolority města.

Návštěvníci jakéhokoliv města či lidé pouze projíždějící, si dojem na město udělají již na předměstí. Proto je velice důležité dbát na esteticko-kompoziční řešení dopravních komunikačních vstupů do města. Těmto částem by se měla věnovat v územním plánování a rozhodování náležitá pozornost. Jedeme-li po silnici směrem z Litoměřic nebo Lovosic k Ústí nad Labem, naskytne se nám pohled na zástavbu rodinných domů, příjemné zahrádkářské kolonie a chatařské osady. Při vjezdu do města z této strany se nám také naskytne unikátní pohled na zdejší kopcovitou krajinu s množstvím zeleně a údolí, kterým protéká řeka Labe.

Přijždíme-li do Ústí nad Labem po silnici z Teplic dále na Trmice a Předlice, naskytne se nám naopak velice ošklivý pohled. Vstupujeme do nejvíce průmyslové části města, kde vidíme teplárnu, mnoho hangárových struktur velkých marketů a velkoskladů s parkovišti a obydlené domy s nepřizpůsobivým obyvatelstvem, které chátrají. Nevzhlednost tohoto vstupu do města podtrhne velký nepořádek. Nevzhledný vstup do města je i ze směru Dečín – Ústí nad Labem, kde je rozsáhlá zástavba vícepodlažních panelových domů sídlišť Mojžíř a Neštémice. Při vstupu vidíme i množství průmyslově-obslužných objektů a areálů.

Hlavní *urbanistické uzly* v historickém jádru města jsou hlavní Mírové náměstí s přilehlými historickými domy a dvěma kostely. *Urbanistické osy* města Ústí nad Labem jsou tvořeny především městskými třídami vnitřního města. Jedná se o ulice Klíšská,

Masarykova a Palachova. Jednotlivé domy těchto tříd jsou do jisté míry různorodé, a to z hlediska jejich údržby, výšky, objemu. Tato část města prochází v dnešní době komercializací (viz. kapitola 5.1.).

Ústí nad Labem postrádá cenné architektonicko-urbanistické mikroprostory se stavebními památkami a hodnotnější novou architekturou. Dřívější historické jádro bylo zničeno a přestavěno v nevzhledné socialistické budovy. Nicméně zajímavým architektonickým prvkem v historickém jádru města je nové nákupní centrum Fórum, které obklopuje unikátní historický kostel. Jedná se o nákupní komplex, který je velice dobře architektonicky i funkčně zvládnut. Svým vzhledem nenarušuje okolní historické jádro a dobře do něj zapadá.

Mikroprostory s *geniem loci* nalezneme ve městě jinde než v historickém jádru města. Tato místa mohou být „nabita“ historií, kulturou, sakralitou, v Ústí nad Labem, ale především klidem, pohodou, monumentálností či něčím jiným, což v nás může vzbuzovat příjemné pocity. Ústí nad Labem je průmyslové město s potlačenou historickou architekturou, avšak i zde nalezneme mnoho zajímavých míst s jistým „nábojem“. Právě pro svou průmyslovou historii ve městě nalezneme opuštěné i fungující průmyslové budovy s určitým *geniem loci*. Největší komplex takovýchto budov se nachází na levém břehu řeky Labe vedle Pražské ulice. Dalším místem s *geniem loci* je vyhlídka Vrkoč, kde nalezneme úkryt před rychlým tempem města, ale také krásný pohled na okolí a údolí Labe. Důležitým místem je i hrad Střekov, kde dříve nalézali inspiraci osobnosti jako Karel Hynek Mácha, Johan Wolfgang Goethe či Karel May. Tento hrad má staletou historii, kde na nás v dnešní době „dýchne“ středověká atmosféra. Samozřejmě je zde i středověká restaurace, ze které je krásný výhled do okolí. Nezapomenutelný zážitek a pohled na město zažijeme na výletním zámečku Větruše, kde se konají společenské události, ale je zde i příjemná restaurace. Opět na návštěvníka dolehne klid, doplněný o unikátní pohled na město. Určitě ale existuje mnoho dalších míst, ne sice tak historicky významných, či běžně vnímaných jako zmíněné mikroprostory města Ústí nad Labem s *geniem loci*. Takovéto mikroprostory vnímají lidé určitých skupin nebo jednotlivci, závisí na jejich zážitcích, zkušenostech a zájmech. Tato podkapitola byla inspirována publikací Kubeš (2009).

7. Závěr

Ve své bakalářské práci jsem zpracovala téma „Ústí nad Labem – poloha, struktura, infrastruktura a obraz města“. V textově rozsáhle subkapitole 2. jsme se zaměřili na poznání geografických a historických charakteristik území Ústí nad Labem, kde jsme popisovali historický vývoj města, dále fyzicko-geografickou a sociálně-geografickou charakteristiku území. Fyzicko-geografická charakteristika je doplněna o přehlednou mapu 1. Socio-geografická charakteristika je doplněna tabulkou s údaji o obyvatelstvu ve městě.

V další subkapitole jsme se zaměřili na rozbor použité literatury, která přispěla k napsání této bakalářské práce. Literatura je rozdělena na část, kde rozebíráme knihy o historickém vývoji a geografické poloze města. V další části uvádím knihy, které přispěli k teoretickému pochopení prostorové struktury měst. V poslední části rozebíráme zdroje zaměřené výlučně na prostorovou strukturu Ústí nad Labem.

V další subkapitole naší bakalářské práce jsme zkoumali sociálně-geografickou polohu Ústí nad Labem z pohledu mikro-, mezo- a makro- polohy. Tuto část jsme doplnili i o přehledné tabulky, které zkoumají silniční a železniční vybavenost Ústí nad Labem a dostupnost Ústí nad Labem vůči Praze a Brnu. Ústí n. L. jsme porovnávali s ostatními krajskými městy, které jsme do tabulek také zaznamenali pro názorné srovnání.

Nejdůležitější je subkapitola o prostorové struktuře Ústí nad Labem. Zde jsme analyzovali geneticko-koncentrickou, funkčně-prostorovou, urbanisticko-morfologickou a sociální a demografickou prostorovou strukturu města. Tuto subkapitolu jsme doplnili o přehledné mapy 2., 3., a o mapy pro poznání sociální a demografické prostorové struktury města, které byly vytvořeny v GIS programu. V této analytické subkapitole jsme se snažili odhalit a posléze odůvodnit rozmanitost sociální a demografické prostorové struktury města. Další subkapitola se zaměřila na dopravní a technickou infrastrukturu Ústí nad Labem. Pro tuto část bakalářské práce jsme vytvořili mapu 9. Součástí je poznání a charakteristika silničních, železničních a ostatních komunikací ve městě. Dále se zaměřujeme na městskou hromadnou dopravu ve městě a technickou infrastrukturu města. Součástí subkapitoly je i obraz Ústí nad Labem. V této kapitole se odkazujeme na přílohové fotografie.

Snad se nám podařilo vytvořit složkově vyvážený a komplexní popis Ústí nad Labem, který jsme doplnili přehlednými mapami. Ústí nad Labem je stále v našem podvědomí bráno jako průmyslové město, kde je historie a architektura potlačena. Mojm cílem bylo udělat podrobnou analýzu Ústí nad Labem, a najít možné návrhy řešení, které přispějí ke zlepšení. Město se v dnešní době již snaží nepříznivou image změnit. Historické

jádro a vnitřní město prochází značnou revitalizací. Veřejná správa města organizuje pro své obyvatele řadu akcí ve snaze přiblížit město svým obyvatelům. Revitalizují se městské parky, autobusová a vlaková nádraží, ale i obytná zástavba.

Město pořádá více kulturních akcí, zlepšují se služby. Avšak Ústí n. L. má i pár nedostatků, které prozatím nejsou řešeny. Největší problém spatřuji hlavně v dopravní infrastruktuře města. Hlavní dopravní tah je veden kolem řeky Labe, centrem města. Tato místa bývají často při povodních zaplavována, ochromí se doprava a ve městě nastává kolaps. Neméně závažné je i vedení hlavní dopravní tepny přes historické jádro, které je každý den „ucpáno“ a doprava se zde velice zpomaluje. Vše by vyřešil obchvat města, díky kterému by se snížilo enormní zatížení intravilánu města.

Avšak hodnocení dopravní polohy Ústí nad Labem poukázalo na jeho velice dobrou dopravní polohu. Zásadním způsobem je ovlivněna blízkostí Prahy, v nejbližší době se tato vzdálenost ještě zkrátí, kvůli téměř dokončené dálnici D8, která vyřeší mnoho problémů s tranzitní dopravou vedoucí městem.

Období socialismu nebylo pro Ústí nad Labem zcela šťastným obdobím. V této době ve městě vyrostla řada nevzhledných uniformních budov, a město se rozšiřovalo daleko za hranice bývalého intravilánu. Změny fyzického i sociálního prostředí Ústí nad Labem, které nastaly s příchodem tržní ekonomiky a globalizace jsou ve městě značně silné a viditelné.

Použitá literatura:

- ANDĚL, J. A KOL. (1999): *Geografie města Ústí nad Labem*. PF UJEP Ústí nad Labem, 109 s.
- ANDĚL, J. A KOL. (2000): *Geografie Ústeckého kraje. Skripta*. PF UJEP Ústí nad Labem, 151 s.
- ANDĚL, J. A KOL. (2002): *Geografie Ústecka*. PF UPEP Ústí nad Labem, 134 s.
- ANDĚL J., JEŘÁBEK M., ORŠULÁK T. (2004): *Vývoj sídelní struktury a obyvatelstva pohraničních okresů Ústeckého kraje*. PF UJEP Ústí nad Labem, 229 s.
- BRYCHTOVÁ, Š., FŇUKAL, M. (2006): *Socioekonomická geografie I. díl. Geografie obyvatelstva*. Geografie sídel. Pardubice, s.
- DEMEK, J. A KOL. (1987): *Hory a nížiny*. Praha: Academia, 584 s.
- HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 145 s.
- KOLEKTIV AUTORŮ (2007): *Atlas podnebí Česka*. Praha – Olomouc, 260 s.
- KUBEŠ, J. A KOL. (2009): *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace*. Ústav vědy a výskumu Univerzity Mateje Bela v Banské Bystrici, 166 s.
- KUČA, K. (1997): *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Díl 1.-7. Praha, Libri, několik tisíc stran.
- KOLEKTIV AUTORŮ (2007): *Životní prostředí 2006*. Ústí nad Labem–magistrát města, odbor životního prostředí, 28 s.
- SÝKORA, L. (1993): *Gentrifikace – mění se tvář vnitřních měst*. In Sýkora, L. (ed): „Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii“. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 100-119 s.
- VLČEK, V. (ed.), (1984): *Vodní toky a nádrže*. Praha: Academia, 315 s.

Internetové zdroje:

http://www.usti-nad-labem.cz/files/SRM_-_brozura.pdf (cit. 2009-10-30)

http://www.ustinl.cz/files/Zastupitelstvo_mesta/dokumenty/Odbor_uzemniho_planovani/18ZM_M8_2009_Prilohy/18ZM_M8_P1_2009.pdf (cit. 2009-11-15)

<http://www.czso.cz/kraje/ul/publikace/ciselnik/data%5C4204sul.pdf> (cit. 2009-11-15)

[http://www.czso.cz/xu/edicniplan.nsf/t/DE003C963A/\\$File/13-4237-05.pdf](http://www.czso.cz/xu/edicniplan.nsf/t/DE003C963A/$File/13-4237-05.pdf) (cit. 2009-11-11)

<http://data.czechtourism.com> (cit. 2010-04-03)

<http://static.panoramio.com> (2010-04-04)

<http://www.fotoaparát.cz> (2010-04-04)

<http://www.ceskepristavy.cz> (cit. 2010-04-04)

<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/554804?OpenDocument> (cit.2009-12-28)

<http://www.usti-nad-labem.cz/dpp/> (cit. 2010-02-01)

<http://www.usti-nl.cz/dejiny/1918-38/ul-6-8.htm>

<http://www.risy.cz/index.php?pid=231&kraj=-1&zuj=554804> (cit. 2010-02-05)

<http://www.idos.cz/> (cit. 2010-02-15)

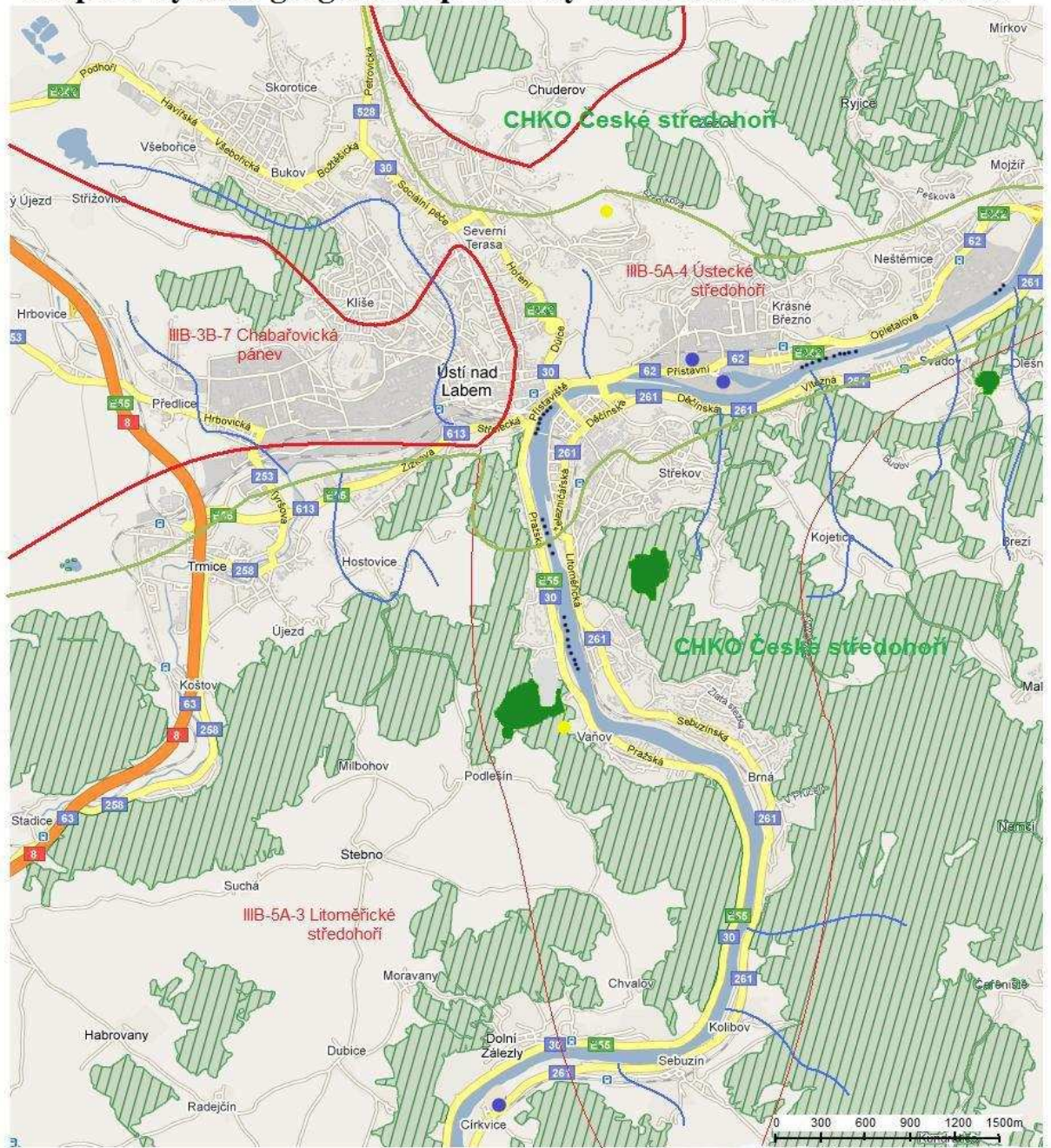
<http://www.doprava.cx/usti.php> (cit. 2010-02-15)

http://www.ckcired.cz/files/ref_03_vlasak_ulstred.doc/ (cit. 2010-02-27)

<http://www.usti-nl.cz/files/KONCEPT-UP-USTI-NAD-LABEM-ZPRAVA-CAST-I-NAVRH.pdf> (cit. 2010-03-11)

8. Přílohy

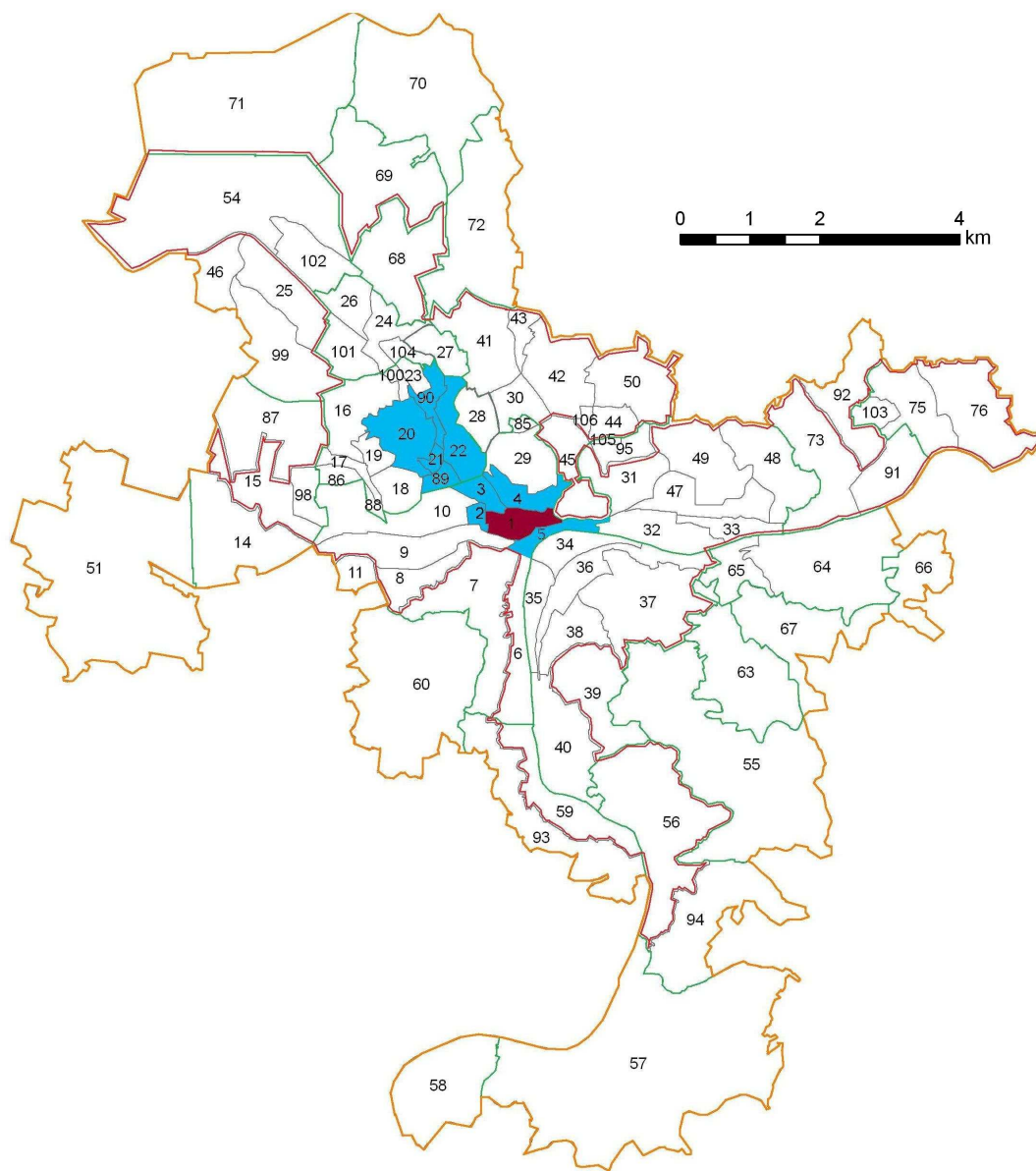
Mapa 1. Fyzicko-geografické podmínky města Ústí nad Labem a okolí



Legenda:

Vodstvo vodní toky nádrže povodňové pásmo při Q100 říční přístavy	Geomorfologie a členitost hranice geomorfologických podcelků s uvedením kódu a názvu hranice gomorfologických okrsků s uvedením kódu a názvu	Vybraná zeleň větší lesní celky maloplošná, zvláště chráněná území hranice CHKO	Klima meteorologická stanice
--	---	---	--

Mapa 2. Geneticko-koncentrická struktura města Ústí nad Labem

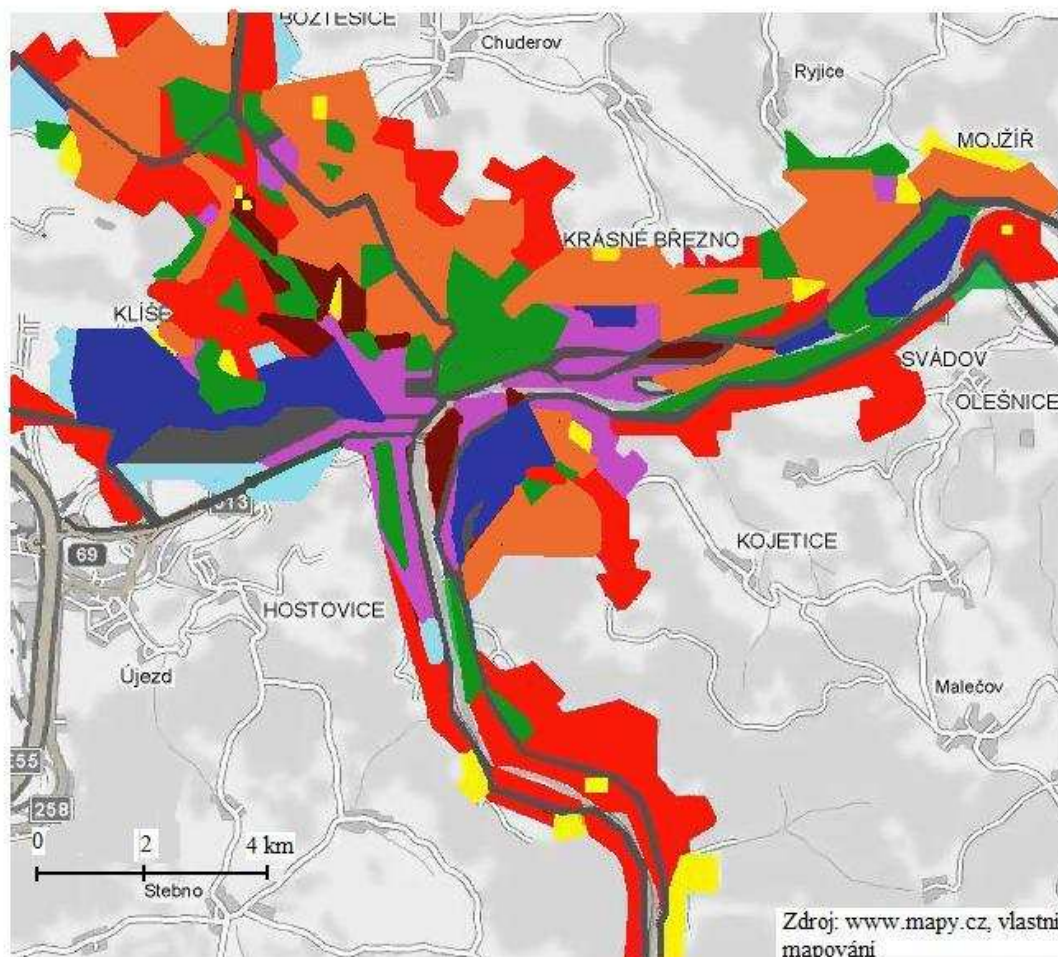


Legenda:

- | | |
|---|---|
| — hranice obce | ■ historické jádro města |
| — hranice částí obce | ■ vnitřní město |
| — ³⁷ hranice urbanistických obvodů s čísly | — hranice intravilánu prostřednictvím urbanistických obvodů |

Zdroj: www.mapy.cz, podkladová GIS mapa, vlastní mapování

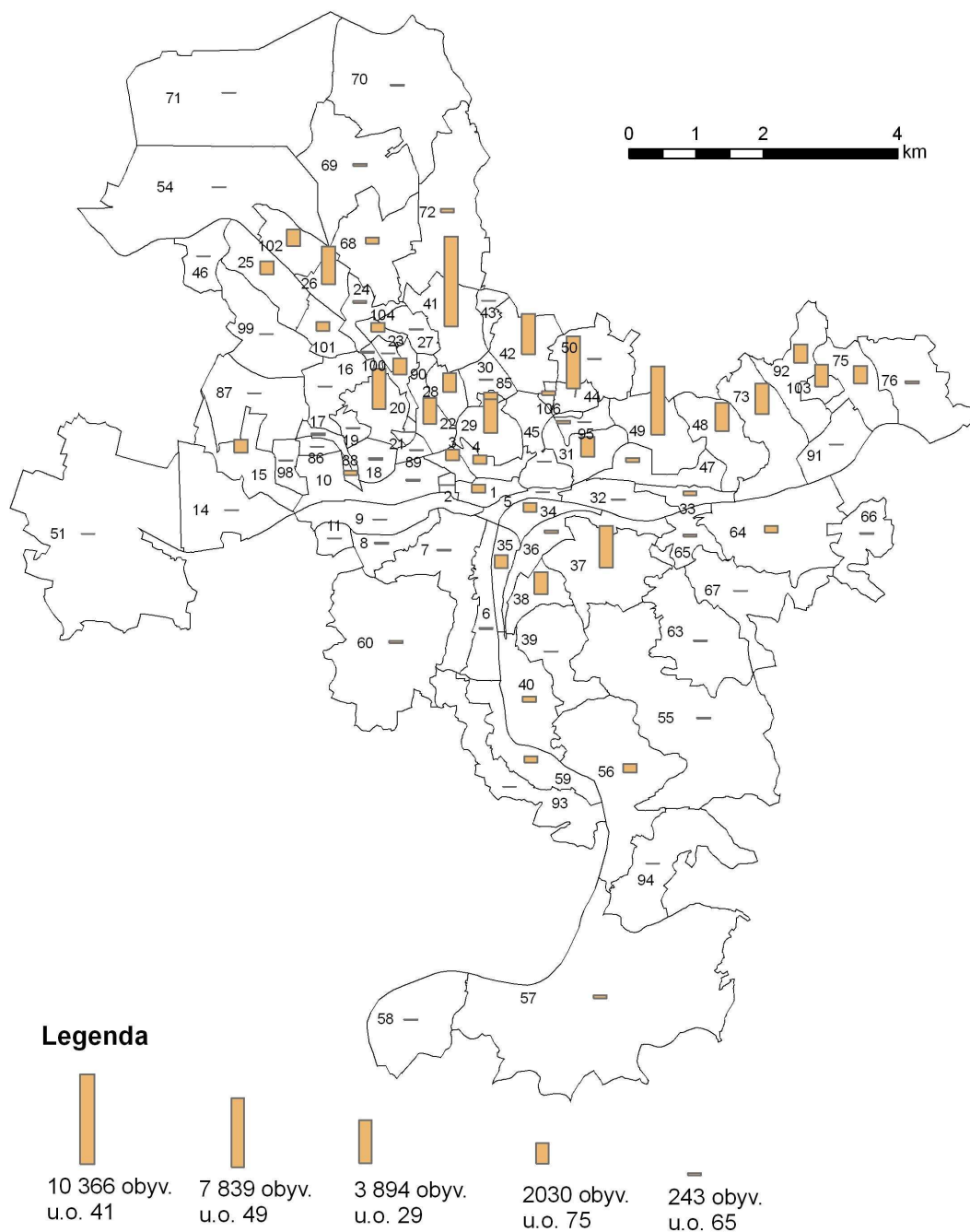
Mapa 3. Funkční prostorová zonace v intravilánu města Ústí nad Labem



Legenda:

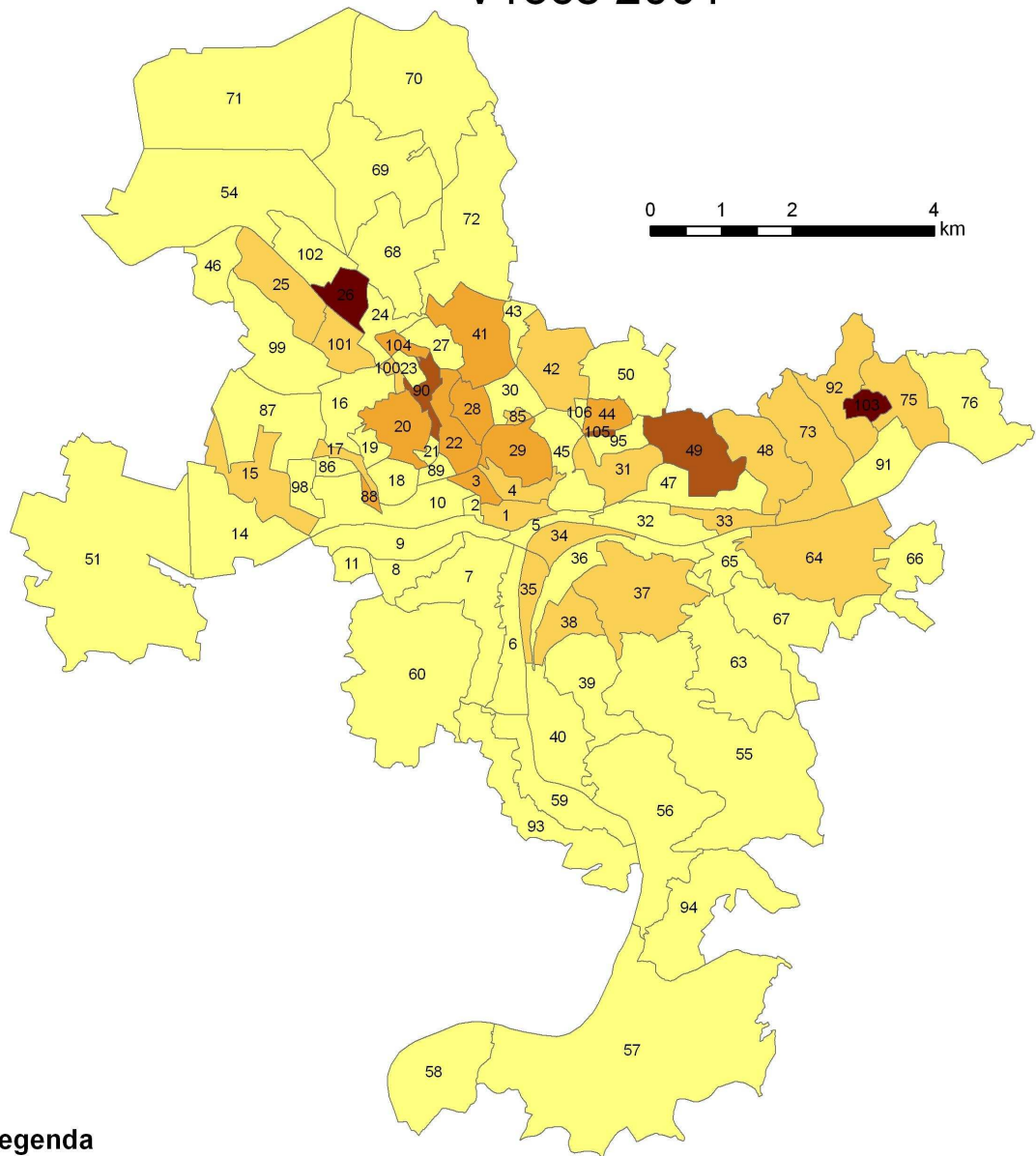
- | | |
|--|---|
| ■ obytné plochy - zástavba rodinných domů | ■ průmyslové plochy |
| ■ obytné plochy - sídlištní bloky | ■ průmyslově - obslužné plochy |
| ■ obytné plochy - vícepodlažní ulicová zástavba | ■ sportovně - rekreační plochy |
| ■ obslužné plochy | ■ přírodně - rekreační plochy |

Mapa 4. Město Ústí nad Labem - kartodiagram počtu obyvatel v urbanistických obvodech v roce 2001



Zdroj: ČSÚ - Sčítání 2001, podkladová mapa GIS
Jaroslava Boneschová, PF JČU, 2010

Mapa 5. Město Ústí nad Labem - kartogram hustoty zalidnění v urbanistických obvodech v roce 2001



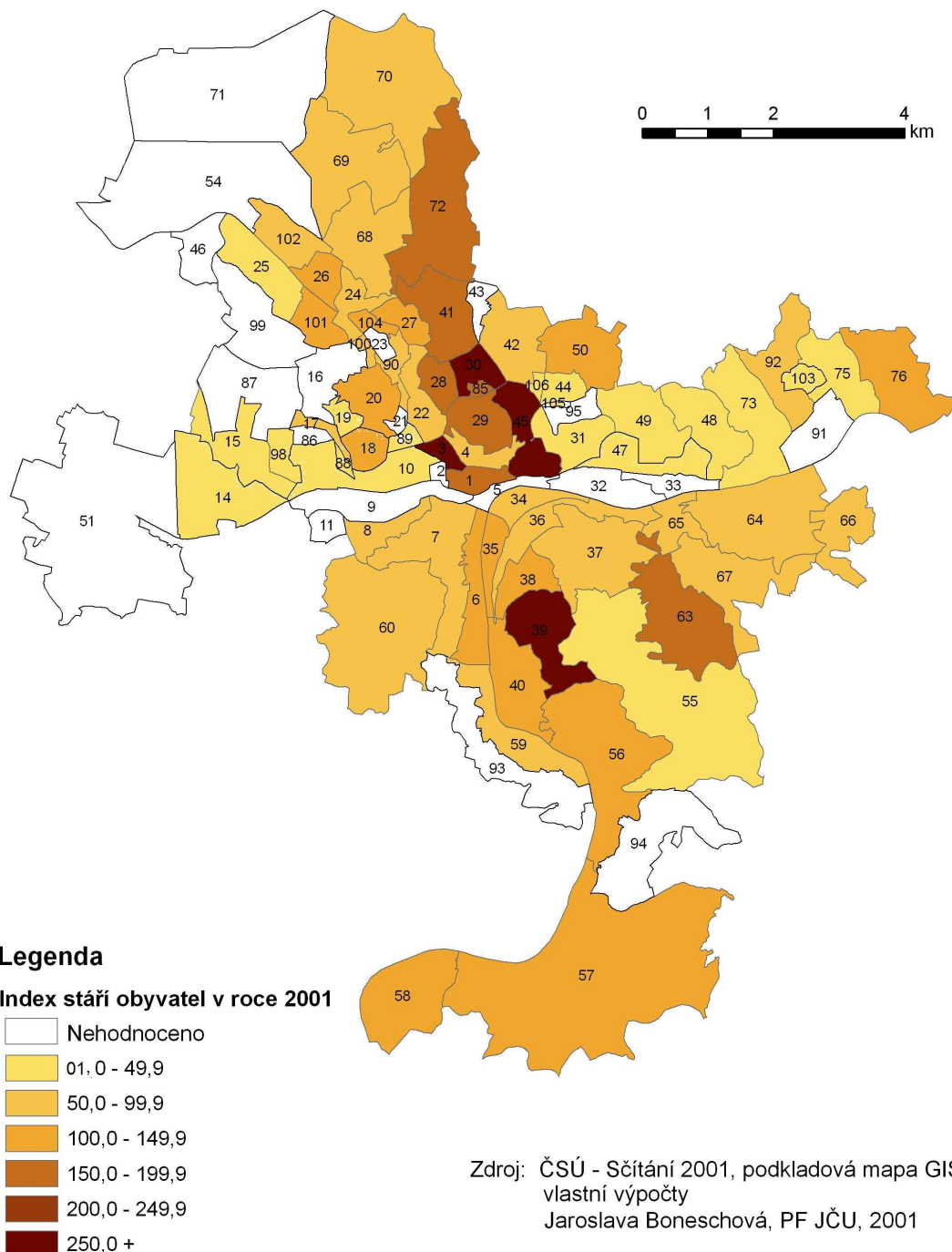
Legenda

Hustota zalidnění v roce 2001 - počet obyvatel na jeden hektar:

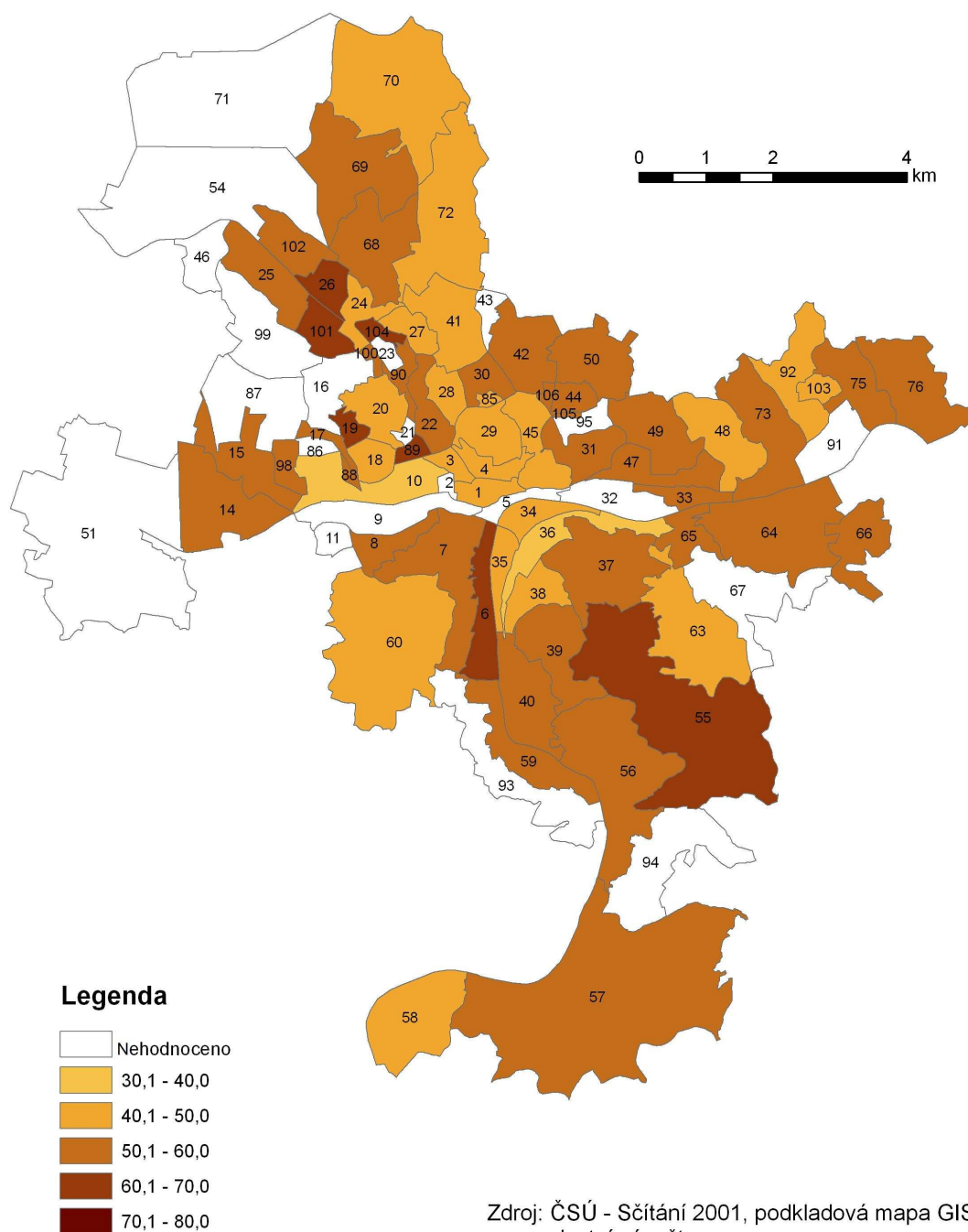
- 0,0 - 10,0
- 10,1 - 50,0
- 50,1 - 75,0
- 75,1 - 100,0
- 100,1+

Zdroj: ČSÚ - Sčítání 2001, podkladová mapa GIS, vlastní výpočty
Jaroslava Boneschová, PF JČU, 2010

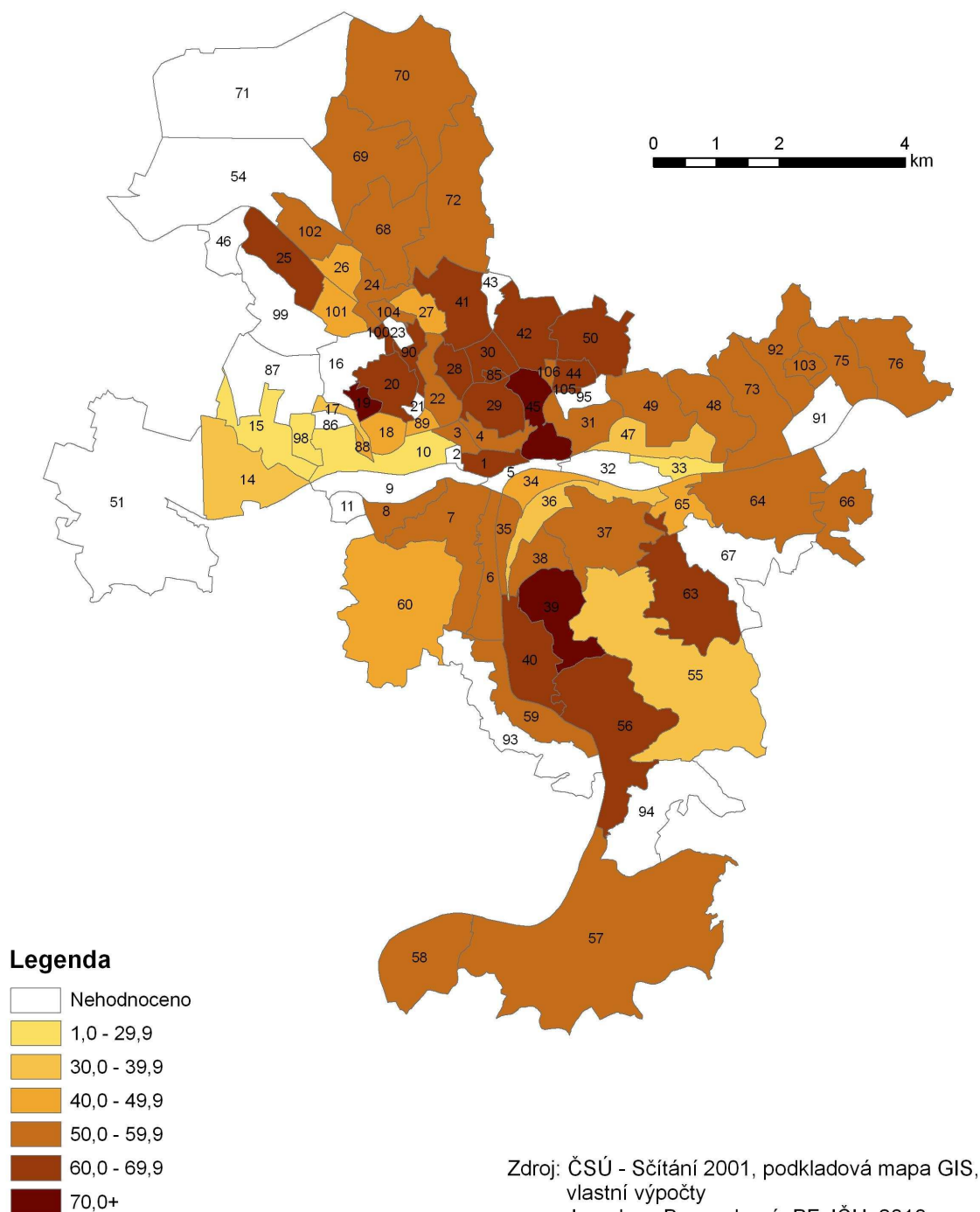
Mapa 6. Město Ústí nad Labem - kartogram indexu stáří obyvatel v urbanistických obvodech v roce 2001



Mapa 7. Město Ústí nad Labem - kartogram podílu obyvatel narozených v obci Ústí nad Labem podle urbanistických obvodů v roce 2001

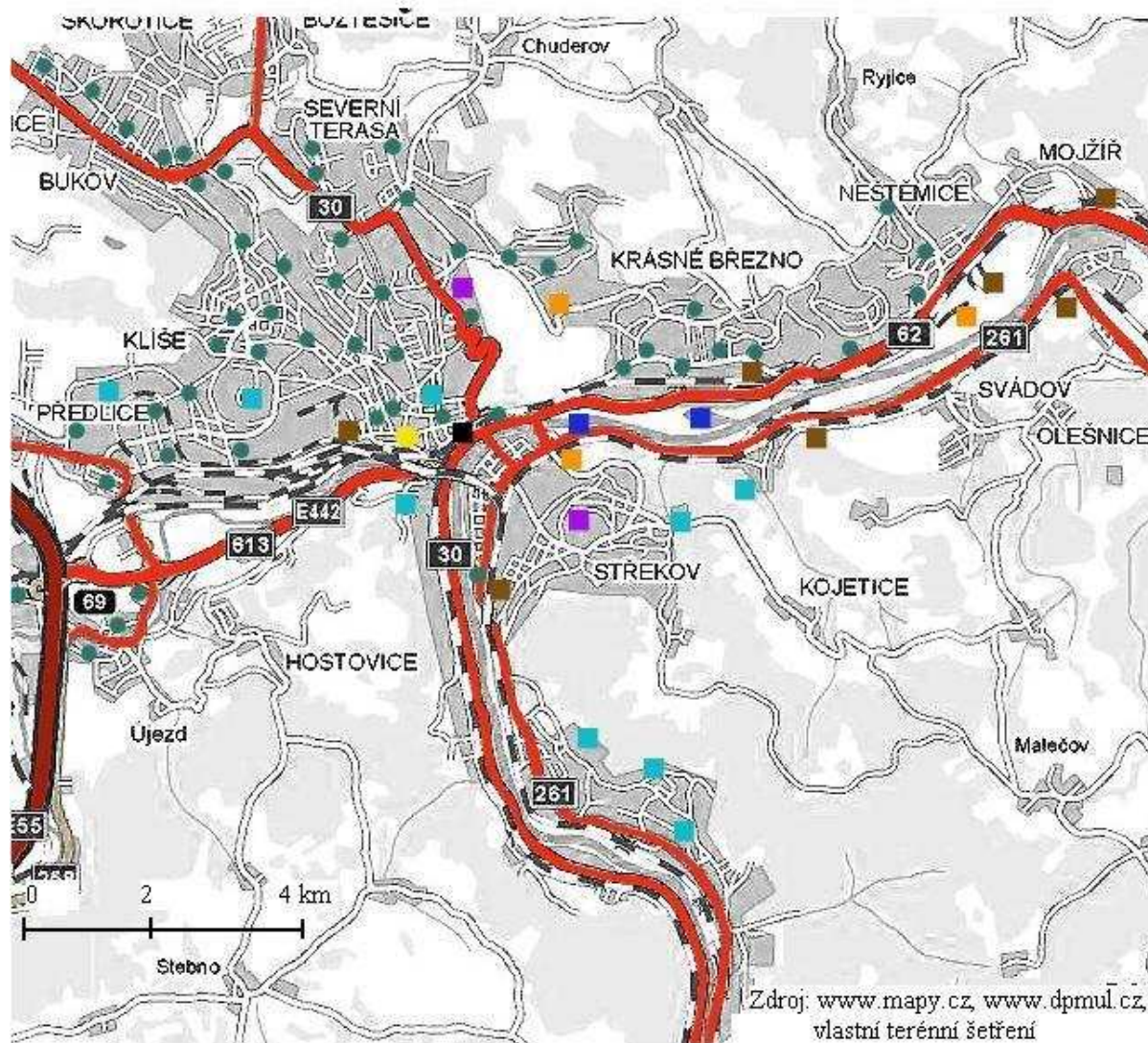


Mapa 8. Město Ústí nad Labem - kartogram podílu ekonomicky aktivních obyvatel pracujících ve službách v urbanistických obvodech v roce 2001














Zdroj: ČSÚ - Sčítání 2001, podkladová mapa GIS, vlastní výpočty
Jaroslava Boneschová, PF JČU, 2010

Mapa 9. Vybrané prvky a linie infrastruktury města Ústí nad Labem



Legenda:

- | | | | |
|---|------------------------|---|--------------------|
|  | tranzitní silnice |  | autobusové nádraží |
|  | sběrné silnice |  | přístavy |
|  | železniční tratě |  | vodojemy |
|  | MHD (4 a více linek) |  | teplárny |
|  | hlavní vlakové nádraží |  | ČOV |
|  | vlakové nádraží | | |

Tabulka 5. Hodnoty indikátorů sociální struktury obyvatelstva v u.o. Ústí nad Labem , 2001

Číslo u.o.	Název urbanistického obvodu	Výměra v ha	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (ob./ha)	Index stáří (%)	Narození v obci (%)	EAO – služby (%)
1	Ústí nad Labem-střed	31	923	29,77	198	41	62
2	Ústí nad Labem-u západního nádraží	8	13	1,63	0	0	0
3	Sady Bedřicha Smetany	18	1215	67,5	327	41	56
4	Ke Skřivánku	32	938	29,31	79	50	54
5	Hlavní nádraží	23	0	0,00	0	0	0
6	Pražská ulice	75	169	2,25	125	61	60
7	Větruše	153	85	0,55	78	58	59
8	Žižkova	47	167	3,55	91	60	60
9	Západní nádraží	92	1	0,01	0	0	0
10	Ústí nad Labem-průmyslový obvod	110	125	1,13	11	36	26
11	U Bíliny	23	0	0,00	0	0	0
14	Na dolech	153	21	0,13	16	60	37
15	Předlice	95	1518	15,97	22	55	26
16	Střížovický vrch I	74	0	0,00	0	0	0
17	Na Nivách I	16	209	13,06	58	52	33
18	Ovčí vrch	35	203	5,8	116	47	50
19	Klíše-sportovní areál	19	30	0,85	20	70	80
20	Klíše	66	4615	69,92	79	50	61
21	Klíše-školský areál	8	8	1,00	0	0	0
22	U polikliniky	51	2992	58,66	81	51	58
23	Městské stadiony	13	13	1,00	0	0	0
24	Bukov-střed	40	247	6,17	73	48	53
25	Všebořice	91	1481	14,95	21	57	62
26	Dukelských hrdinů	39	4315	110,64	120	63	45
27	Masarykova nemocnice	35	73	2,08	130	44	45
28	Hornická-Stará	36	2167	60,19	151	46	61
29	Skřivánek	66	3894	59,00	200	43	61
30	Severní Terasa-střed	39	55	1,41	366	60	61
31	Krásné Březno-západ	66	2299	34,83	38	51	51
32	Krásné Březno-Přístavní	67	12	0,18	0	0	0
33	Krásné Březno-Nový Svět	32	451	14,09	14	55	25
34	Kramoly	40	1008	25,2	85	50	47
35	Střekov-nábřeží	35	1500	42,8	134	47	54
36	Střekov-průmyslový obvod	77	307	3,98	85	40	38
37	Střekov-Kamenný vrch	165	4805	29,12	91	53	58
38	Střekov-Karla IV.	51	2530	49,6	113	48	57
39	Střekov-nad hradem	111	21	0,19	500	57	80
40	Střekov-lázně	111	611	5,5	102	52	61
41	Severní Terasa	105	10366	52,27	151	48	62
42	Kočkov-Stříbrníky	101	4616	45,76	97	53	62
43	Ovčárna	21	18	0,85	0	0	0

Číslo u.o.	Název urbanistického obvodu	Výměra v ha	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (ob./ha)	Index stáří (%)	Narození v obci (%)	EAO – služby (%)
44	Sídliště Dobětice	27	6010	57,23	366	60	61
45	Mariánský vrch-Hůrka	74	26	0,35	1000	46	80
46	Kalová pole	55	3	0,05	0	0	0
47	Krásné Březno-průmyslový obvod	69	441	6,39	16	55	35
48	Krásné Březno-Pod vyhlídkou	100	3249	32,49	44	50	53
49	Krásné Březno	104	7839	32,49	30	54	53
50	Dobětice	105	85	57,23	145	60	63
51	Tuchomyšl	577	0	0,00	0	0	0
54	Podhoří	390	0	0,00	0	0	0
55	Nová Ves	469	112	0,24	47	67	33
56	Brná	255	965	3,78	133	52	67
57	Sebuzín	724	366	0,5	104	54	55
58	Církvice	152	59	0,39	73	48	53
59	Vaňov	99	729	7,36	100	53	55
60	Hostovice	338	233	0,69	70	50	50
63	Kojetice	182	105	0,58	153	47	61
64	Svádov	210	797	27,41	92	56	53
65	Olšinky	48	243	5,06	93	55	45
66	Olešnice	82	78	0,95	66	53	58
67	Budov	149	7	0,05	0	0	0
68	Skorotice	138	701	5,07	81	54	55
69	Habrovice	197	227	1,15	72	54	56
70	Strážky	298	127	0,43	72	46	57
71	Kamenice-Dělouš	431	0	0,00	0	0	0
72	Božtěšice	224	426	1,9	177	41	53
73	Neštěmice	145	3517	24,25	43	53	55
75	Mojžíř	86	2030	23,6	23	54	53
76	Veselí	142	252	1,77	122	56	53
85	Malátova	6	744	24,00	155	46	65
86	Klíše-průmyslový obvod	14	2	0,14	0	0	0
87	Střížovický vrch II	144	7	0,05	0	0	0
88	Na Nivách II	7	502	71,71	34	55	41
89	Nemocnice	13	58	4,46	13	62	48
90	Klíše-Vilová	24	1864	77,66	80	55	64
91	Neštěmice-halda	72	0	0,00	0	0	0
92	Neštěmice-východ	100	2153	21,53	61	50	52
93	Vaňov-Skály	155	0	0,00	0	0	0
94	Brná-Čertova jizba	170	0	0,00	0	0	0
95	Nad zoologickou zahradou	27	3	0,11	0	0	0
98	Předlice-průmyslový obvod	29	28	0,97	33	54	8

Číslo u.o.	Název urbanistického obvodu	Výměra v ha	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (ob./ha)	Index stáří (%)	Narození v obci (%)	EAO – služby (%)
99	Střížovický vrch III	132	0	0,00	0	0	0
100	U stadionů	8	175	21,87	51	53	61
101	Pod Střížovickým vrchem	46	1061	23,06	143	63	49
102	Všebořice-u vozovny	65	1903	14,95	51	52	57
103	Sídlště Skalka	20	2549	127,45	13	49	54
104	Sídlště Pod Holoměří	15	1000	66,66	102	61	51
105	Nad Březnem	3	291	97,00	7	58	64
106	Sídlště Dobětice-západ	7	476	34,00	34	54	58

Zdroje: ČSÚ – Sčítání 2001, vlastní výpočty

Tabulka 6. Hodnoty vybraných indikátorů sociální struktury obyvatelstva v typech u.o. , Ústí nad Labem 2001

Typy urbanistických obvodů	Výměra v ha	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (ob./ha)	Index stáří (%)	Narození v obci (%)	EAO - služby (%)
jádro města	31	923	30	198	41	62
vnitřní město mimo jádro	234	11 703	50	87	50	60
předměstí	4 246	61 168	15	71	57	57
u.o. s vícepodlažní ulicově-blokovou zástavbou	340	11 219	33	120	50	59
u.o. s blokovou zástavbou sídlišť	1 040	64 151	63	69	51	58
u.o. s jinou zástavbou	850	16 512	18	102	52	52
celkem obec*	9 395	95 436	10	87	49	54

* zahrnuje také území mimo u.o. v území intravilánu obce

Zdroje: ČSÚ – Sčítání 2001, vlastní výpočty



Foto 1. Panoramatický pohled z Větruše na jádro města, Mariánskou skálu a městskou část Střekov (použito z [http://data.czechtourism.com/...](http://data.czechtourism.com/))

Foto 2. Rekonstrukce hlavního nádraží a pohled na historické jádro Ústí nad Labem (Jaroslava Boneschová, dále už jen JB)



Foto 3. Pohled na hrad Střekov, zdymadla, a sídliště Severní Terasa z vyhlídky Vrkoč (JB)
Foto 4. Zdymadla na řece Labi (JB)



Foto 5. Urbanistický uzel, pohled na Špitálské náměstí a Městské lázně (JB)

Foto 6. Kostel Nanebevzetí Panny Marie obklopen novým nákupním centrem (JB)



Foto 7. Průmyslová zóna města, Tovární ulice (JB)

Foto 8. Pohled na bývalý podnik SETUZA a.s., městská část Střekov (JB)



Foto 9. Vícepodlažní ulicově-bloková zástavba v centru města (JB)

Foto 10. Gentrifikovaná ulicově-bloková zástavba v městské části Klíše (JB)



Foto 11. Hlavní Mírové náměstí v historickém jádru města (JB)

Foto 12. Pohled od Hlavního nádraží na ulici Malá hradební a Hradiště (JB)



Foto 13. Zástavba rodinných domů v městské části Sebzuzín (JB)

Foto 14. Panelové domy na sídlišti Severní Terasa (JB)



Foto 15. Kontejnerové přístaviště na řece Labe (JB)

Foto 16. Kontejnerové přístaviště na řece Labe (<http://www.ceskepristavy.cz...>)



Foto 17. Unikátní Mariánský most s Mariánskou skálou (<http://static.panoramio.com>)

Foto 18. Pohled na hrad Sřekov a výletní zámeček Větruši (<http://www.fotoaparát.cz>)



Foto 19. Inverze, pohled na průmyslovou část města Předlice, Trmice (Libor Svoboda)

Foto 20. Matičnická ulice v části města Krásné Březno, vybydlená ulicově-bloková zástavba (JB)



Foto 21. Masarykova nemocnice v Ústí nad Labem (<http://nch.mnul.cz/img/atrium-4.jpg>)
Foto 22. Dopravní uzel u Mariánské skály, ulice Přístavní - směr do centra města (JB)

