

INTEGROVANÝ ROZVOJ ÚZEMÍ MLADOBOLESLAVSKA

Územně-rozvojová studie

Zpracovatel:

SPF Group, s.r.o. ve spolupráci se Studio acht, spol. s r.o. a B-inside s.r.o.



Mgr. Josef Miškovský, Ph.D. – vedoucí kolektivu
Ing. Vladimír Budinský
Ing. Václav Hlaváček
Ing. Petr Honskus
Mgr. Josef Mareš
Mgr. Iva Michalová
MgA. Lina Procházková
RNDr. Radim Perlín, Ph.D.
Mag. Bernd Schuh, MBA
PhDr. Tomáš Soukup, Ph.D.
Ing. Jan Vojtek

Datum zpracování:

srpen 2018 – únor 2019

Studie byla vytvořena za podpory Nadačního fondu ŠKODA AUTO.



ŠKODA AUTO Nadační fond

OBSAH

Seznam tabulek, grafů, obrázků a map.....	5
Seznam zkratk	8
A. ÚVOD	10
A.1 K čemu studie slouží	11
A.2 Členění studie	13
A.3 Východiska studie	14
A.4 Co je Mladoboleslavsko? Funkční vymezení území	16
B. ANALÝZA ÚZEMÍ ANEB JAK SI STOJÍ SOUČASNÉ MLADOBOLSLAVSKO	24
B.1.1 Mladoboleslavsko - osídlení, urbanismus a krajina	25
B.1.2 Lidé a lidský kapitál.....	40
B.1.3 Bydlení a rezidenční potenciál	54
B.1.4 Hospodářství a průmysl	63
B.1.5 Rekreaace a cestovní ruch	70
B.1.6 Potenciál a limity občanské vybavenosti	77
B.1.7 Mobilita a dopravní propojenost území	90
B.1.8 Potenciál a limity technické infrastruktury	105
B.1.9 Kvalita životního prostředí, ochrana přírody a krajiny.....	111
B.1.10 Výsledky ankety mezi obcemi a zaměstnavateli na Mladoboleslavsku.....	124
C. ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY PŘIPRAVOVANÉ V ÚZEMÍ.....	128
D. POTENCIÁL A LIMITY ROZVOJE: KAM CHCEME SMĚŘOVAT?	137
D.1 Potenciál a limity území na základě závěrů analýzy	139
D.2 Scénáře možného budoucího rozvoje území	143
D.2.1 Výchozí společné předpoklady	143
D.2.2 Popis variantních scénářů	144
D.3 Vize: „Nové Boleslavsko – strategický pól růstu“	151
D.3.1 Tematické vyjádření vize	151
D.3.2 Prostorové vyjádření vize	153
D.3.3 Rozvojový model vize: kolik lidí a kam, kolik bytů a kde	157
D.3.4 Cíle rozvoje Mladoboleslavska.....	161
D.3.5 Dopady nerealizace navržené vize.....	164
E. NÁVRH OPATŘENÍ: CO JE TŘEBA UDĚLAT	165
E.1 Tematická oblast 1: Rozvoj sídel	168
E.1.1 Opatření 1.1: Koordinace prostorového rozvoje území	174
E.1.2 Opatření 1.2: Doplnění vyšší úrovně vybavenosti v Mladé Boleslavi	179
E.1.3 Opatření 1.3: Stabilizace a doplnění místní vybavenosti sídel	184
E.1.4 Opatření 1.4: Rozvoj nových obytných celků.....	186
E.1.5 Opatření 1.5: Zvýšení statusu stávajících sídlišť	190
E.2 Tematická oblast 2: Doprava a mobilita.....	193
E.2.1 Opatření 2.1: Koordinace dopravy a SMART mobilita	196

E.2.2	Opatření 2.2: Zvýšení kapacity silniční infrastruktury regionu	200
E.2.3	Opatření 2.3: Zrychlení a zkvalitnění kolejového napojení regionu	206
E.2.4	Opatření 2.4: Rozšíření systému veřejné dopravy v Mladé Boleslavi	211
E.2.5	Opatření 2.5: Vybudování infrastruktury pro cyklistickou dopravu	214
E.3	Tematická oblast 3: Lidé a společnost.....	219
E.3.1	Opatření 3.1: Koordinace komunitního rozvoje a správy území	220
E.3.2	Opatření 3.2: Zkvalitnění veřejných služeb v regionu.....	224
E.3.3	Opatření 3.3: Rozšíření integračních služeb	227
E.3.4	Opatření 3.4: Rozšíření služeb sociální prevence	231
E.3.5	Opatření 3.5: Rozvoj služeb pro seniory	235
E.4	Orientační přehled finanční náročnosti opatření	238
E.5	Posloupnost realizace opatření.....	240
F.	ZÁVĚR	244
	POUŽITÉ ZDROJE	246
	PŘÍLOHY	249
	Příloha 1: Mapové vyjádření některých analytických jevů	250
	Příloha 2: Prostorová schémata vybraných návrhů	250
	Příloha 3: Některé příklady dobré praxe z jiných regionů a zemí	250

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A MAP

Obrázek 1: Účel studie IRÚ Mladoboleslavska	12
Obrázek 2: Prvotní přehled hlavních problémů, výzev a potřeb regionu Mladoboleslavsko	15
Tabulka 1: Přehled obcí v zájmovém území	17
Mapa 1: Území IRÚ Mladá Boleslav v širším území.....	20
Mapa 2: Vymezení zájmového území	21
Mapa 3: Poloha území IRÚ Mladá Boleslav v sídelním a dopravním systému	22
Mapa 4: Hustota zalidnění v obcích zájmového území.....	23
Graf 1: Relativní změny počtu obyvatel podle správní kategorie v letech 1880–2017	28
Graf 2: Relativní změny počtu domů podle správní kategorie.....	28
Graf 3: Relativní změny počtu obyvatel podle polohy	29
Tabulka 2: Základní údaje o obyvatelstvu v jednotlivých typech zájmového území (2017)	31
Tabulka 3: Základní údaje o počtu vybraných objektů občanské vybavenosti v jednotlivých typech zájmového území (2017)	31
Tabulka 4: Relativní údaje o obyvatelstvu a částech obcí v jednotlivých typech zájmového území (2017)	31
Tabulka 5: Relativní údaje o vybraných objektech občanské vybavenosti v jednotlivých typech zájmového území (2017)	31
Mapa 5: Izochrony dojížděky do Mladé Boleslavi individuální automobilovou dopravou	33
Tabulka 6: Časová dostupnost Mladé Boleslavi a dojížděka do zaměstnání v Mladé Boleslavi z vybraných měst.	34
Tabulka 7: Bilance dojížděky Mladé Boleslavi a referenčních měst s Prahou.....	35
Mapa 6: Intenzita a vzájemnost dojížděky do zaměstnání ve středočeském prostoru (2011).....	36
Tabulka 8: Vývoj počtu obyvatel	42
Graf 4: Vývoj celkového počtu obyvatel mezi lety 2003 – 2017 (2003 = 100 %)	42
Tabulka 9: Věková struktura obyvatel, 31. 12. 2017	43
Graf 5: Věková struktura obyvatel v zájmovém území, 31. 12. 2017.....	44
Tabulka 10: Dokončená úroveň vzdělání obyvatel ve věku 15+ (2011)	44
Tabulka 11: Počet obyvatel dle občanství k 1. 1. 2018	45
Obrázek 4: Trvale bydlící a dočasně přítomní obyvatelé v souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy.....	45
Tabulka 12: Pohyb obyvatel v území Mladoboleslavska	47
Tabulka 13: Pohyb obyvatel v Mladé Boleslavi a Kosmonosích	47
Tabulka 14: Parametry úhrnné plodnosti	48
Tabulka 15: Parametry budoucího salda migrace	49
Graf 6: Vývoj celkového počtu obyvatel	49
Graf 7: Počet obyvatel ve věku 20 – 54 let.....	50
Graf 8: Počet ekonomicky aktivních obyvatel (15 – 64 let).....	50

Graf 9: Vývoj indexu stárí, indexu ekonomické závislosti seniorů a indexu ekonomické zátěže na Mladoboleslavsku dle demografické prognózy	52
Tabulka 19: Podíl pracovníků Škoda Auto, a.s. na pracovní síle ve spádovém území	53
Tabulka 20: Počet nezaměstnaných a volných pracovních sil v okrese Mladá Boleslav	53
Tabulka 21: Bytová výstavba a migrace za roky 2003–2017	56
Mapa 7: Kapacity zastavitelných ploch v území IRÚ MB	58
Tabulka 22: Bytový fond v zájmovém území podle SLDB 2011	59
Tabulka 23: Vybavenost bytového fondu podle SLDB 2011	60
Tabulka 24: Odvětvová skladba zaměstnanosti zájmového území (2011)	65
Graf 10: Podíl vybraných sektorů na celkovém počtu ekonomicky aktivních obyvatel (2011)	65
Graf 11: Bilance trhu práce v okrese Mladá Boleslav (2005-2018)	66
Tabulka 25: Nabídka a poptávka na trhu práce v okr. Mladá Boleslav (prosinec 2018)	67
Mapa 8: Potenciál atraktivit cestovního ruchu v SO ORP Česka	72
Mapa 9: Potenciál cestovního ruchu v SO ORP Mnichovo Hradiště	73
Mapa 10: Potenciál cestovního ruchu v SO ORP Mladá Boleslav	74
Tabulka 26: Základní údaje o turistické návštěvnosti regionu	76
Tabulka 27: Standardy dostupnosti občanské vybavenosti v oblasti školství	80
Mapa 11: Prostorové rozmístění škol v zájmovém území	82
Mapa 12: Mapa dopravní infrastruktury v zájmovém území	93
Mapa 13: Mapa dopravních intenzit na silnicích v zájmovém území	94
Tabulka 28: Intenzity dopravy na vybraných úsecích silnic	95
Mapa 14: Počty kamionů a vlaků obsluhujících závod Škoda Auto ve výrobním dnu	96
Mapa 15: Předpokládané intenzity dopravy na páteřních komunikacích v Mladé Boleslavi v r. 2020 (vozy v každém směru / den)	97
Mapa 16: Intenzity dopravy na páteřních komunikacích Mladé Boleslavi v r. 2016	98
Mapa 17: Schéma železniční sítě v zájmovém území	99
Tabulka 29: Srovnání časové dostupnosti Mladé Boleslavi a vybraných měst z Prahy	100
Mapa 18: Cyklotrasy a cyklostezky na území IPRÚ Mladá Boleslav	104
Mapa 19: Odkanalizování a zásobování vodou v obcích zájmového území	108
Mapa 20: Připojení obcí v zájmovém území na rozvod zemního plynu	110
Tabulka 30: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav a Středočeském kraji (2015)	113
Tabulka 31: Evropsky významné lokality	117
Tabulka 32: Velká zařízení pro nakládání s odpady	119
Tabulka 33: Staré ekologické zátěže na katastrálním území města Mladá Boleslav podle SEKM (2018)	121
Tabulka 34: Lokality s aktuálním rizikem kontaminace (krajská inventarizace)	122
Mapa 21: Staré ekologické zátěže – potenciální rizika	122
Mapa 22: Staré ekologické zátěže – aktuální rizika	123
Graf 12: Rozvojové záměry měst a obcí	124
Graf 4: Jaké oblasti by měla řešit studie IRÚ MB	125

Graf 8: Problémy, které trápí společnosti s ohledem na provoz a rozvoj v okrese Mladá Boleslav	126
Tabulka 35: Přehled významných rozvojových záměrů v zájmovém území.....	132
Tabulka 40: Vyhodnocení přínosů a dopadů rozvojových scénářů.....	149
Obrázek 13: Vize vývoje pracovního trhu na Mladoboleslavsku.....	158
Obrázek 14: Vize vývoje počtu obyvatel	159
Tabulka 42: Teoretická kapacita Mladoboleslavska pro bydlení (podle stávající ÚPD)	160
Tabulka 43: Vize rozvoje bydlení na Mladoboleslavsku.....	161
Obrázek 15: Dopady nerealizace navržené vize.....	164
Obrázek 18: Prostorové vyjádření rozvoje sídel.....	169
Obrázek 19: Rozvoj bydlení podle lokalit	170
Obrázek 20: Vymezení rozvojových území v MB a Kosmonosích	171
Obrázek 21: Zkvalitnění a zvýšení funkčnosti zeleně v Mladé Boleslavi	172
Obrázek 22: Potřeba kultivace rozhraní mezi výrobní, obslužnou a obytnou funkcí v Mladé Boleslavi	173
Obrázek 23: Prostorové vyjádření rozvoje dopravy a mobility	194
Obrázek 24: Prostorové vyjádření dopravy a mobility v Mladé Boleslavi a Kosmonosích.....	195
Tabulka 44: Orientační přehled finanční náročnosti opatření	238
Obrázek 25: Posloupnost realizace kroků v rámci prioritní oblasti 1 Rozvoj sídel	241
Obrázek 26: Posloupnost realizace kroků v rámci prioritní oblasti 2 Doprava a mobilita	242
Obrázek 27: Posloupnost realizace kroků v rámci prioritní oblasti 3 Lidé a společnost	243

SEZNAM ZKRATEK

BD	bytový dům
CZT	centrální zásobování teplem
ČDDD	čistý disponibilní důchod domácností
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
ČVUT	České vysoké učení technické
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EAO	ekonomicky aktivní obyvatel
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
IPRÚ	integrovaný plán rozvoje území
IRÚ	integrovaný rozvoj území
IRÚM	Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavska
IRZ	integrovaný registr znečišťování
IZS	integrovaný záchranný systém
JIS	just-in-sequence (logistický systém zásobování přímo k montážní lince ve stanoveném pořadí a čase)
JV	jihovýchod, jihovýchodní
k.ú.	katastrální území
MB	Mladá Boleslav
m.č.	místní část
MHD	městská hromadná doprava
MŠ	mateřská škola
NN	nízké napětí
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

ORP	obec s rozšířenou působností
p.b.	procentní bod
PD	projektová dokumentace
PID	Pražská integrovaná doprava
POÚ	obec s pověřeným obecním úřadem
PR	přírodní rezervace
RRA	regionální rozvojová agentura
RD	rodinný dům
RUD	rozpočtové určení daní
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
STL	středotlaký (plynovod)
StřČ	Středočeský
SV	severovýchod, severovýchodní
ŠA	Škoda Auto
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
VHD	veřejná hromadná doprava
VN	vysoké napětí
VPD	vzletová a přistávací dráha
VTL	vysokotlaký (plynovod)
VUT	Vysoké učení technické
Z	západ, západní
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZŠ	základní škola

A. ÚVOD

A.1 K ČEMU STUDIE SLOUŽÍ

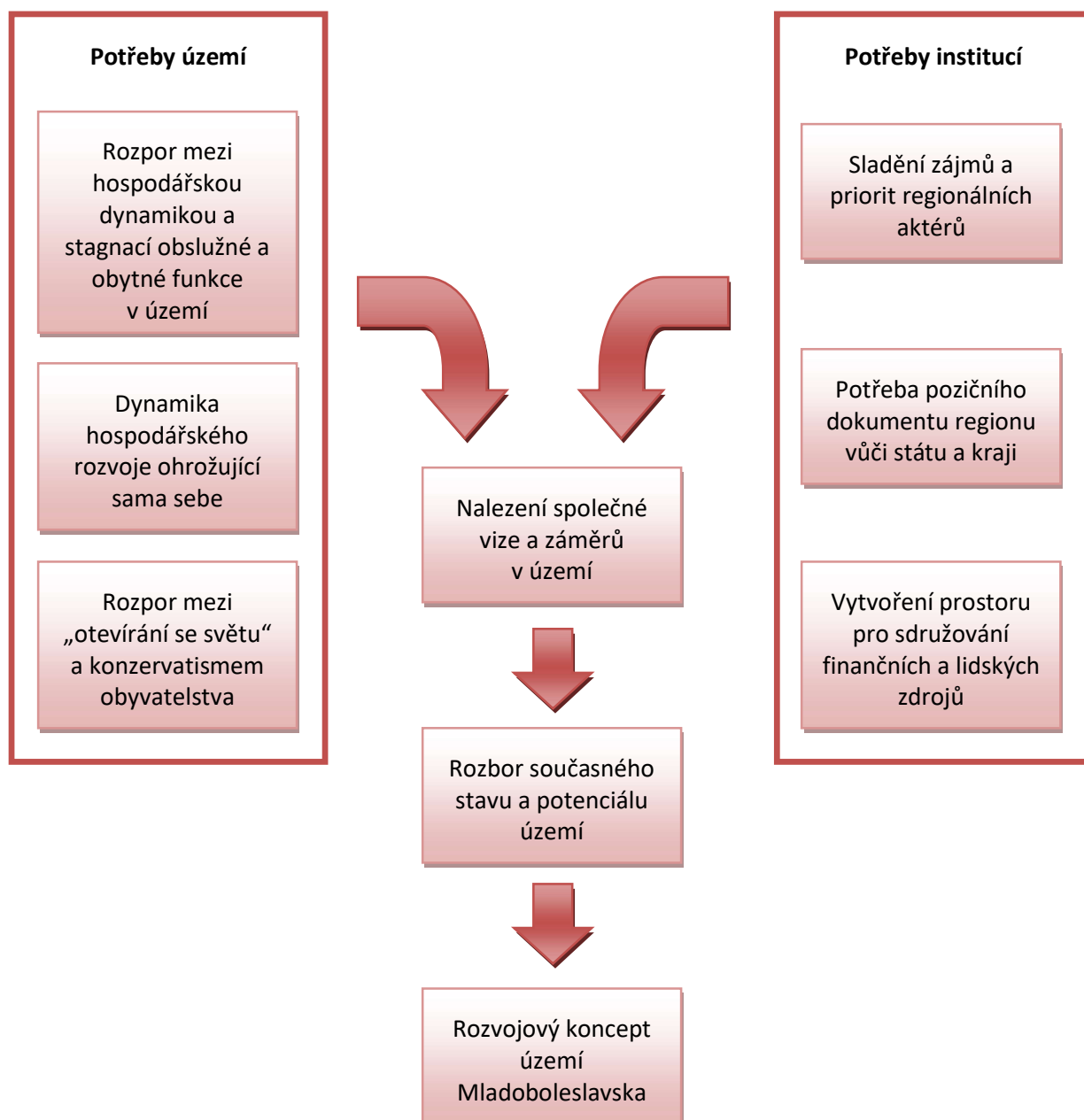
Vznik předmětné studie Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavska (dále též IRÚM nebo IRÚ Mladoboleslavska) byl iniciován Nadačním fondem ŠKODA AUTO. Za zpracovatele studie byla vybrána poradenská společnost SPF Group, s.r.o. V řešitelském týmu byli zastoupeni zaměstnanci a externí spolupracovníci této společnosti. Hlavním cílem studie je **návrh žádoucího směru rozvoje území Mladoboleslavska s ohledem na vyváženost rozvoje sociálního a hospodářského a s ohledem na životní prostředí území**. Ve vazbě na to plní studie také několik dílčích cílů a výzev (viz též schéma na následující straně):

- podrobný rozbor současného stavu území, jeho potenciálu, rizik a příležitostí;
- základ rozvojového konceptu, podle něhož budou realizována navržená opatření prostřednictvím spolupráce subjektů v rámci celé aglomerace;
- sladění zájmů a priorit regionálních aktérů (Statutárního města Mladá Boleslav, Města Kosmonosy, dalších měst a obcí v regionu, významných firem atd.), nalezení dlouhodobých společných vizí a záměrů rozvoje regionu, sdílených klíčovými aktéry;
- dynamika rozvoje automobilového průmyslu v území, za níž zaostává rozvoj jeho dalších funkčních složek, zejména vybavenost či bydlení, což je vnímáno i místními obyvateli;
- vyřešení problému „začarovaného kruhu“ dynamického hospodářského rozvoje, který v určité fázi začíná ohrožovat sám sebe (nedostatek rozvojových ploch, jednostrannost rozvoje, při níž rozvoj vybavenosti či kapacit bydlení nestačí dynamice regionální ekonomiky, potřeba nových pracovníků, kteří ale v regionu z těchto důvodů nechtějí bydlet...);
- nepoměr výrazné internacionalizace společnosti Škoda Auto a její pozice v globálních výrobních řetězcích a konzervatismu velké části obyvatel vedoucí k vydělení ekonomické funkce z ostatního života ve městě;
- vytvoření pozičního dokumentu mladoboleslavského regionu vůči státu s ambicí, aby se definované priority Mladoboleslavska jako hospodářsky velmi důležitého regionu staly i prioritami státu a aby se promítly do budoucího IPRÚ MB, do Politiky územního rozvoje ČR a Strategie regionálního rozvoje ČR;
- vytvoření prostoru pro sdružování finančních a lidských zdrojů a pro zapojení soukromých investic do rozvoje veřejné sféry, návrh smysluplného využití významných vnějších finančních zdrojů – prostředků ESIF a Nadačního fondu založeného firmou Škoda Auto, a.s.

Studie IRÚM je dokumentem na rozhraní územní studie, strategického plánu a prognózy. Prognózu v tomto smyslu není chápána jako analytický nástroj (tedy jako predikce budoucího vývoje na základě předem daných analytických vstupů a parametrů), ale jako součást návrhu strategie. Studie se tedy zabývá optimálním směřováním budoucího rozvoje předmětného území a tvorbou opatření, která jsou pro rozvoj území potřebná. Ve vazbě na to studie naznačuje, jaké dopady budou mít navržená opatření na hospodářský a sociální rozvoj území a na jeho životní prostředí.

Pojetí studie IRÚM nevyhnutelně předznamenává potřebu plánování rozvoje v delším časovém horizontu. Na úrovni dlouhodobé vize je studie cílena na střednědobý až dlouhodobý horizont 20–30 let. Návrh konkrétních aktivit pak pracuje s kratším obdobím přibližně 5–10 let. V budoucnu je tedy možné provést aktualizaci studie na úrovni vyhodnocení jednotlivých opatření, jejich úpravu či na naplánování opatření nových, případně také zaktualizováním analytických dat.

Obrázek 1: Účel studie IRÚ Mladoboleslavska



A.2 ČLENĚNÍ STUDIE

Studie se dělí do čtyř hlavních kapitol:

- A. Úvod
- B. Analýza území
- C. Rozvojové záměry v území
- D. Potenciál a limity rozvoje
- E. Návrh opatření

Úvodní kapitola stanovuje účel studie, její věcná východiska a vymezuje zájmové území Mladoboleslava.

Analýza území se zabývá systematickým rozbořem potenciálu území v těchto oblastech:

- osídlení, urbanismus a krajina;
- lidé a lidský kapitál;
- bydlení a rezidenční potenciál;
- hospodářství a průmysl;
- rekreace a cestovní ruch;
- potenciál a limity občanské vybavenosti;
- mobilita a dopravní propojenost území;
- potenciál a limity technické infrastruktury;
- kvalita životního prostředí, ochrana přírody a krajiny.

V další kapitole je shromážděn přehled rozvojových záměrů v území tak, jak byl zjištěn s pomocí rozhovorů a dotazníkového šetření mezi obcemi.

Kapitola zabývající se potenciálem a limity rozvoje území nejprve shrnuje hlavní analytické závěry. Následně navrhuje 3 variantní rozvojové scénáře území, které představují 3 rozvojové „extrémy“, jichž je teoreticky možné dosáhnout. Návrh vize posléze definuje žádoucí cílový stav rozvoje území v horizontu 14 let, popisuje jednotlivé parametry budoucího rozvoje a některé z nich také kvantifikuje.

Návrh opatření je systematickým popisem rozvojových intervencí a záměrů směřujících k naplnění vize. Opatření jsou rozdělena do 3 oblastí:

1. Rozvoj sídel (s důrazem na vybavenost a bydlení)
2. Doprava a mobilita (kvalitní a rychlé vnější napojení, udržitelná doprava uvnitř regionu)
3. Lidé a společnost (sociální stabilita, soudržnost a bezpečnost)

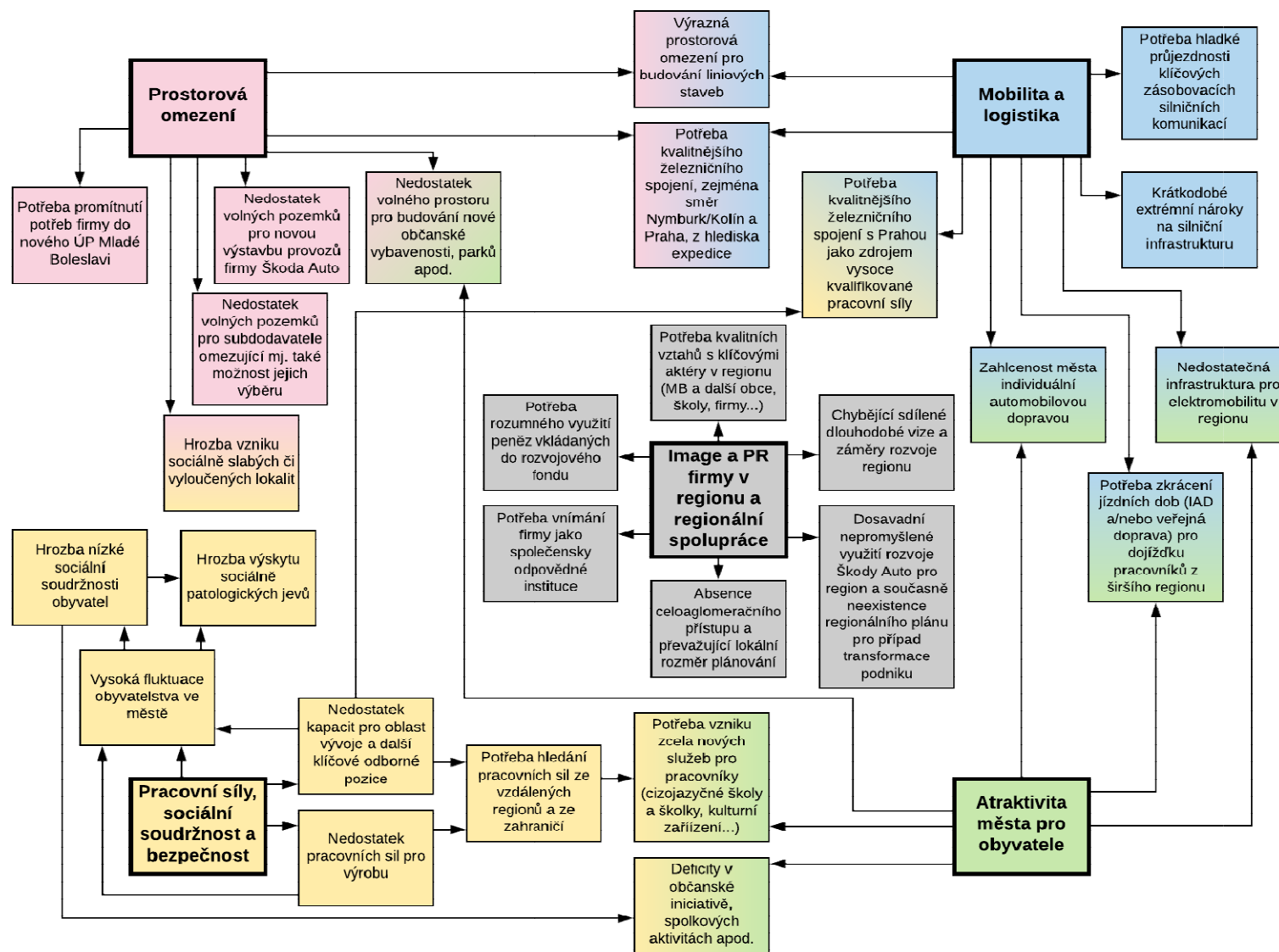
A.3 VÝCHODISKA STUDIE

Jako **hlavní rozvojová témata**, která má studie řešit, byly před zahájením zpracování studie předběžně identifikovány:

- Prostorová omezení rozvoje
- Pracovní síly, sociální soudržnost a bezpečnost
- Atraktivita města pro obyvatele
- Mobilita a logistika
- Image a PR firmy v regionu a regionální spolupráce

Následující schéma identifikuje hlavní problémy, výzvy a potřeby regionu v rámci těchto témat a naznačuje jejich obsahovou příbuznost a kauzální vazby mezi nimi.

Obrázek 2: Prvotní přehled hlavních problémů, výzev a potřeb regionu Mladoboleslavsko



A.4 CO JE MLADOBOLESLAVSKO? FUNKČNÍ VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Před vymezením zájmového území Mladoboleslavska proběhla důkladná diskuse mezi zástupci zadavatele a řešitelským týmem. Obecnou snahou bylo zpracovat studii spíše pro širší území, které přitom vykazuje znaky funkční provázanosti (geografická a dopravní blízkost, převaha dojížděky za prací, do škol a za službami do Mladé Boleslavi). Mladá Boleslav je totiž v dnešní době velmi silným mikroregionálním centrem, které již vykazuje některé znaky centra meziregionálního. Mimoto přítomnost dominantního zaměstnavatele (Škoda Auto, a.s.) dnes ovlivňuje velmi široké území z hlediska trhu práce, logistických a dopravních vazeb, dopadů na ceny nemovitostí, urbanistické prostředí atd.¹

Ve vymezeném zájmovém území jsou všechny obce okresu Mladá Boleslav (považovaném za základní, dlouhodobě formovaný a stabilizovaný spádový region Mladé Boleslavi) a dále obce z okolních okresů, které splňují alespoň jedno z následující dvojice kritérií:

- dostupnost intravilánu obce do 20 minut jízdy automobilem od 8. brány mladoboleslavského závodu Škoda Auto,
- vyšší než 50% podíl vyjíždějících pracujících do Mladé Boleslavi.

Tato kritéria byla vybrána, protože reprezentují funkční vazby mezi Mladou Boleslaví (centrem regionu) a zázemím sociogeografického regionu. Podíl pracujících vyjíždějících do centra regionu vypovídá více o současné intenzitě vazeb mezi danou obcí a jádrem, časová dostupnost automobilem pak vypovídá spíše o potenciálu intenzity těchto vazeb (i směrem do budoucna).

Kromě obcí okresu Mladá Boleslav tedy do zájmového území spadá 9 obcí:

- Pěnčín (okr. Liberec)
- Příšovice (okr. Liberec)
- Svijany (okr. Liberec)
- Svijanský Újezd (okr. Liberec)
- Bačalky (okr. Jičín)
- Dětenice (okr. Jičín)
- Rokytňany (okr. Jičín)
- Jiřice (okr. Nymburk)
- Bezděz (okr. Česká Lípa)

¹ V této souvislosti je ambicí studie provést rozbor situace a návrh žádoucího směru rozvoje pro území výrazně širší než dosud zpracovávané dokumenty typu Strategického plánu rozvoje města Mladá Boleslav (2011, objektem strategického plánu je území Statutárního města Mladá Boleslav) i Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav (2014, objektem plánu je relativně úzce vymezená mladoboleslavská aglomerace). IPRÚ pro mladoboleslavskou aglomeraci je de facto především investiční strategií navrhuující optimální využití prostředků z ESIF v rámci tzv. územní dimenze. Studie IRÚM je naproti tomu strategií, jejíž návrhy nejsou primárně determinovány dostupností finančních prostředků, ale problémy a potřebami území.

Následující tabulka obsahuje přehled všech obcí zájmového území.

Tabulka 1: Přehled obcí v zájmovém území

	Počet obyvatel	Plocha území (ha)	Hustota zalidnění	Podíl pracujících vyjížd. do MB
Bačalky (okres Jičín)	156	569,9	27,4	91,6
Bakov nad Jizerou (okres Mladá Boleslav)	5 148	2 700,8	190,6	59,7
Benátky nad Jizerou (okres Mladá Boleslav)	7 437	3 550,5	209,5	36,4
Bezděz (okres Česká Lípa)	357	2 382,8	15,0	32,6
Bezno (okres Mladá Boleslav)	939	925,7	101,4	73
Bílá Hlína (okres Mladá Boleslav)	108	857,1	12,6	-
Bítouchov (okres Mladá Boleslav)	379	709,6	53,4	62,0
Boreč (okres Mladá Boleslav)	257	694,2	37,0	65,6
Boseň (okres Mladá Boleslav)	479	993,4	48,2	31,4
Bradlec (okres Mladá Boleslav)	1 328	263,1	504,8	71,5
Branžež (okres Mladá Boleslav)	233	670	34,8	36,1
Brodce (okres Mladá Boleslav)	1 059	1 098,6	96,4	50,8
Březina (okres Mladá Boleslav)	406	562,3	72,2	22,4
Březno (okres Mladá Boleslav)	1 000	1 110,7	90,0	72,4
Březovice (okres Mladá Boleslav)	346	1 632,1	21,2	45,0
Bukovno (okres Mladá Boleslav)	743	1 504,2	49,4	61,4
Bělá pod Bezdězem (okres Mladá Boleslav)	4 822	6 320,8	76,3	67,5
Charvatce (okres Mladá Boleslav)	278	354,3	78,5	64,4
Chocnějovice (okres Mladá Boleslav)	429	1 333,5	32,2	28,8
Chotětov (okres Mladá Boleslav)	1 059	1 315,1	80,5	43,4
Chudíř (okres Mladá Boleslav)	204	312,5	65,3	55,2
Ctiměřice (okres Mladá Boleslav)	141	166,2	84,8	57,1
Čachovice (okres Mladá Boleslav)	893	989,7	90,2	29,6
Čistá (okres Mladá Boleslav)	781	898,5	86,9	64,0
Dalovice (okres Mladá Boleslav)	249	388,4	64,1	67,6
Dlouhá Lhota (okres Mladá Boleslav)	424	593,8	71,4	77,6
Dobrovice (okres Mladá Boleslav)	3 380	2 463,5	137,2	68,5
Dobšín (okres Mladá Boleslav)	265	353,7	74,9	53,5
Dolní Bousov (okres Mladá Boleslav)	2 732	2 430,7	112,4	65,8
Dolní Krupá (okres Mladá Boleslav)	249	1 120,3	22,2	40,8
Dolní Slivno (okres Mladá Boleslav)	327	1 136	28,8	24,0
Dolní Stakory (okres Mladá Boleslav)	275	386,1	71,2	75,0
Domousnice (okres Mladá Boleslav)	248	931,4	26,6	75,7
Doubravička (okres Mladá Boleslav)	139	253	54,9	68,2
Dětenice (okres Jičín)	732	1 768,6	41,4	55,1
Horky nad Jizerou (okres Mladá Boleslav)	570	415	137,3	44,0
Horní Bukovina (okres Mladá Boleslav)	248	554,1	44,8	36,0
Horní Slivno (okres Mladá Boleslav)	303	667,2	45,4	25,0
Hrdlořezy (okres Mladá Boleslav)	717	968,2	74,1	68,5
Hrušov (okres Mladá Boleslav)	218	494,2	44,1	45,9
Husí Lhota (okres Mladá Boleslav)	155	331,7	46,7	78,9
Jabkenice (okres Mladá Boleslav)	438	1 185,9	36,9	65,2
Jiřice (okres Nymburk)	235	837,2	28,1	-
Jivina (okres Mladá Boleslav)	473	506,6	93,4	42,0

	Počet obyvatel	Plocha území (ha)	Hustota zalidnění	Podíl pracujících vyjížd. do MB
Jizerní Vtelno (okres Mladá Boleslav)	346	695,8	49,7	56,9
Josefův Důl (okres Mladá Boleslav)	460	65,7	699,7	70,1
Katusice (okres Mladá Boleslav)	808	1 613,6	50,1	69,8
Klášter Hradiště n. Jiz. (okres Ml. Boleslav)	958	462	207,3	39,2
Kluky (okres Mladá Boleslav)	75	552,6	13,6	-
Kněžmost (okres Mladá Boleslav)	2 130	4 044,5	52,7	58,4
Kobylnice (okres Mladá Boleslav)	157	210,4	74,6	56,5
Kochánky (okres Mladá Boleslav)	443	876,5	50,5	22,3
Kolomuty (okres Mladá Boleslav)	368	227,1	162,0	71,4
Koryta (okres Mladá Boleslav)	89	166,2	53,6	28,6
Kosmonosy (okres Mladá Boleslav)	4 944	1 138,5	434,3	75,6
Kosořice (okres Mladá Boleslav)	499	633,3	78,8	65,0
Košátky (okres Mladá Boleslav)	204	547,8	37,2	20,0
Kovanec (okres Mladá Boleslav)	118	377,3	31,3	-
Kováň (okres Mladá Boleslav)	150	162,8	92,1	67,9
Krásná Ves (okres Mladá Boleslav)	200	444,2	45,0	60,7
Krnsko (okres Mladá Boleslav)	579	562,3	103,0	67,0
Kropáčova Vrutice (okres Mladá Boleslav)	889	2 408,8	36,9	30,2
Ledce (okres Mladá Boleslav)	390	865,6	45,1	67,8
Lhotky (okres Mladá Boleslav)	150	544,2	27,6	63,6
Lipník (okres Mladá Boleslav)	341	934,3	36,5	13,6
Loukov (okres Mladá Boleslav)	166	588,7	28,2	30,6
Loukovec (okres Mladá Boleslav)	304	286,2	106,2	24,4
Luštěnice (okres Mladá Boleslav)	2 209	1 478,1	149,4	59,9
Mečeříž (okres Mladá Boleslav)	506	705,7	71,7	7,6
Mladá Boleslav (okres Mladá Boleslav)	44 167	2 890,4	1528,1	-
Mnichovo Hradiště (okres Mladá Boleslav)	8 684	3 432	253,0	56,4
Mohelnice nad Jizerou (okres Ml. Boleslav)	99	267,6	37,0	-
Mukařov (okres Mladá Boleslav)	187	1 102,3	17,0	24,4
Nemyslovice (okres Mladá Boleslav)	143	502,6	28,5	70,4
Nepřevázka (okres Mladá Boleslav)	430	604,4	71,1	72,2
Neveklovice (okres Mladá Boleslav)	65	351,1	18,5	-
Niměřice (okres Mladá Boleslav)	290	426	68,1	66,7
Nová Telib (okres Mladá Boleslav)	257	337,2	76,2	83,3
Nová Ves u Bakova (okres Mladá Boleslav)	287	366,3	78,4	54,1
Němčice (okres Mladá Boleslav)	186	292,1	63,7	60,4
Obrubce (okres Mladá Boleslav)	216	764,8	28,2	57,1
Obruby (okres Mladá Boleslav)	254	448,2	56,7	63,2
Petkovy (okres Mladá Boleslav)	301	560,1	53,7	69,6
Písková Lhota (okres Mladá Boleslav)	791	467,6	169,2	72,6
Plazy (okres Mladá Boleslav)	500	333,6	149,9	76,5
Plužná (okres Mladá Boleslav)	219	553,8	39,5	55,8
Prodašice (okres Mladá Boleslav)	89	227,1	39,2	-
Předměřice nad Jizerou (okres Ml. Boleslav)	761	915,7	83,1	37,3
Přepeře (okres Mladá Boleslav)	122	318,5	38,3	57,7
Příšovice (okres Liberec)	1 337	614,2	217,7	5,6
Ptýrov (okres Mladá Boleslav)	297	491	60,5	37,2
Pěčice (okres Mladá Boleslav)	189	877,3	21,5	58,3

	Počet obyvatel	Plocha území (ha)	Hustota zalidnění	Podíl pracujících vyjížd. do MB
Pěňčín (okres Liberec)	693	888,6	78,0	-
Pětikozly (okres Mladá Boleslav)	79	304,5	25,9	-
Rabakov (okres Mladá Boleslav)	52	207,8	25,0	-
Rohatsko (okres Mladá Boleslav)	263	191,8	137,1	60,4
Rokytá (okres Mladá Boleslav)	282	1 061,7	26,6	21,6
Rokytňany (okres Jičín)	111	496,1	22,4	58,8
Rokytovec (okres Mladá Boleslav)	141	534,8	26,4	83,3
Řepov (okres Mladá Boleslav)	713	237,6	300,1	76,0
Řitonic (okres Mladá Boleslav)	89	166,2	53,5	84,6
Sedlec (okres Mladá Boleslav)	247	500,7	49,3	34,8
Semčice (okres Mladá Boleslav)	745	397,5	187,4	65,0
Sezemice (okres Mladá Boleslav)	114	440,4	25,9	-
Skalsko (okres Mladá Boleslav)	421	497,5	84,6	60,0
Skorkov (okres Mladá Boleslav)	623	1 663,7	37,4	-
Smilovice (okres Mladá Boleslav)	705	1 492,9	47,2	52,6
Sojovice (okres Mladá Boleslav)	544	754,8	72,1	41,8
Sovínky (okres Mladá Boleslav)	330	435,3	75,8	47,8
Strašnov (okres Mladá Boleslav)	257	505,9	50,8	76,7
Strážiště (okres Mladá Boleslav)	117	479,9	24,4	40,6
Strenice (okres Mladá Boleslav)	183	424,3	43,1	33,3
Sudoměř (okres Mladá Boleslav)	100	612,1	16,3	-
Sukorady (okres Mladá Boleslav)	368	543,6	67,7	65,7
Svijanský Újezd (okres Liberec)	444	530,5	83,7	10,6
Svijany (okres Liberec)	315	269,9	116,7	-
Tuřice (okres Mladá Boleslav)	311	482,6	64,4	-
Ujkovice (okres Mladá Boleslav)	101	654,5	15,4	-
Velké Všelisy (okres Mladá Boleslav)	363	1 447,5	25,1	56,3
Veselice (okres Mladá Boleslav)	130	290,3	44,8	65,0
Vinařice (okres Mladá Boleslav)	305	448,5	68,0	51,5
Vinec (okres Mladá Boleslav)	295	442,4	66,7	68,3
Vlkava (okres Mladá Boleslav)	420	773,6	54,3	32,7
Vrátno (okres Mladá Boleslav)	165	592,6	27,8	-
Všejanya (okres Mladá Boleslav)	674	939,1	71,8	26,9
Zdětín (okres Mladá Boleslav)	583	792	73,6	33,0
Žďár (okres Mladá Boleslav)	1 391	1 480,5	94,0	18,8
Žerčice (okres Mladá Boleslav)	402	778,4	51,6	65,1
Židněves (okres Mladá Boleslav)	367	449,7	81,6	71,4
Celkem	132 156	110 647	119,4	-

Zdroj: VDB ČSÚ (2018)

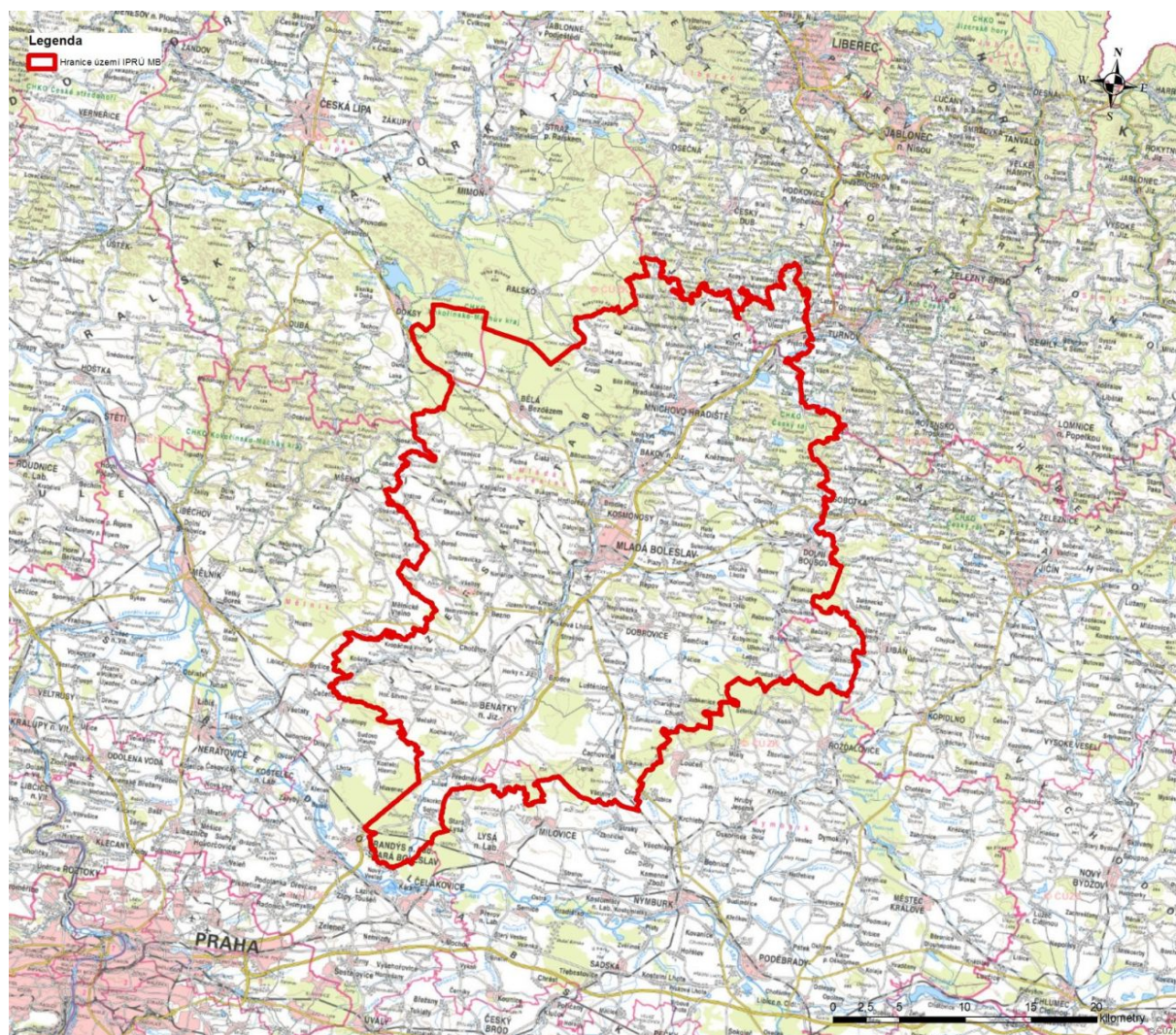
Pozn.: Údaje o počtu obyvatel a rozloze jsou k 1.1.2018. Údaje o podílu vyjíždějících pracujících do Mladé Boleslavi jsou ze Sčítání lidí, domů a bytů 2011.

V zájmovém území se nachází celkem 129 obcí a měst, ve kterých k 1. 1. 2018 žilo cca 132 tis. obyvatel. Rozloha zájmového území činí 1 106 km². Na dalších stranách se nacházejí mapy vymezující zájmové území.

Zásadní význam je přitom přikládán souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy, které je funkčním a stavebně srostlým organickým celkem a kde je nejvyšší potenciál pro očekávaný územní rozvoj. Město Kosmonosy má přitom úlohu jak významného rezidenčního a logistického zázemí Mladé Boleslavi, tak významného rozvojového území v rámci souměstí, ve kterém je limitovaná nabídka

rozvojových ploch. Pro optimální rozvoj souměstí jako jádra zájmového území je žádoucí intenzivní spolupráce obou samospráv, která musí překonat bariéry vyplývající z územně-správního rozdělení souměstí, mj. i s ohledem na skutečnost, že očekávaný rozvoj povede k zintenzivnění funkčního propojení obou měst a významné změny na území jednoho města zpravidla ovlivňují i druhé město v souměstí.

Mapa 1: Území IRÚ Mladá Boleslav v širším území



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální.

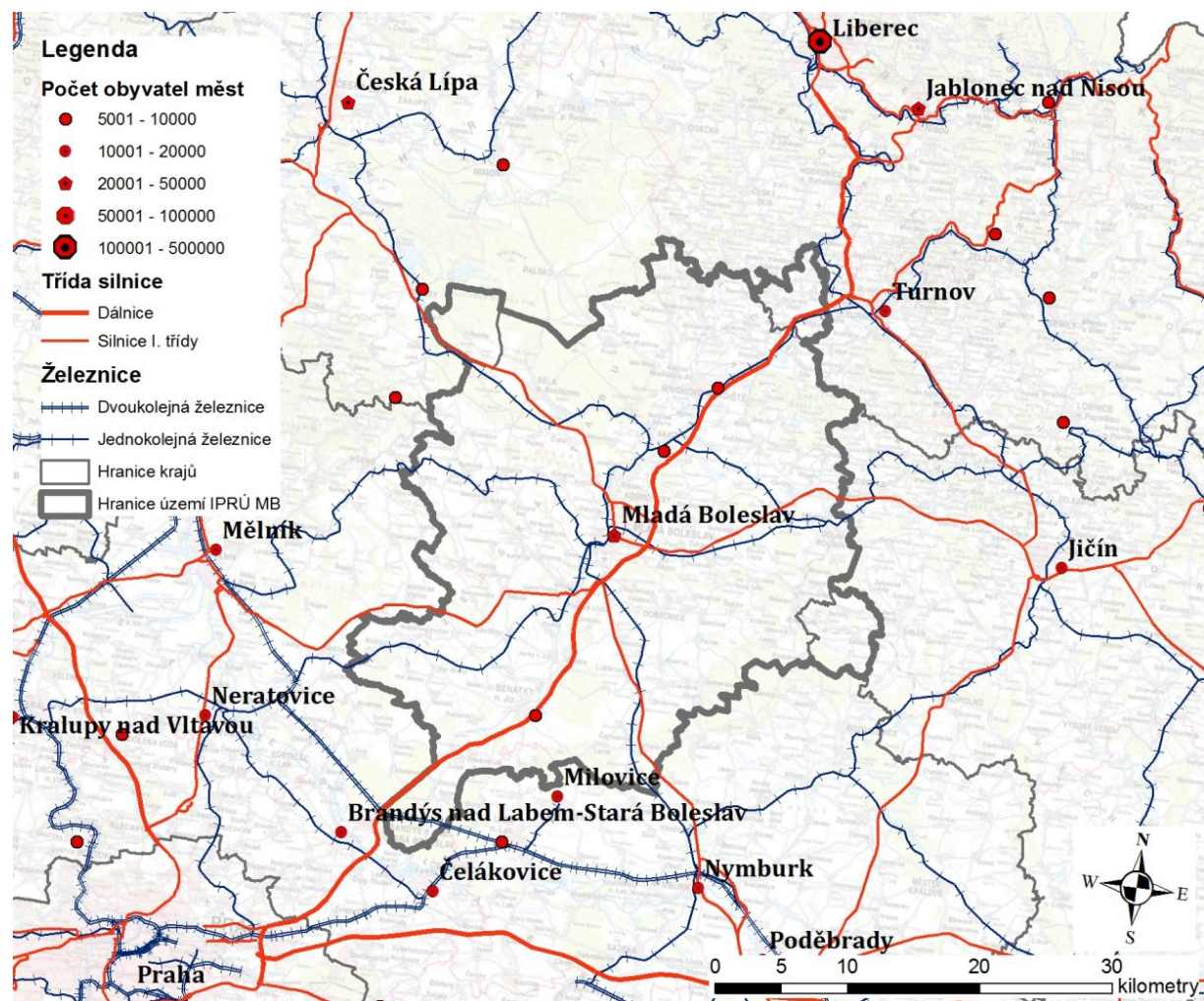
Legenda

- izolone doby jízdy 20 minut od 8. brány ŠA
- Území regionu IRÚ MB
- Hranice okresů
- Podíl vyjíždějících pracujících do MB
- 8 - 30
- 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 85

Map showing the region around Mladá Boleslav, including surrounding municipalities like Turnov, Mělník, and Lysá nad Labem. The map displays the distribution of commuters by travel time from the city center, with a scale bar indicating distances up to 20 kilometers.

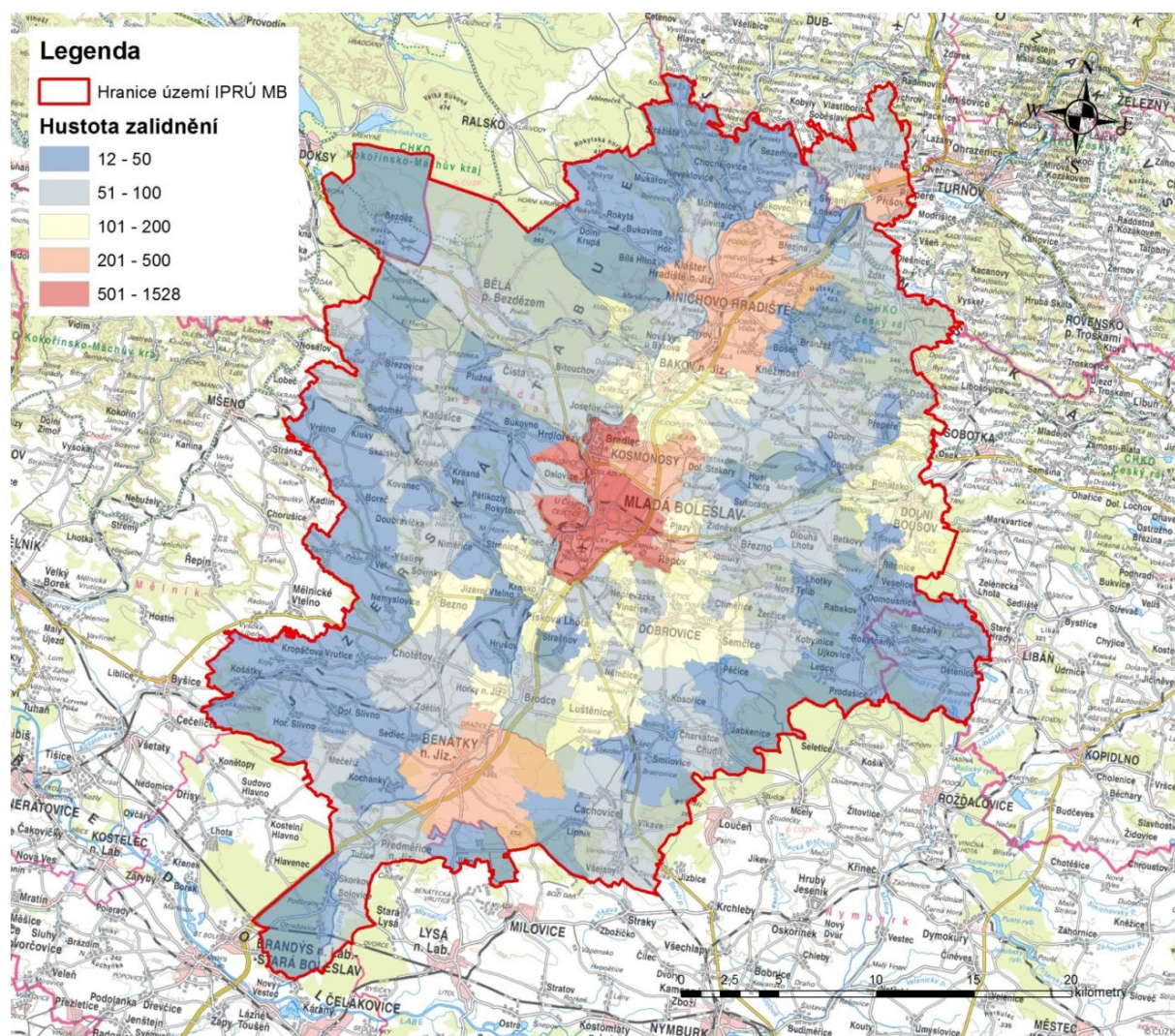
Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální.

Mapa 3: Poloha území IPRÚ Mladá Boleslav v sídelním a dopravním systému



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální.

Mapa 4: Hustota zalidnění v obcích zájmového území



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální. Zdroj dat: ČSÚ.

B. ANALÝZA ÚZEMÍ ANEB JAK SI STOJÍ SOUČASNÉ MLADOBOLSLAVSKO

B.1.1 Mladoboleslavsko - osídlení, urbanismus a krajina

Shrnutí

- Stabilita sídelního systému
- Poloha na hlavní urbanizační ose Čech (Liberec–MB–Praha–Plzeň), jejíž průmět do Mladoboleslavska (Turnov–Mnichovo Hradiště–Mladá Boleslav–Benátky nad Jizerou–Brandýs nad Labem) představující území s nejvyššími předpoklady sociálně-ekonomického rozvoje
- Omezené možnosti intenzivního i extenzivního růstu sídel mimo jádrovou oblast (týkají se rozsáhlých území na východě i západě regionu)
- Nižší intenzita využití území a zhoršená vybavenost a soběstačnost sídel při severovýchodní a severozápadní hranici území
- Stávající i potenciální konflikt výrobní, skladové, obytné a dalších funkcí v mimořádně exponovaném souměstí MB–Kosmonosy

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• Mladá Boleslav jako silné přirozené jádro regionu • Další města v regionu plnící obslužné funkce • Významné turistické a rekreační zázemí v CHKO Český ráj a v oblasti Ralsko • Poloha na významné urbanizační ose Praha – Liberec	• Menší intenzita využití území v západní části mikroregionu • Konflikt výrobní a skladové funkce a obytné funkce v okolí Škoda Auto Mladá Boleslav • Zhoršená vybavenost a soběstačnost sídel při severovýchodní a severozápadní hranici území • Administrativní roztříštěnost jádrového souměstí mezi více územně-samosprávných celků
Příležitosti	Hrozby
• Urbanistické propojení podél osy Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště • Rozvoj rekreačního využití prostoru přiléhajícího k CHKO Kokořínsko (Mšeno) • Propojení jádrového souměstí v jeden územně samosprávný celek (snazší řešení rozvojových potřeb, výhodnější RUD)	• Další zvýšení turistického zatížení CHKO Český ráj • Zhroucení dominantního ekonomického odvětví – automotive průmyslu, které by vedlo k zásadnímu propadu většiny sídel v systému osídlení • Nižší míra ekologické stability v důsledku průmyslové a zemědělské výroby

Pozice v sídelním systému

Sídelní systém v regionu IRÚ Mladá Boleslav je **stabilizovaný a dobře vyvinutý**. Dominantní městem s nadregionálním významem je Mladá Boleslav, která je svým sociálně ekonomickým potenciálem (měřeným například ukazatelem komplexní funkční velikosti, viz např. Hampl a Marada 2015) na srovnatelné úrovni s některým menšími krajskými městy (Karlovy Vary, Jihlava) a plní přirozené centrum nejen pracovní dojížděky, ale i dojížděky za službami včetně veřejných služeb jako jsou zdravotnictví, sociální služby a kultura. Relační vztah Praha–Mladá Boleslav je proto ve srovnání s jinými středočeskými městy relativně vyrovnanější, vyznačuje se obousměrnou dojížděkou za prací (byť směr Mladá Boleslav => Praha je přirozeně silnější) a je předpokladem pro vzájemné kapacitní dopravní propojení. Na Mladou Boleslav je přímo navázané město Kosmonosy, které navzdory statutu místně samosprávného celku funkčně tvoří de facto městskou čtvrť Mladé Boleslavi². Souměstí Mladé Boleslavi a Kosmonos dohromady obývá bezmála 50 tis. obyvatel, samosprávná fragmentace tak území připravuje mj. o možnost dosažení výhodnějšího koeficientu při přepočtu rozpočtového určení daní.

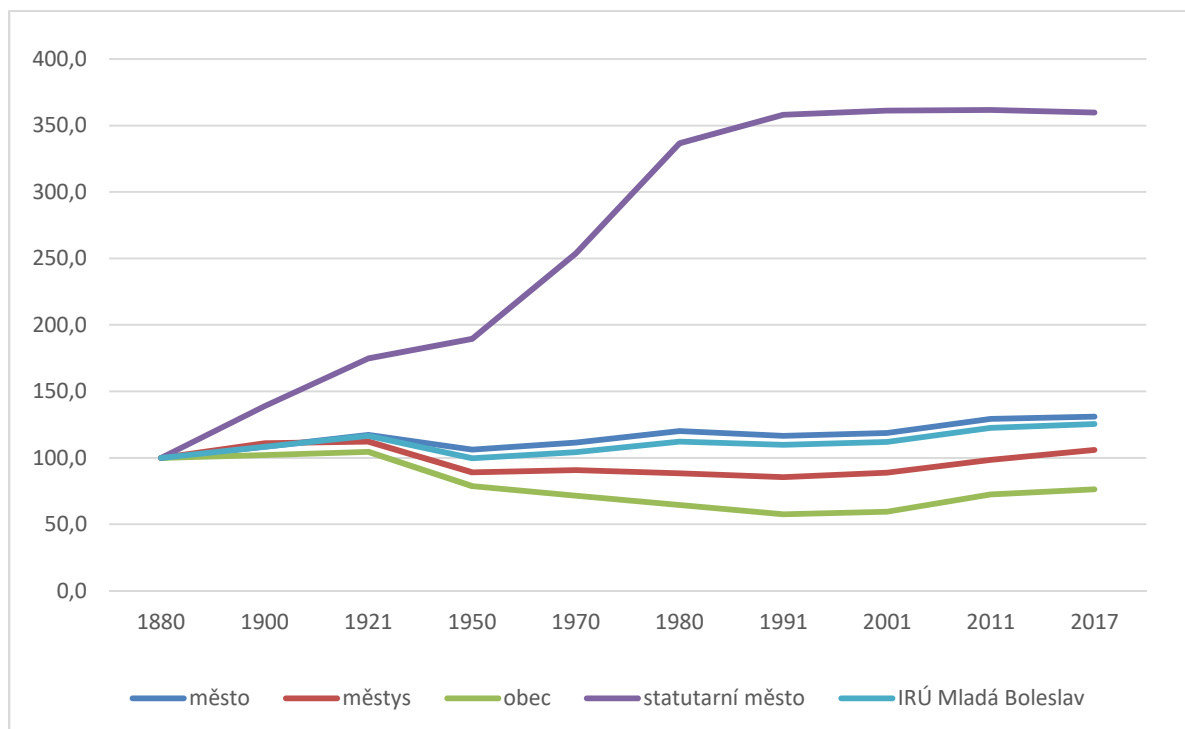
Dalšími přirozenými významnými centry jsou Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou a Benátky nad Jizerou, které plní roli mikroregionálních, především obslužných center. Všechna centra jsou umístěna v ose celého zájmového území historicky podél toku Jizery a nyní podél hlavní dopravní osy regionu dálnice D10 Praha–Liberec. Všechna **urbanisticky a sídelně významná centra jsou tak umístěna ve středu regionu a jsou dobře časově i dopravně dostupná a tvoří přirozenou jádrovou oblast regionu**. Jižní centrum Benátky nad Jizerou je i se svým bezprostředním okolím již částečně integrováno do pražského metropolitního regionu a jeho vazby na Mladou Boleslav jsou v celém regionu nejslabší. Jediným významnějším excentricky položeným střediskem je Bělá pod Bezdězem.

Region IRÚ Mladá Boleslav je z hlediska sídelní soustavy Česka umístěn v centrální poloze, je dobře silničně dostupný a má silné vazby na další okolní přirozená centra vyššího řádu (Praha a Liberec). Dobré napojení a centrální poloha jádra regionu je dobře dokumentovaná i křížením hlavních komunikačních os regionu i širšího středočeského prostoru. V Mladé Boleslavi dochází ke křížení intenzivně zatížených komunikací D10 se silnicemi I. třídy I/16 Mělník – Mladá Boleslav – Jičín a silnice I/38 Nymburk - Mladá Boleslav – Česká Lípa.

Zvyšující se dominanci regionálního centra a celého jádrového území, ale i celkovou velmi dobrou geografickou polohu celého IRÚ Mladá Boleslav dobře dokumentuje historický vývoj počtu obyvatel v regionu. Zatímco v českém venkovském prostoru postupně klesá jak absolutní, tak především relativní význam venkovských obcí (měřeno počtem obyvatel), na území Mladoboleslavska ve sledovaném období extrémně **roste význam nejen hlavního centra Mladé Boleslavi, ale i dalších měst**. Ostatní kategorie obcí podle jejich veřejnosprávního statutu (města a městyse) si ale udržují svůj relativní význam a pouze v nejmenší kategorii venkovských obcí klesá jak absolutní počet, tak i relativní podíl obyvatelstva v celém regionu. Obce sice mírně ztrácejí v horizontu hodnocení 1880–2017 obyvatelstvo, ale jejich územní rozsah (a tedy i význam v sídelní struktuře měřeno počtem domů a velikostí zastavěného území, nebo obecněji plošným rozsahem) je zachovalý, či dokonce roste, byť nikoliv s takovou rychlostí jako změny v počtu obyvatel.

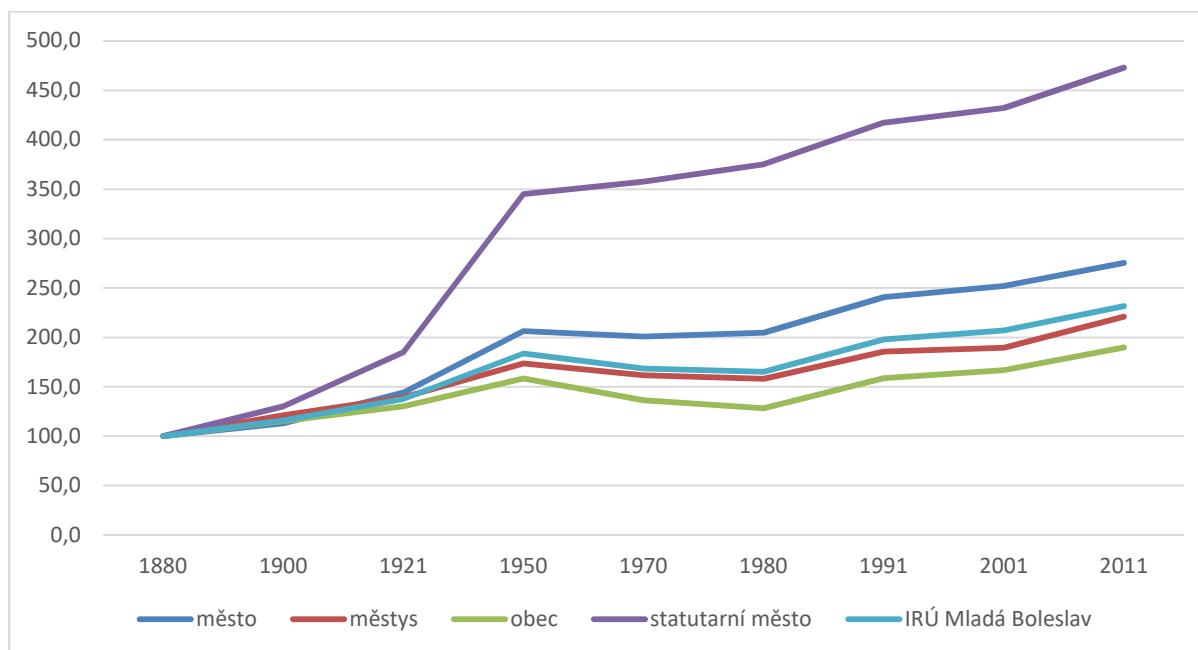
² Což se projevuje mj. enormní závislostí Kosmonos na trhu práce v Mladé Boleslavi, kam podle SLDB 2011 vyjíždělo přes 75 % pracujících (viz Tabulka 1).

Graf 1: Relativní změny počtu obyvatel podle správní kategorie v letech 1880–2017



Zdroj: ČSÚ, data ze sčítání lidu, domů a bytů v jednotlivých letech, průběžná evidence počtu obyvatel 2017

Graf 2: Relativní změny počtu domů podle správní kategorie

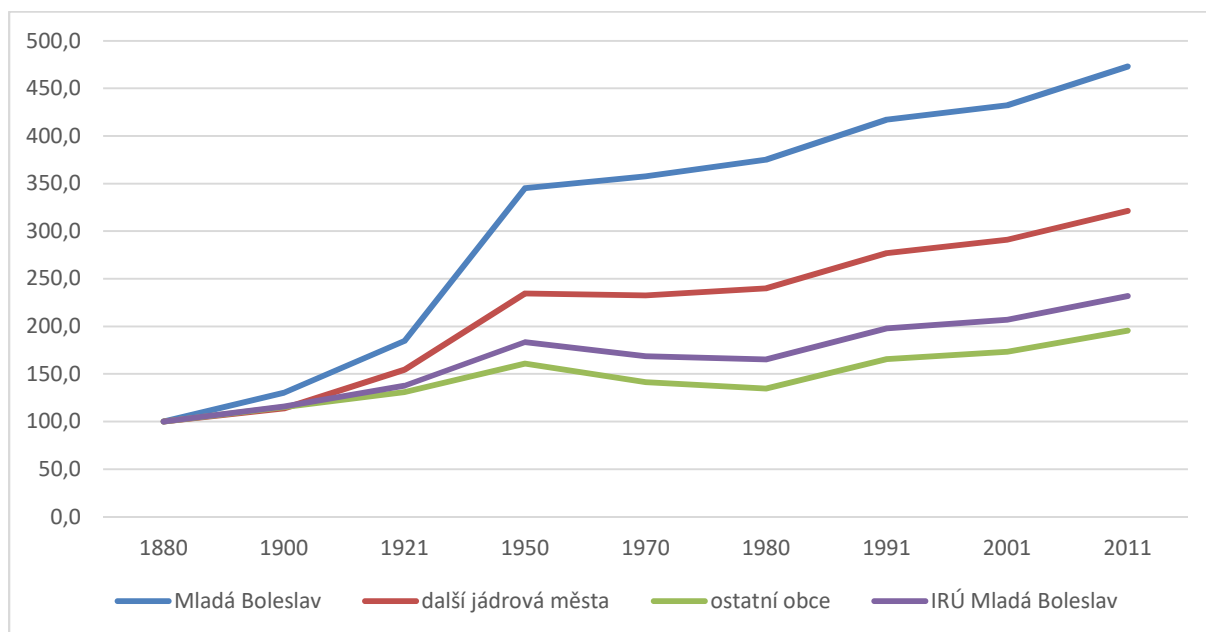


Zdroj: ČSÚ, data ze sčítání lidu, domů a bytů v jednotlivých letech

Při obdobném hodnocení vývoje počtu obyvatel a počtu domů podle polohy těchto obcí v sídelním systému je dobře patrný absolutní i relativní růst, který kromě výše uvedeného centrálního města Mladá Boleslav zahrnuje i celý jádrový prostor Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště a pobočné centrum Benátky nad Jizerou. Soubor všech obcí byl rozdělen podle jejich polohy vůči jádru na

kategorie Mladá Boleslav, další jádrové obce, kam byly zařazeny města Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou, Kosmonosy a Benátky nad Jizerou, a ostatní obce v IRÚ Mladá Boleslav.

Graf 3: Relativní změny počtu obyvatel podle polohy



Zdroj: ČSÚ, data ze sčítání lidu, domů a bytů v jednotlivých letech

Kromě jasně viditelného posilování významu a růstu Mladé Boleslavi je patrný i rostoucí význam jádrových měst podél toku Jizery a později silnice D10. Stejně tak ale roste v celém regionu počet domů. Především nárůst počtu domů, tedy zvětšování prostorového rozsahu jednotlivých obcí i u venkovských obcí (kategorie ostatní obce) dokládá velmi dobrou polohu a stabilitu celého regionu. Je tedy možné velmi přesvědčivě doložit, že celý region je velmi stabilizovaný a dobře ukotvený v systému osídlení.

Z hlediska sídelní soustavy lze region Mladoboleslavska rozdělit na 4 základní dílčí typy území, z nichž první je jádrovou oblastí a zbývající tři tvoří venkovské zázemí:

1. Jádrová oblast podél Jizery (dálnice D10) – dobře vybavená s velkými přirozenými centry, dostupný a integrovaný subregion.
2. Západní část – stabilizovaný region bez zásadních strukturálních problémů s nižší intenzitou sociálně ekonomických aktivit, ale s dobrými vazbami na jádrovou oblast.
3. Jihovýchodní část – stabilizovaný region s dostatečnou stabilitou sociálně ekonomických vazeb a dostupným vybavením základních služeb.
4. Severovýchodní část – intenzivní turisticko-rekreační zatížení, ale také problémy se zajištěním základních služeb pro bydlicí obyvatele v místě.

Jádrová oblast

Postupné rozšiřování pražského metropolitního zázemí spolu s vyšší intenzitou socioekonomických aktivit v regionu Mladá Boleslav vede k postupnému prolínání obou silných sídelních celků a napojuje dobře celý region na pražský region. To je na jednu stranu nepochybný pozitivní znak celého regionu, na druhou stranu v případě přetížení celého systému může vést k dlouhodobým sociálním i

ekonomickým problémům. Integrace regionu Mladá Boleslav směrem k dalším vyšším systémům je však třeba nepochybně vnímat jako velmi silnou stránku celého regionu.

Jádrovou oblast regionu tvoří obce, které jsou významně vzájemně integrovány okolo dominantního centra. Jedná se především o města a venkovské obce v severním zázemí Mladé Boleslavi, tedy obce ohraničené z východu a západu trasou dálnice D10 a tokem Jizery a ze severu městem Mnichovo Hradiště. Do jádrové oblasti patří dále venkovské obce podél toku Jizery a podél D10 jižním směrem až k městu Benátky nad Jizerou.

Venkovské zázemí

Venkovské zázemí je tokem Jizery přirozeně rozděleno na dvě, resp. tři odlišné části. Západní část je více lesnatým územím v prostoru Ralské pahorkatiny a dotýká se CHKO Kokořínsko. V této části sledovaného území jsou umístěny (především v severní části tohoto subregionu) menší venkovské obce, které mohou plnit základní funkce s většími obtížemi a jsou vystaveny tlaku menší koncentrace ekonomických činností, menší hustoty základních služeb pro obyvatele. Velikost obce měřená počtem obyvatel a počtem ekonomických aktivit v jednotlivých obcích směrem na západ od toku Jizery, respektive ve větší vzdálenosti od jádrového území Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště postupně klesá, ale nedosahuje kritických hodnot. I tyto menší obce jsou vzhledem ke své poloze relativně stabilní, a to jak z demografického hlediska, tak i z hlediska sociálně-ekonomického. Přirozeným lokálním centrem v této části regionu je Bělá pod Bezdězem, která může díky své poloze i velikosti potenciálně plnit i další především turisticko-rekreační, ale i další socioekonomické funkce v této části zájmového území.

Východní část IRÚ Mladá Boleslav je tvořena intenzivně využívanou zemědělskou a rekreační krajinou s relativně velkými obcemi, které tvoří přirozená lokální centra s dobrou nabídkou služeb a částečně i dalších sociálně ekonomických aktivit. Východní část je z hlediska využití území i z hlediska soustavy osídlení rozdělena na dvě sídelně poměrně odlišné části. Hranici mezi těmito subregiony pomyslně tvoří trasa silnice II/268 Mnichovo Hradiště – Horní Bousov a dále na východ silnice I/16. Jižní část tohoto subregionu je typickou stabilní zemědělskou krajinou s relativně velkými obcemi a menším počtem dalších místních částí, které mohou velmi dobře poskytovat základní služby bydlicímu obyvatelstvu a nabízejí v dostupné vzdálenosti základní služby pro obyvatele obce i nejbližšího zázemí. Přirozenými centry tohoto subregionu jsou velké obce jako Dobruška, Kněžmost a další větší obce.

Severovýchodní a z hlediska velikosti nejmenší subregion tvoří území obcí, které leží na dotyku nebo v rámci CHKO Český ráj. Toto území je dlouhodobě intenzivně turisticky a rekreačně využíváno především v letním období, v území je velký počet turistických cest a rekreačních tras a je dlouhodobě velmi populární. Návštěvnost v tomto území je na hraně přijatelnosti a další masivní nárůst počtu návštěvníků v subregionu (například formou vybudování velkého zařízení pro rekreaci) může vést k přetížení celé oblasti. Ve velmi členitém území pískovcových útvarů a hlubokých údolí, která jsou mírně skloněna směrem na západ (k Jizeře) se také nachází větší počet územně oddělených a velmi malých místních částí obcí (např. Drhleny, Skuhrovice, Čížovka, Příhazy apod.). V těchto velmi malých částech obcí je obtížné především pro některé sociální skupiny obyvatelstva (senioři, děti, mladí lidé) zajistit dostatečnou kvalitu a dostupnost základních služeb počínaje maloobchodní sítí nebo dostupnou sítí škol a bude nutné zajistit nejen pro rekreační návštěvníky, ale i pro bydlicí obyvatele zajistit dobrou kvalitu života.

Bilance jádrové oblasti a zázemí

Vybrané socioekonomické ukazatele jednotlivých typů řešeného území jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 2: Základní údaje o obyvatelstvu v jednotlivých typech zájmového území (2017)

Území	Počet obyv.	Počet obcí	Počet částí obcí	Výměra (ha)	Přírůstek obyv. 2001-2016
Jádro	76 257	14	57	17 929	457
JV zázemí	28 013	53	108	41 198	1 945
SV zázemí	3 689	6	15	3 999	91
Z zázemí	23 147	56	107	47 535	1 219
Celkem	131 106	129	287	110 661	3 712

Zdroj: data ČSÚ

Tabulka 3: Základní údaje o počtu vybraných objektů občanské vybavenosti v jednotlivých typech zájmového území (2017)

Území	Počet podnikatelů	Počet ubyt. zařízení	Počet MŠ	Počet obcí s poštou	Počet obcí se ZŠ	Počet obcí se zdrav. zařízením
Jádro	8 014	29	25	9	6	6
JV zázemí	2 968	19	21	15	7	11
SV zázemí	419	14	3	2	0	2
Z zázemí	2 433	15	16	16	3	10
Celkem	13 834	77	65	42	16	29

Zdroj: data ČSÚ a ÚAP

Kromě absolutních hodnot je důležité pro sledování rozdílů mezi jednotlivými vymezenými typy osídlení, které přibližuje následující tabulka.

Tabulka 4: Relativní údaje o obyvatelstvu a částech obcí v jednotlivých typech zájmového území (2017)

Území	Průměrná populační velikost obce	Průměrná populační velikost místní části	Počet místních částí na obec	Průměrná změna počtu obyvatel 2001-2016
Jádro	5446,9	1337,8	4,1	32,6
JV	528,5	259,4	2,0	36,7
SV	614,8	245,9	2,5	15,2
Z	413,3	216,3	1,9	21,8
Celkem	1016,3	456,8	2,2	28,8

Zdroj: data ČSÚ a ÚAP

Tabulka 5: Relativní údaje o vybraných objektech občanské vybavenosti v jednotlivých typech zájmového území (2017)

	Průměrný počet podnikatelů v obci	Průměrný počet ubytovacích zařízení v obci	Průměrný počet částí obcí na poшту	Průměrný počet částí obcí na ZŠ	Průměrný počet částí obcí na zdrav. zařízení
Jádro	572,4	2,1	6,3	9,5	9,5
JV	56,0	0,4	7,2	15,4	9,8
SV	69,8	2,3	7,5		7,5
Z	43,4	0,3	6,7	35,7	10,7

Celkem	107,2	0,6	6,8	17,9	9,9
---------------	--------------	------------	------------	-------------	------------

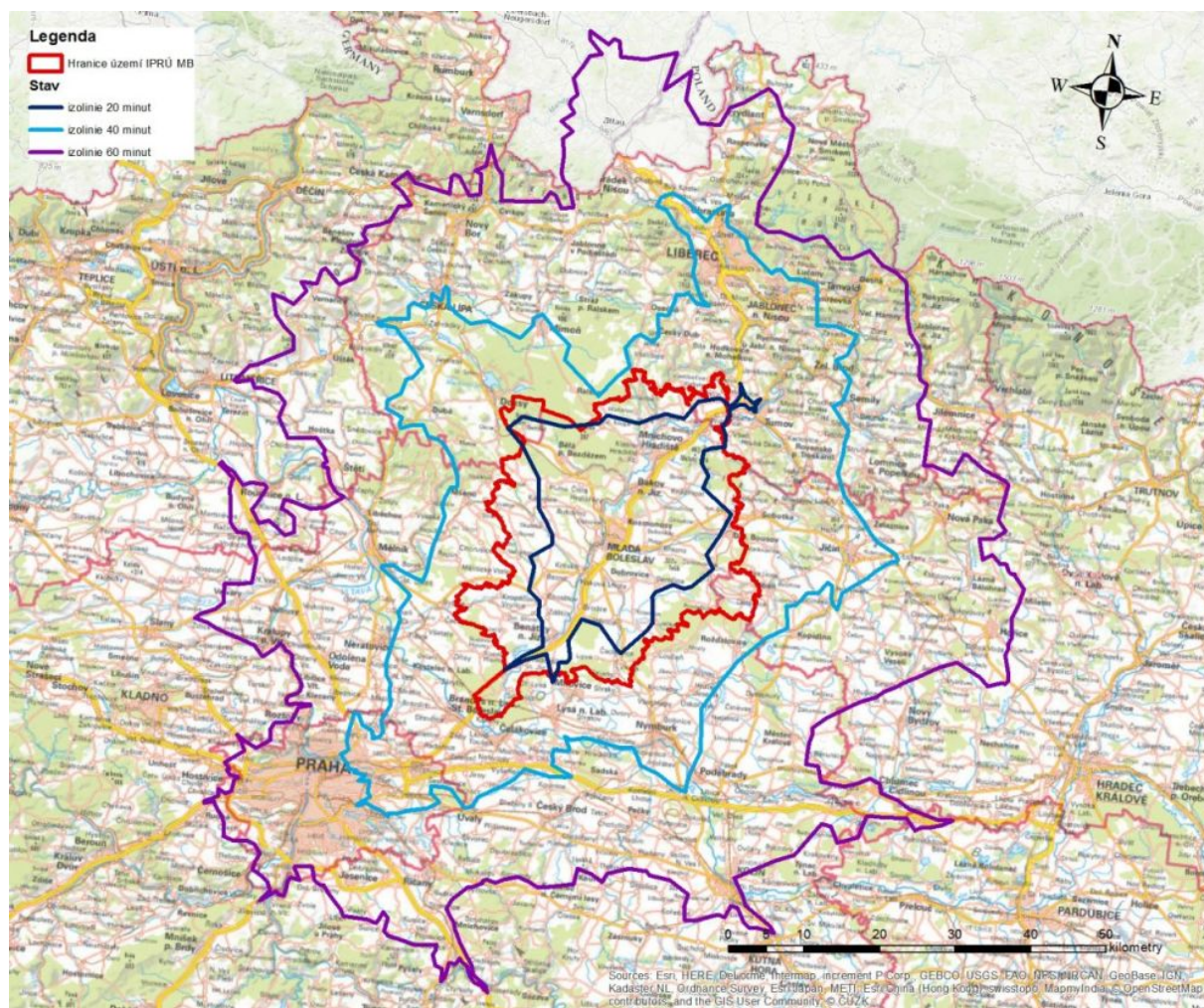
Zdroj: data ČSÚ a ÚAP

Při sledování vybraných socioekonomických ukazatelů celého regionu, které charakterizují roli obcí v sídelním systému, je zřetelná dominantní poloha vymezených jádrových obcí překvapivě nejen počtem podnikatelů na jednu obec, ale i počtem místních částí. Pro severovýchodní část řešeného území, kterou je možné vymezit jako území CHKO Český ráj a jeho nejbližšího okolí, je patrný vyšší počet ubytovacích zařízení i významně vyšší počet podnikatelů v obcích, tedy důsledek rozvinutého cestovního ruchu a navazujících služeb. Je také charakteristické, že v této části regionu, byť je významně menší než ostatní vymetené subregiony, chybí škola. Jihovýchodní část regionu, tedy stabilní zemědělské osídlení, je již částečně zasažena metropolitními procesy s vyššími počty obyvatel v místních částech. Západní část regionu, která se rozkládá od Ralské pahorkatiny a Bezdězu až po Labe, se skládá z menších obcí a menších místních částí, i když rozdíly mezi těmito obcemi jsou relativně velké s klesajícím gradientem ve směru jih–sever. Tomu odpovídají i hodnoty ukazatele vybavenosti základními veřejnými službami, především počtu škol, které zde musí obsluhovat větší počet místních částí.

Dojíždka a vyjíždka

Dojíždka a vyjíždka představuje vztah mezi prostorovým rozložením nabídky pracovních příležitostí, služeb (vč. vzdělávání) a populace. Významný vliv na charakteristiky dojíždky a vyjíždky má také dopravní propojení území, a to i včetně obsluhy veřejnou dopravou.

Mapa 5: Izochrony dojížděky do Mladé Boleslavi individuální automobilovou dopravou



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální, ESRI.

Izochrony (viz Tabulka 6: Časová dostupnost Mladé Boleslavi a dojížděka do zaměstnání v Mladé Boleslavi z vybraných měst

	Přímá vzdálenost (km)	Jízdní doba (minuty)			Dojíždějící do MB 2011	Dojíždějící do ŠA 10/18
		IAD	vlak	autobus		
Bakov nad Jizerou	7	11	26	16	514	611
Mnichovo Hradiště	12	14	32	27	540	770
Bělá pod Bezdězem	12	15	32	21	482	480
Benátky nad Jizerou	15	16	-	25	386	402
Milovice	21	26	97	63	56	102
Turnov	24	21	48	35	99	179
Nymburk	27	33	44	120	97	233
Brandýs n. L. - Stará Boleslav	31	27	82	54	30	41
Mělník	31	42	66	60	25	48
Jičín	31	35	125	40	118	220
Jablonec Nad Nisou	38	32	151	45	63	111

Česká Lípa	39	41	69	61	370	864
Liberec	39	32	91	60	186	302
Praha	51	45	87	65	383	451

Zdroj: www.mapy.cz, www.idos.cz, ČSÚ, Škoda Auto

Pozn.: Jízdní doba IAD byla měřena podle modelu www.mapy.cz od OC Bondy v Mladé Boleslavi po centra uvažovaných měst. Jízdní doba vlakových a autobusových spojů je nejkratší jízdní dobou nalezenou na www.idos.cz v ranní špičce běžného pracovního dne v měsíci lednu 2019. Dojíždějící do Mladé Boleslavi z r. 2011 jsou vyčíslení na základě SLDB. Dojíždějící do Škoda Auto jsou z evidence společnosti k říjnu 2018.

Časová dostupnost měst v zázemí či širším okolí Mladé Boleslavi podle jednotlivých dopravních módů je výrazně ovlivněna parametry dopravní infrastruktury. Veřejná doprava zde není prakticky v žádné relaci časově konkurenceschopná vůči IAD, poměrně atraktivní jízdní doby ovšem nabízejí některé autobusové spoje (např. v relaci Mladá Boleslav – Jičín). Velmi neatraktivní jízdní doby mají vlakové spoje, které ve všech relacích vyjma spojení s Nymburkem nabízejí výrazně delší jízdní doby, než autobusové spoje. Kromě naprosto nekonkurenceschopného železničního spojení Mladé Boleslavi s Prahou, Libercem (a Jabloncem nad Nisou) je zásadním nedostatkem také absence přímého spojení veřejnou dopravou s Milovicemi, kam se lze autobusem dostat pouze s přestupem. Milovice jsou přitom pro Mladou Boleslav potenciálně významnou zdrojovou oblastí pracovní síly.

Intenzita dojížděky za prací do Mladé Boleslavi ze sledovaných měst reflektuje kromě dlouhodobé situace na místním trhu práce a spádovosti k jiným pracovním centrům (zejména Praze) právě kvalitu dopravního spojení. Z výše zmíněných Milovic je intenzita dojížděky za prací do Mladé Boleslavi výrazně nižší, než ze srovnatelně vzdálených, ale i vzdálenějších měst. Velmi nízká dojížděka je také z Mělníka a Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, které spádují k Praze. Naopak velmi vysoká je dojížděka z již poměrně vzdálené České Lípy v důsledku výše zmíněných strukturálních změn ekonomiky.

Protože je v Mladé Boleslavi dlouhodobý značný nedostatek pracovních sil, které není schopné uspokojit ani prostřednictvím pracovních sil z celého regionu, je nezbytné zmíněná města a jejich regiony považovat za zdrojové oblasti pracovních sil pro Mladou Boleslav. I z toho důvodu bude účelné podporovat zlepšování dopravní dostupnosti Mladé Boleslavi z těchto zdrojových oblastí a přitom (i vzhledem k přetížení regionální silniční sítě) klást důraz i na veřejnou dopravu. Značný potenciál má v tomto ohledu dlouhodobě plánovaná přestavba železniční tratě Praha – Mladá Boleslav – Liberec (a to i pro spojení s nácestnými městy), která ale musí nabídnout jízdní doby konkurenceschopné vůči IAD. Vzhledem k dynamickému rozvoji relativně blízkých Milovic by bylo vhodné také zajistit přímé spojení Milovic a Mladé Boleslavi veřejnou dopravou.

Tabulka 7: Bilance dojížděky Mladé Boleslavi a referenčních měst s Prahou

	Saldo dojížděky -		Bilance dojížděky s Prahou					
	celkem		Vyjíž. do Prahy		Dojížd. z Prahy		Saldo dojížděky	
	do zam.	do škol	do zam.	do škol	do zam.	do škol	do zam.	do škol
Mladá Boleslav	9558	1861	828	309	383	39	-445	-270
Kolín	3497	1005	1409	299	145	17	-1264	-282
Kladno	-2285	1412	6993	952	510	222	-6483	-730
Liberec	4626	4659	1400	633	146	171	-1254	-462
Pardubice	7765	5849	1259	443	111	130	-1148	-313
Hradec Králové	10659	7362	1250	555	137	224	-1113	-331
Plzeň	17225	12962	1987	676	262	529	-1725	-147

Zdroj dat: SLDB 2011

Saldo dojížděky (tedy rozdíl mezi počtem dojíždějících a vyjíždějících osob) poukazuje na roli Mladé Boleslavi jako pracovního centra krajského (resp. nadregionálního) významu. Převyšuje počtu dojíždějících nad vyjíždějícími do zaměstnání zde byl výrazně vyšší, než u krajských měst Liberce a Pardubic. Naopak saldo dojížděky do škol zde bylo násobně nižší, než u krajských měst, a to především z důvodu omezené nabídky terciárního vzdělávání.

Mladá Boleslav měla ze všech sledovaných měst nejpříznivější bilanci dojížděky do zaměstnání s Prahou, resp. nejvyšší míru funkční autonomie z hlediska trhu práce. Ze všech ostatních měst byly proudy vyjížděky do zaměstnání v Praze násobně větší. Také dojížděka do zaměstnání v Mladé Boleslavi z Prahy byla ve srovnání s ostatními městy poměrně vysoká (vyšší byla pouze v Kladně, které je v blízkém zázemí Prahy a které má přirozeně vyšší míru funkční provázanosti s Prahou). Vzhledem k výše zmíněné omezené nabídce terciárního vzdělávání dojíždělo z Prahy do Mladé Boleslavi jen velmi málo žáků a studentů, saldo dojížděky zde ovšem nevybočovalo z průměru referenčních měst.

Lze tak konstatovat, že význam Mladé Boleslavi jako pracovního centra výrazně převyšuje obslužný význam města, a že Mladá Boleslav si drží vysokou míru autonomie z hlediska trhu práce. Nabídka pracovních příležitostí velmi výrazně převyšuje poptávku na celém Mladoboleslavsku, a proto je Mladá Boleslav pracovním centrem, ke kterému spáduje širší území. V celém okrese Mladá Boleslav vyjížděka v rámci okresu dlouhodobě představuje přes 70 % celkové vyjížděky, a do jiného kraje (vč. Prahy) vyjíždí jen necelých 17 % (SLDB 2011).) vymezují území s časovou dostupností Mladé Boleslavi (konkrétně 8. brány závodu Škoda Auto) 20, 40 a 60 minut při jízdě osobním automobilem.

Území s časovou dostupností Mladé Boleslavi do 20 minut se do značné míry překrývá s územím okresu Mladá Boleslav (pouze okrajové části území okresu mají horší časovou dostupnost). Z tohoto území je do Mladé Boleslavi velmi intenzivní dojížděka jak do zaměstnání, tak do škol a za službami.

Území s časovou dostupností Mladé Boleslavi do 40 minut již zahrnuje Liberec s Jabloncem nad Nisou a SV část Prahy. Jedná se o území, odkud je při využití osobního automobilu možná denní dojížděka do zaměstnání v Mladé Boleslavi. Taková dojížděka je perspektivní pro pracovní sílu s vyšší mzdovou úrovní, o něco méně pak pro dělnické pozice. Aktuálně dojíždí do Mladé Boleslavi z měst na okraji 40 minutové izochrony (Liberec, Jablonec nad Nisou, Jičín) řádově nižší stovky pracujících a vyjížděkový proud do Mladé Boleslavi zde vzhledem k postupnému růstu zaměstnanosti v Mladé Boleslavi nabírá na síle. Z tohoto trendu vyčnívá Česká Lípa, odkud směřuje do Mladé Boleslavi dlouhodobě poměrně silný proud vyjíždějících do zaměstnání v důsledku postižení území strukturálními změnami ekonomiky (výpadek zaměstnanosti v důsledku ukončení těžby uranu). Toto území může být zároveň zdrojovou oblastí poptávky po službách nadregionálního charakteru (např. specializovaného sekundárního či terciárního vzdělávání, specifické kulturní či volnočasové nabídky). Přitom platí, že ze sídel situovaných blíže k 20-minutové izochroně jsou silnější spádové tendence směrem k Mladé Boleslavi (což dokládá i intenzivní vyjížděka do zaměstnání do Mladé Boleslavi z obcí na západním okraji Jičínska).

Do území s časovou dostupností Mladé Boleslavi do 60 minut spadá valná většina území libereckého kraje, prakticky celé hlavní město Praha, okresy Mělník, Nymburk, Jičín, velká část okresu Praha-východ a dílčí části dalších okresů. Toto území se přitom z pohledu IAD může citelně rozšířit v případě dostavby Pražského okruhu (D0). Toto území je potenciální zdrojovou oblastí (spíše) nedenní dojížděky do Mladé Boleslavi, tedy např. žáků a studentů ubytovaných na internátech (či VŠ kolejích) v Mladé Boleslavi či pracovníků na pozicích, kde je možné využívat práci z domova. Nejdůležitější zdrojovou oblastí je hl. m. Praha, a to zejména u kvalifikované pracovní síly (pracovníci vývoje, managementu, THP). Praha je přitom klíčovým pracovním, obslužným a administrativním centrem, kam mohou z Mladé Boleslavi vyjíždět lidé, které nabídka pracovního uplatnění či služeb v Mladé Boleslavi neuspokojí. Bariérou pro denní dojížděku do zaměstnání mezi Prahou a Mladou Boleslaví je ovšem absence časově konkurenceschopného železničního spojení (dojíždění IAD je znehodnocováno kongescemi a zdržením v době dopravní špičky).

Tabulka 6: Časová dostupnost Mladé Boleslavi a dojíždka do zaměstnání v Mladé Boleslavi z vybraných měst

	Přímá vzdálenost (km)	Jízdní doba (minuty)			Dojíždějící do MB 2011	Dojíždějící do ŠA 10/18
		IAD	vlak	autobus		
Bakov nad Jizerou	7	11	26	16	514	611
Mnichovo Hradiště	12	14	32	27	540	770
Bělá pod Bezdězem	12	15	32	21	482	480
Benátky nad Jizerou	15	16	-	25	386	402
Milovice	21	26	97	63	56	102
Turnov	24	21	48	35	99	179
Nymburk	27	33	44	120	97	233
Brandýs n. L. - Stará Boleslav	31	27	82	54	30	41
Mělník	31	42	66	60	25	48
Jičín	31	35	125	40	118	220
Jablonec Nad Nisou	38	32	151	45	63	111
Česká Lípa	39	41	69	61	370	864
Liberec	39	32	91	60	186	302
Praha	51	45	87	65	383	451

Zdroj: www.mapy.cz, www.idos.cz, ČSÚ, Škoda Auto

Pozn.: Jízdní doba IAD byla měřena podle modelu www.mapy.cz od OC Bondy v Mladé Boleslavi po centra uvažovaných měst. Jízdní doba vlakových a autobusových spojů je nejkratší jízdní dobou nalezenou na www.idos.cz v ranní špičce běžného pracovního dne v měsíci lednu 2019. Dojíždějící do Mladé Boleslavi z r. 2011 jsou vyčísleni na základě SLDB. Dojíždějící do Škoda Auto jsou z evidence společnosti k říjnu 2018.

Časová dostupnost měst v zázemí či širším okolí Mladé Boleslavi podle jednotlivých dopravních módů je výrazně ovlivněna parametry dopravní infrastruktury. Veřejná doprava zde není prakticky v žádné relaci časově konkurenceschopná vůči IAD, poměrně atraktivní jízdní doby ovšem nabízejí některé autobusové spoje (např. v relaci Mladá Boleslav – Jičín). Velmi neatraktivní jízdní doby mají vlakové spoje, které ve všech relacích vyjma spojení s Nymburkem nabízejí výrazně delší jízdní doby, než autobusové spoje. Kromě naprosto nekonkurenceschopného železničního spojení Mladé Boleslavi s Prahou, Libercem (a Jabloncem nad Nisou) je zásadním nedostatkem také absence přímého spojení veřejnou dopravou s Milovicemi, kam se lze autobusem dostat pouze s přestupem. Milovice jsou přitom pro Mladou Boleslav potenciálně významnou zdrojovou oblastí pracovní síly.

Intenzita dojíždky za prací do Mladé Boleslavi ze sledovaných měst reflektuje kromě dlouhodobé situace na místním trhu práce a spádovosti k jiným pracovním centrům (zejména Praze) právě kvalitu dopravního spojení. Z výše zmíněných Milovic je intenzita dojíždky za prací do Mladé Boleslavi výrazně nižší, než ze srovnatelně vzdálených, ale i vzdálenějších měst. Velmi nízká dojíždka je také z Mělníka a Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, které spádují k Praze. Naopak velmi vysoká je dojíždka z již poměrně vzdálené České Lípy v důsledku výše zmíněných strukturálních změn ekonomiky.

Protože je v Mladé Boleslavi dlouhodobý značný nedostatek pracovních sil, které není schopné uspokojit ani prostřednictvím pracovních sil z celého regionu, je nezbytné zmíněná města a jejich regiony považovat za zdrojové oblasti pracovních sil pro Mladou Boleslav. I z toho důvodu bude účelné podporovat zlepšování dopravní dostupnosti Mladé Boleslavi z těchto zdrojových oblastí a přitom (i vzhledem k přetížení regionální silniční sítě) klást důraz i na veřejnou dopravu. Značný potenciál má v tomto ohledu dlouhodobě plánovaná přestavba železniční tratě Praha – Mladá Boleslav – Liberec (a to i pro spojení s nácestnými městy), která ale musí nabídnout jízdní doby

konkurenceschopné vůči IAD. Vzhledem k dynamickému rozvoji relativně blízkých Milovic by bylo vhodné také zajistit přímé spojení Milovic a Mladé Boleslavi veřejnou dopravou.

Tabulka 7: Bilance dojížděky Mladé Boleslavi a referenčních měst s Prahou

	Saldo dojížděky - celkem		Bilance dojížděky s Prahou					
	do zam.	do škol	Vyjíž. do Prahy		Dojíž. z Prahy		Saldo dojížděky	
			do zam.	do škol	do zam.	do škol	do zam.	do škol
Mladá Boleslav	9558	1861	828	309	383	39	-445	-270
Kolín	3497	1005	1409	299	145	17	-1264	-282
Kladno	-2285	1412	6993	952	510	222	-6483	-730
Liberec	4626	4659	1400	633	146	171	-1254	-462
Pardubice	7765	5849	1259	443	111	130	-1148	-313
Hradec Králové	10659	7362	1250	555	137	224	-1113	-331
Plzeň	17225	12962	1987	676	262	529	-1725	-147

Zdroj dat: SLDB 2011

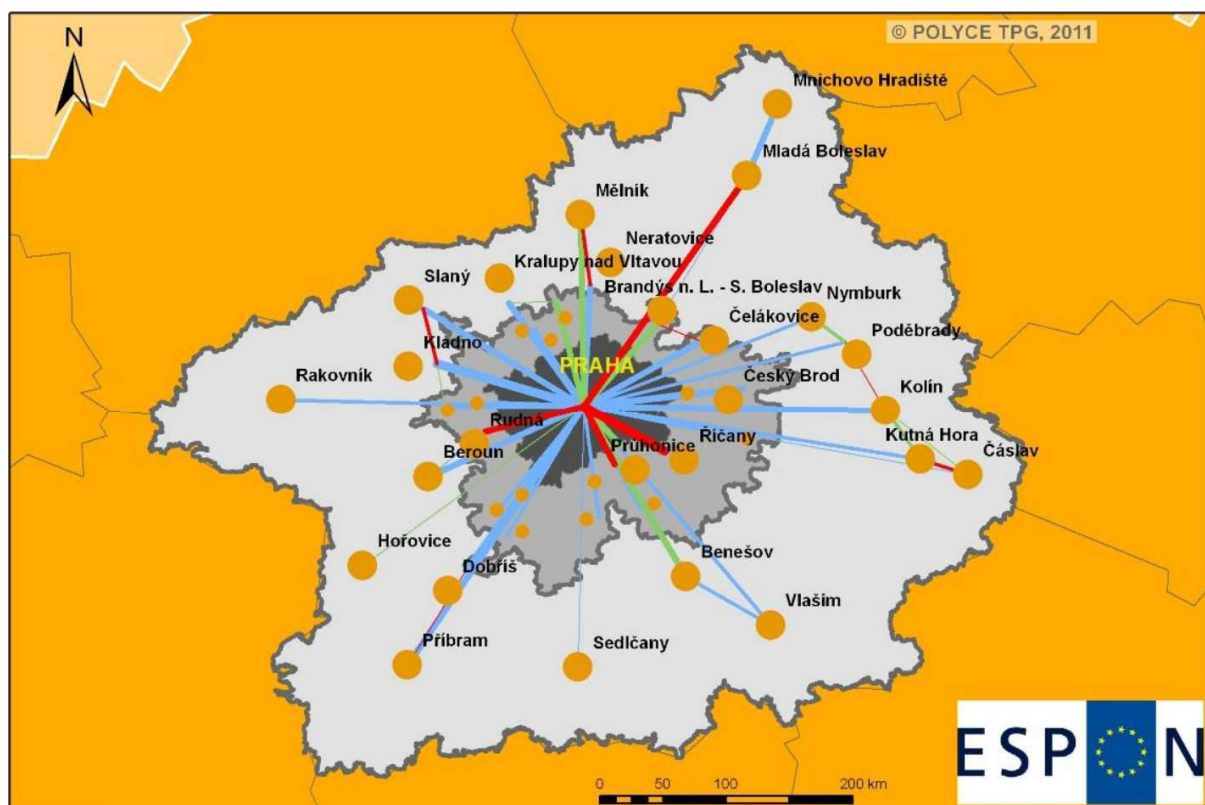
Saldo dojížděky (tedy rozdíl mezi počtem dojíždějících a vyjíždějících osob) poukazuje na roli Mladé Boleslavi jako pracovního centra krajského (resp. nadregionálního) významu. Převis počtu dojíždějících nad vyjíždějícími do zaměstnání zde byl výrazně vyšší, než u krajských měst Liberce a Pardubic. Naopak saldo dojížděky do škol zde bylo násobně nižší, než u krajských měst, a to především z důvodu omezené nabídky terciárního vzdělávání.

Mladá Boleslav měla ze všech sledovaných měst nejpříznivější bilanci dojížděky do zaměstnání s Prahou, resp. nejvyšší míru funkční autonomie z hlediska trhu práce. Ze všech ostatních měst byly proudy vyjížděky do zaměstnání v Praze násobně větší. Také dojížděka do zaměstnání v Mladé Boleslavi z Prahy byla ve srovnání s ostatními městy poměrně vysoká (vyšší byla pouze v Kladně, které je v blízkém zázemí Prahy a které má přirozeně vyšší míru funkční provázanosti s Prahou). Vzhledem k výše zmíněné omezené nabídce terciárního vzdělávání dojíždělo z Prahy do Mladé Boleslavi jen velmi málo žáků a studentů, saldo dojížděky zde ovšem nevybočovalo z průměru referenčních měst.

Lze tak konstatovat, že význam Mladé Boleslavi jako pracovního centra výrazně převyšuje obslužný význam města, a že Mladá Boleslav si drží vysokou míru autonomie z hlediska trhu práce. Nabídka pracovních příležitostí velmi výrazně převyšuje poptávku na celém Mladoboleslavsku, a proto je Mladá Boleslav pracovním centrem, ke kterému spádují širší území. V celém okrese Mladá Boleslav vyjížděka v rámci okresu dlouhodobě představuje přes 70 % celkové vyjížděky, a do jiného kraje (vč. Prahy) vyjíždí jen necelých 17 % (SLDB 2011).

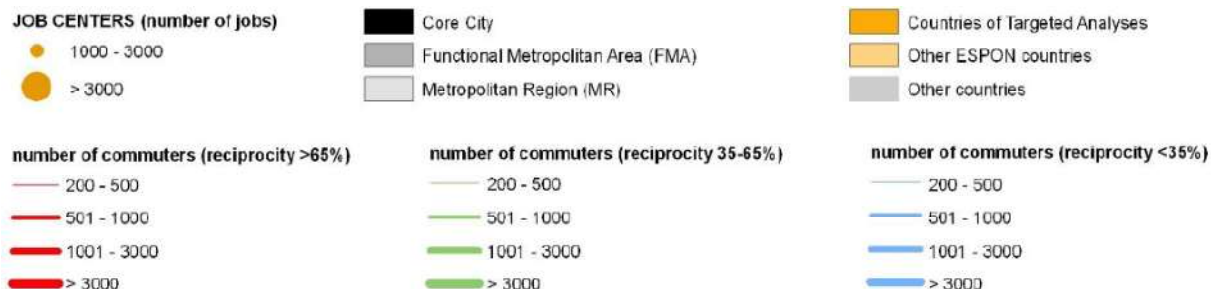
Zároveň je zjevné, že Mladá Boleslav má z hlediska vyjížděky a dojížděky za prací a službami velmi intenzivní vztah s Prahou. Tento vztah charakterizuje vedle intenzity také relativní vyváženost. Mladá Boleslav je jediným větším centrem Středočeského kraje, u něhož nepřevládá jednoznačná jednostranná závislost ve smyslu výrazné převahy pohybu obyvatel za prací a službami směrem do Prahy ve srovnání se směrem opačným (viz následující mapa). Podobné charakteristiky vykazují jen některá menší centra v bezprostřední blízkosti Prahy (Říčany, Průhonice, Beroun), zatímco intenzita a zejména vzájemnost dojížděky ve městech větších a/nebo vzdálenějších od Prahy (Kladno, Mělník, Kolín, Nymburk, Příbram aj.) je výrazně nižší.

Mapa 6: Intenzita a vzájemnost dojížděky do zaměstnání ve středočeském prostoru (2011)



Zdroj: POLYCE, 2011, EuroGeographic Association for Administrative Boundaries

Legenda:



Funkční využití a urbanistický rozvoj

Urbanistický rozvoj v zájmovém území je koncentrován především do prostoru Mladá Boleslav – Bakov – Mnichovo Hradiště a to jak z hlediska dalšího rozvoje bydlení, tak i z hlediska rozvoje ekonomických funkcí. Tyto dvě funkce ovšem mohou tvořit (a již tvoří) potenciální konflikt především v severní části Mladé Boleslavi a v Kosmonosích, kde rozlehlý areál Škoda Auto Mladá Boleslav je bezprostředně napojen na zastavěné území měst a konflikt obou funkcí může představovat hrozbu při dalším rozvoji jak města, tak i vlastního závodu. Jeví se proto jako velmi vhodné dále rozvíjet již započatý urbanistický rozvoj výrobních a skladovacích funkcí v prostoru východně od D10 a spojit dosavadní výrobní plochy a do uceleného a dopravně napojeného výrobního a skladovacího areálu s potenciálem dalšího rozvoje mimo zastavěné území města. Současně ale upozorňujeme, že v této lokalitě podobně jako v dalších lokalitách v okolí Mladé Boleslavi, se bude jednat o kvalitní zemědělskou půdu a nastává tedy potenciální konflikt se zájmy ochrany zemědělského půdního fondu. Dalším potenciálním konfliktem je rozpor mezi potřebami a zájmy Mladé Boleslavi a zájmy

sousedních obcí, které musí ve svých územních plánech souhlasit s umístěním průmyslového a skladového areálu na správním území obce. To se týká především obce Plazy.

Územní rozvoj bytové funkce, jak bylo uvedeno výše, je již nyní koncentrován do pásu obcí severně od Mladé Boleslavi (Kosmonosy, Bakov n.J. Mnichovo Hradiště a při přípravě dalšího územního rozvoje a jeho promítnutí do územně plánovacích dokumentů je vhodné tuto již vytvořenou urbanistickou osu dále sledovat a posilovat, a to v úzké spolupráci dotčených měst.

Venkovské zázemí představuje z urbanistického hlediska stabilní a relativně ucelené venkovské obce s většinou návesního typu nebo velké obce (městečka) s jasně urbanisticky vymezenými centry. Menší míře se v regionu vyskytují obce, které mají dominantní ulicovou urbanistickou strukturu podél hlavní komunikace (např. Buda, Dlouhá Lhota). Tyto obce, respektive místní části mohou dále zajišťovat přiměřený urbanistický rozvoj především v návaznosti na dosavadní vývoj zastavěného území obce a budovat jednotlivé lokality územního rozvoje v maximální propojení na dosavadní urbanistickou strukturu obce. V severozápadní části řešeného území IRÚ Mladá Boleslav je urbanistická struktura jednotlivých sídel více ovlivněna okolním fyzickogeografickým prostředím a bude se dále rozvíjet podle místních podmínek. Z dlouhodobého hlediska je účelné vyvarovat se nadměrného očekávání dalšího urbanistického rozvoje ve venkovských obcích IRÚ Mladá Boleslav (zejména pak mimo jádrovou oblast) a nenavrhovat rozlehlé lokality nového bydlení nebo velký počet lokalit pro další především bytovou výstavbu ve venkovských obcích (což je dle dosavadních zkušeností víceméně v souladu s představami zástupců těchto obcí o budoucím rozvoji jejich území). Na druhé straně je projednání a schválení územního plánu obce ve výsostné kompetenci jednotlivých samospráv a tlak na změnu postoje nebo omezení nepřiměřeného územního rozvoje venkovských obcí může být pouze nepřímý.

V hlediska přírodního prostředí se členitost území a jeho morfologická pestrost postupně zvyšuje z jihu na sever. Jižní a západní část řešeného území je zařazena do geomorfologické subprovincie Česká tabule, její části geomorfologické oblasti Středočeská tabule a velká část geomorfologického celku Jizerská tabule. Severozápadní část pak je zařazena do oblasti Severočeské tabule a celku Jičínská pahorkatina.

Jizerská tabule je tvořena jednotlivými plochými tabulemi s minimálním výškovým převýšením, které jsou rozčleněny údolními zářezy bez významných vodních toků. Celé území je pokryto kulturní krajinou s významným podílem orné půdy, na některých písčitých půdách se rozkládají převážně borové lesy. Jičínská pahorkatina výrazně členitější krajina tvoření křídovcovými pískovci a přítomností neovulkanických vrchů (Mužský, Vyskeř) a pískovcových skalních měst.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je dominantní celkem CHKO Český ráj, který zasahuje do severozápadní části regionu. V rámci CHKO je vymezena celá maloplošná řada Přírodních rezervací (PR Příhrazské skály, PR Žabakor, V dubech jihozápadně od obce Žehrov) a přírodních památek a dalších zvláště chráněných území (národní přírodní památka, přírodní památka) a dále do řešeného území zasahují i další chráněná území jako jsou evropsky významné lokality (Drhleny).

Mezi další významné přírodní rezervace patří Vrch Baba u Kosmonos, který se rozkládá na dotyku s tělesem D10 východně od obce Kosmonosy.

Rozvoj Mladé Boleslavi podél toku Jizery jižním směrem ovlivňují dvě maloplošná chráněná území a to západně od D10 Přírodní památka Bezděčín a východně od D10 přírodní památka Chlum u Nepřevázky na který navazuje dále stejnojmenná evropsky významná lokalita.

Na celém území se dále nacházejí další maloplošná chráněná území, která jsou lokalizována buď v mělce zahloubených údolích podél vodních toků nebo jsou předmětem ochrany významné a dominantní krajinné prvky, vrcholy a jejich okolí. Jako jeden z příkladů lze uvést v západní části území přírodní památku Zadní Hrádek severně od obce Skalsko v údolí potoka Strenického potoka a případně přírodní památku Paterovské stráně východně od Bělé pod Bezdězem v údolí v údolí Bělé, kde se dále nacházejí i další přírodní památky.

Jednotlivé přírodní památky a případně další chráněné lokality jako jsou památné stromy nemají zásadní dopad na územní rozvoj jednotlivých obcí a neomezují podstatným způsobem rozvoj obcí nebo jednotlivých lokalit.

Z hlediska územního rozvoje je potenciálně důležitá a také turisticky zajímavá evropsky významná lokalita Milovice - Mladá, která na jihu zasahuje do řešeného území a kde v současné době probíhá velmi zajímavý zoologický pokus o reintrodukci pratura zpět do volné krajiny. Současné území, kde probíhá pokus o reintrodukci pratura, leží mimo řešené území v přírodní rezervaci Pod Benáteckým vrchem severně od obce Milovice.

Celá jihovýchodní část řešeného území je zařazena do Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Hranice této oblasti prochází po levém břehu Jizery a severně od Mladé Boleslavi se stáčí podél CHKO Český ráj východně směrem k Sobotce.

Podle hodnocení kvality vodních toků vypracovaných Výzkumným ústavem vodohospodářským TGM v Praze je tok Jizery od ústí Mohelky až po ústí Strenice charakterizován ekologický stav jako zničený a to především z hlediska biologie vodního toku. Ve stejném úseku je ovšem chemický stav vodního toku charakterizován jako dobrý a to i přesto, že řeka prochází významně urbanizovaným územím. Dále po proudu od ústí Strenického potoka je ekologický stav Jizery již hodnocen jako střední, ale chemický stav vodního toku je hodnocen jako nedosažení dobrého stavu.

V rozsáhlém prostoru Bělé pod Bezdězem je vymezeno ochranné pásmo vodního zdroje Klokočka, což je zdroj pitné vody pro Mladou Boleslav a další obce a města v okolí. Podél toku Jizery zasahuje až do zastavěného území Benátek n. Jizerou ochranné pásmo vodního zdroje Káraný. Vlastní vodní zdroj leží mimo řešené území.

Další ochranná pásma vodních zdrojů jsou vymezena v menším rozsahu v okolí lokálních zdrojů pitné vody pro jednotlivé menší vodovodní řady sloužící pouze pro jednu obec nebo pro několik malých obcí.

Intenzivně zemědělsky obdělávaná krajina v oblasti Jizerská tabule je obhospodařována převážně velkými zemědělskými firmami, které hospodaří na velkých a nepřerušovaných honech s malým podílem volné zeleně v krajině. Některé pozemky v blízkosti vodních toků jsou intenzivně využívány pro produkci zeleniny pod závlahou. V souvislosti s nastupující hrozbou klimatické změny, tedy zvyšování průměrné teploty, zvětšování období bez srážek a zvětšováním období sucha bude dále nutné zahájit kroky k většímu zadržení vody v krajině. To je možné zajistit v převážně tabulovitém charakteru krajiny s malým převýšením zvýšením vsakovací schopnosti a propustnosti půdy, tedy takovým způsobem hospodaření na půdě, které umožní vyšší průsak dešťové vody do spodních půdních horizontů. Proto bude nutné ve volné krajině rozšiřovat pásy volné zeleně, které budou plnit jak ochranu proti větrné erozi, tak umožní i vyšší míru zasakování dešťové vody. Pravděpodobně bude nutné také dlouhodobě řešit problematiku zhutnění půdního horizontu a malý podíl mikrobiologické složky v půdním horizontu. Tyto změny také mohou přispět ke zvýšení hladiny spodní vody, omezení dopadu sucha v krajině, a to včetně zemědělské výroby. Dopady sucha představují potenciální hrozbu pro hospodaření na půdě ale i pro rozvoj venkovských obcí a měst, které nemají dostatečné zdroje pitné vody. Při dalším snížení kvality a množství pitné vody z jednotlivých zdrojů dojde i k potenciálnímu ohrožení stability venkovské sídelní struktury v oblastech s nedostatkem pitné vody. Tyto kroky by měly ale být uskutečněny především z pozice orgánů státu a formou změny podmínek dotační podpory zemědělským společnostem, a nikoliv z úrovně IRÚ Mladá Boleslav.

B.1.2 Lidé a lidský kapitál

Shrnutí

- Počet obyvatel přítomných v MB během pracovního dne výrazně vyšší než počet trvale žijících obyvatel (až 69 tisíc přítomných oproti 45 tisícům trvale žijících, viz T-Mobile 2018)
- Předpoklad růstu počtu obyvatel regionu, který se odehraje především mimo souměstí MB–Kosmonosy
- Předpoklad rychlého stárnutí obyvatelstva (nejvyšší nárůsty počtu obyvatel v nejstarších věkových kategoriích), během příštích 15 let růst počtu obyvatel starších 65 let o cca 8 tisíc
- Pokles počtu obyvatel v mladším a středním produktivním věku o více než 2,5 tisíce v příštích 15 letech (především na vrub MB a Kosmonos)
- Hrozba sociálně-prostorové segregace území, včetně samotné Mladé Boleslavi (snížená atraktivita řady rezidenčních celků pro movitější a vzdělanější obyvatele, jejich koncentrace do relativně omezeného množství lokalit)
- Vysoká migrační atraktivita regionu, migrační přírůstek však pouze vyrovnává úbytek obyvatelstva přirozenou měnou
- Vysoký migrační obrát snižující sociální stabilitu sídel i regionu jako celku
- V podmínkách pracovištně významného regionu relativně vysoký podíl obyvatel s nižší a střední úrovní vzdělání a naopak nízký podíl obyvatel se špičkovým vzděláním
- Velký počet cizinců s předpokladem dalšího růstu, potřeba jejich sociální integrace, narůstající hrozba sociálních konfliktů mezi nimi a „starousedlíky“

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• Dlouhodobě stabilní, resp. mírně rostoucí počet obyvatel regionu (růst je především důsledkem migrace) • Kladné migrační saldo, které způsobují především obce v zázemí (tj. nikoli samotná Mladá Boleslav) • Kladný přirozený přírůstek obyvatel v posledních letech	• V blízké i vzdálenější budoucnosti rychlé stárnutí populace a snižování počtu ekonomicky aktivních obyvatel • Vysoký migrační obrát snižující stabilitu, soudržnost a soudržnost obyvatelstva • Vysoký a rostoucí počet dělníků, navíc často ze vzdálených regionů a ze zahraničí a bez rodinného zázemí na Mladoboleslavsku • Snížená atraktivita území pro vzdělanější obyvatelstvo (deficity v potřebné vybavenosti, službách, životním prostředí atd.)
Příležitosti	Hrozby
• Migrace obyvatel z jiných států EU, případně ze zemí mimo EU (Ukrajina) • Populační rozvoj měst v okolí (Jičín, Česká Lípa, Mělník, Milovice apod.) • Zlepšení dopravní dostupnosti (zvláště železniční) s Prahou a dalšími velkými městy v širším okolí	• Obtížné sociální začleňování případných nových obyvatel ze zahraničí • Nedostatek pracovních sil, zejména v dobách hospodářské konjunktury (tedy i v době zpracování této studie) • Výkyvy trhu práce v případě transformace či propadu automobilového průmyslu • Postupná ztráta konkurenční výhody Česka v podobě vzdělanosti, která se zvolna posouvá z nadprůměru v rámci zemí OECD k podprůměru

Počet obyvatel

K 31. 12. 2017 mělo podle údajů ČSÚ ve spádovém území hlášeno trvalé bydliště **132 156 osob**. Za posledních 15 let se počet obyvatel zvýšil téměř o 15 tis. obyvatel (+ **13 %**). Z regionální analýzy je patrné, že nárůst zaznamenaly především obce mimo Mladou Boleslav, což dokládá silný trend suburbanizace (růst zázemí aglomerace převyšující růst jejího jádra, případně na úkor jádra).

Tabulka 8: Vývoj počtu obyvatel

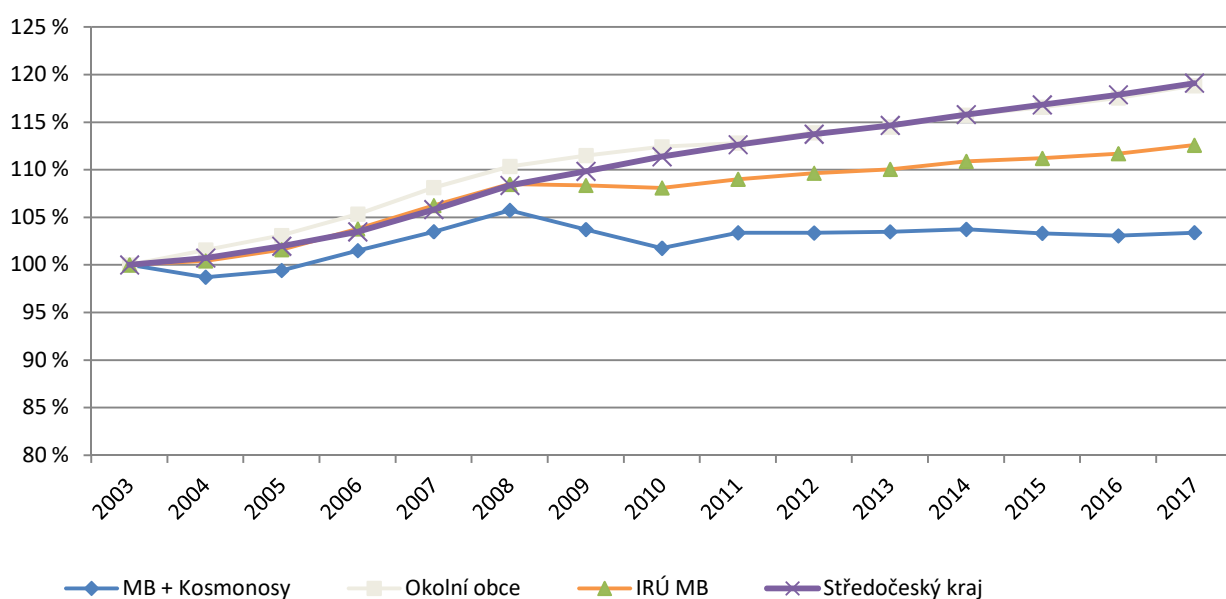
Území	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017
Ml. Boleslav	43 684	43 162	44 602	44 750	44 252	44 272	44 199	44 167
Kosmonosy	3 822	4 061	4 561	4 524	4 855	4 886	4 885	4 944
Okolní obce	69 880	72 045	75 554	77 912	78 834	80 014	81 452	83 045
Celkem	117 386	119 268	124 717	127 186	127 941	129 172	130 536	132 156

Zdroj: ČSÚ

Ve srovnání s celým Středočeským krajem počet obyvatel v území IRÚ MB rostl v posledních patnácti letech podprůměrně. Zatímco počet obyvatel v kraji vzrostl o 19 %, v IRÚ MB „pouze“ o 13 %. Zvlášť podprůměrný nárůst je patrný u souměstí Mladá Boleslav a Kosmonosy, naopak vývoj celkového počtu obyvatel v okolních obcích víceméně odpovídá vývoji v celém Středočeském kraji.

V případě Mladé Boleslavi je vzhledem k převaze počtu pracovních míst nad počtem pracovních sil a také vzhledem k existenci obyvatel, kteří ve městě nejsou hlášeni k pobytu, je reálný počet obyvatel, kteří se ve městě pohybují a využívají jeho infrastrukturu, vyšší. V pracovní dny se ve městě víceméně pravidelně pohybuje přibližně 60 tisíc obyvatel (bez započítání náhodných návštěv, turistických cest apod.) – vedle 44 tisíc hlášených je to navíc nejméně 11,5 tisíce osob (údaj z roku 2011, skutečný počet bude pravděpodobně vyšší) dojíždějících do zaměstnání a škol (po odečtení těch, kteří za tímž účelem z města vyjíždějí) a 2 – 3 tisíce osob, které ve městě nejsou hlášené k pobytu.

Graf 4: Vývoj celkového počtu obyvatel mezi lety 2003 – 2017 (2003 = 100 %)



Zdroj: ČSÚ

Věková struktura

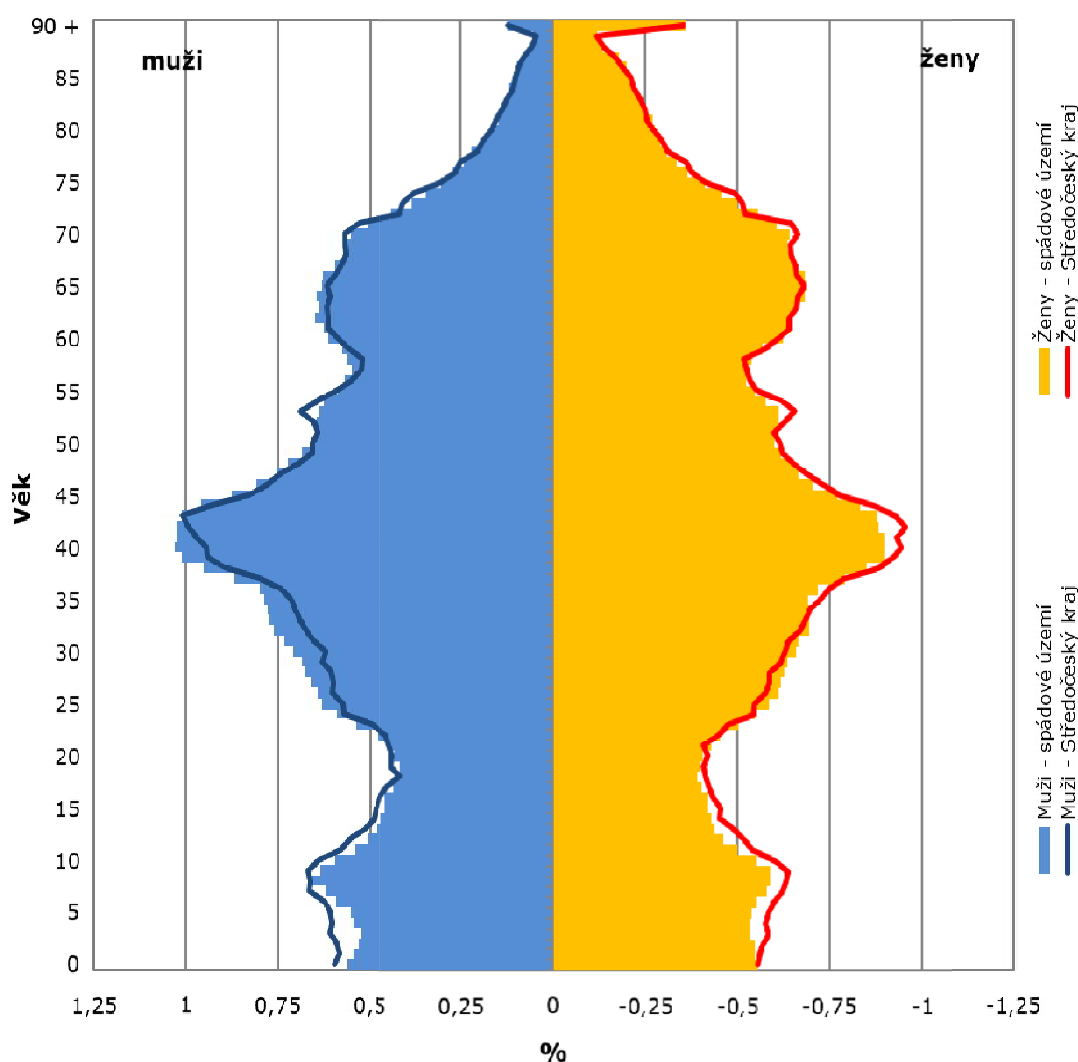
Z analýzy věkové struktury obyvatel zájmového území vyplývá několik důležitých či překvapivých zjištění. Nadprůměrně jsou zde zastoupeni muži ve věku 25 – 40 let (mužů je zde o 10 % více než žen). Osob ve věku 60 – 65 let zde žije 8,5 tis., oproti 5,6 tis. ve věku 15 – 19 let. V příštích pěti letech se tedy přirozenou obměnou populace (tedy bez započtení vlivu stěhování) sníží počet ekonomicky aktivních obyvatel o téměř 3 tis. osob. V čerstvě důchodovém věku (65 – 69 let) je dalších 8,3 tis. osob. Věkovou strukturu přibližuje následující graf.

Tabulka 9: Věková struktura obyvatel, 31. 12. 2017

Věková kategorie	M. Boleslav + Kosmonosy	%	Okolní obce	%	Celé území	%
0-4	2 452	5 %	4 705	6 %	7 157	5 %
5-9	2 694	5 %	5 183	6 %	7 877	6 %
10-14	2 097	4 %	4 381	5 %	6 478	5 %
15-19	1 841	4 %	3 755	5 %	5 596	4 %
20-24	2 311	5 %	4 023	5 %	6 334	5 %
25-29	3 350	7 %	5 102	6 %	8 452	6 %
30-34	4 024	8 %	5 448	7 %	9 472	7 %
35-39	4 160	8 %	6 881	8 %	11 041	8 %
40-44	4 390	9 %	8 167	10 %	12 557	10 %
45-49	3 605	7 %	5 899	7 %	9 504	7 %
50-54	3 196	7 %	5 050	6 %	8 246	6 %
55-59	2 642	5 %	4 597	6 %	7 239	5 %
60-64	3 132	6 %	5 348	6 %	8 480	6 %
65-69	3 070	6 %	5 261	6 %	8 331	6 %
70-74	2 637	5 %	4 019	5 %	6 656	5 %
75-79	1 581	3 %	2 251	3 %	3 832	3 %
80-84	1 026	2 %	1 564	2 %	2 590	2 %
85+	903	2 %	1 411	2 %	2 314	2 %
Celkem	49 111	100 %	83 045	100 %	132 156	100 %

Zdroj: ČSÚ

Graf 5: Věková struktura obyvatel v zájmovém území, 31. 12. 2017



Zdroj: ČSÚ

Vzdělanostní skladba obyvatel

Vzdělanostní struktura obyvatel Mladoboleslavska se od průměru za celé Česko liší v několika bodech. Předně má na Mladoboleslavsku relativně více osob střední vzdělání s výučním listem bez maturity (38 % ku 35 %). Naopak relativně méně osob má vysokoškolské vzdělání (10 % ku 13 %), jak dokládá následující tabulka.

Tabulka 10: Dokončená úroveň vzdělání obyvatel ve věku 15+ (2011)

Dosažené vzdělání	Česko	Celé zájmové území	Mladá Boleslav + Kosmonosy
základní vč. neukončeného	19 %	18 %	17 %
střední vč. vyučení (bez maturity)	35 %	38 %	34 %
úplné střední (s maturitou)	29 %	29 %	32 %
nástavbové + vyšší odborné studium	4 %	5 %	5 %
vysokoškolské	13 %	10 %	12 %
Celkem	100 %	100 %	100 %

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Občanství, rezidenti a přítomné obyvatelstvo

Dle údajů Ministerstva vnitra mělo k 1. 1. 2018 v Mladé Boleslavi a Kosmonosech hlášený pobyt 7 196 cizinců a 42 113 občanů ČR. Podíl cizinců na celkovém počtu obyvatel tak dosahuje 15 %, což je dvojnásobek oproti průměru za Středočeský kraj.

Tabulka 11: Počet obyvatel dle občanství k 1. 1. 2018

Území	Obyvatel celkem	Občané ČR	Cizinci	% cizinců
MI. Boleslav + Kosmonosy	49 309	42 113	7 196	15 %
Okres Mladá Boleslav	128 535	117 923	10 612	8 %
Středočeský kraj	1 364 872	1 297 280	67 592	5 %

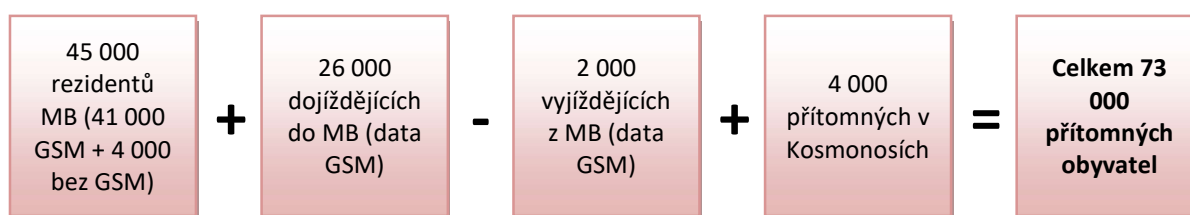
Zdroj: Ministerstvo vnitra

V době SLDB 2011 mělo v Mladé Boleslavi a Kosmonosech hlášené trvalé bydliště 49 107 osob. V rámci sčítání se zde k obvyklému pobytu přihlásilo 49 462 obyvatel (bez ohledu na to, kde jsou hlášeni k trvalému pobytu). Počet hlášených a skutečných obyvatel tedy byl v roce 2011 prakticky totožný jak v souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy, tak i na celém Mladoboleslavsku. Lze předpokládat (a naznačují to také informace získané z dotazníkového šetření mezi obcemi i z rozhovorů se zástupci vybraných měst a obcí), že rozdíl mezi počtem přítomných obyvatel a počtem obyvatel hlášených se postupně zvyšuje s nárůstem počtu obyvatel přítomných a že tento rozdíl je vysoký zvláště v dobách dynamického hospodářského růstu regionu, kdy je potřeba pracovních sil výrazněji zajišťována obyvateli ze vzdálenějších částí Česka a cizinci. Skutečný počet přítomných obyvatel zvláště v Mladé Boleslavi a v Kosmonosech je závislý nejen na počtu trvale bydlících, ale i na obyvatelích jiných obcí včetně obyvatel ze zahraničí, kteří pracují v podnicích automobilového průmyslu v celém regionu. Počet přítomných obyvatel je možno stanovit dle následujícího výpočtu.

Aktuální informace o přítomném obyvatelstvu poskytuje Analýza mobility obyvatel od společnosti T-Mobile zpracovaná za měsíc září 2018 (T-Mobile 2018). Analýza vychází z dat registrace jednotlivých mobilních telefonů do místně příslušných buněk operátorů a podle jejich GSM polohy. Jako výchozí předpoklad je možné považovat tezi, že každý občan v aktivním věku používá mobilní zařízení (telefon), které se pravidelně podle pohybu majitele přihlašuje do buněk operátora. Data mají velkou výhodu v tom, že poskytují velmi aktuální údaje, protože sledovány jsou prakticky všechny věkové kategorie kromě nejmenších dětí ve věku do 6 nebo max. do 10 let, kdy již všechny děti mají k dispozici nějaké mobilní zařízení. V těchto datech jsou opět započtení jak rezidenti, tak i dojíždějící do zaměstnání nebo dlouhodobě přítomní ve městě.

Podle zpřesněných údajů podle dat mobilních operátorů je možné stanovit počet dočasně přítomných v souměstí Mladá Boleslav - Kosmonosy v pracovní den na úrovni cca 73 000 tis osob (T-Mobile 2018). Data se vztahují k průměrnému pracovnímu dni v běžném týdnu (středa v roce 2018) a evidovány jsou všechny typy SIM karet včetně karet zahraničních operátorů. Způsob stanovení počtu přítomných obyvatel specifikuje následující schéma.

Obrázek 3: Trvale bydlící a dočasně přítomní obyvatelé v souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy



Zdroj dat: T-Mobile (2018)

Rozdíl mezi trvale bydlícími a přítomným obyvatelstvem je pro souměstí Mladá Boleslav - Kosmonosy tedy ve výši cca 22 000-24 000 obyvatel. Tento velmi vysoký počet přítomných je tvořen zejména dojíždějícími do zaměstnání, tedy obyvateli, kteří bydlí v jiné obci a do města dojíždějí do práce, dále se na počtu přítomných podílejí dojíždějící do škol a za službami, výletníci a další náhodní návštěvníci, kteří se ve městě vyskytují krátkodobě a nepravidelně a využívají některé služby a zařízení. V neposlední řadě nezanedbatelný podíl také tvoří zahraniční agenturní dělníci, kteří pracují buď přímo ve Škoda Auto a.s. nebo v dalších podnicích spojených s automobilovým průmyslem, a kteří ve městě dlouhodobě žijí, pohybují se v něm a využívají všech jejich služeb a uspokojují zde svoje potřeby.

Základní kapacitní údaje území Mladá Boleslav – Kosmonosy, které se týkají technické infrastruktury, dopravního zatížení, kapacity parkovacích ploch nebo dalších funkcí města musí počítat s cca 73 000 uživateli.

Při předpokládaném rozvoji automobilového průmyslu lze očekávat v souladu se studií PWC nárůst počtu zaměstnanců podniku o 7 000 v dlouhodobém horizontu. Nárůst počtu zaměstnanců bude rovnoměrně rozdělen jak do výkonových zaměstnanců, tak i do nevýkonových zaměstnanců včetně kreativních a vysoce inovativních zaměstnanců podniku. Nárůst počtu zaměstnanců předpokládá nutnost zajištění dostatečných kapacit jak pro bydlení, tak i pro zabezpečení základních služeb pro všechny skupiny obyvatel a zaměstnanců města a současně dostatečný prostorový, ale i kvalitativní rozvoj města a jeho jednotlivých funkcí, které jsou nutné pro zajištění potřeb skupin zaměstnanců a obyvatel města.

Dojde k navýšení skupiny zaměstnanců, kteří budou vykonávat rutinní a manuální práce, a to i při postupné automatizaci a robotizaci výroby. Pro potřeby studie předpokládáme nárůst v této skupině o celkem 4000 - 5000 zaměstnanců, kteří budou mít na provoz města základní nároky. Tento nárůst bude pokryt jak agenturními zaměstnanci, tak i pracovníky, kteří budou hledat adekvátní formu bydlení ve městě nebo jeho nejbližším okolí. Klíčoví aktéři v území musí být schopni nabídnout takovým zaměstnancům konkrétní možnosti bydlení a základních veřejných služeb (zdravotnictví, školství, sport) v dostatečné šíři a v dostatečném počtu. Část těchto zaměstnanců, kteří budou stále na nízkém stupni sociální integrace (agenturní zaměstnanci), bude i nadále preferovat pouze dlouhodobé bydlení v Mladé Boleslavi formou ubytoven nebo levných pronájmů bytů.

Dále předpokládáme, že v blízké budoucnosti dojde i k nárůstu počtu pracovníků v nevýkonné složce a to především na úrovni středního managementu a částečně i v inovativních a kreativních profesích v rámci koncernu. Tento nárůst odhadujeme v rozsahu 2000 – 3000 zaměstnanců. Část těchto zaměstnanců bude stejně jako dosud dojíždět nejen z nejbližšího okolí, ale i ze středně vzdálených měst a z Prahy a to především za předpokladu posílení chybějícího železničního koridoru Praha – Mladá Boleslav. Část zaměstnanců bude ale hledat spolu se svými rodinami možnost ubytování jak v Mladé Boleslavi, tak i v jejím suburbánním zázemí a bude posilovat střední a vyšší příjmové skupiny ve městě. Mladá Boleslav je tedy městem se sociální skladbou obyvatelstva v podmínkách Česka dosti netypickou. Souvisí to s tradicí průmyslové výroby a přítomností dynamicky rostoucího podniku Škoda Auto. Ve městě dlouhodobě roste počet i podíl dělníků, což zhoršuje sociální situaci, stabilitu a soudržnost obyvatelstva. Mnohdy se nejedná o dělníky, kteří se do města jednou přistěhují a již zde zůstávají, ale naopak vykazují značnou fluktuaci. Mimoto se mnoho těchto pracovníků stěhuje do regionu ze vzdálených oblastí Česka nebo ze zahraničí a přicházejí často bez svých rodin, což opět nepřispívá k sociální stabilitě místní komunity. Řada lidí není ve městě hlášena k trvalému pobytu, což vede ke zvýšeným nákladům a sníženým příjmům města. V budoucnu je navíc možné předpokládat prohloubení tohoto trendu a zvýšení nároků na sociální začleňování, sociální služby atd.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je zřejmé, že ve městě chybí „intelligence“. To je (vedle víceméně daných podmínek typu struktury pracovních míst) dáno sníženou atraktivitou prostředí, nedostatkem zeleně, cyklostezek, deficity ve vybavenosti pro vysoce kvalifikované cizince (cizojazyčné školy a školky, výstavní a koncertní síň atd.). Město ztrácí konkurenční výhody na „trhu

měst“ v rezidenční oblasti (životní standard, zdravé prostředí atd. jsou pro lidi vydělávající tolik jako v ŠA již důležitější než finanční podmínky).

Pohyb obyvatel

Údaje o pohybu obyvatel ukazují několik důležitých zjištění. Za posledních 15 let přibylo migrací v součtu téměř 13 tisíc osob. Region má tedy z hlediska stěhování obyvatel velmi kladné saldo. Obyvatelstvo má mimoto značnou migrační dynamiku (obrat). V součtu se za posledních 15 let do regionu přistěhovalo 77,5 tisíc obyvatel a téměř 65 tisíc se naopak odstěhovalo. To indikuje relativně nižší stabilitu populace z hlediska sociální soudržnosti, sounáležitosti a místní identity.

Ve statistice pohybu obyvatel jsou patrná tři časová období. Před rokem 2008 dosahoval migrační přírůstek více než 2 tisíce osob ročně. S hospodářskou recesí se v roce 2009 a 2010 vystěhoval v součtu 1 tisíc osob. Od roku 2011 se migrační přírůstek pohybuje „pouze“ v řádu stovek osob ročně.

Je patrné stěhování z Mladé Boleslavi do okolních obcí indikující trend suburbanizace typický prakticky pro všechna velká a středně velká města v Česku. Zatímco v celém spádovém území přibylo za posledních 15 let stěhování 13 tisíc osob, v Mladé Boleslavi a Kosmonosích to bylo dohromady pouze 170. Následující tabulky obsahují konkrétní údaje o pohybu obyvatel přirozenou obměnou a stěhování.

Tabulka 12: Pohyb obyvatel v území Mladoboleslavska

Rok	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2003	1 035	1 225	5 114	4 375	739	549	117 386
2004	1 165	1 192	4 806	4 297	509	482	117 868
2005	1 208	1 238	5 395	3 965	1 430	1 400	119 268
2006	1 243	1 196	6 689	4 190	2 499	2 546	121 814
2007	1 413	1 176	8 231	5 565	2 666	2 903	124 717
2008	1 549	1 173	7 071	4 823	2 248	2 624	127 341
2009	1 519	1 235	4 911	5 350	-439	-155	127 186
2010	1 438	1 233	4 722	5 216	-494	-289	126 897
2011	1 396	1 172	4 346	3 568	778	1 002	127 941
2012	1 364	1 147	4 413	3 876	537	754	128 695
2013	1 332	1 206	4 162	3 811	351	477	129 172
2014	1 406	1 133	4 207	3 502	705	978	130 150
2015	1 367	1 189	4 265	4 057	208	386	130 536
2016	1 419	1 217	4 507	4 139	368	570	131 106
2017	1 483	1 276	4 648	3 805	843	1 050	132 156
2003-17	20 337	18 008	77 487	64 539	12 948	15 277	-

Zdroj: ČSÚ

Tabulka 13: Pohyb obyvatel v Mladé Boleslavi a Kosmonosích

Rok	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2003	430	426	2 624	2 436	188	192	47 506
2004	436	420	1 940	2 573	-633	-617	46 889
2005	451	428	2 123	1 812	311	334	47 223
2006	489	416	2 811	1 894	917	990	48 213
2007	526	388	3 444	2 632	812	950	49 163
2008	606	438	3 222	2 326	896	1 064	50 227

Rok	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek migrační	Přírůstek celkový	Stav 31.12.
2009	538	420	1 825	2 896	-1 071	-953	49 274
2010	507	444	1 696	2 694	-998	-935	48 339
2011	476	424	1 681	1 477	204	256	49 107
2012	462	410	1 641	1 695	-54	-2	49 105
2013	464	445	1 561	1 527	34	53	49 158
2014	500	361	1 525	1 540	-15	124	49 282
2015	465	406	1 519	1 776	-257	-198	49 084
2016	497	418	1 571	1 774	-203	-124	48 960
2017	557	445	1 619	1 580	39	151	49 111
2003-17	7 404	6 289	30 802	30 632	170	1 285	-

Zdroj: ČSÚ

Demografická prognóza

Prognóza budoucího vývoje obyvatel spádové oblasti je počítána **kohortně-komponentní** metodou. Je koncipována jako **extrapolační**, tedy s vývojem jednotlivých složek populačního vývoje dle stávajících trendů. Nezohledňuje (a ani nemůže předjímat) jednotlivé intervence, které jsou navrženy v návrhové části strategie, a predikuje tedy vývoj obyvatelstva, „pokud budeme dělat vše tak, jako dosud“. Pro prognózování budoucího vývoje byly stanoveny následující parametry:

1. Stávající věková struktura podle jednotek věku dle ČSÚ k 31.12.2017
2. Úmrtnost – dle úmrtnostních tabulek pro Středočeský kraj za roky 2015 - 16 upravené dle projekce ČSÚ k roku 2020
3. Úhrnná plodnost (viz následující tabulka)
4. Migrace

Tabulka 14: Parametry úhrnné plodnosti

Území	2015-17	Prognóza 2018-32	Poznámka
Celé zájmové území	1,66	1,70	Stejně jako v celém Česku očekáváme nárůst
Ml. Boleslav + Kosmonosy	1,52	1,55	Stejně jako v celém Česku očekáváme nárůst

Zdroj: vlastní zpracování

Extrapolaci budoucí migrace stanovíme na základě kombinací níže uvedených parametrů:

- bytová výstavba pokračující v podobném tempu jako dosud (370 bytů ročně pro celé území, 80 bytů pro souměstí Mladá Boleslav a Kosmonosy; viz kapitola B.1.3 Bydlení a rezidenční potenciál);
- uvolní se byty po zemřelých, které se všechny obsadí;
- během 10 let zanikne 2,5 % stávajícího bytového fondu;
- budou potřeba byty pro mladistvé, kteří se osamostatňují od rodičů;
- do bytů, které zbudou pro přespolní, se nastěhují v průměru 2,2 osoby;
- věková struktura přistěhovalých a vystěhovalých bude kopírovat situaci v posledních třech letech.

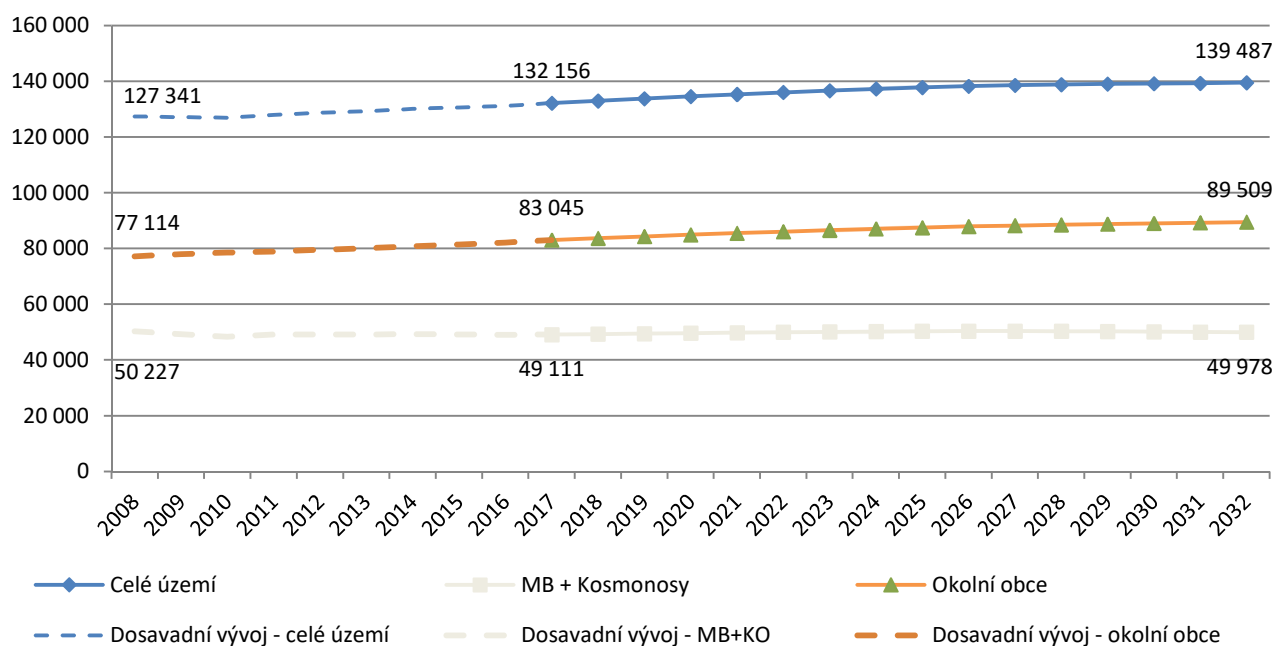
Tabulka 15: Parametry budoucího salda migrace

Území	2018 – 22	2023 – 27	2028 - 32	2018 - 32
Celé zájmové území	3 432	3 364	2 592	9 388
Ml. Boleslav + Kosmonosy	924	1 004	654	2 581

Zdroj: vlastní zpracování

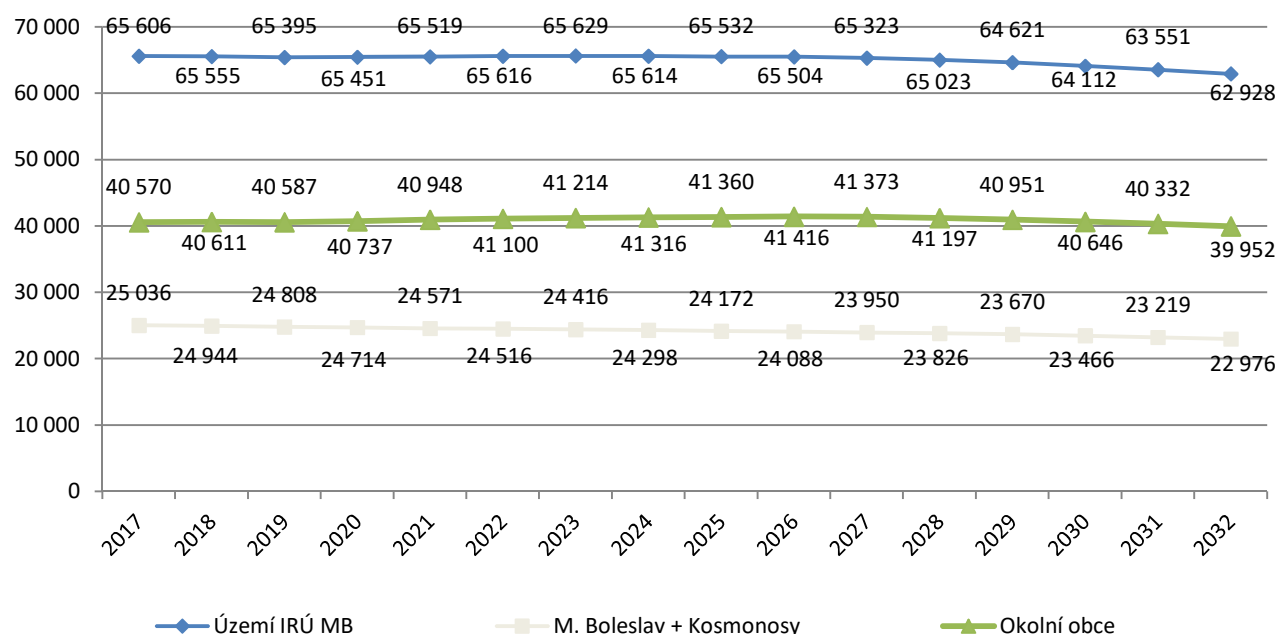
Pokud se naplní parametry uvedené výše, lze očekávat, že celkový počet obyvatel regionu se v příštích 15 letech zvýší o cca 7 tis. osob (+6 %). Růst počtu obyvatel proběhne pouze v okolních obcích, zatímco počet obyvatel souměstí Mladé Boleslavi a Kosmonos bude stagnovat. Stávající intenzita bytové výstavby bude stačit pouze na to, aby migrace početně doplnila přirozený úbytek. Prognóza vývoje celkového počtu obyvatel je zachycena v následujícím grafu.

Z analýzy je patrné, že pokud se v příštích pěti letech dokončí 1 850 bytů, saldo migrace pouze vyrovná úbytek ekonomicky aktivních způsobený stárnutím populace. V roce 2022 bude v celém území IRÚ MB žít cca 65,6 tisíc obyvatel ve věku 20 – 54 let, tedy stejně jako v roce 2017.

Graf 6: Vývoj celkového počtu obyvatel

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

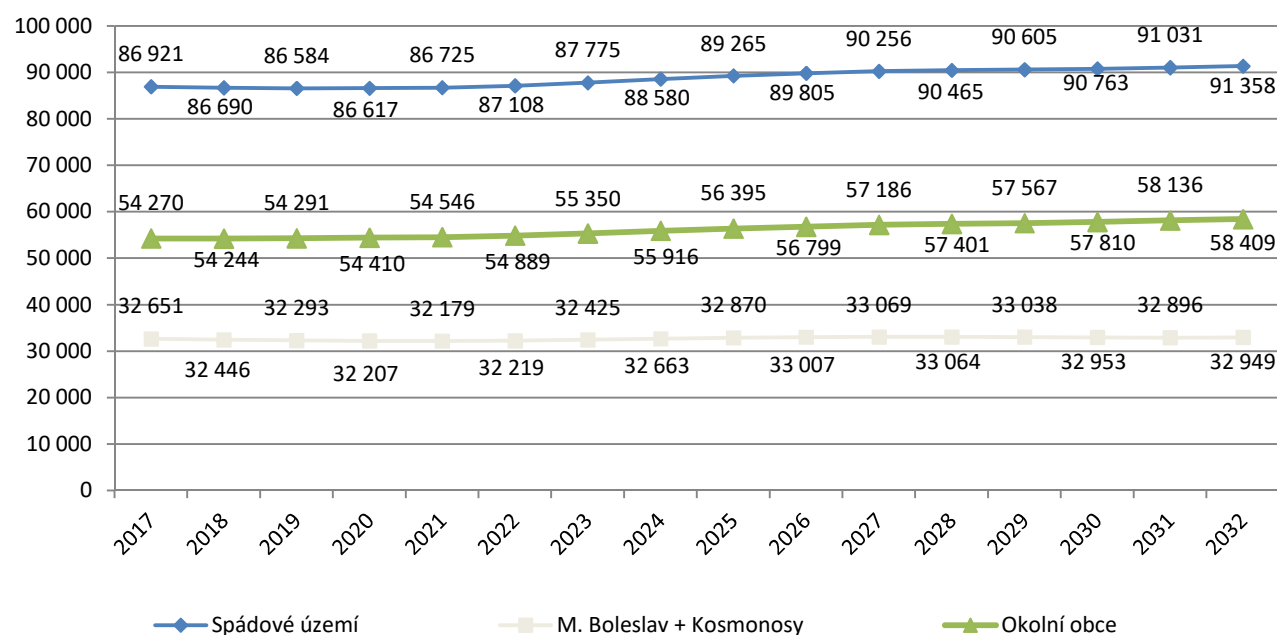
Graf 7: Počet obyvatel ve věku 20 – 54 let



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Počet všech ekonomicky aktivních obyvatel, tedy ve věku 15–64 let, bude v případě pokračování stávajícího vývoje přes pokračující migraci zpočátku stagnovat. Mírný nárůst lze očekávat až po roce 2022. Za patnáct let bude v zájmovém území Mladoboleslavska žít cca 91 tisíc ekonomicky aktivních osob, tedy o 5 tisíc více než nyní. Nárůst proběhne v obcích mimo Mladou Boleslav a Kosmonosy. Přímou v souměstí Mladá Boleslav a Kosmonosy se bude počet ekonomicky aktivních pohybovat okolo 33 tisíc osob. Sice migrací přibude počet osob ve středním věku, ale z důvodu stárnutí jich mnoho odejde do důchodu. Celkově se tyto dva trendy zhruba vyrovnají.

Graf 8: Počet ekonomicky aktivních obyvatel (15 – 64 let)



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Pro doplnění uvádíme i předpokládaný demografický vývoj v jednotlivých věkových skupinách.

Tabulka 16: Podrobné výsledky prognózy vývoje obyvatel – celé území Mladoboleslavska

Rok	0 - 2	3 - 5	6 - 10	11 - 14	15 - 18	19 - 23	24 - 39	40 - 54	55 - 64	65+	80+	Celkem
2017	4 317	4 275	7 946	4 974	4 503	5 886	30 506	30 307	15 719	23 723	4 904	132 156
2018	4 405	4 217	7 895	5 361	4 617	5 692	29 633	31 289	15 459	24 423	4 998	132 990
2020	4 292	4 379	7 424	6 226	4 862	5 752	28 220	32 661	15 121	25 637	5 262	134 574
2022	4 203	4 453	7 187	6 508	5 429	5 968	27 365	33 458	14 887	26 565	5 569	136 023
2024	4 130	4 310	7 359	6 034	6 296	6 339	26 505	34 086	15 354	26 874	6 115	137 287
2026	4 024	4 232	7 424	5 764	6 575	6 891	25 877	34 298	16 164	27 016	6 855	138 265
2028	3 951	4 125	7 241	5 925	6 093	7 874	25 404	33 448	17 645	27 147	7 657	138 854
2030	3 908	4 015	7 063	6 016	5 813	8 377	25 102	32 185	19 286	27 399	8 268	139 164
2032	3 918	3 964	6 888	5 857	5 974	8 041	25 413	30 940	20 991	27 503	8 849	139 487

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Tabulka 17: Podrobné výsledky prognózy vývoje obyvatel – Mladá Boleslav + Kosmonosy

Rok	0 - 2	3 - 5	6 - 10	11 - 14	15 - 18	19 - 23	24 - 39	40 - 54	55 - 64	65+	80+	Celkem
2017	1 486	1 447	2 709	1 601	1 462	2 116	12 108	11 191	5 774	9 217	1 929	49 111
2018	1 551	1 406	2 694	1 737	1 491	1 972	11 772	11 546	5 664	9 457	1 973	49 292
2020	1 506	1 488	2 488	2 124	1 547	1 908	11 163	12 009	5 579	9 833	2 097	49 646
2022	1 457	1 572	2 371	2 222	1 755	1 944	10 734	12 215	5 570	10 124	2 245	49 966
2024	1 409	1 490	2 486	2 013	2 144	2 024	10 120	12 576	5 799	10 160	2 457	50 223
2026	1 345	1 444	2 555	1 895	2 241	2 241	9 584	12 778	6 162	10 113	2 763	50 358
2028	1 293	1 380	2 475	1 982	2 029	2 663	9 115	12 635	6 621	10 126	3 025	50 319
2030	1 252	1 312	2 378	2 063	1 906	2 844	8 761	12 362	7 079	10 193	3 202	50 150
2032	1 233	1 268	2 272	1 997	1 993	2 706	8 762	11 997	7 492	10 259	3 380	49 978

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Tabulka 18: Podrobné výsledky prognózy vývoje obyvatel – okolní obce

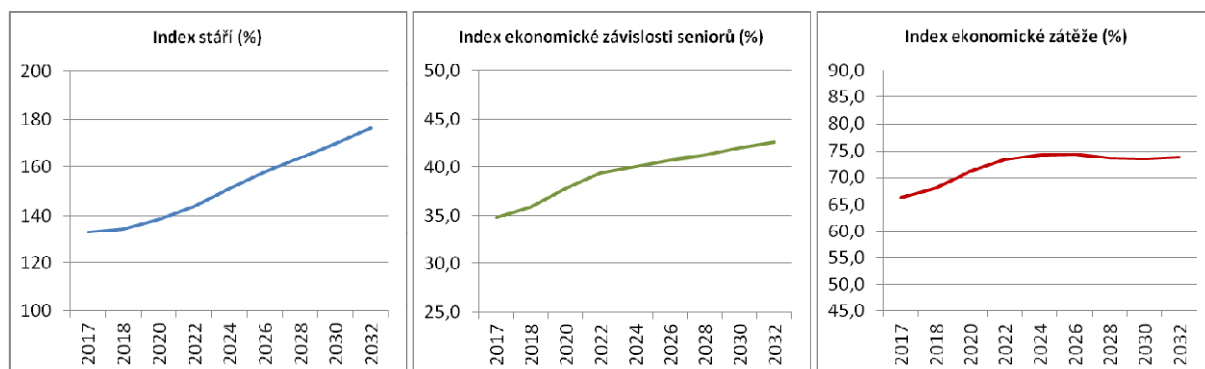
Rok	0 - 2	3 - 5	6 - 10	11 - 14	15 - 18	19 - 23	24 - 39	40 - 54	55 - 64	65+	80+	Celkem
2017	2 831	2 828	5 237	3 373	3 041	3 770	18 398	19 116	9 945	14 506	2 975	83 045
2018	2 854	2 811	5 201	3 623	3 126	3 720	17 862	19 743	9 794	14 966	3 025	83 699
2020	2 786	2 891	4 936	4 102	3 315	3 844	17 057	20 652	9 542	15 803	3 165	84 928
2022	2 745	2 881	4 816	4 286	3 674	4 024	16 631	21 243	9 317	16 440	3 324	86 057
2024	2 721	2 819	4 873	4 021	4 152	4 315	16 385	21 511	9 554	16 714	3 658	87 064
2026	2 679	2 788	4 869	3 869	4 334	4 650	16 293	21 520	10 002	16 903	4 092	87 907
2028	2 658	2 745	4 766	3 943	4 064	5 211	16 289	20 813	11 024	17 021	4 632	88 534
2030	2 656	2 703	4 685	3 954	3 906	5 533	16 341	19 823	12 207	17 206	5 066	89 013
2032	2 685	2 696	4 615	3 860	3 981	5 335	16 651	18 944	13 499	17 243	5 469	89 509

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Z demografické prognózy vyplývá řada závěrů směrem k vývoji sociálně-ekonomické situace ve městě (viz též následující grafy). Velmi dynamické bude stárnutí obyvatelstva (a to v každém případě, tedy nejen dle „extrapolační“ prognózy). Zatímco dnes připadá na 100 dětí do 14 let cca 135 seniorů ve věku přes 65 let, za 15 let to bude již téměř 180 seniorů, což bude představovat značné nároky na služby pro tuto sociální a věkovou kategorii lidí. Na zabezpečení těchto sociálních služeb (vedle zabezpečení dalších potřeb zabezpečovaných státem, včetně výplaty starobních důchodů) bude přitom v populaci absolutně, ale zejména relativně méně obyvatel v produktivním věku. Zatímco dnes na Mladoboleslavsku připadají na 1 seniora téměř 3 obyvatelé v produktivním věku, výhledově to bude jen něco málo přes 2 obyvatele v produktivním věku. Růst této „zátěže“ obyvatel v produktivním věku bude krátkodobě zbrzděn poklesem počtu (rovněž ekonomicky závislých) dětí do 14 let. Dnes připadají 2 obyvatele v neproduktivním věku (dětí a senioři) na 3 obyvatele ve věku produktivním,

během 15 let se tento poměr změnil relativně málo na cca 3/4. Do dalších desetiletí tento krátkodobě méně nepříznivý vývoj však vytváří předpoklady pro výraznější růst ekonomické zátěže obyvatelstva v produktivním věku (vč. dnešních nepočtených dětí).

Graf 9: Vývoj indexu stárí, indexu ekonomické závislosti seniorů a indexu ekonomické zátěže na Mladoboleslavsku dle demografické prognózy



Pozn.: index stárí = podíl obyvatel ve věku 65 a více let (poproduktivní věk) a obyvatel ve věku 0–14 let (přeproduktivní věk), vyjádřený v % – vyjadřuje rychlost změny věkové skladby obyvatelstva (stárnutí při hodnotě vyšší než 100/mládnutí při hodnotě nižší než 100)

index ekonomické závislosti seniorů = podíl obyvatel ve věku 65 a více let (poproduktivní věk) a obyvatel ve věku 19–64 let (produktivní, resp. „pracovní“ věk), vyjádřený v % – vyjadřuje míru, s jakou bude obyvatelstvo v produktivním věku ekonomicky zabezpečit seniory v poproduktivním věku („počet seniorů na počet pracujících“)

index ekonomické zátěže = podíl obyvatel ve věku 0–18 let (předproduktivní, resp. „předpracovní“ věk) a 65 a více let (poproduktivní věk) a obyvatel ve věku 19–64 let (produktivní, resp. „pracovní“ věk), vyjádřený v % – vyjadřuje míru ekonomické zátěže obyvatelstva v produktivním věku vyjádřenou obyvatelstvem ve věku neproduktivním (před- nebo poproduktivním)

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Dopady demografického vývoje na automobilový průmysl

Z analýzy počtu pracovníků v automobilovém průmyslu, demografických statistik a situace v regionu vyplývají následující zjištění:

- Ke konci roku 2017 pracovalo v podniku Škoda Auto v Mladé Boleslavi 24 533 pracovníků (včetně agenturních).
- Počet ekonomicky aktivních ve spádovém území činil 87 tisíc. Pracovní síla je z toho cca 80 %.
- Pracovníci ŠA tedy představují 38 % pracovní síly spádového území, spolu se subdodavateli to může být 66 % pracovní síly.
- V prosinci 2015 bylo v okrese Mladá Boleslav 3 tisíce nezaměstnaných na 1,6 tisíce hlášených volných pracovních sil. V září 2018 bylo pouze 1,7 tisíce nezaměstnaných ale 7,3 tisíce volných pracovních sil. Volná pracovní místa tak aktuálně převyšují počet nezaměstnaných o více než 5,5 tisíce.

Tabulka 19: Podíl pracovníků Škoda Auto, a.s. na pracovní síle ve spádovém území

	12/2015	12/2016	12/2017	8/2018
Pracovníci ŠA	22 316	22 922	24 533	26 041
Ekonomicky aktivních	87 526	87 018	86 921	86 700
Pracovní síla ³	70 000	69 600	69 500	69 400
Podíl pracovníků ŠA na pracovní síle	32 %	33 %	35 %	38 %

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ a Škoda Auto, a.s.

Tabulka 20: Počet nezaměstnaných a volných pracovních sil v okrese Mladá Boleslav

	12/2015	12/2016	12/2017	9/2018
Nezaměstnaní	3 022	2 382	1 924	1 740
Volná pracovní místa (VPM)	1 645	2 094	5 027	7 292
Přebytek nezaměstnaných ku VPM	1 377	288	-3 103	-5 552

Zdroj: MPSV, data k prosinci daného roku

Z výše uvedeného vyplývá, že město Mladá Boleslav, resp. region Mladoboleslavsko naráží na demografické limity regionu. Vzhledem k již tak vysokému podílu pracovní síly, která pracuje v automobilovém průmyslu, není reálné přebírat pracovníky z jiných ekonomických sektorů.

Záměry ŠA jsou navíc růstové a lze předpokládat růst počtu pracovních míst o dalších cca 5 tisíc (včetně subdodavatelských firem). I přes pokračující výstavbu a migraci bude počet ekonomicky aktivních osob ve spádovém území z důvodu stárnutí populace stagnovat.

Čistě matematicky, navýšení počtu pracovníků v automobilovém průmyslu lze realizovat následujícími způsoby:

- Přivedení agenturních pracovníků ze zahraničí či jiných regionů ČR. Pro jejich ubytování bude potřeba postavit během pěti let cca 7 tisíc bytů (včetně 1 850, se kterými demografická prognóza již počítá).
- Navýšení migrace o stálé obyvatele – oproti předchozí variantě je zde nutné počítat i s rodinnými příslušníky. Celkem se tak jedná o cca 15 – 20 tisíc osob. V takovém případě by bylo potřeba postavit 10 tis. bytů v příštích pěti letech.
- Přizpůsobit pracovní procesy seniorům starším 65 let. Ve spádovém území žije 8 tisíc osob ve věku 65 – 69 let.
- Rozšířit spádové území díky investicím do dopravní infrastruktury a dopravnímu spojení. Propojením dalších větších měst v okolí - např. Mělník (20 tisíc obyv.), Milovice (12 tisíc obyv.), Česká Lípa (36 tisíc obyv.), Jičín (17 tisíc obyv.). Pro specialisty je důležité lepší železniční spojení na Prahu a Liberec.
- Urychlit zavádění robotizace a průmyslové automatizace.
- Zvážit rozptýlení výroby v závodu Škoda Auto, například posílení závodu ve Vrchlabí.

³ Ekonomicky aktivní = všichni obyvatelé ve věku 15 – 64 let. Z toho pracovní síla je cca 80 %. Pracovní síla zahrnuje pracující + nezaměstnaní. Nezapočítávají se tak např. studenti, matky na rodičovské dovolené či lidé v důchodu, kteří nehledají práci.

B.1.3 Bydlení a rezidenční potenciál

Shrnutí

- Stávající a zejména budoucí nedostatek bytů (vzhledem k masivnímu počtu dojíždějících i předpokládanému ekonomickému a populačnímu rozvoji území), zejména v bytových domech, a to i vzhledem k parametrům rozvojových ploch v územních plánech
- Velmi omezené možnosti rozvoje bydlení na většině území (malá sídla, ochrana přírody a krajiny, omezení občanské vybavenosti a technické infrastruktury)
- Potřeba výrazné koordinace rozvoje bydlení napříč územím (tj. potřeba spolupráce mezi městy, obcemi, podniky atd.)
- Nízká atraktivita bydlení v Mladé Boleslavi pro střední a vyšší střední třídu (velký podíl bytového fondu v socialistických sídlištích s neatraktivním, podvybaveným veřejným prostorem bez výraznějších orientačních prvků)
- Nedostatek finančně dostupných bytů pro sociálně slabší obyvatele, ale i pro příslušníky nižší střední třídy
- Nedostatečná nabídka sociálního bydlení, omezená kapacita těchto bytů ve vlastnictví měst a obcí

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• Stabilizované lokální komunity v husté síti rovnoměrně rozložených tradičních sídel • Dostupné pracovní příležitosti, občanská vybavenost a rekreace v rámci řešeného území • Nízká míra nezaměstnanosti a silná kupní síla v lokalitě, zájem o pronájmy • Příznivá demografická situace a předpoklad růstu počtu obyvatel	• Nedostatek bytů, v případě samotné Mladé Boleslavi pak především nedostatek bytů vyšší kvality a větší plochy • Omezení rozvoje limity historicko-krajinného rázu (hlavně sever řešeného území s přesahy za hranice zájmového území, méně jih) • Velký podíl neatraktivního sídlištního typu bydlení v Mladé Boleslavi • Nízká kvalita občanské vybavenosti a veřejných prostor v převažující části MB • Nedostatečná nabídka finančně dostupného bydlení v jádrové oblasti regionu
Příležitosti	Hrozby
• Bližší propojení Praha - Mladá Boleslav (ve smyslu mobility obyvatel, dopravního napojení atd.) • Zlepšení občanské vybavenosti měst, který si vynutí předpokládaný růst počtu obyvatel • Přiměřený a citlivý rozvoj rostlých vesnic • Rezidenční rozvoj menších sídel (rodinné bydlení v krajině) ve vazbě na železniční síť	• Výrazný nedostatek bytů v případě předpokládaného růstu počtu obyvatel území jako celku • Nepřipravenost územních plánů na budoucí územní rozvoj (především hromadného bydlení) • Fluktuace počtu obyvatel (ubytovny, agenturní pracovníci)

Základní charakteristika a vývoj kapacit bydlení

V celém rozsahu zájmového území vzhledem k jeho venkovskému charakteru převládá struktura rovnoměrně rozmístěných malých sídel (převaha obcí do 500 obyvatel) s přirozenou hierarchií a mezilidskými vazbami. Výjimky nejsou četné – příkladem je obec Josefův Důl, která má charakter dělnického sídliště bývalé textilní továrny Tiba. Hlavní spádové sídlo zájmového území je Mladá Boleslav (44 tisíc obyvatel), jejíž struktura je dána dvěma výrazně odlišnými zónami: historickým jádrem a mohutnou moderní zástavbou navázanou na rozvoj průmyslu. Větší sídla městského charakteru s výjimkou Bělé pod Bezdězem a Dolního Bousova jsou navázána na dálnici D10/E65.

Vzhledem k posilování automobilového průmyslu a stagnaci růstu atraktivity Mladé Boleslavi dochází již nyní k nárůstu počtu obyvatel s nižším vzděláním, dělnickou profesí a nepřibývání rezidentů s vyšším vzděláním, což se negativně propisuje do sociální situace a atraktivity města. S ohledem na strukturu bytového fondu ve vlastní Mladé Boleslavi (vysoký podíl bytů v bytových domech, zejména v panelových sídlištích a zejména v části Severní Město) dochází k pozvolné koncentraci těchto obyvatel právě na sídlištích, zatímco obyvatelstvo s vyšším vzděláním a společenským statutem se stěhuje do jiných částí města a především pak do jeho zázemí. Dalším problémem je pravděpodobně velký podíl obyvatel, kteří nemají hlášený trvalý pobyt v místě bydliště (viz předchozí kapitola B.1.2), což vede ke sníženým příjmům a zvýšeným nákladům města.

Nabídka bydlení v zájmovém území a především v Mladé Boleslavi je komplikována vysokými cenami bytů (v současnosti na úrovni cca 80 % ceny bytů ve srovnatelných lokalitách v Praze), což je dáno nízkou nezaměstnaností a poměrně vysokými výdělky v automobilovém průmyslu a celkově vysokou kupní silou. V současnosti je bytů v zájmovém území spíše nedostatek, v případě rozšiřování výroby je již možné klasifikovat tento nedostatek jako kritický limitující faktor rozvoje zájmového území. Rozvoj portfolia bydlení a jeho typologie bude určující pro další rozvoj oblasti. Hrozbou je překotná nekoordinovaná výstavba „honba za byty“, která zafixuje nekvalitní řešení na desetiletí dopředu a zablokuje realizaci plnohodnotných městotvorných řešení.

Výrazným faktorem v oblasti poptávky po bydlení je přitom velmi vysoká intenzita dojížděky do Mladé Boleslavi, kde se podle dat mobilních operátorů (T-Mobile 2018) v pracovních dnech vyskytuje až 26 tisíc dojíždějících. Lze předpokládat, že část z dojíždějících by se přitom v Mladé Boleslavi či nejbližším okolí usadila, pokud by zde byla adekvátní nabídka bydlení (z kvalitativního i kvantitativního hlediska).

Za posledních 15 let bylo v regionu postaveno 6 759 nových bytů. Zhruba 2/3 z toho bylo postaveno mimo souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy. Po roce 2009 se v samotné Mladé Boleslavi staví minimálně a cca 80 % výstavby se realizuje mimo Mladou Boleslav.

Tabulka 21: Bytová výstavba a migrace za roky 2003–2017

	Mladá Boleslav	Kosmonosy	Okolní obce	Zájmové území
2003	564	16	355	935
2004	28	17	302	347
2005	304	17	267	588
2006	26	15	230	271
2007	226	24	282	532
2008	42	29	493	564
2009	31	59	379	469
2010	15	13	411	439
2011	69	18	339	426
2012	30	22	284	336
2013	43	9	271	323
2014	22	20	262	304

2015	49	8	269	326
2016	109	15	314	438
2017	110	4	347	461
Celkem	1 668	286	4 805	6 759
2013-2017	333	56	1 463	1 852

Zdroj: ČSÚ

Pro budoucí rozvoj Mladoboleslavska je tedy s ohledem na současný nedostatek bytů důležitá kapacita ploch zastavitelných pro rezidenční funkci. Tu je možné pouze odhadnout; relativně nejserióznějším odhadem jsou informace obsažené v územních plánech jednotlivých obcí. Nelze předpokládat, že všechny disponibilní plochy budou chtít jejich vlastníci zastavět, ne všechny plochy budou ve fázi projektové přípravy akceptovatelné pro vedení obcí a pro veřejnost, územní plány procházejí změnami a do doby, než dojde k zastavění nyní zastavitelných ploch, jistě k mnoha změnám dojde, přesto tento odhad dává jistý rámec pro plánování budoucího rozvoje regionu. Při stanovování kapacit jednotlivých ploch jsme se drželi spíše nižší hustoty zástavby (zpravidla s 1000 m² na jeden RD). Počty bytů u bytových domů se mohou od výsledku výrazně odchylovat o desítky procent nahoru či dolů ve vazbě na přesné počty podlaží jednotlivých bytů, na reálné naplnění ploch smíšených městských, které mohou být realizovány různými kombinacemi obytné a obslužné funkce atd.

Celkově jsou v území Mladoboleslavska mimo souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy v platných ÚP (pokud nepočítáme územní rezervy) kapacity na cca 14 tisíc bytů (z toho zhruba polovina připadá na BD a polovina na RD; viz též následující mapa). Drtivá většina potenciální kapacity se soustřeďuje do největších měst Bakova nad Jizerou (850, z toho 350 v bytových domech), Bělé pod Bezdězem (1700, z toho 1000 v bytových domech), Mnichova Hradiště (1350, z toho 820 bytové domy), Benátek nad Jizerou (1000, z toho 150 v bytových domech). V samotné Mladé Boleslavi a Kosmonosích jsou pak kapacity pro dalších cca 5 tisíc bytů (z toho cca 3750 bytů v MB a 1250 bytů v Kosmonosích) bez přesnější specifikace, zda jde o byty v RD nebo BD.

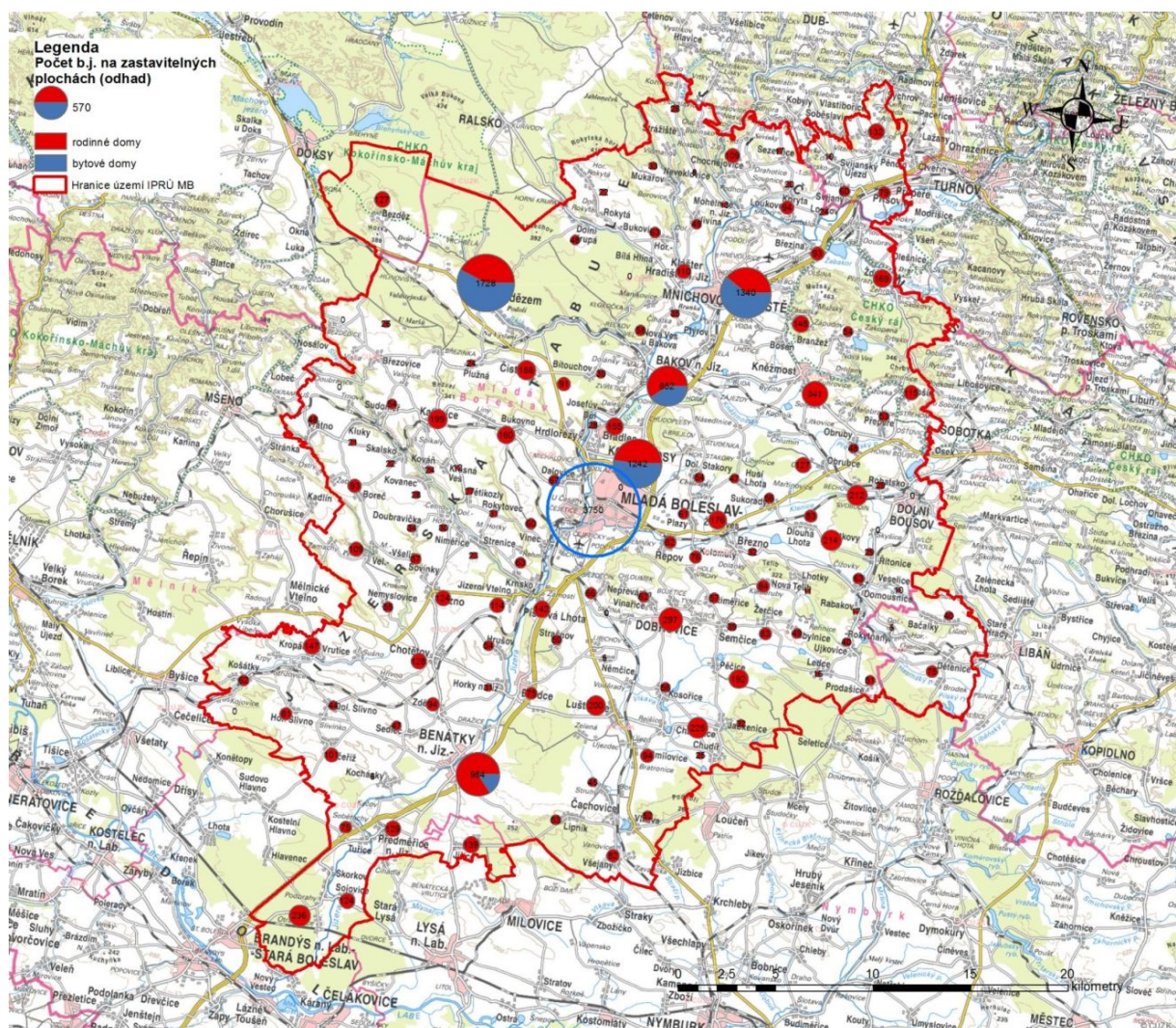
Na první pohled je zřetelný jistý nepoměr mezi potřebou výstavby bytů (splňujících soudobé požadavky na bydlení) v bytových domech a poměrně velkorysími kapacitami disponibilních ploch pro RD, které pravděpodobně převyšují potřeby regionu (pokud ovšem nepočítáme s možností rapidní kontraurbanizace Prahy, která by vytvořila poptávku po dalších bytech nad rámec populace Mladoboleslavska). Pouze Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště a Bělá pod Bezdězem mají větší potenciální kapacitu pro byty v BD než pro RD. Plochy vymezené v územních plánech obcí pro různé typy bydlení umožňují směřovat tento rozvoj velmi různorodě; teoreticky je možné zajistit případnou poptávku po novém bydlení jak hustou, vysokopodlažní zástavbou ve městech, tak i plošnou zástavbou rodinnými domy na celém území Mladoboleslavska.

Zřetelné jsou disproporce mezi rozsahem zastavitelných ploch a polohou sídel v sídelním systému a v rámci dopravních sítí. Existují jak příklady zjevně naddimenzovaných ploch pro bydlení ve velmi malých venkovských sídlech, kde by jejich realizace v plném rozsahu vedla ke vzniku neorganického sídelního útvaru typu „urban sprawl“ (např. zóna pro bydlení o velikosti cca 15 ha v místní části Studénka u Bakova nad Jizerou), tak příklady nevhodného plánování zástavby RD přímo do sousedství dálnice D10 (Písková Lhota a další obce v sousedství dálnice).

Uvážíme-li, že územní plány sice teoreticky vytvářejí plochy pro cca 19 000 bytů, ale že reálné naplnění tohoto počtu je z výše uvedených důvodů dosti obtížné a že pro zabezpečení předpokládaného hospodářského rozvoje spojeného s růstem počtu pracovních sil a potenciálně i obyvatel v regionu je třeba postavit v relativně krátkém čase ročně cca 200–500 bytů (pro několik stovek nových obyvatel ročně), je pravděpodobné, že rozvojové plochy budou těžko schopné dynamiku sociálně-ekonomického rozvoje pokrýt. Do budoucna bude kritický hlavně nedostatek bytů v BD, naopak počet bytů v RD bude pravděpodobně reagovat na rozvoj regionu adekvátněji. Pro zabezpečení budoucího rozvoje regionu tedy bude muset být realizováno několik opatření různě kombinovatelných mezi sebou:

- intenzivní realizace bytové výstavby dle parametrů, které umožňují stávající ÚP obcí;
- úprava ÚP směrem k rozšíření ploch pro byty v bytových domech místo ploch určených pro rodinné domy;
- jiné způsoby zahuštění zástavby (větší počet podlaží u bytových domů, menší plocha pozemků rodinných domů apod.);
- vymezení dalších ploch pro rezidenční výstavbu, které je přijatelné především ve městech, případně ve větších venkovských sídlech v hlavní urbanizační ose sledující zhruba tok Jizery a dálnici D10, případně v Bělé pod Bezdězem (větší realizace ploch pro bydlení ve venkovských obcích není žádoucí, protože vyžaduje pro danou velikostní kategorii obcí dosti zásadní navýšení infrastruktury a vybavenosti a pro zásadní řešení problému bydlení by mimoto v takovém případě bylo třeba měnit ÚP velkého počtu obcí);
- masivnější dojíždka do zaměstnání na Mladoboleslavsko z okolních regionů a z Prahy, která ovšem vyžaduje zásadní zlepšení kvality a rychlosti spojení veřejné (zejména železniční) dopravy.

Mapa 7: Kapacity zastavitelných ploch v území IPRÚ MB



Zdroj: vlastní šetření založené na rešerši územních plánů obcí a na dotazování u zástupců částí obcí

Pozn.: Modrá kružnice vyjadřuje Mladou Boleslav, u níž byl zjištěn pouze celkový počet bytů, nikoli jejich struktura podle rodinných a bytových domů.

Rezidenční potenciál a struktura bytového fondu

V celém zájmovém území je výrazný převis počtu bytů v rodinných domech nad byty v bytových domech. To platí zejména pro venkovskou část území, ale i pro všechna blíže sledovaná města s výjimkou Mladé Boleslavi. V době SLDB 2011 však byla poměrně velká část bytů v rodinných domech neobydlená (7275 bytů v RD oproti 1720 bytů v BD), z hlediska počtu obydlených bytů tak mezi RD a BD nebyl tak výrazný rozdíl. Byty byly neobydleny především z důvodu, že slouží k rekreaci, což se váže dominantně na rodinné domy ve venkovské části území (druhé bydlení). Průměrná obytná plocha na 1 osobu (v obydlených bytech) byla poměrně vysoká především tam, kde v rámci bytového fondu dominují byty v RD. V celém zájmovém území tak vzhledem k převaze bytů v RD byla průměrná obytná plocha mezi průměrem ČR (23,4 m²) a Středočeského kraje (24,7 m²). V Mladé Boleslavi byla průměrná obytná plocha na 1 osobu nižší o více než 2 m², a to z důvodu dominance bytů v BD (především panelových domech z éry socialismu).

Tabulka 22: Bytový fond v zájmovém území podle SLDB 2011

	Počet bytů					Průměrná obytná plocha na 1 osobu (m²)
	celkem	z toho v		z toho neobydlené byty		
		rodinných domech	bytových domech	celkem	z toho slouží k rekreaci	
Mladá Boleslav	20131	3953	16011	1503	50	21,5
Kosmonosy	1875	1237	553	202	21	25,1
Bakov nad Jizerou	2136	1773	325	316	73	24,8
Bělá pod Bezdězem	2242	1455	743	364	152	24,5
Benátky nad Jizerou	3179	1648	1472	399	56	22,7
Mnichovo Hradiště	3684	2140	1498	465	111	24,4
venkovská část území	25188	21314	3464	5915	3041	25,7
IRÚ MB celkem	58435	33520	24066	9164	3504	23,9

Zdroj dat: SLDB 2011

Vybavenost bytového fondu zájmového území je ve všech sledovaných parametrech horší, než v ČR jako celku. Poměrně výrazně nižší je zde míra plynofikace, v níž zájmové území zaostává za ČR o celých 10 procentních bodů. Podobně vysoká disproporce je také u odkanalizování. To je důsledkem venkovského charakteru velké části území, kde jsou obecně horší podmínky pro zasíťování domů a bytů technickou infrastrukturou (což je vidět na velmi nízké plynofikaci a odkanalizování venkovské části území). Oproti ČR jako celku i Středočeskému kraji je v zájmovém území také mírně vyšší podíl tzv. substandardního bydlení, kde např. chybí vlastní splachovací záchod, nebo koupelna se sprchou. Je pozoruhodné, že vyšší podíl substandardního bydlení je v Mladé Boleslavi a Kosmonosech, což zde může být spojeno s vyšším rozšířením bydlení v ubytovnách se sdíleným hygienickým zařízením.

Tabulka 23: Vybavenost bytového fondu podle SLDB 2011

	Obydlené byty	Podíl obydlených bytů podle vybavení v %				
		byt je napojen na rozvody			splachovací záchod	koupelna
		plynu	vodovod	kanalizace		
Mladá Boleslav	18 628	72,2	88,0	92,2	87,9	87,8
Kosmonosy	1 673	79,0	87,6	88,6	88,0	87,8
Bakov nad Jizerou	1 820	75,3	92,1	68,0	91,2	91,9
Bělá pod Bezdězem	1 878	39,8	93,9	78,7	93,3	93,2
Benátky nad Jizerou	2 780	45,5	91,5	91,4	91,7	91,8
Mnichovo Hradiště	3 219	75,1	92,9	81,0	93,1	93,1
venkovská část území	19 273	28,2	89,6	38,8	90,2	91,3
IRÚ MB celkem	49 271	52,8	89,5	69,0	89,7	90,1
Středočeský kraj	482 860	50,0	90,1	70,0	90,7	91,2
Česká republika	4 104 635	62,2	91,5	78,1	91,4	91,7

Zdroj dat: SLDB 2011

Mladá Boleslav jako spádové centrum zájmové oblasti poskytuje všechny typy bydlení s minimálním zastoupením rekreačního bydlení. Historické centrum na ostrohu nad Jizerou je tvořeno městskými domy v kompaktních blocích, vzhledem k morfologii terénu jsou rozvojové možnosti s výjimkou doplnění a přestavby omezené. Zástavba městského typu též částečně lemuje ulici Ptácká v severní části, kde byl menší podíl brownfieldů. Historické Kosmonosy mají příznivou polohu v jižním svahu a i stabilizovaný charakter lokality svědčí rozvoji rezidenčního bydlení vyššího standardu.

Mezi sídelní celky Mladé Boleslavi a Kosmonos bylo ve 2. polovině 20. století vloženo kapacitní panelové sídliště, které svou ortogonální strukturou, opakováním forem a nepříliš uspokojivým parterem s malým podílem kvalitní zeleně ve vztahu k celkovým zeleným plochám nabízí z hlediska současných potřeb spíše střední a nižší kvalitu bydlení s velkou mírou veřejných prostor, ale často bez možnosti dostatečné údržby a kvality, a anonymní prostředí bez výraznějších orientačních prvků. Mladá Boleslav se obecně vyznačuje velkým podílem neatraktivního bydlení se všemi negativními jevy typickými pro panelová sídliště. Problém sídliště (podobně jako ve většině jiných českých měst) je z pohledu možností regenerace bytového fondu výrazná převaha osobního vlastnictví bytů, které v podstatě znemožňuje jeho koncepční přeměnu. Nástroje revitalizace sídliště tedy mohou/musí být postaveny pouze na zatraktivňování veřejného prostoru, dovybavení službami, případně i pokračující dotační podpoře regenerace panelových domů jejich vlastníky apod. V Česku i zahraničí bylo realizováno velké množství projektů zaměřených na regeneraci socialistických sídlišť, resp. zanedbaných a sociálně upadajících rezidenčních okrsků s vysokopodlažní zástavbou. Úspěšné příklady ze zahraničí, kde se podařilo kromě fyzického stavu zlepšit i sociální skladbu populace (např. regenerace čtvrti Bijlmermeer v Amsterdamu, Castle Vale v Birminghamu)⁴ byly ovšem často realizovány v odlišných majetkoprávních⁵ i ekonomických⁶ podmínkách, než jaké panují na Severním Městě v Mladé Boleslavi. V ČR došlo v uplynulých dvou desetiletích k revitalizaci veřejných prostranství na mnoha sídlištích a alespoň k částečné regeneraci velké části bytových domů na sídlištích, teprve čas ovšem ukáže, zdali investice do fyzického prostředí budou mít dlouhodobý pozitivní vliv na sociální prostředí socialistických sídlišť.

Rezidenční oblasti s drobnější zástavbou kvalitnějších RD se živelně rozvíjejí především v údolích i na terasách na severu souměstí Mladé Boleslavi a Kosmonos. Starší zástavba RD, případně menších

⁴ viz Kohout a kol. (2016).

⁵ Byty nebyly rozděleny mezi velké množství soukromých vlastníků.

⁶ Regenerace se zaměřovala spíše na čtvrti, kde nebyla vysoká poptávka po bydlení.

bytových domů se pak nachází ve vnějším centru Mladé Boleslavi (oblasti mezi náměstím Republiky a Dukelskou ulicí, mezi nemocnicí a Výstavištěm a také mezi železniční tratí a sídlištěm Severní Město).

V menších sídlech rovnoměrně rozložených po zájmovém území převládá stabilizovaný charakter bydlení v rodinných domech mající základ v historických vsích zemědělského charakteru.

Na severozápadě a severovýchodě v oblastech sousedících s CHKO Kokořínsko, oblastí Máchova kraje a CHKO Český ráj pak významnou část tvoří rekreační typ ubytování.

V případě zvýšení intenzity výroby a růstu pracovních míst v průmyslu lze očekávat nárůst poptávky po ubytování, ať již ve formě trvalého, nebo dočasného bydlení. Vzhledem k současnému vyčerpání pracovního trhu v regionu Mladé Boleslavi by se tedy muselo jednat o využití pracovních sil jednak pražských, a jednak zahraničních. Při scénáři „růst“ je třeba zajistit dostatečnou kapacitu jak formou hotelového ubytování s odpovídajícími dopravními vazbami, tak i nabídnout možnost pro usazení pracovníků v regionu ve startovacích bytech až rodinných domech vysokého standardu. Předpoklad akceptovatelné každodenní dojezdové vzdálenosti je cca 45 minut, s ohledem na tyto parametry je třeba koncipovat ubytovací a rezidenční kapacity. Škoda Auto jako hlavní zaměstnavatel v regionu příliš nepodporuje práci z domova a různé formy alternativních pracovních režimů, provoz je založen na dané pracovní době a částečně i směnném provozu. S obdobným pracovním schématem lze počítat u subdodavatelů usazených v regionu. Z dopravní analýzy vyplývá, že vymezení oblasti rozvoje rezidenčních ploch je nutné uvažovat tak, aby byly zohledněny deformace způsobené rychlostními parametry komunikačních proudů, zejména dálnice D10/E65. V případě posílení a zrychlení dopravy směrem k Praze lze očekávat vyšší míru dojíždějících a rozšíření vlivu regionu Mladoboleslavska až po severní čtvrti Prahy (Letňany, Černý Most, Kbely atd.), Milovice, Brandýs nad Labem a sídelní útvary ve středním Polabí a severním zázemí Prahy a zejména vyšší flexibilitu pracovního trhu na ose Praha – Mladá Boleslav – Liberec v případě hospodářského výkyvu některé její části.

Dalším faktorem majícím přímý vliv na ochotu dojíždět z místa bydliště je nezaměstnanost. V případě vyšší míry nezaměstnanosti v širším okolí lze tak uvažovat jako směrodatná ve vztahu k analýze rezidenčního potenciálu i vzdálenější sídla jako Česká Lípa, nebo Jablonec nad Nisou. Lze předpokládat, že při zajištění dotace na dopravu budou vzdálenější sídla posilovat svou vazbu na Mladou Boleslav a budou se stávat „rezidenčním zázemím“ Mladé Boleslavi, která poskytuje díky automobilovému průmyslu pracovní příležitosti.

Vlivem více pracovních příležitostí a kumulace kapitálu roste v Mladé Boleslavi cena bytů, což je též faktor ovlivňující a podporující dojíždění ze vzdálenějších lokalit, které s sebou nese nárůst osobní dopravy a dopravní zátěže. Na rezidenčním potenciálu lokalit má výrazný vliv též počet přestupů na trase domov – práce, s menší mírou přestupů roste ochota dojíždět.

Přesídlení celých rodin a rozvoj dlouhodobé spolupráce je pro region výhodnější, jeví se přínosem jak z pohledu vztahu obyvatele k lokalitě, tak z pohledu daňových příjmů na obyvatele. Lze očekávat, že část pracovních smluv bude krátkodobá a část naopak budou stálí zaměstnanci. Rozvíjet by se tak měla jak struktura bydlení individuálního (RD, bytové domy) tak kolektivního (kampusy, hotelové ubytování).

Vyšší míru rozvojového potenciálu mají kromě okrajových částí Mladé Boleslavi (Bezděčín) a samostatných obcí v jejím bezprostředním okolí (Kosmonosy, Bradlec aj.) hlavně sídla při dálnici D10/E65 díky dobré dostupnosti, jednak sídla na železniční trati, pokud by došlo ke zkrácení jízdních dob a provozním úpravám. Na „pojizerské“ trase jsou to především Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou a Benátky nad Jizerou, mimo ni pak například Dolní Bousov či Dobruška.

Rozvojový potenciál pro bydlení s ohledem na přítomnost železniční trati má dále oblast mezi Židněvsí, Březnem, Řepovem a Plazy. Tato oblast je zajímavá z hlediska možného napojení více druhů dopravy, rovnoběžně zde běží železniční trať a silniční komunikace, podél toku Klenice navíc vede postupně zpevňovaná cyklotrasa.

Trasa na Nymburk má propojení na stanici Mladou Boleslav - město a sídla jako Nepřevázka, Voděradý, Luštěnice a Smilovice mají dojezd do 30 minut.

V regionu chybí atraktivnější soudobé sídelní struktury s vyšší kvalitou společných prostor. Je třeba zajistit dobře dopravně dostupné lokality pro rozvoj kvalitního rodinného bydlení v zázemí Mladé Boleslavi.

Ubytovací kapacity pro pracovní síly

Ubytovací kapacity v regionu nemají dostatečnou kapacitu pro případný růst výrobních aktivit v převládajícím automobilovém průmyslu. Ubytovací kapacity jsou soustředěny především v Mladé Boleslavi.

V současnosti je v rámci Mladé Boleslavi 757 lůžek určených výhradně zaměstnancům Škoda (162 lůžek v Hotýlků, 595 lůžek v ubytovnách při třídě Václava Klementa. V rámci developerského projektu Židněves je předpokládáno 200 lůžek (začátek ubytování v polovině roku 2019). Ve fázi konceptuální studie se nachází rozvaha o umístění ubytovacích zařízení se startovacími byty v rámci stávající plochy výrobních areálů (jižní cíp) nebo při jejím západním okraji. Kladně lze hodnotit stávající integraci ubytoven menší kapacity na okraji vilové zástavby směrem k železniční trati v návaznosti na občanskou vybavenost.

S ohledem na nedostatek ubytovacích kapacit a předpokládaný další růst počtu pracovníků ve Škoda Auto a v dodavatelských firmách je zjevné, že stávající ani již naplánované ubytovací kapacity nevládnou tyto potřeby pokrýt. V rámci rozvojového potenciálu je proto vhodné prověřit transformační plochy v rámci průmyslových areálů jak v Mladé Boleslavi, tak v okolních sídlech. Např. v Milovicích se nachází množství ještě nezrekonstruovaných domů bývalých kasáren i rozsáhlé brownfieldy, které je možné transformovat mj. na bydlení. Severně od Mladé Boleslavi leží bývalý vojenský prostor Ralsko s bývalými kasárnami, dále lze rozvíjet možné obytné koncepty v návaznosti na Bělou pod Bezdězem.

Problematický by byl skokový nárůst kapacit ubytoven bez předchozí rozvahy a zajištění dostatečného zázemí v městské vybavenosti. Lze uvažovat ve dvou liniích, z nichž každá má své hrozby.

První přístup spočívá v integraci menších zařízení plošně v rámci města tak, aby nebyly narušeny stávající komunity, tedy ideálně mimo klidové trvale rezidenční lokality s veřejnými prostranstvími polosoukromého charakteru. V praxi se jako vhodné umístění jeví výše uvedené umístění, kdy nedochází k exkluzi ubytovaných, nejsou překročeny technické normy a zároveň je ochráněno soukromí a komunita stálých rezidentů. Režim agenturních pracovníků je odlišný od režimu stálých obyvatel, je nutno brát v potaz odlišné cíle obou skupin.

Druhý přístup je vybudování soudobého kvalitního kampusu včetně prostor pro setkávání a relaxaci s velmi kvalitním napojením městskou hromadnou dopravou na pracoviště a do centra města případně k obchodnímu centru. Vzhledem k tomu, že cílem agenturního pracovníka je především maximální výdělek a úspora v krátkém čase, je třeba s tímto ohledem přistupovat k nabídce stravování a společensko-kulturního vyžití.

B.1.4 Hospodářství a průmysl

Shrnutí

- Hospodářsky velmi prosperující území, region je jedním s hospodářských tahounů v celostátním měřítku
- Výrazná závislost regionální ekonomiky na automobilovém průmyslu, hrozba skokovitého ekonomického a sociálního propadu v případě krize či složité transformace tohoto odvětví nebo zaměstnavatele Škoda Auto
- Omezená velikost území, z něhož je reálná každodenní vyjížďka do zaměstnání do Mladé Boleslavi (důsledek nevyhovující dopravní dostupnosti zejména veřejnou dopravou)
- Významná pozice aplikovaného výzkumu a vývoje s předpokladem dalšího růstu vyvolávajícího nároky na počet vysoce kvalifikovaných pracovníků
- Hrozba zhoršení kvality či dokonce ohrožení funkčnosti veřejných služeb (zdravotnictví, školství, sociální služby, veřejná správa) vlivem nedostatku pracovníků absorbovaných odvětvím průmyslu
- Dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti a nedostatek pracovních sil (jak vysoce kvalifikovaných, tak dělníků), v dobách hospodářské konjunktury dokonce výrazný převis počtu volných pracovních míst nad počtem uchazečů
- Postupná ztráta konkurenční výhody Česka v podobě vzdělanosti a dobré infrastruktury – dnes obojí spíše průměrné

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
- Automobilový průmysl se světově významnou tradicí od roku 1895 a příběhem (V. Laurin a V. Klement) - Hospodářsky dlouhodobě prosperující oblast díky automobilovému průmyslu - Zdroj talentů, stabilizovaná oblast s tradicí vzdělání bez negativních vlivů historické výměny obyvatelstva, která postihuje např. prostor západních a severních Čech - Přítomnost vývoje a výzkumu přímo v místě – základ výzkumného a vývojového potenciálu regionu	- Velká závislost zájmového území na automobilovém průmyslu - Nepřipravenost územních plánů obcí na rozvoj hospodářských aktivit - Absence urbanistických rozvojových studií s praktickou návazností na koncepční studie infrastruktury a zpracování DÚR průmyslových zón (koncepce napojení) - Nejistota praktické politické podpory - Nutnost ochrany zemědělského půdního fondu limituje plošný rozvoj - Nadzemní vedení sítí komplikuje rozvoj sídel
Příležitosti	Hrozby
- Blízkost Prahy a Liberce jako center výzkumu, vývoje a inovací - Možnost koordinace vládních a regionálních programů rozvoje - Rozvinutí intenzivnějšího obousměrného propojení s Prahou, globální vize - Možnost výstavby výrobních a logistických areálů podél komunikace D10 - Možný rozvoj menších výrobních celků napojených na komunikaci E65 a zároveň přímo na sídla v širším okolí D10 (např. Milovice) - Postupný příklon ke konceptu Průmysl 4.0	- Skokový sociální a ekonomický propad regionu v případě problémů či nezvládnuté transformace automobilového průmyslu - Zhoršení kvality či dokonce ohrožení funkčnosti oborů zejména veřejných služeb vlivem soustředění pracovních sil v mzdově atraktivnějším průmyslu - Nezvládnutí dynamického hospodářského rozvoje se všemi negativními dopady na ostatní oblasti - Dopravní kolaps v důsledku růstu intenzit silniční dopravy, stagnace kapacit silniční infrastruktury a přílišné závislosti na silniční dopravě - Postupná ztráta konkurenční výhody Česka v podobě vzdělanosti a dobré infrastruktury – dnes obojí spíše průměrné

Skladba místní ekonomiky

Převládajícím odvětvím hospodářství je v regionu jednoznačně automobilový průmysl s těžištěm v Mladé Boleslavi. V průmyslu bylo v roce 2011 v Mladé Boleslavi zaměstnáno o necelých 16 p.b. více pracovníků než celém Česku, na celém Mladoboleslavsku pak o 11,5 p.b. více pracovníků než v Česku (IPRÚ Mladá Boleslav, 2014; viz též následující tabulka a graf). Podprůměrný podíl na zaměstnanosti na Mladoboleslavsku naopak vykazují služby, a to především služby komerční. Hlavním zaměstnavatelem v regionu je Škoda Auto a navázání subdodavatelé více řádů, především prvního řádu, kde se předpokládají krátké dodací časy. V samotném závodě Škoda Auto, a. s. pracuje více než 24,5 tisíce zaměstnanců vč. agenturního personálu (údaje z roku 2017), další významní subdodavatelé zaměstnávají další tisíce pracovníků. Dominanci Škody Auto potvrzují také údaje o počtu podnikajících subjektů, který je v kontextu Středočeského kraje podprůměrný. Mladoboleslavsko má tedy relativně malý počet velkých firem.

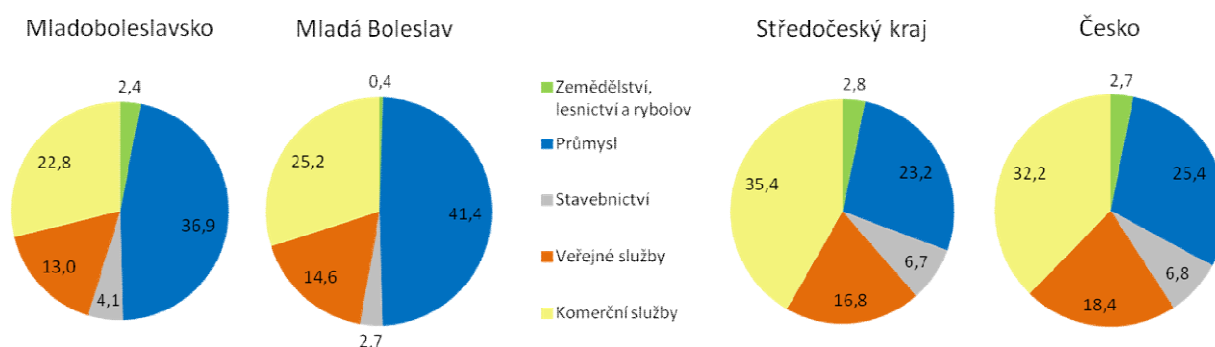
Tabulka 24: Odvětvová skladba zaměstnanosti zájmového území (2011)

	Zemědělství, lesnictví	Průmysl	Stavebnictví	Obchod, opravy motorových vozidel	Pohostinství a ubytování	Informační a komunikační činnosti	Doprava a skladování	Peněžnictví a pojišťovnictví	Činnost v obl. nemov., výzkum služ. pro pod., výzkum	Veřejná správa a obrana	Školství, zdravotnictví a sociální péče
Česko	2,7	25,4	6,8	10,2	3,1	3,0	5,6	2,5	7,8	5,9	12,5
Středočeský kraj	2,8	23,2	6,7	11,2	3,0	3,2	7,1	2,8	8,1	6,0	10,8
Mladoboleslavsko	2,4	36,9	4,1	8,9	2,6	1,5	5,0	1,6	3,2	3,6	9,4
Mladá Boleslav	0,4	41,4	2,7	8,2	3,1	1,7	4,1	1,9	6,2	3,7	10,9

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Pozn.: Údaje ukazují procentuální podíl osob zaměstnaných ve vybraných odvětvích na celkovém počtu ekonomicky aktivních pracujících osob.

Graf 10: Podíl vybraných sektorů na celkovém počtu ekonomicky aktivních obyvatel (2011)



Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Pozn.: Údaje ukazují procentuální podíl osob zaměstnaných ve vybraných sektorech na celkovém počtu ekonomicky aktivních pracujících osob.

Škoda Auto dodala v roce 2017 zákazníkům celosvětově více než 1,2 milionu vozů. Od roku 1991 patří koncernu Volkswagen, jednomu z nejúspěšnějších světových automobilových výrobců. Škoda Auto v koncernovém svazku samostatně vyrábí a vyvíjí vedle vozů také motory a převodovky, což je pro region důležité, protože přítomností vývoje se odlišuje od průmyslových provozů zaměřených pouze na montáž a kompletaci. Základním aspektem automobilové výroby je množství vstupujících součástek a již předpřipravených kompletačních dílů s čímž souvisí široká paleta subdodavatelů a komplikovaná logistika více řádů se skladováním.

Podobně jako v celé ČR jsou dalšími významnými odvětvími z hlediska zaměstnanosti veřejné služby a velkoobchod, maloobchod a opravy motorových vozidel.

Struktura ekonomiky i trhu práce je přítomností automobilového průmyslu, především již tradičního zaměstnavatele Škoda Auto, a.s. výrazně ovlivňována a deformována. V oblasti je nízká míra nezaměstnanosti, ale přezaměstnanost v rámci automobilového průmyslu vede naopak k disproporcii, kdy v některých odvětvích naopak chybí pracovníci, např. ve veřejných službách, školství a zdravotnictví. Toto je dáno z velké míry finanční motivací, kdy automobilový průmysl nabízí vyšší mzdy a stahuje tak potenciální adepty jiných povolání.

Mladoboleslavsko je regionem, jehož ekonomickou skladbu lze (záměrně) ovlivňovat jen velmi obtížně. Odvětvová skladba i ekonomická výkonnost regionu závisí z velké části na jediném velkém podniku Škoda Auto, a.s. a jeho subdodavatelích, na úspěšnosti jejího mateřského koncernu Volkswagen a na celkovém vývoji odvětví automobilového průmyslu ve světě. Konjunktura tohoto oboru (probíhající například nyní) vede nevyhnutelně k posílení ekonomické výkonnosti regionu a dalšímu prohloubení jeho závislosti na tomto jediném odvětví. Naopak případná krize tohoto oboru by vedla stejně nevyhnutelně k ekonomickému propadu, k oslabení pozice automobilového průmyslu a k potřebě restrukturalizace provázené posílením jiných odvětví.

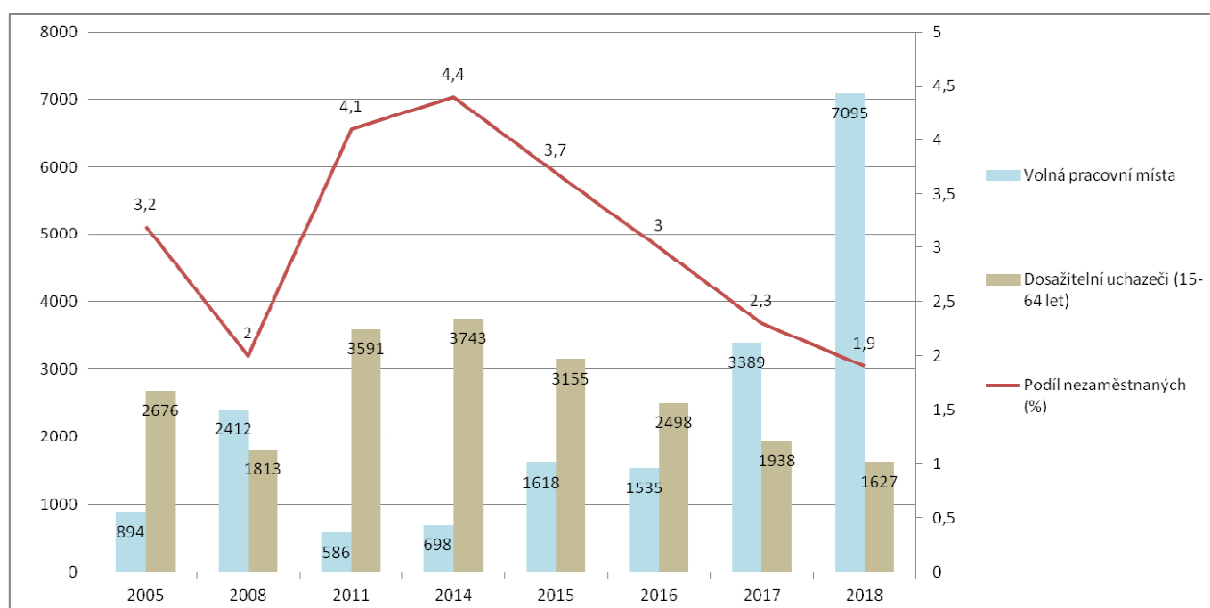
Zaměstnanost a trh práce

Hlavní zaměstnavatelé na Mladoboleslavsku jsou přirozeně vázáni na automobilový průmysl. Vedle podniku Škoda Auto s 24,5 tisíci pracovníky (údaj k roku 2017) jsou to také četní dodavatelé této firmy, z nichž ti největší zaměstnávají stovky, výjimečně i více než tisíc pracovníků (např. Adient, Faurecia, Mahle Behr, TRW-Carr aj.). Automobilový průmysl se na počtu pracovních míst v regionu podílí ještě více než na počtu pracovních sil.

Z hlediska počtu zaměstnanců následují za automobilovým průmyslem jako další odvětví v pořadí veřejné služby. Ty jsou (vedle škol, kulturních zařízení apod.) podle počtu zaměstnanců nejvíce zastoupené Oblastní nemocnicí Mladá Boleslav s více než tisícem pracovníků, Psychiatrickou léčebnou Kosmonosy s cca 500 pracovníků (dle publikace Ekonomické subjekty ve Středočeském kraji v roce 2015 vydané ČSÚ).

Situace na trhu práce je na Mladoboleslavsku obecně příznivá. Klíčový podíl na tom má přítomnost dynamicky se rozvíjejícího automobilového průmyslu v regionu. Sekundárně se podílejí další vlivy, například blízkost Prahy. Vývoj na trhu práce kopíruje hospodářský cyklus. Jak ukazuje následující tabulka, v dobách hospodářské konjunktury má region vyšší počet volných pracovních míst než uchazečů o zaměstnání. Týkalo se to období let 2006-2008 a zejména pak období současného, kdy počet volných míst převyšuje počet uchazečů více než čtyřnásobně (!) a míra nezaměstnanosti dosahuje hodnoty 1,9 %. Naopak v dobách hospodářské recese dosahovala míra nezaměstnanosti přes 4 % a počet uchazečů výrazně převyšoval počet volných pracovních míst.

Graf 11: Balance trhu práce v okrese Mladá Boleslav (2005-2018)



Zdroj: Správa služeb zaměstnanosti – integrovaný portál MPSV

Tabulka 25: Nabídka a poptávka na trhu práce v okr. Mladá Boleslav (prosinec 2018)

Profese podle CZ-ISCO	Nabídka pracovní síly (uchazeči)		Poptávka po pracovní síle (volná pracovní místa)	
Celkem	1 715	100 %	7 157	100 %
Řídící pracovníci v oblasti správy podniku, obchodních, administrativních a podpůrných činností	7	0,41 %	2	0,03 %
Řídící pracovníci v oblasti výroby, informačních technologií, vzdělávání a v příbuzných oborech	7	0,41 %	5	0,07 %
Specialisté v oblasti vědy a techniky	11	0,64 %	104	1,45 %
Specialisté v oblasti zdravotnictví	3	0,17 %	61	0,85 %
Specialisté v oblasti výchovy a vzdělávání	13	0,76 %	22	0,31 %
Specialisté v obchodní sféře a veřejné správě	23	1,34 %	8	0,11 %
Specialisté v oblasti informačních a komunikačních technologií	5	0,29 %	16	0,22 %
Specialisté v oblasti právní, sociální, kulturní a v příbuzných oblastech	7	0,41 %	13	0,18 %
Techničtí a odborní pracovníci v oblasti vědy a techniky	48	2,80 %	61	0,85 %
Odborní pracovníci v oblasti zdravotnictví	9	0,52 %	69	0,96 %
Odborní pracovníci v obchodní sféře a veřejné správě	60	3,50 %	39	0,54 %
Odborní pracovníci v oblasti práva, kultury, sportu a v příbuzných oborech	7	0,41 %	19	0,27 %
Technici v oblasti informačních a komunikačních technologií	6	0,35 %	8	0,11 %
Všeobecní administrativní pracovníci, sekretáři a pracovníci pro zadávání dat a zpracování textů	130	7,58 %	27	0,38 %
Pracovníci informačních služeb, na přepážkách a v příbuzných oborech	18	1,05 %	7	0,10 %
Úředníci pro zpracování číselných údajů a v logistice	14	0,82 %	22	0,31 %
Ostatní úředníci	11	0,64 %	0	0,00 %
Pracovníci v oblasti osobních služeb	64	3,73 %	171	2,39 %
Pracovníci v oblasti prodeje	137	7,99 %	155	2,17 %
Pracovníci osobní péče v oblasti vzdělávání, zdravotnictví a v příbuzných oblastech	15	0,87 %	22	0,31 %
Pracovníci v oblasti ochrany a ostrahy	61	3,56 %	71	0,99 %
Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství	8	0,47 %	130	1,82 %
Kvalifikovaní pracovníci v lesnictví, rybářství a myslivosti	7	0,41 %	0	0,00 %
Řemeslníci a kvalifikovaní pracovníci na stavbách (kromě elektrikářů)	50	2,92 %	104	1,45 %
Kovodělníci, strojírenští dělníci a pracovníci v příbuzných oborech	67	3,91 %	340	4,75 %
Pracovníci v oboru elektroniky a elektrotechniky	8	0,47 %	38	0,53 %
Zpracovatelé potravin, dřeva, textilu a pracovníci v příbuzných oborech	16	0,93 %	32	0,45 %
Obsluha stacionárních strojů a zařízení	6	0,35 %	1 050	14,67 %

Profese podle CZ-ISCO	Nabídka pracovní síly (uchazeči)		Poptávka po pracovní síle (volná pracovní místa)	
Montážní dělníci výrobků a zařízení	117	6,82 %	2 511	35,08 %
Řidiči a obsluha pojezdových zařízení	80	4,66 %	594	8,30 %
Uklízeči a pomocníci	128	7,46 %	170	2,38 %
Pomocní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství	8	0,47 %	484	6,76 %
Pomocní pracovníci v oblasti těžby, stavebnictví, výroby, dopravy a v příbuzných oborech	87	5,07 %	631	8,82 %
Pomocní pracovníci při přípravě jídla	8	0,47 %	75	1,05 %
Pracovníci s odpady a ostatní pomocní pracovníci	28	1,63 %	22	0,31 %

Zdroj: Integrovaný portál MPSV

Vztah nabídky a poptávky na trhu práce jednoznačně poukazuje na dlouhodobý výrazný nedostatek pracovních sil v průmyslu. K prosinci 2018 bylo na Úřadu práce ČR evidováno cca 4 500 volných pracovních míst na dělnických pozicích v průmyslu oproti pouhým cca 250 uchazečům o tyto pozice. Výrazný nedostatek pracovních sil byl také u pozic řidičů a pomocných pracovníků v zemědělství a lesnictví. Oproti sektoru zemědělství a průmyslu, kde bylo řádově více volných pracovních míst než uchazečů, nebyl s výjimkou nedostatkových kuchařů až tak vysoký převis poptávky po pracovní síle s nižší kvalifikací v sektoru služeb (pracovníci v oblasti prodeje, čističi, kadeřníci, apod.).

Z profesí s vyšší kvalifikací byl výrazný převis volných pracovních míst nad uchazeči u specialistů v oblasti vědy a techniky (výzkumní pracovníci), lékařů a dalšího odborného zdravotnického personálu (vč. sester).

Naopak znatelný převis počtu uchazečů nad počtem volných pracovních sil byl u specialistů a odborných pracovníků v obchodní sféře a veřejné správě (finanční sféra, administrativní pracovníci, personalisté, marketing, apod.) a všeobecných administrativních pracovníků.

V zásadě lze konstatovat, že boom průmyslové výroby vedl k dlouhodobému nedostatku všech profesí z oblasti výroby, a odsál i část pracovních sil z jiných sektorů (zejména ze sektoru služeb). V rámci celorepublikového trendu je na trhu práce také dlouhodobý nedostatek zdravotnického personálu. Naopak administrativních pracovníků je nadbytek. Nedostatek pracovních sil v průmyslu i zdravotnictví přitom lze za stávající situace kompenzovat pouze dovozem pracovních sil odjinud (zejména ze zahraničí).

Budoucí vývoj a transformace místní ekonomiky

S postupným příklonem k Průmyslu 4.0, konceptem představeným v Hannoveru v roce 2013, lze očekávat ubývání počtu nekvalifikované pracovní síly ve prospěch automatizované výroby a kvalifikovanějších pracovníků. Práce bude ještě více spočívat v údržbě a programování strojů, než ve fyzickém výkonu, což klade nároky na školství a přípravu adeptů s potřebnými klíčovými kompetencemi. Již dnes je patrný příklon k optimalizaci procesu subdodavatelského řetězce, větší flexibilitě a možnosti zákazníka konfigurovat produkt na míru svým potřebám. Trendem je automatické řízení skladovacího procesu pomocí programované zpětné vazby umožňující redukci nadbytečných skladovacích ploch. Vzhledem k výkonnosti strojové montážní linky bude mít větší důležitost dále rychlost a spolehlivost, s jakou se dostane klíčová „custom-made“ součástka na místo zpracování. Rozvoj bezskladové logistiky s dodávkou JIS klade extrémní nároky zejména na dopravní infrastrukturu (plně průjezdná trasa bez jakýchkoli, i nejmenších zdržení). Vize Průmyslu 4.0 též obsahuje myšlenku, že bude možné snížení požadované přesnosti na základě toho, že každá součástka ponese ve svém kódu informaci o případných odchylkách a na principu kompenzace a

datových databází z cloudu bude kompletována. Rozhodně je tedy zjevný trend odklonu od masové výroby typizovaného produktu k zahrnutí zákazníka do tvorby konečného produktu, výběru z variant a jejich kombinací. Klíčovou kompetencí bude možnost rychlého přizpůsobení změnám.

Na druhou stranu ze zahraniční odborné literatury⁷ vyplývá, že autoři zatím sice vesměs varují před možnými důsledky digitalizace a rozvoje Průmyslu 4.0 na trh práce, ale tato varování vesměs nejsou podložena aktuálním vývojem v konkrétním území (odkazují ovšem mj. na důsledky dřívější vlny automatizace). V literatuře ovšem jednoznačně převládá zde zmíněné tvrzení o důsledcích ve formě poklesu poptávky po pracovní síle s nízkou kvalifikací a růstu poptávky po kompetentnější pracovní síle. V kontextu vývoje situace na trhu práce v posledních letech je téměř nemožné nalézt příklady poklesu poptávky po pracovní síle z důvodu rozvoje technologií a rostoucí produktivity práce (poptávka po pracovní síle roste plošně).

Zásadní bude to, jak se zdejší automobilový průmysl vyrovná s trendem elektromobilů, jejich vývojem a výrobou. Pro zájmové území je klíčové udržet si vývoj a výzkum, výrobu prototypů. Podmínkou je kvalitní zázemí pro vysoce kvalifikované pracovníky, a to nejen ve smyslu pracovního prostředí, ale též zázemí samotného města a jeho atraktivita. Nejhorším scénářem z pohledu rozvoje Mladoboleslavska by bylo kompletní přesunutí vývoje do jiné atraktivnější lokality bez výborného propojení se závodem v Mladé Boleslavi, což by vedlo k postupné transformaci MB na montovnu s malou přidanou hodnotou pro okolí a negativním vlivem na sociální oblast. Celonárodním problémem by se dala nazvat situace, kdy by bylo rozhodnuto o přesunu vývoje a případně i výroby například do Kazachstánu nebo jiných lokalit (např. Rusko, Ukrajina, Čína, Indie), kde Škoda Auto, a.s. již nyní vyrábí. Naopak velmi přínosné by bylo posílení příležitostí spočívající v obousměrném posílení propojení s Prahou, vznik rychlostního koridoru jak ve smyslu přepravy materiálu, tak vysoce kvalifikované pracovní síly. V případě kvalitního propojení lze zvažovat vznik partnerské průmyslové zóny na okraji Prahy. Vícejaderná struktura by napomohla k uspokojení diverzifikovaných požadavků pracovníků a k jejich případné migraci mezi oběma jádry.

⁷ Viz např. De Groen a kol. (2017), Pajarinen kol. (2015).

B.1.5 Rekreaace a cestovní ruch

Shrnutí

- Relativně nízký potenciál území pro cestovní ruch jako hospodářské odvětví, které generuje příjmy na základě příjezdů návštěvníků odjinud
- Výrazné nároky na krátkodobou rekreaci obyvatelstva regionu (příměstská rekreace, druhé bydlení apod.)
- Nedostatek kvalitní zeleně využitelné pro rekreaci, sport apod.
- Podvyužitý potenciál vodních toků (zejména Jizery) pro rekreaci

SWOT analýza

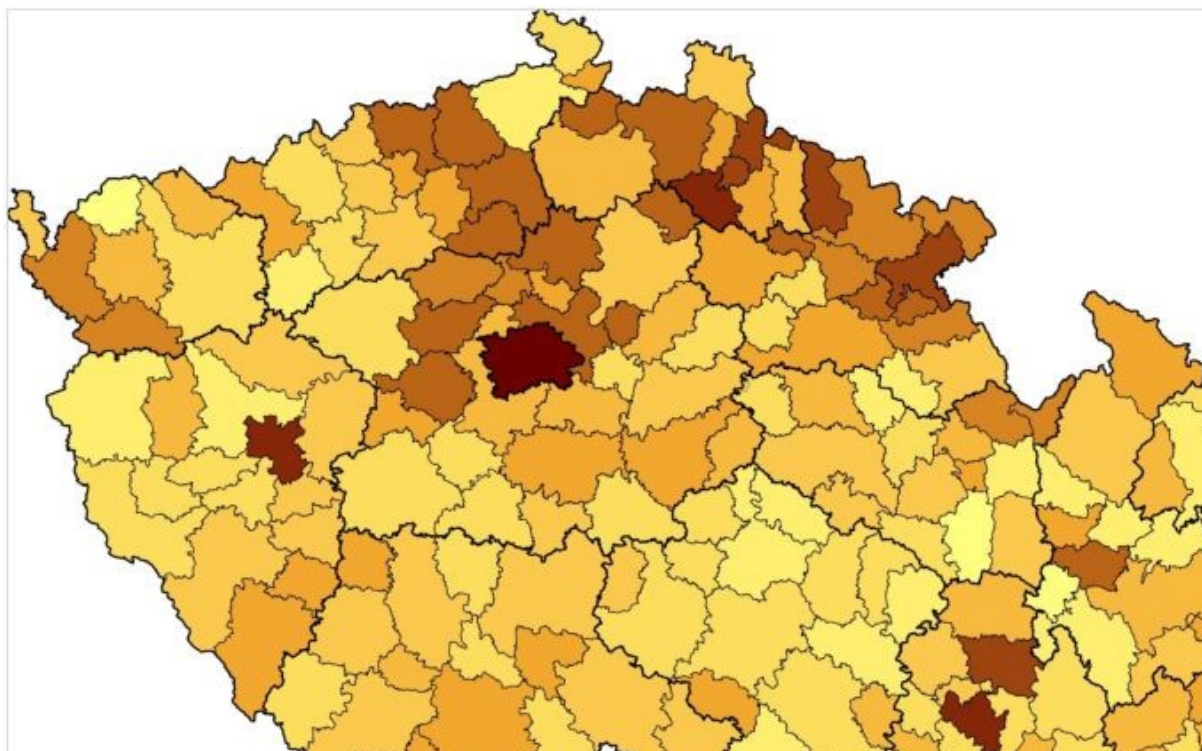
Silné stránky	Slabé stránky
- Lokalizace Mladoboleslavska v kulturní krajině kombinující přírodní, kulturní i industriální hodnoty - Stabilizační vliv druhého bydlení na řadu venkovských obcí v území - Příroda, příznivá poloha v blízkosti dvou velmi atraktivních chráněných krajinných oblastí (sever) - Rekreační potenciál Jizery a její záplavové nivy - Řada cenných kulturně-historických památek v Mladé Boleslavi (mladoboleslavský hrad, gotický městský palác Templ s expozicí) i mimo ni (zámky Mnichovo Hradiště, zříceniny hradů v Pojizeří, hrad Bezděz a další) - Horolezectví na pískovcových skalách	- Relativně nižší potenciál území jako celku pro cestovní ruch (výjimkou jsou však oblasti Českého ráje a Kokořínska) - V cestovním ruchu převažují formy, které generují relativně krátké pobyty a nízké příjmy (příměstská rekreace, druhé bydlení, jednodenní výlety) - Malý podíl příležitostí pro kondiční sporty přímo ve městě (sport po práci, horolezectví, posilovna, cvičení, spinning, běžecké trasy) - Historické centrum Mladé Boleslavi silně ovlivněné demolice a rostlé zástavby na nám. Míru po roce 1965 - Malý podíl kvalitní zeleně v sousedství průmyslových areálů
Příležitosti	Hrozby
- Blízkost Prahy jako zdrojové oblasti návštěvníků - Transformace objektů druhého bydlení na bydlení trvalé vedoucí k posílení pozice menších obcí bez zastavění volných ploch - Rozvoj pojizerské turistické trasy (cyklotrasa, vodácká turistika, koupání, vodní sporty...)	- Riziko konfliktu zájmů v důsledku dynamického územního rozvoje (průmysl a bydlení vs. krajina a rekreace) - Lokální uvažování, nekoordinovanost rozvoje - Zhoršená dostupnost kulturních zařízení a akcí v Praze jinou než individuální automobilovou dopravou - Živelnost a amatérismus v oblasti rozvoje nabídky v cestovním ruchu - Nevhodně vedené nebo zpracované turistické cesty a cyklotrasy - Negace staletí vznikajících hodnot (krajinná panoramata, vyhlídková místa)

Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu

Území Mladoboleslavska patří z hlediska rekreačního a volnočasového potenciálu (z pohledu převážně místních obyvatel) k nadprůměrně vybaveným částem Česka. Na druhou stranu v území existuje s ohledem na vysokou intenzitu jeho využití a na pestrou skladbu hospodářských aktivit hrozba konfliktů v jeho využití

Z hlediska potenciálu cestovního ruchu patří zájmové území naopak k mírnému podprůměru Česka. Následující obrázek naznačuje spíše nižší potenciál cestovního ruchu Mladoboleslavska z hlediska počtu atraktivit. Je zřejmé, že potenciál cestovního ruchu je větší v severní části zájmového území (SO ORP Mnichovo Hradiště) i dále v severním a severovýchodním směru (zejména oblast Českého ráje reprezentovaná v mapce SO ORP Turnov). Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice (Ústav územního rozvoje ČR, 2010) dále uvádí, že tyto oblasti severně od Mladé Boleslavi mají vyšší potenciál z hlediska typu krajiny ne oblasti směrem na jih k Polabí a Praze. Tyto závěry jednoznačně souvisejí s výškovou členitostí a typem reliéfu (atraktivní pahorkatiny a hornatiny horního Pojizeří a Českého ráje), velkoplošnou ochranou území (CHKO a geopark Český ráj) a využitím půdy (vyšší podíl lesů a vodních ploch v severním segmentu zájmového území a naopak vyšší podíl orné půdy v segmentu jižním). Potenciál cestovního ruchu území Mladoboleslavska značně zvyšuje dobrá dopravní dostupnost většiny území i blízkost významných zdrojových oblastí návštěvníků v čele s Prahou.

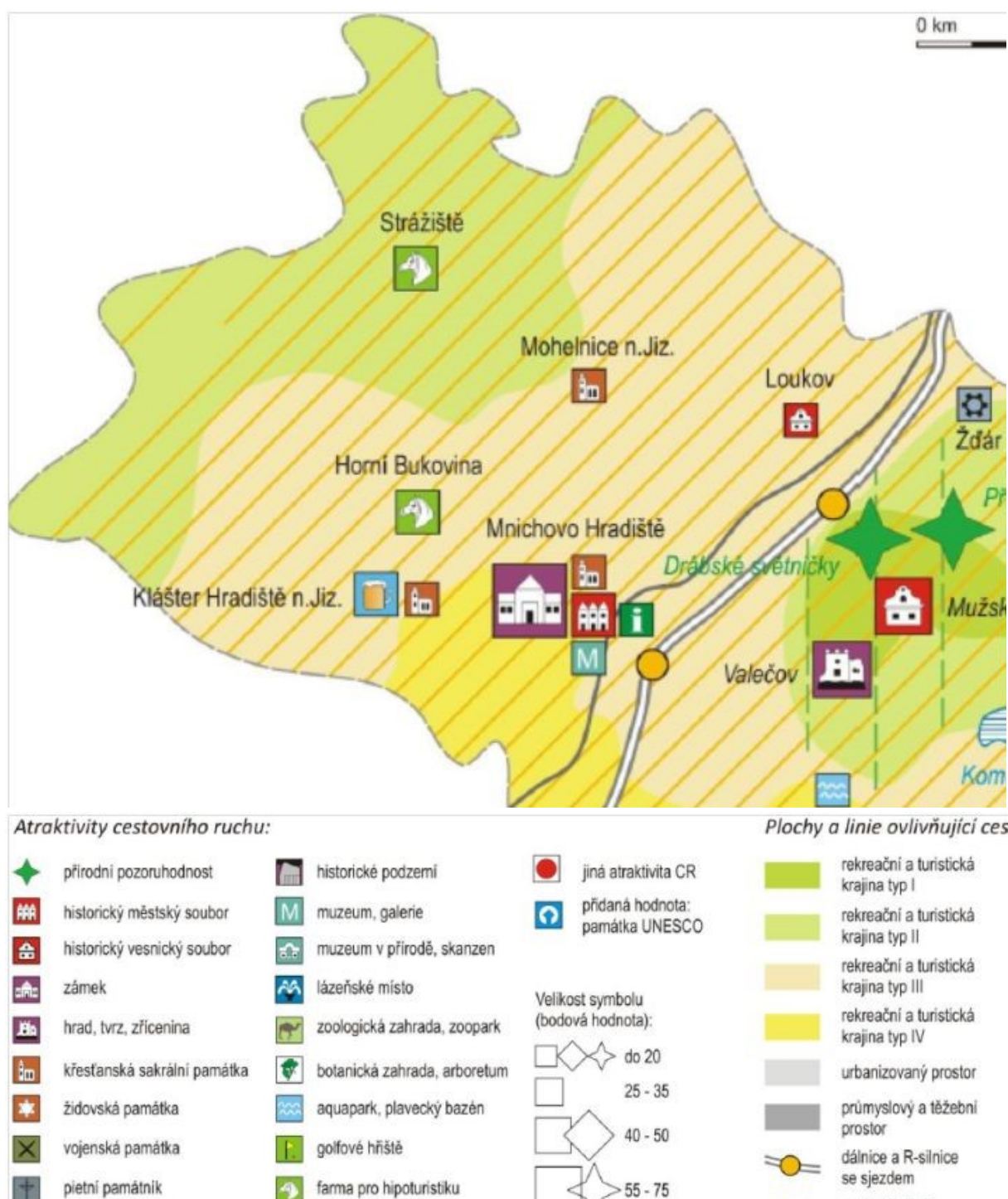
Mapa 8: Potenciál atraktivit cestovního ruchu v SO ORP Česka



Zdroj: převzato z Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice (Ústav územního rozvoje ČR, 2010)

Pozn.: Potenciál je měřen za SO ORP podle množství atraktivit v přepočtu na plochu území, přičemž jednotlivé atraktivity mají různou váhu podle typu a významu. Podrobná metodika výpočtu je uvedena v citovaném zdroji.

Mapa 9: Potenciál cestovního ruchu v SO ORP Mnichovo Hradiště

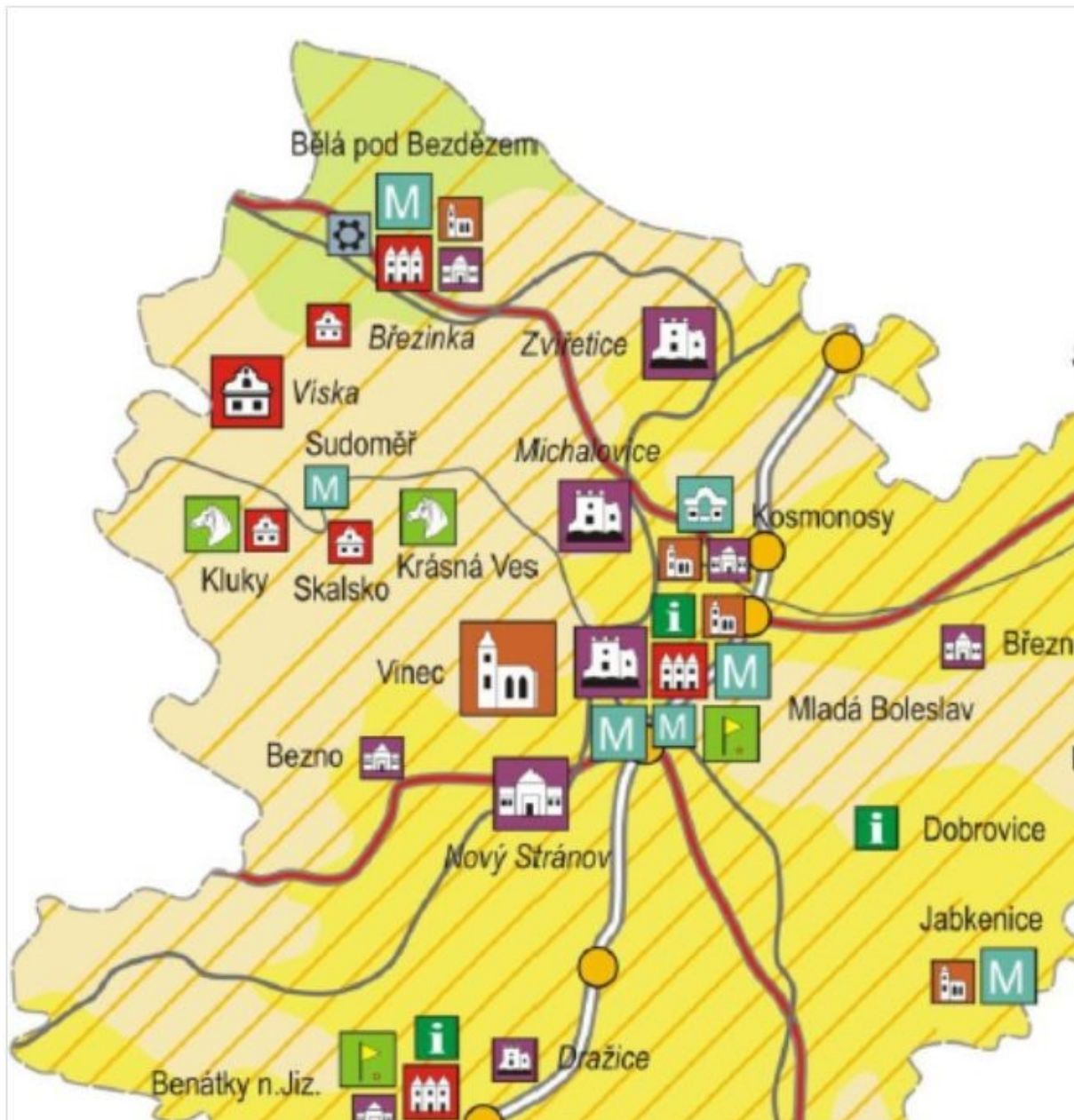


Zdroj: převzato z Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice (Ústav územního rozvoje ČR, 2010)

Typologie území Mladoboleslavska dle Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v ČR (2010):

- Velká část území Mladoboleslavska (zejména jeho jižní a jihovýchodní část a také jádrová oblast regionu) je v typologii území zařazena do typu IV (zemědělsky využívaná, převážně bezlesá a hustě osídlená venkovská krajina) s omezujícím vlivem na cestovní ruch.
- Severně a západně od Mladé Boleslavi přechází v typ III (plochá nebo mírně členitá krajina s mozaikou krajinných typů) s neutrálním vlivem na cestovní ruch.

- Na západním (Kokořínsko), severozápadním (Máchův kraj) a východním (Český ráj) okraji území přechází krajina do typu II (členitý reliéf, vyhlídková místa a esteticky atraktivní střídání krajinných typů) s podporujícím vlivem na cestovní ruch.
- Nejatraktivnější části Českého ráje jsou zařazeny do typu I (vysoký podíl lesů, malebná členitost krajiny, nízká hustota osídlení, výrazné skalní útvary) s výrazně podporujícím vlivem na cestovní ruch.



Pozn.: Legenda je totožná jako u předchozí mapy 7.

Přínosy a formy cestovního ruchu

Z pohledu města má atraktivita území a s ní spojený příjezdový cestovní ruch z jiných částí Česka a ze zahraničí pozitivní význam. Přináší zátěž infrastruktury, ale pouze lokálně (některé části Českého ráje) a navíc zčásti mimo špičku. Z ekonomického hlediska pak přispívá k určité oborové diverzifikaci místní ekonomiky, byť je třeba zdůraznit, že podíl pohostinství a ubytovacích služeb na celkové zaměstnanosti na Mladoboleslavsku i v samotné Mladé Boleslavi dosahoval v roce 2011 jen asi 3 % (ČSÚ, SLDB) a lze předpokládat, že dosahuje podobného podílu i dnes. Přínos lze také spatřovat v propojení s rekreací místních obyvatel, která je zvláště v podmínkách urbanizované, průmyslové oblasti důležitou podmínkou atraktivity území pro bydlení.

S ohledem na charakter a vybavenost území a na přítomnost atraktivit a atrakcí cestovního ruchu lze na Mladoboleslavsku identifikovat zvýšený předpoklad pro rozvoj těchto forem cestovního ruchu:

- přírodní, kulturní a poznávací cestovní ruch v turisticky atraktivních oblastech Českého ráje, dále Máchova kraje a Kokořínska a v několika dalších lokalitách;
- převážně jednodenní příměstský cestovní ruch v širším středočeském prostoru, který je dán přítomností jednotlivých atrakcí (např. koupaliště, zábavní parky typu Mirakulum Milovice...);
- industriální cestovní ruch daný přítomností několika atrakcí přímo v Mladé Boleslavi (Škoda Auto muzeum, Letecké muzeum Metoděje Vlacha, Metalová cesta...);
- sportovní cestovní ruch, zejména cykloturistika (pojizerská cyklotrasa i další trasy), vodácká turistika (Jizera), inline bruslení atd.;
- kulturní a společenský cestovní ruch (kulturní události a festivaly);
- rekreace místních obyvatel (není cestovním ruchem v pravém smyslu, ale představuje důležitý obor mající vliv na atraktivitu území pro bydlení a na diverzifikace místní ekonomiky).

Je zjevné, že u jednotlivých forem se cestovní ruch více či méně prolíná s rekreačním zázemím pro místní obyvatele. Řada jmenovaných forem cestovního ruchu má velké nároky na pestrost zařízení pro kulturní, společenské, volnočasové a sportovní vyžití široké veřejnosti (vazba na potenciál a limity občanské vybavenosti).

Pro region má dále značný význam druhé bydlení (využití domů k jinému účelu než k trvalému bydlení, zpravidla k rekreaci), tedy chataření a chalupaření. V případě okrajových částí území s malými sídly má pro sídelní systém také stabilizační roli, na celém území pak představuje pro obyvatele měst určitou alternativu suburbanizace, případně kontraurbanizace.

Nabídka Mladoboleslavska v oblasti cestovního ruchu má poměrně dobrou pozici z hlediska aktuálních a obecných trendů v cestovním ruchu, mezi něž patří zkracování pobytů, větší počet kratších dovolených během roku, vyšší nároky na kvalitu ubytování a na kvalitu a pestrost služeb, propojování oborů cestovní ruch, kultura a sport.

Infrastruktura a návštěvnost

Mladoboleslavsko patří v rámci Středočeského kraje k regionům, které mají relativně nižší podíl cestovního ruchu (tj. pohostinství a ubytovacích služeb) na zaměstnanosti (viz následující tabulka). To potvrzuje výše uvedené skutečnosti o spíše nižším potenciálu regionu v oblasti cestovního ruchu.

Turistický region Střední Čechy (Středočeský kraj bez Českého ráje) navštíví v posledních letech necelý 1 milion nocujících návštěvníků (ČSÚ). Tento počet v čase roste – v roce 2012 to bylo přibližně 800 tisíc, v roce 2017 již přes 960 tisíc návštěvníků. Dlouhodobě se na návštěvnosti podílejí obyvatelé Česka přibližně 3/4, cizinci pak zbývající 1/4. Do turistického regionu Český ráj přijede ročně kolem 250–280 tisíc nocujících návštěvníků. V přepočtu na obyvatele je tedy jeho návštěvnost dle očekávání

přibližně 7-8x vyšší než v případě Středních Čech. Český ráj má ve srovnání se Středními Čechami také vyšší podíl domácích návštěvníků – dosahuje přibližně 85 %. Počet nocujících návštěvníků, kteří ročně přijedou na Mladoboleslavsko, lze hrubě odhadnout na 200–250 tisíc. Lze předpokládat, že početně mnohem významnější než nocující návštěvníci jsou na Mladoboleslavsku (a zejména v jeho centrální části) jednodenní výletníci a že velká část z nich jsou obyvatelé Prahy a středočeských měst vč. Mladé Boleslavi.

Průměrný počet přenocování se ve Středních Čechách i Českém ráji pohybuje kolem 2,4 a v čase má tendenci spíše klesat. Průměrná délka pobytu je přirozeně delší u cizinců než u domácích návštěvníků.

Tabulka 26: Základní údaje o turistické návštěvnosti regionu

Území	Ukazatel	Podíl na zaměstnanosti (% 2011)	Počet návštěvníků na obyvatele (2017)	Prům. počet přenocování (2017)
okres MB		2,6	x	x
Středočeský kraj*		3,0	0,7	2,37
Český ráj		x	5,3	2,33
Česko		3,1	1,9	2,66

Zdroj: ČSÚ

Pozn.: * Počet návštěvníků a přenocování jsou uvedené pro turistický region Střední Čechy, který oproti Středočeskému kraji nezahrnuje území Českého ráje, jenž je samostatným turistickým regionem.

Ve Středních Čechách se nachází přibližně 600, v Českém ráji pak necelých 200 hromadných ubytovacích zařízení evidovaných statistickými daty ČSÚ. Jejich počet v čase klesá (stejně jako ve většině oblastí Česka). Lze odhadovat, že počet ubytovacích zařízení na Mladoboleslavsku se pohybuje mezi 120 a 150.

B.1.6 Potenciál a limity občanské vybavenosti

Shrnutí

- Výrazná koncentrace občanské vybavenosti do Mladé Boleslavi a do urbanizační osy podél toku Jizery a dálnice D10
- Deficity v „nadstandardní“ občanské vybavenosti Mladé Boleslavi (kultura, specializované a vysoké školství, část sociálních služeb), která nereflektuje velmi nadstandardní kupní sílu obyvatelstva
- Absence či nedostatečná pestrost a „náplň“ doplňkových složek občanské vybavenosti (alternativní kultura, cizojazyčné školy, některé druhy sociálních služeb apod.) kontrastující s pracovním a ekonomickým významem regionu
- Nedostatek pracovních sil ve většině veřejných služeb, který ohrožuje jejich kvalitu a funkčnost a způsobuje jejich zaostávání
- Potřeba zásadního navýšení občanské vybavenosti v případě vzniku rozsáhlejších nových či rozšíření stávajících sídelních celků a čtvrtí
- Rychlé stárnutí obyvatelstva a související růst nároků na sociální služby pro seniory
- Snižující se ochota tolerovat cizince ve svém životním prostoru u většinové společnosti spolu se zvyšujícím se počtem cizinců (často jednotlivci bez rodinného zázemí) na Mladoboleslavsku
- Stávající i budoucí růst nároků na služby integrace cizinců – řádově jednotky tisíc cizinců v území

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• Zastoupení většiny prvků zejména základní občanské vybavenosti (školy, zdravotnická zařízení, pobytové sociální služby) v rámci spádového centra Mladé Boleslavi i v menších centrech na Mladoboleslavsku • Existence vysoké školy (Vysoká škola Škoda Auto) • Široká nabídka sekundárního vzdělávání v Mladé Boleslavi • Přítomnost alternativního vzdělávání, např. „ZŠ Otevřeno“ v Benátkách nad Jizerou • Bohatá síť sociálních služeb pro všechny zákonem definované cílové skupiny • Škoda Muzeum jako významná atrakce zajišťující kromě stálé expozice i pořádání krátkodobých výstav a konferencí • Vhodně umístěné nákupní centrum Bondy na centrálním dopravním uzlu městské hromadné dopravy • Zachovalé/zrekonstruované historické Staroměstské náměstí v MB s aktivním parterem • Městský akvapark u parku Štěpánka a výhledová rekonstrukce bazénu v Sokolovně v MB	• Občanská vybavenost v MB převážně neatraktivní nebo morálně zastaralá • Nevýhodná poloha Staroměstského náměstí v MB limitující komerční potenciál náměstí • Rozmístění vybavenosti, zejména škol neodpovídá aktuálním potřebám (suburbanizace) • Nízká mzdová úroveň pracovníků ve veřejných službách vedoucí k nižší kapacitě a/nebo kvalitě těchto služeb • Absence cizojazyčných školských zařízení včetně mateřských školek • Absence některých druhů sociálních služeb (domy na půl cesty, krizová pomoc, služby následné péče, terapeutické komunity, azylové bydlení) • Nedostatečné kapacity některých druhů sociálních služeb (terénní programy, domov se zvláštním režimem) a hospicových služeb • Absence alternativní kulturní nabídky ve městě (čajoven, kluboven) a relativně slabá spolková činnost ve vztahu k velikosti města • Malá diverzita a variabilita prostor pro kulturu a společenské využití
Příležitosti	Hrozby
• Propojení občanské vybavenosti s veřejným prostorem a jeho aktivace • Rozšíření naplňování principu společenské odpovědnosti firmy Škoda Auto směrem k rozšíření vlastní nabídky služeb, např. školství, zdravotnictví, volnočasové využití, apod. v koordinaci s městem • Lokalizace technicky zaměřené vysoké školy nebo jejího detašovaného pracoviště na Mladoboleslavsku či nejbližším okolí • Zkrácení dopravní vzdálenosti mezi MB a Prahou vedoucí na jedné straně k rozšíření nabídky a zvýšení dostupnosti doplňkových služeb (divadla apod.) a na straně druhé k rozšíření potenciálního trhu pro služby v MB • Vyšší míra sportovního využití území při řece Jizera – říční lázně, biotop, cyklostezky, občerstvení a outdoorové aktivity	• Zaostávání školství jak co do kvality výuky, personálního obsazení tak po stránce investic do objektů nových i modernizace stávajících • Rozvoj satelitů a rezidenčního bydlení bez občanské vybavenosti • Nedostatečná kapacita základních škol, nedostatek MŠ v případě nárazové výstavby větších rezidenčních celků s převahou rodinných bytů • Nekoncepčnost řešení problematiky bydlení pro všechny sociální skupiny (tj. absence potřebného koncepčního dokumentu a jeho aplikace) • Stárnutí obyvatelstva (týká se celého Česka) a související růst nároků na sociální služby pro seniory

Spádová sídla OV rámci zájmového území

V rámci řešeného území hraje úlohu spádového centra jednoznačně souměstí Mladá Boleslav - Kosmonosy, ve které jsou zastoupeny všechny druhy odpovídající potřebné prvky občanské vybavenosti, školská zařízení a úřady.

Dalšími významnými spádovými centry jsou Benátky nad Jizerou (významné centrum pro sektor JZ, obec s pověřeným obecním úřadem), Bělá pod Bezdězem (významné centrum pro sektor S, obec s pověřeným obecním úřadem), Mnichovo hradiště a Bakov nad Jizerou (významná centra pro sektor MB a S, sídlo stavebního úřadu). Mezi lokální centra se stavebním úřadem patří Dolní Bousov, Dobruška, Bezno. Dále vzhledem ke svému vybavení ZŠ, MŠ, zdravotními a sociálními službami plní funkci lokálních center i menší sídla jako Březno, Čachovice, Semčice, Luštěnice na jihovýchodě, Čistá, Katusice, Skalsko na severu, Brodce, Dolní Slivno a Mečeříž na jihozápadě. Ostatní obce nemají dostatečnou občanskou vybavenost a spádují do výše zmíněných. Je tedy zřejmé, že velká část sídel je plně závislá na vyjížděcí službě.

Občanská vybavenost je tvořena dvěma podskupinami, z nichž první je sociální infrastruktura, „základní, zajišťující chod společnosti“ kam zařazujeme školství, zdravotnictví, sociální péči. Druhá podskupina je infrastruktura volnočasová „komunitní nadstavbová“ kam patří kultura, sport, rekreace. Na pomezí obojího pak leží církevní stavby a spolkové domy. I malá sídla mají svůj vnitřní život a občanská vybavenost je základní nutností. Přítomnost alespoň základní školy, kostela, místního pohostinství nebo spolkového místa a sportoviště jsou základní pilíře, kolem kterých může vznikat život komunity. Toto je třeba mít na mysli při budování nových a zkvalitňování stávajících struktur.

Školství

Logickým střediskem koncentrace služeb v oblasti školství je Mladá Boleslav. V rámci Mladé Boleslavi je početně velké zastoupení škol prvního a druhého stupně. Přesto je dle prognóz IPRÚ MB 2015 kapacita základních škol v Mladé Boleslavi nedostačující, stejně tak mateřských školek. Naopak demografická prognóza v kapitole B.1.2 této studie IRÚ MB naznačuje výhledový pokles poptávky (tj. počtu dětí v příslušném věku) v případě mateřských škol u základních škol (zejména 1. stupeň ZŠ) a nárůst poptávky predikuje pouze v případě škol středních. V Mladé Boleslavi, Bělé pod Bezdězem a Dobrušce je ZUŠ, což je rozhodně vnímáno jako pozitivum v rámci osobnostního rozvoje a cenové dostupnosti široké veřejnosti.

Tabulka 27: Standardy dostupnosti občanské vybavenosti v oblasti školství

veřejná infrastruktura	kategorie	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti
okruh / druh / typ		výchozí	cílový			
VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCHOVA						
MATEŘSKÁ ŠKOLA	základní	obytný dům	mateřská škola	obytné plochy	A, B, C, D (obce > 1 000 obyv.)	fyzická - pěší dochá skutečná
					D (obce < 1 000 obyv.)	časová s VHD
ZÁKLADNÍ ŠKOLA - I. STUPEŇ	základní	obytný dům	základní škola	obytné plochy	A	fyzická - pěší dochá skutečná
					B, C, D (> 2 000 obyv. v sídle)	fyzická - pěší dochá skutečná
					B, D (< 2 000 obyv. v sídle)	časová s VHD
ZÁKLADNÍ ŠKOLA - ÚPLNÁ (I. a II. stupeň)	základní	obytný dům	základní škola	obytné plochy	A, B, C (> 5 000 obyv. v sídle)	fyzická - pěší dochá skutečná
					B, C (< 5 000 obyv. v sídle)	časová s VHD
STŘEDNÍ ŠKOLA (vč. gymnázia)	vyšší	obytný dům	střední škola	obytné plochy	A, B	časová s VHD
					A, B	sídelně strukturální

Zdroj: převzato z Maier (2016)

Prostorová dostupnost dle Maiera (2016) předpokládá maximální docházkovou vzdálenost nebo v případě malých obcí do 1000 (MŠ, 2000 (ZŠ), resp. 5000 (SŠ) obyvatel časovou vzdálenost při cestě VHD uvedenou v předchozí tabulce. Lze konstatovat, že dostupnost mateřských a základních škol v regionu víceméně odpovídá požadavkům těchto standardů. Standardy dostupnosti základních škol nenaplnují především okrajové části měst, které mají někdy charakter venkovských sídel, ale vztahují se na ně kritéria městských sídel. I v intravilánu Mladé Boleslavi jsou však nevelké lokality, které kritéria dostupnosti MŠ nebo ZŠ nesplňují (např. v prostoru předměstí Pták či kolem nemocnice a autobusového nádraží). V případě realizace rozsáhlejších sídelních celků (například „jižní město“ mezi lokalitou Na Hejtmánce a Bezděčínem) je pak nezbytné vybudovat v nich zcela nové objekty MŠ a ZŠ.

Celkem je na území SO ORP Mladá Boleslav 19 středních škol a 2 gymnázia, což lze hodnotit jako dostatečný počet. Struktura převážně odpovídá zájmu žadatelů, méně však poptávce po technicky vzdělaných odbornících. Jako dílčí problém je možné spatřovat výraznou koncentraci středních škol do Mladé Boleslavi (danou její přirozenou dominancí v sídelním systému). To vede zejména v periferních oblastech na jihovýchodě a západě zájmového území ke zhoršené prostorové dostupnosti středních škol a učilišť (na severovýchodě území vylepšují bilanci střední školy v Mnichově Hradišti a Turnově, na jihu a jihozápadě školy v Brandýse nad Labem). Nejlepší je dostupnost naopak v jádrové oblasti kolem toku Jizery a dálnice D10, zcela v souladu s pozicí této urbanizační osy v sídelním systému. Je třeba zdůraznit, že v případě středních škol již není možné hodnotit jejich dostupnost pouze „mechanicky“ z důvodu jejich oborové specializace, protože například prostorová dostupnost technicky zaměřených odborných učilišť se velmi liší od dostupnosti gymnázií nebo středních škol zaměřených na oblast služeb.

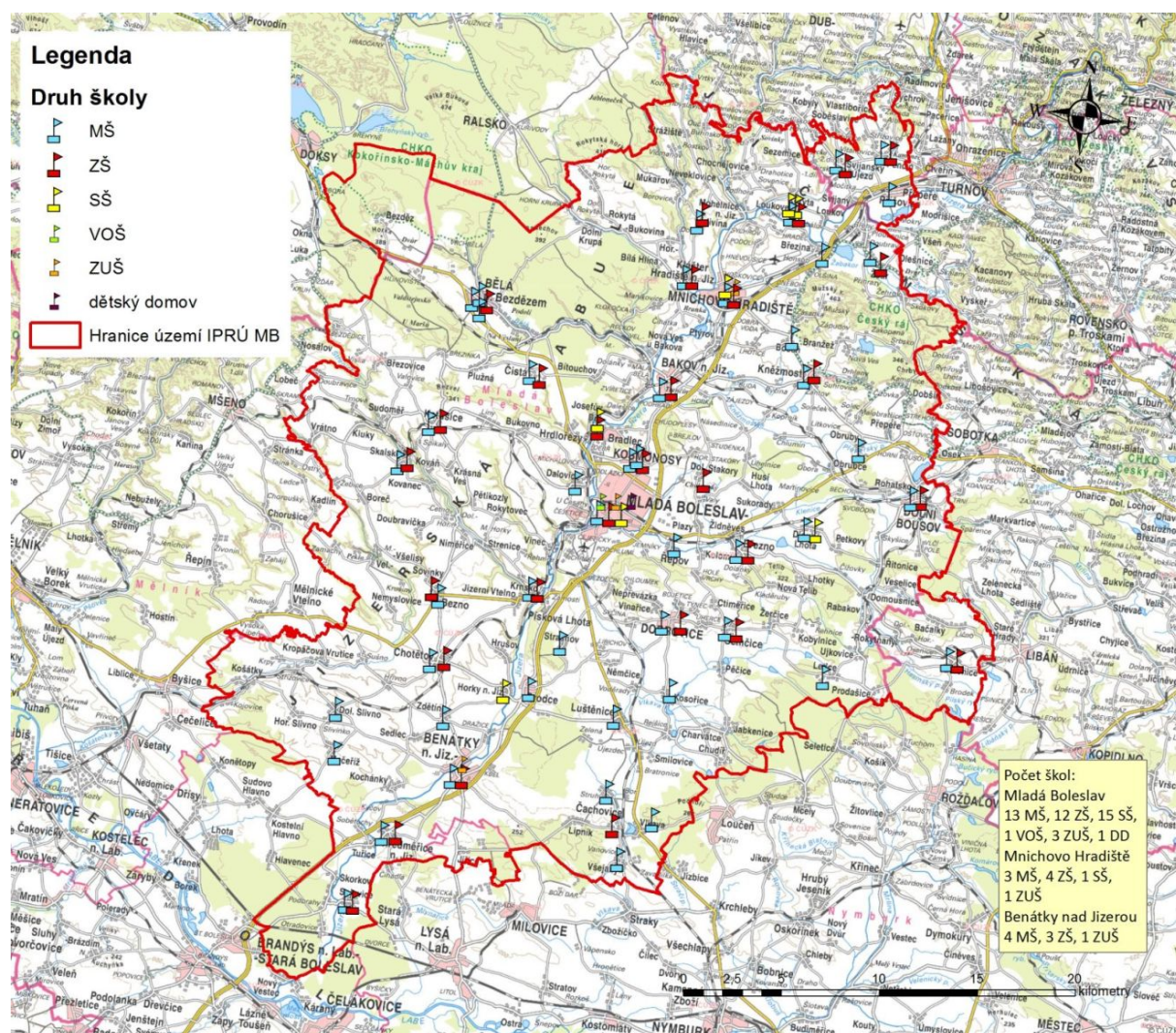
Problémem školství ve většině středně velkých měst je obecně malé nebo žádné zastoupení veřejných vysokých škol a malý podíl alternativních typů školek oproti hlavnímu městu a krajským městům. Mladá Boleslav je svou vybaveností v oblasti školství typickým představitelem skupiny středně velkých měst, přestože její hospodářský a pracovištní význam tuto kategorii přesahuje. V Mladé Boleslavi chybí vícejazyčné školky a cizojazyčné základní školy, což představuje problém zvláště s ohledem na vyšší procento cizinců zaměstnaných u hlavních zaměstnavatelů v lokalitě i s ohledem na předpoklad růstu počtu pracovníků v oblasti vývoje a výzkumu (který se pravděpodobně neobejde bez přílivu cizinců). S ohledem na zvýšení kvality a diversity lze uvažovat o

rozšíření nabídky v základním školství i v mateřských školách o soukromé, případně polosoukromé školy provozované ve spolupráci s místními podniky.

V Mladé Boleslavi existuje soukromá Vysoká škola Škoda Auto. Její profil odpovídá spíše přípravě pracovníků v oblasti managementu a administrativy. V případě technicky vzdělaných pracovníků a pracovníků výzkumu a vývoje závisí pracovní trh Mladé Boleslavi na největších technických vysokých školách v Česku, zejména na ČVUT v Praze, VUT v Brně a Technické univerzitě v Liberci. Region má vzhledem ke zmíněnému hospodářskému a pracovnímu významu i s ohledem na předpoklad budoucího rozvoje potenciál pro lokalizaci „nadstandardní“ občanské vybavenosti, k níž nepochybně patří také technická vysoká škola nebo její detašované pracoviště.

Z hlediska kvality školství se na Mladoboleslavsku negativně projevuje odliv pracovních sil ze sektoru veřejných služeb do odvětví průmyslu (viz kapitola B.1.5). Příčinami jsou rozsáhlá nabídka pracovních míst i výrazně vyšší mzdová úroveň v průmyslu, což vede k jejich nedostupnosti pro sektor školství i dalších veřejných služeb. Tento problém je paradoxně největší v období hospodářské konjunktury (např. v první dekádě 21. století a poté přibližně od roku 2015 do současnosti), kdy je poptávka po pracovních silách na Mladoboleslavsku extrémní. Souvisejícím problémem je také nedostatek bydlení a ubytování především začínajících učitelů s nízkým tabulkovým platem. Automobilový průmysl a vysoká kupní síla obyvatelstva zvyšují ceny bytů, které se pak stávají nedostupnými pro pracovníky ve školství. Obecným problémem je podfinancování sektoru oproti zemím EU. Výrazně se zvýšil podíl žen vůči mužům a absolventi s vyšší odborností působící na nižších stupních škol často po několika letech opouští pedagogické posty ve prospěch ekonomicky příznivějších oborů.

Mapa 11: Prostorové rozmístění škol v zájmovém území



Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z ÚAP

Výskyt středních a odborných škol v území SO ORO Mladá Boleslav:

- Gymnázia
 - pouze v Mladé Boleslavi (2x) a Mnichově Hradišti (1x)
- Odborné školy a učiliště:
 - Mladá Boleslav: 16 středních odborných škol a učilišť (včetně soukromých)
 - Horky nad Jizerou: Střední odborná škola a střední odborné učiliště (zaměření na gastronomii, zemědělství a cestovní ruch)
 - Dlouhá Lhota: Střední škola tradičních řemesel
 - Skalisko: Střední škola fotografická, filmová a televizní

V celém území SO ORP Mladá Boleslav se nachází pouze jedna vysoká škola a to soukromá:

- Škoda Auto VŠ

Mapa na předchozí straně ukazuje prostorovou distribuci jednotlivých typů škol v zájmovém území.

Zdravotnictví

Hlavní spádovou nemocnicí je oblastní Klaudiánova nemocnice v Mladé Boleslavi, která je do 30 minut dopravně dostupná ze všech míst zájmového území. Vzhledem k hustému pokrytí zájmového území malými sídly a demografické prognóze očekávající rychlého stárnutí ekonomicky aktivní skupiny obyvatel lze předpokládat narůstající potřebu posilování aktivní složky terénních pracovníků a podílu potřebné domácí péče se zaměřením na péči o starší spoluobčany. V případě růstu počtu obyvatel z důvodu zvyšování zaměstnanosti v automobilovém průmyslu lze naopak očekávat vyšší porodnost a tudíž posílení potřeby péče perinatální, porodnické a následně pediatrické. V případě, že bude ale pokračovat trend nově příchozích cizinců bez rodinných příslušníků s menší ochotou integrace, nebude tento jev příliš zřetelný.

Problémem zdravotnictví v regionech je malá možnost výběru a možností nadstandardních služeb oproti hlavnímu městu, dále rozdílná kolísající kvalita, kapacita nebo dostupnost poskytovaných služeb jak po stránce odborné, tak z hlediska doplňkového servisu (stravování, doplňkové příplatkové služby). Nedostačující jsou kapacity dětských psychologů a psychiatrů, lokálně také dalších specialistů. Vznik nových ordinací je přitom fakticky zcela podřízen ochotě zdravotních pojišťoven uzavřít s daným lékařem smlouvu. Obecným problémem je podfinancování sektoru oproti zemím EU související s častým odchodem pracovníků do zahraničí (především do Německa). Vzhledem k rozdílné úrovni zdravotnictví a odborného zdravotnického vzdělání v zemích mimo EU je obtížné doplnit úbytky pracovníků nově příchozími při zachování stejné úrovně poskytovaných služeb. Na Mladoboleslavsku tento problém umocňuje odsávání pracovníků ze zdravotnictví (i dalších veřejných služeb) do komerční sféry vlivem široké nabídky pracovních míst a dobré mzdové úrovně. Sekundárním problémem je nedostatek bydlení a ubytování lékařů a pomocného zdravotního personálu. Vyšší příjmová hladina v komerční sféře zvyšuje ceny bytů, které se pak stávají nedostupnými pro pracovníky ve zdravotnictví.

Vzhledem k zájmům klíčových zaměstnavatelů v lokalitě zvyšovat atraktivitu oblasti představuje značný potenciál intenzivnější propojení a spolupráci soukromého a veřejného sektoru na rozšíření a zkvalitnění nabízené lékařské péče včetně prevence a navazujících služeb.

V zájmovém území Mladoboleslavska se nachází následující vyšší zdravotnická zařízení zajišťující komplexní lékařskou péči:

- Nemocnice v Mladé Boleslavi (patří mezi 5 základních nemocnic ve Středočeském kraji, zřizovatelem je Středočeský kraj)
- Transfúzní stanice – Mladá Boleslav
- Léčebna dlouhodobě nemocných – Mladá Boleslav, Kosmonosy, Mnichovo Hradiště
- Psychiatrická léčebna Kosmonosy
- soukromá Klinika Dr. Pírka (ortopedie a všeobecná chirurgie) – Mladá Boleslav
- Poliklinika – Mladá Boleslav, Benátky nad Jizerou, Mnichovo Hradiště
- Zdravotní středisko – Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Kněžmost
- Záchranná služba – Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště
- Lékárny – Bakov nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Benátky nad Jizerou, Dobrovice, Dolní Bousov, Kosmonosy, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště

Do základní zdravotní péče jsou zahrnuty služby praktického lékaře, dětského lékaře, gynekologa a stomatologa. Zastoupení všech základních zdravotních služeb v obcích:

- Sektor JV: Dobrovice, Dolní Bousov
- Sektor Z: Benátky nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Katusice

- Sektor MB: Kosmonosy, Mladá Boleslav
- Sektor SV: Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště

Zastoupení pouze některých zdravotních služeb v obcích:

- Sektor JV: Březno (2), Čachovice (2), Ledce (1), Luštěnice (4), Semčice (3)
- Sektor Z: Bezno (3), Brodce (1), Horky nad Jizerou (1), Kochánky (1), Krnsko (2), Kropáčova Vrutice (1), Mečeříž (1), Předměřice n. J. (1), Čistá (1), Skalsko (2)

Sociální služby

Síť sociálních služeb na území okresu Mladá Boleslav je poměrně hustá se zacílením na všechny zákonem⁸ definované cílové skupiny. Většina služeb se soustředí na území statutárního města Mladá Boleslav. Jako potencionální riziko lze hodnotit, že chybí služba zaměřená na integraci mladých dospělých, kteří se vrací z pěstounské péče a ústavní výchovy – domov na půl cesty a služba krizové pomoci, která je zacílena na osoby, které se ocitly v krizové situaci. Kapacita stávajících služeb je dle dostupných analýz nedostatečná zejména v oblasti azylového bydlení pro otce s dětmi, rodiny s dětmi, ženy a muže. Dále je vhodné navyšovat kapacity hospicové péče, sanace rodiny, domovů se zvláštním režimem, terénní sociální práce, zejména terénních programů pro rodiny s dětmi, pro děti v předškolním věku a osoby bez přístřeší.

Do budoucna ve vztahu k sociálním službám bude důležitým faktorem stárnutí obyvatelstva. Z demografické prognózy (viz kapitola B.1.2) vyplývá, že v příštích 15 letech přibude na Mladoboleslavsku téměř 8 tisíc obyvatel ve věku 65 a více let, přičemž více než polovinu tohoto nárůstu (tedy kolem 4 tisíc obyvatel) budou představovat lidé starší 80 let. Růst zasáhne z hlediska absolutních počtů významněji zázemí (přes 5 tisíc obyvatel ve věku 65 a více let) než centrum, tedy souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy (2,5 tisíce). Z těchto údajů je zřejmé, že porostou nároky na služby sociální péče pro seniory, a to jak pobytové, tak ambulantní a terénní. Tyto nároky navíc porostou zejména mimo Mladou Boleslav a budou vyžadovat lokalizaci či navýšení kapacit zařízení pro tyto sociální služby v menších městech či venkovských obcích nebo zajištění jejich dostupnosti jinde. S ohledem na vývojové trendy sektoru sociálních služeb (a nejen pro seniory) lze předpokládat růst poptávky po službách mobilních.

Významným sociálním rizikem na území okresu Mladá Boleslav je problematika nedostatečných kapacit bydlení, která se týká všech cílových a sociálních skupin. Z hlediska sociální práce a pomoci je přes aktuální aktivity statutárního města Mladá Boleslav akutní nedostatek sociálních bytů. Ještě významnějším rizikem je však chybějící systém podporovaného prostupného bydlení pro osoby v krizi na území okresu Mladá Boleslav, aktuálně se zpracovává pouze strategie prostupného rozptýleného bydlení pro cílovou skupinu osob v krizi na území statutárního města Mladá Boleslav. Velmi významným problémem je rovněž zvyšující se cena za nájemní bydlení na území okresu Mladá Boleslav (dle cenové mapy Asociace realitních kanceláří se pronájem m² plochy bytu aktuálně pohybuje v rozmezí 80-150 Kč).

Důležitým rizikem je rovněž problematika integrace cizinců, kde se střetává jednak trend stále rostoucího podílu cizinců na počtu obyvatel a zároveň stále se snižující tolerance veřejnosti k cizincům obecně. V okrese Mladá Boleslav činil v roce 2016 tento podíl celkem 7,9 %, což je třetí nejvyšší hodnota v celé ČR po Praze a okrese Cheb. Ze statistik rovněž vyplývá, že cizinci do okresu Mladá Boleslav přicházejí v převážné většině za výdělkem a téměř bez rodinných příslušníků (dětí a prarodičů), 88,3 % z nich je v produktivním věku (třetí nejvyšší hodnota za všechny okresy v ČR) což významným způsobem může snižovat pravděpodobnost ochoty jejich integrace. S velkou

⁸ Zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách ve znění pozdějších předpisů

pravděpodobností tento fenomén souvisí s nedostatečnou kapacitou bydlení a cenou za bydlení v okrese Mladá Boleslav.

Kultura a sport

V rámci zájmového území se hlavní těžiště vybavenosti kultury a sportu přirozeně nacházejí ve spádových městech na urbanizační ose podél toku Jizery a dálnice R10, především pak v Mladé Boleslavi. V oblastech severovýchodně a severozápadně naopak dochází k mizení vybavenosti a snižování vitality menších obcí. Obecným problémem je morální zastarávání a malá atraktivita některých prvků vybavenosti a nedostatečné využití potenciálně zajímavých jevů a pamětihodností.

Kultura

Město Mladá Boleslav je zřizovatelem tří významných kulturních institucí:

- společnosti Kultura MB spravující celkem 5 objektů (Dům kultury, galerie Pod Věží, městský palác Templ, Michalovickou putnu a Sbor českých bratří) a dále venkovní areály Michalovické putny a Krásné louky, nabízející relativně rozmanité zázemí pro různorodé kulturní události,
- Městského divadla Mladá Boleslav,
- Knihovny města Mladá Boleslav, která má kromě své ústřední budovy ještě 3 pobočky, a to na Severním městě, v Čejeticích a v Debři.

Jako perspektivní organizace rozvíjející aktivity v regionu a „živé“ muzejnictví se mimo Škoda muzeum (pořádajícího také řadu kulturních akcí) jeví Muzeum Mladoboleslavska sdružující Mladoboleslavský hrad, Muzeum Podbezdězí, Muzeum Benátecka a Letecké muzeum Metoděje Vlacha. Z prezentace aktivit je zřejmé, že nabídka zahrnuje i aktivity pro děti a oživuje region tematickými akcemi. Naopak nedostatečně využitý je Dům kultury Mladá Boleslav. Ve městě působí multikino (v prostorách obchodního centra Bondy) a několik menších galerií, klubů, výstavních prostor apod. Vedle hlavních organizací v oblasti kultury působí některá sdružení (pěvecké soubory, orchestry, ochotnické divadelní soubory, občanská sdružení apod.).

Výčet vybraných významných kulturních institucí a aktivit v rámci zájmového území:

Mladá Boleslav

- Škoda muzeum - firemní ŠKODA Muzeum nabízí návštěvníkům k prohlídce unikátní sbírku automobilů značek Laurin & Klement a ŠKODA. Ve stálé expozici seznamuje s historií mladoboleslavské automobilky-jedné z nejstarších značek na světě. Mezi exponáty nechybí ani Voiturette z roku 1905, první vůz vyrobený v Mladé Boleslavi.
- Městský palác Templ
- Muzeum Mladoboleslavska s interaktivní hernou Muzeion
- Galerie pod věží, Galerie V podloubí
- Letecké muzeum Metoděje Vlacha
- Muzeum vojenské historie 8280
- Letní scéna Krásná louka

Rabakov

- Veterán Jawa muzeum

Dobrovická muzea o.p.s.

- muzeum cukrovarnictví, lihovarnictví, řepařství a města Dobrovice se zajímavou expozicí většího rozsahu

Benátky nad Jizerou:

- Expozice Jiří Kroha a výstavní síň
- Muzeum hraček v Benátkách nad Jizerou

Jabkenice

- Památník Bedřicha Smetany

Dětenice

- Památník Foerstrova rodu
- zážitkový resort a pivovar

V rámci zájmového území se nachází množství historicky významných pamětihodností jak ve formě nemovitých kulturních památek a urbanistických souborů tak i cenných archeologických nálezů.

Za hranicemi řešeného území se nacházejí další převážně turistické vlastivědné cíle jako Muzeum E. Štorcha a pivovar v Lobči, Modelové kolejiště v Nymburce, lokální muzea a památky typu Dlaskův statek v Českém ráji, rezervace divokých koní, zubrů a praturů v Milovicích a památková rezervace v Sobotce spolu s muzeem Fráni Šrámka.

Sport

V roce 2015 otevřený Městský bazén v těsném sousedství parku Štěpánka významně posílil nabídku celoročního plaveckých aktivit. Dílčí nevýhodou je poměrně velká vzdálenost od sídlišť situovaných severně i na poměry Mladé Boleslavi relativně horší dostupnost MHD. Plavecký bazén v mladoboleslavské sokolovně čeká rekonstrukce vedoucí k obnovení bazénu, čímž by byla doplněna i nabídka pro plavce zaměřené spíše na kondiční plavání. Absence bazénu byla před dokončením Městského bazénu citelným deficitem a za tímto vyžitím dojížděli obyvatelé zájmového území do libereckého aquacentra Babylon. V rámci Mladé Boleslavi je dále koupaliště, letní pláž, z říčního koupání pak pláž Podlázky a pláž Krásná louka. Koupaliště MB je situováno daleko od hlavních obytných zón podél toku Klenice a stejně tak jako plavecký bazén je v docházkové vzdálenosti pouze z menšího sídliště Rozvoj a přilehlých čtvrtí rodinných domů. Z hlediska možností celoročního plaveckého vyžití tedy platí, že možnosti jsou omezené s ohledem na vzdálenosti hlavních obytných zón.

V Mladé Boleslavi se nachází dva dětské plavecké kluby umístěné v rámci obytné zástavby. Přítomnost řeky je významným fenoménem a bylo by vhodné lépe a intenzivněji ji využít v souvislosti se sportovními aktivitami. Jako příklady vhodných a funkčních řešení zvyšujících pestrost občanské vybavenosti pro všechny věkové kategorie (plavání s dětmi) je možno doporučit realizace typu rekreačně využívaných biotopů (příkladem jsou biotopy např. v Praze-Radotíně, jižanský dvorek či Riviéra říční lázně v Brně). Podobná realizace v místě Krásné louky by posílila propojení s řekou a zvýšila její atraktivitu s ohledem na blízká sídliště. V rámci Mladé Boleslavi tedy není příliš využit potenciál řeky ve městě s ohledem na městskou rekreaci a sportovní aktivity, občerstvení, nabídku služeb typu půjčovna kolečkových bruslí a vodní sporty. Při současném zohlednění požadavků ochrany přírody je zde velký potenciál daný samotnou polohou města.

V rámci řešeného území se mimo Mladou Boleslav krytý bazén nenachází, pouze koupaliště v Kosmonosech, Bělé pod Bezdězem, Bakově nad Jizerou, Kněžmostu, Klášteru, Semčicích. Těsně za hranicemi zájmového území se na severozápadě nachází krásná historická venkovní plovárna Mšeno. Jizera je ke koupání využívána obyvateli přilehlých obcí, říční lázně nejsou v rámci řešeného území zřízeny.

V souvislosti s možnostmi koupání, které významně zvyšují komfort veřejné vybavenosti je možné uvést jako příklad Brno, kde došlo v posledních letech k významnému rozvoji jak možnosti koupání, tak saunování a wellness. Příklad by byl zajímavým i pro Mladou Boleslav.

Výčet vybraných sportovních zařízení v rámci zájmového území:

Mladá Boleslav:

- Zimní stadion Ško-Energo
- sportovní hala „SPARING“ - Bowling, stolní tenis, badminton, squash
- Městská sportovní hala
- Sportovní hala Zalužanská (nová MSH MB)

Bakov nad Jizerou:

- Sportovní centrum Galaxie v Bakově nad Jizerou (fitness gym)
- SK Bakov nad Jizerou

Mnichovo Hradiště:

- BIOS sportovní hala v Mnichově Hradišti
- Sportovně rekreační areál vrch Bělá
- Sportovní hala Bělá pod Bezdězem

Benátky nad Jizerou:

- Zimní stadion + 3 x tenis, koupaliště
- Tenisový klub Benátky nad Jizerou (4 x venkovní hřiště)
- Sportovní hala - děti Centrum Jungle

Nepřevázka:

- bowling

Dolní Bousov:

- kvalitní sportovní areál zahrnující tenisové, volejbalové a basketbalové kurty, fotbalový stadion, víceúčelové sportoviště s atletickým oválem a umělým povrchem a prostorné koupaliště

Srbsko:

- rekreační areál

Převážně venkovní zařízení sportovních areálů obsahující minimálně fotbalová hřiště travnatá, případně koupaliště, další venkovní sportovní plochy a zařízení se nacházejí v Kosmonosech (2 fotbalová hřiště, bowling, tenis), Hrdlořezech (hokej, tenis), Kláštěru Hrad. nad Jiz., Dobrovicích a dalších menších sídlech. Nabídku sportovního vyžití na Mladoboleslavsku lze hodnotit jako dobrou a ve srovnání s jinými regiony i jako nadstandardně bohatou a pestrou. Jedním z důvodů je i vyšší kupní síla obyvatel, která umožňuje vznik většího počtu komerčních sportovních zařízení a zlepšuje ekonomiku provozu zařízení komerčních i veřejných.

Region má značný potenciál pro rozvoj cyklistiky a in-line bruslení hlavně podél toku řeky Jizery i v dalších oblastech (tok Klenice, Český ráj, Kokořínsko, Máchův kraj). Chybí však infrastruktura, a to jak ve formě cyklistických stezek (alespoň v místech, kde se cyklistická doprava dostává do výrazného konfliktu s dopravou automobilovou, což platí i o mnohých úsecích jizerské cyklotrasy)), tak i ve formě doplňkového vybavení (občerstvení, půjčovny, servisy...).

Jizera je pro vodáckou plavbu splavná, méně frekventovaná řeka s menším podílem vybavení podél toku. Vodácky atraktivní je především oblast horního toku po Mnichovo Hradiště. Plavbu komplikuje poměrně vysoký podíl jezů. V Benátkách nad Jizerou se nachází slalomářská trať. Potenciál pro využití má dosud rekreačně málo využitá Jizera při Mladé Boleslavi.

Na severovýchodě i západě území se nacházejí horolezecky zajímavé oblasti Českého ráje a Kokořínska. V zájmovém území se nenachází tréninková lezecká stěna (nejbližší je v Sobotce), což je potenciální příležitost pro Mladou Boleslav vzhledem k rostoucí oblibě tohoto typu aktivit.

Zájmová oblast nabízí vícero možností jezdeckví, ranče stáje nebo jízdárny jsou v Dolním Bousově, Kosmonosích, Kněžmostě, Mladé Boleslavi, Bělé pod Bezdězem, Ptýřově, Dolní bukovině, Hrdlořezi a další. Nabízí se rozvoj těchto aktivit v návaznosti na odlehlejší, rovinatější a málo zalidněná území Máchova kraje, Ralska nebo Milovic. Naopak v případě „tradičních“ turistických oblastí Českého ráje a Kokořínska je rozvoj této formy rekreace omezen rizikem konfliktu s pěší nebo cyklistickou dopravou (při často stísněných podmínkách na turistických trasách).

V území se nacházejí 2 golfové hřiště při Mladé Boleslavi, po jednom dále v Benátkách nad Jizerou a Srbsku.

Maloobchod, pohostinství a soukromé služby

Mladá Boleslav jako obslužné středisko zájmového území je centrem všech pro běžné potřeby nutných služeb a maloobchodu, zajištěných částečně v rámci tří větších nákupních center a nákupních zón (nákupní centrum Bondy v místě autobusového nádraží, nákupní zóna na severu sídliště Mladá Boleslav II a zóna kolem Olympie na JV MB) a částečně formou samostatných prodejen přístupných z ulice (v historické části města). Farmářské trhy v Mladé Boleslavi probíhají každé úterý na Staroměstském náměstí a jsou organizovány pod záštitou města Mladá Boleslav. Sídlíště je o aktivity typu trhů ochuzeno a bylo by vhodné uvažovat o rozšíření zážitkového nakupování i do těchto prostor. V podmínkách českých měst, která dnes vykazují až příliš velkou koncentraci velkých nákupních center, patří Mladá Boleslav vzhledem k počtu obyvatel k nadprůměru. Důvodem je vedle volné regulace jejich vzniku v minulých dekádách také vysoká kupní síla obyvatelstva. Tento typ vybavenosti na jedné straně zlepšuje kvalitu života obyvatel i dostupnost těchto služeb, na druhé straně zásadně omezuje počet menších provozoven v intravilánu Mladé Boleslavi (ale i okolních měst a obcí) a tím i vitalitu těchto obytných celků.

Zatímco větší sídla jádrové oblasti navázaná na trasu dálnice D10 disponují zastoupením celého spektra maloobchodních prodejn a služeb, fenomén „cukrárny a pohostinství na náměstí“ je typický pro ta malá subregionální sídla (např. Sobotka, Mšeno v těsném zázemí zájmového území), která si ještě zachovala svůj ráz a neztratila vitalitu. Velká část malých sídel bohužel nemá nebo ztrácí své místo na mapě služeb a obchodu, jelikož obyvatelé vyjíždějící za prací mimo svoje bydliště vyřídí potřebné nákupy a pochůzky v místě pracoviště. Tímto ale trpí sousedské vazby a rozvoj malých sídelních celků, které se zmrtvují. Určitý vliv lze přičíst i vlivu zvýšení administrativní náročnosti provozování malých restauračních zařízení a zákazu kouření, které dopadají především na provozovny v menších sídlech. Tento proces oslabuje pozici a vitalitu sídel mimo jádrové území a týká se především severovýchodu a západu území, pro které je typická roztržitá sídelní struktura s větším počtem menších sídel.

Mladá Boleslav je poměrně rovnoměrně pokryta restauračními zařízeními s poměrně dobrou kvalitou (průměrné hodnocení se pohybuje okolo 4,3 z 5). Je zřejmé, že vzhledem k vyšší kupní síle a nabídce zaměstnání především v automobilovém průmyslu je zvýšená poptávka po tomto způsobu stravování, což se odráží ve vyšší konkurenci a tím lepší kvalitě. Předpokladem do budoucna je, že území MB bude schopné absorbovat ještě vyšší počet stravovacích zařízení včetně nadstandardních a speciálních zařízení. Nadprůměrná koncentrace restaurací je v Kosmonosích, které mají příjemnější atmosféru než prostředí přilehlých mladoboleslavských panelových sídlišť, a lze tedy předpokládat, že

přitahují movitější klientelu. V MB jsou atypické restaurace jako je Graal v prostorách skalní jeskyně nebo makrobiotická restaurace Gája. Určité deficity vybavenosti v sektoru pohostinství lze spatřovat v segmentu menších zařízení typu čajoven a klubových prostor.

Veřejná správa a administrativní kapacita

Jediným zařízením veřejné správy, pro které je ve stávajících předpisech uplatněn požadavek na dostupnost, jsou pošty. Standard přebírá požadavky § 14 ods. 2 vyhlášky ČTÚ č. 464/2012 Sb., o stanovení specifikace jednotlivých základních služeb a základních kvalitativních požadavků na jejich provozování. V zájmovém území jsou pošty rozmístěny poměrně pravidelně s tím, že v málo osídlených oblastech je poboček přirozeně méně. V případě nové výstavby v zázemí Mladé Boleslavi je třeba počítat se zřízením nových poboček, stejně tak by bylo vhodné případně zřídit pobočku v oblasti předměstí Pták, pokud se bude dle očekávání dále rozvíjet Z sektor Mladé Boleslavi. Toto opatření by mělo opodstatnění také z důvodu velkého výškového rozdílu, a tedy zhoršené pěší dostupnosti směrem k centru.

Uplatnění dostupnosti dalších zařízení veřejné správy vychází z požadavků na jejich rozmístování podle územní organizace státu a jednotlivých orgánů veřejné správy. Hlavním správním centrem zájmového území je Mladá Boleslav, kde je také situováno nejvíce zařízení státní správy. Mladá Boleslav je městem okresním i obcí s rozšířenou působností. Statut ORP má také Mnichovo Hradiště, statut POÚ pak navíc Benátky nad Jizerou. Dostupnost úřadů v jednotlivých životních situacích je adekvátní.

Z hlediska systému veřejné správy je Mladá Boleslav z několika důvodů poměrně atypickým městem. Prvním důvodem je značný přesah obslužné a pracovištní funkce nad funkcí rezidenční. Tato nerovnováha se projevuje v tom, že pozice Mladé Boleslavi se v mnoha ohledech blíží krajským městům a například regionální význam Mladé Boleslavi je vyšší než v případě krajského města Jihlava a blíží se Karlovým Varům či Zlínu (viz Hampl 2005, Hampl a Marada 2015). Ve Středočeském kraji je pak její regionální význam podle těchto autorů srovnatelný s populačně mnohem větším Kladnem, jemuž na významu ubírá také blízkost Prahy. Mladá Boleslav je i díky tomu statutárním městem a patří v této kategorii k populačně nejmenším. V době ustavování nových krajů kolem roku 2000 dokonce Mladá Boleslav usilovala o získání statutu krajského města Středočeského kraje. Druhým důvodem je přítomnost jedné z nejvýznamnějších firem v Česku, podniku Škoda Auto, a.s. Jedním z mnoha dopadů její přítomnosti v regionu je značné obsazení trhu práce vlastní nabídkou pracovních příležitostí, což vede k personálním problémům jiných oborů, zejména v obslužné sféře. Tento problém se týká i veřejné správy, kde lze pozorovat obtíže s obsazováním pracovních míst. Problém graduje v dobách hospodářské konjunktury, kdy je na Mladoboleslavsku obecně výrazný přesah počtu volných pracovních míst nad počtem uchazečů o zaměstnání. Přítomnost takto velké korporace přitom klade na kvalitu veřejné správy značné nároky v mnoha oblastech (vedle zmíněného trhu práce též v oblasti sociálních služeb, územního rozvoje, dopravy atd.).

B.1.7 Mobilita a dopravní propojenost území

Shrnutí

- Parametry silniční sítě na mnoha místech neodpovídají dopravním intenzitám – omezení operativnosti logistiky a expedice a dojížděky do zaměstnání
- Extrémní zátěž a nevyhovující parametry klíčového úseku dálnice D10 kolem MB (peážní vedení s I/16 a I/38, dopravně nevyhovující řešení křižovatek zejména pro logistiku JIS)
- Nárazová extrémní zátěž některých komunikací v MB (střídání směrů)
- Zátěž životního prostředí intravilánů hlukem a emisemi z dopravy (zejména v MB a Kosmonosích na některých ulicích přes 10 tisíc vozidel denně)
- Absence rychlého kolejového spojení a nízká frekvence spojů ve směru Praha – MB – Liberec v rozporu s potenciální přepravní poptávkou
- Parametry železničních tratí neumožňující vyšší frekvenci spojů
- Nevyhovující prostorové uspořádání železničního uzlu Mladá Boleslav – pro dopravu uvnitř města nelze kolejovou dopravu prakticky využít, komplikace i pro dálkové spoje osobní i nákladní dopravy
- Nedobudovaná síť cyklistických tras a slabá doplňková infrastruktura a vazba na ostatní dopravní módy pro masivnější využití cyklistické dopravy v aglomeraci Mladé Boleslavi pro každodenní pohyb obyvatel (ale i pro rekreaci), řada kolizních míst v úsecích se zvýšeným pohybem cyklistů
- Vysoký podíl osob využívajících při každodenním pohybu osobní automobil
- Nevyhovující dopravní spojení s Letištěm Václava Havla Praha, resp. s jakýmkoli významným mezinárodním letištěm

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• Přítomnost dálnice D10 • Nový autobusový terminál Mladá Boleslav autobusové stanoviště ve výhodné poloze a v sousedství s žst. Mladá Boleslav město • Hustá síť postupně budovaných cyklostezek v Mladé Boleslavi a blízkém okolí • Potenciál rozvoje v návaznosti na již existující trasy, zejména S-J propojení bez nutnosti překonávat přírodní bariéry či sídla	• Vysoká závislost průmyslu na obsluze automobilovou dopravou (skokový růst intenzity provozu při střídání směn, přetížení silnic nákladní dopravou) • Nedostatky silniční sítě vzhledem k zátěži (kapacita, absence obchvatů, apod.) • Nevyhovující parametry železniční infrastruktury v území (z hlediska potřeb osobní i nákladní dopravy) • Absence rychlého železničního spojení s Prahou a Libercem • Nedostačující kapacita tratí Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hlavní nádraží a Nymburk – Mladá Boleslav • Nevyhovující dopravní spojení s Letištěm Václava Havla Praha, resp. s jakýmkoli významným mezinárodním letištěm
Příležitosti	Hrozby
• Vůle státu přispívat k řešení dopravních potřeb území • Změna dopravního chování populace/zaměstnanců (vyšší využívání veřejné dopravy a cyklo dopravy) • Změna logistiky společnosti Škoda Auto (vyšší využívání železniční dopravy – i v dovozu autodílů) • Rozvoj elektromobility vedoucí k poklesu emisní zátěže (šíření elektroaut a elektrokol) • Rychlé a kapacitní železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec/Jablonec n. N. • Využití letiště Mnichovo Hradiště pro soukromé mezinárodní lety (Wolfsburg) • Zahájení pravidelného mezinárodního provozu na některém z bližších letišť (Vodochody, Kbely, Milovice)	• Kolaps dopravy v důsledku růstu intenzit provozu bez patřičného rozvoje kapacit dopravní sítě (silniční doprava, doprava v klidu) • Výpadek zdrojů na financování rozvoje dopravní infrastruktury (hospodářská recese, změna podpory z ESIF 2020+) • Stagnace dopravní infrastruktury v důsledku přetrvávajícího nepříznivého prostředí pro přípravu velkých infrastrukturních (liniových) staveb • Pokračující rezignace státu na realizaci rychlého železničního spojení v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec • Nadměrný růst intenzity silniční nákladní dopravy v důsledku nedostačující kapacity železničních tratí pro nákladní dopravu (např. v relaci Mladá Boleslav – Kvasiny)

Silniční doprava

Skelet silniční infrastruktury v území IRÚ MB tvoří následující komunikace:

- Dálnice D10 Praha – Turnov,
- Silnice I/16 Řevničov – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín – Trutnov – Královec (CZ/PL),
- Silnice I/38 Hatě (CZ/A) – Znojmo – Jihlava – Kolín – Mladá Boleslav – Jestřebí,
- II/259 Mladá Boleslav – Bukovno – Mšeno – Dubá,
- II/268 Nový Bor – Mimoň – Mnichovo Hradiště – Horní Bousov,
- II/272 Český Brod – Lysá nad Labem – Benátky nad Jizerou – Katusice – Bělá pod Bezdězem,
- II/275 Dymokury – Luštěnice – Chotětov,
- II/276 Bělá pod Bezdězem – Bakov nad Jizerou – Kněžmost,
- II/279 Podhora – Svijany – Dolní Bousov – Mcely,
- II/280 Židněves – Březno – Kopidlno – Sukorady,
- II/610 – tzv. „stará turnovská“ Praha Kbely – Brandýs nad Labem – Benátky nad Jizerou – Písková Lhota – (dále po R10 do Mladé Boleslavi) – Mladá Boleslav – Kosmonosy – Bakov nad Jizerou – Turnov.

Dopravně nejvýznamnější je dálnice D10, díky níž má Mladoboleslavsko rychlé a kapacitní spojení s Prahou a Libercem.

Vnější napojení regionu na okolní regiony, resp. zdrojové oblasti přepravy autodílů dále zprostředkovávají silnice I. třídy I/16 a I/38. Na silnicích I/16 a I/38 jsou četné dopravní závady:

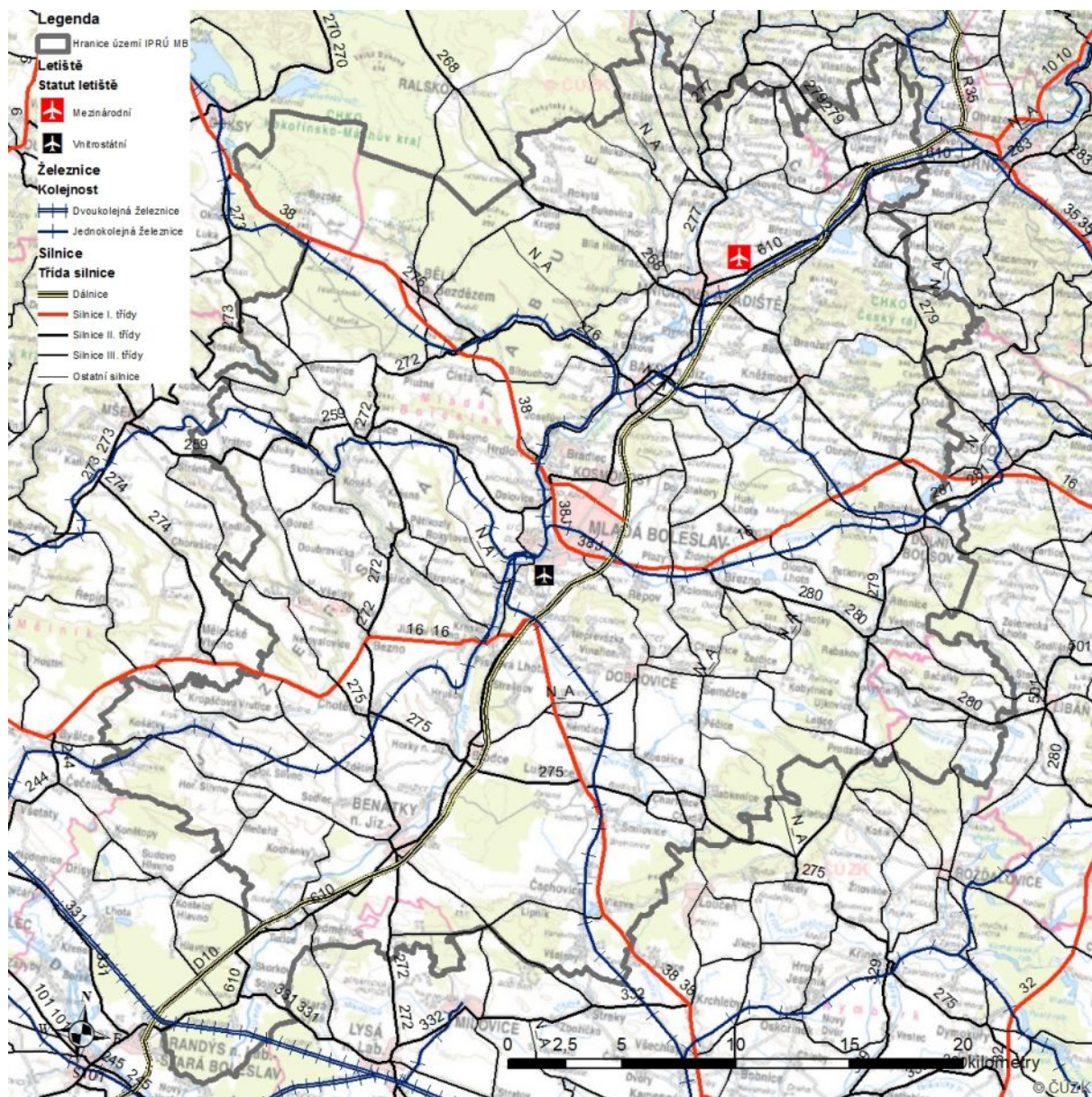
- průtahy silnic intravilány sídel:
 - I/16 – Mělník, Vavříneč, Byšice, Vysoká Libeň, Bezno, Jizerní Vtelno, Krnsko, Židněves, Sukorady, Obrubce;
 - I/38 – Všechlapy, Krchleby, Zavadilka, Vlkava, Újezd, Luštěnice, Obora;
- úrovně přejezdy:
 - I/16 – Mladá Boleslav (Jičínská, žel. trať 064), Obrubce (063);
 - I/38 – Újezd;
- peáž po dálnici D10:
 - I/16 v úseku mezi sjezdem 39 a 44,
 - I/38 v úseku mezi sjezdem 39 a 46.

Dopravně závadné je také řešení sjezdů 39 Zámostí a 40 Mladá Boleslav – Bezděčín na dálnici D10 (sjezdy jsou příliš blízko od sebe a jejich připojení na dálnici působí kolizní situace).

U silnic II. a III. třídy je problémem masivní dluh na údržbě, resp. špatný technický stav komunikací i mostů. Místy je problémem také nedostačující kapacita silnic II. a III. třídy (ev. místních komunikací), která je mj. důsledkem nesouladu územního rozvoje s kapacitami dopravní infrastruktury, resp. značného zpoždění rozvoje dopravní infrastruktury za územním rozvojem.

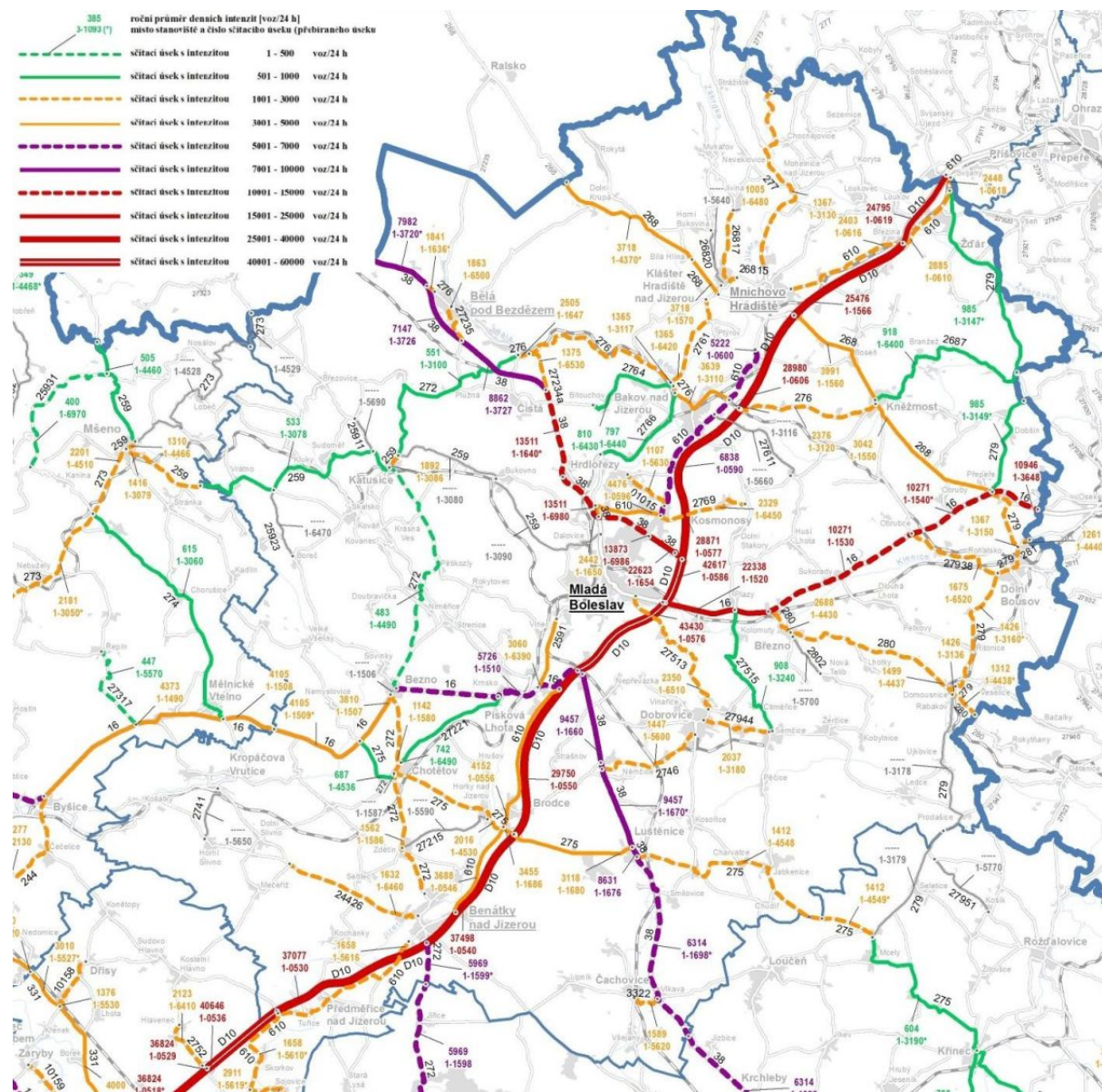
Nejvyšší intenzita silniční dopravy je přirozeně na dálnici D10. V úseku mezi sjezdy 39 a 46, který v podstatě slouží jako obchvat Mladé Boleslavi a zároveň jako peážní trasa silnic I/16 a I/38 projelo dle Celostátního sčítání dopravy (ŘSD 2018a) denně v průměru přes 42 tis. vozidel, z toho přes 8 400 těžkých vozidel.

Mapa 12: Mapa dopravní infrastruktury v zájmovém území



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální. Vrstvy: ArcČR® 500.

Mapa 13: Mapa dopravních intenzit na silnicích v zájmovém území



Zdroj: Upraveno z ŘSD (2018a)

Mezi další vytížené komunikace patří:

- I/16
 - celá trasa silnice I/16 mezi Mladou Boleslaví a Jičínem je velmi silně zatížena kamionovou dopravou generovanou závodem ŠA (cca 555 kamionů za výrobní den)
 - úsek Mladá Boleslav – Řepov vykazuje intenzitu provozu na hranici kapacity dvoupruhové komunikace (22 348 vozidel/den)
 - od Židněvsi (směr Jičín) je již intenzita provozu výrazně nižší (provoz ve je generován komerčními, logistickými a výrobními areály a suburbánními obcemi v koridoru Mladá Boleslav – Březno), je zde ovšem velmi vysoká zátěž kamionovou dopravou
 - celá trasa I/16 mezi Mladou Boleslaví a Mělníkem vykazuje poměrně nízkou intenzitu provozu
- I/38
 - nejkritičtější úsekem je průtah silnice 1/38 Mladou Boleslaví (Průmyslová ulice):

- 22623 vozidel / den (z toho cca 1 500 kamionů)
- hlavní vjezd pro nákladní silniční dopravu do závodu Škoda Auto (13. brána)
- velká část zaměstnanců závodu tudy jezdí na směny
- 3 okružní křižovatky omezující kapacitu a plynulost dopravy
- vysoká intenzita dopravy je v úseku mezi Mladou Boleslaví a Bělou pod Bezdězem (dojíždka do zaměstnání)
- od obchvatu Bělé pod Bezdězem je ve směru na Českou Lípu již nižší intenzita dopravy
 - i zde je ovšem poměrně vysoká zátěž těžké nákladní dopravy (cca 528 kamionů / den)
- v úseku Mladá Boleslav – Nymburk nepřekračuje celková intenzita dopravy 10 000 vozidel / den, ovšem je zde vysoká intenzita kamionové dopravy (650 a více kamionů / den)
- Na poměry silnic II. třídy je vysoká zátěž na silnicích:
 - II/610 v úseku Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště (urbanizační osa území, vyhýbání se zpoplatněnému úseku dálnice)
 - II/272 v úseku Benátky nad Jizerou – Milovice (propojení dálnic D10 a D11, lidnatá sídla na trase, absence dálničního přivaděče)

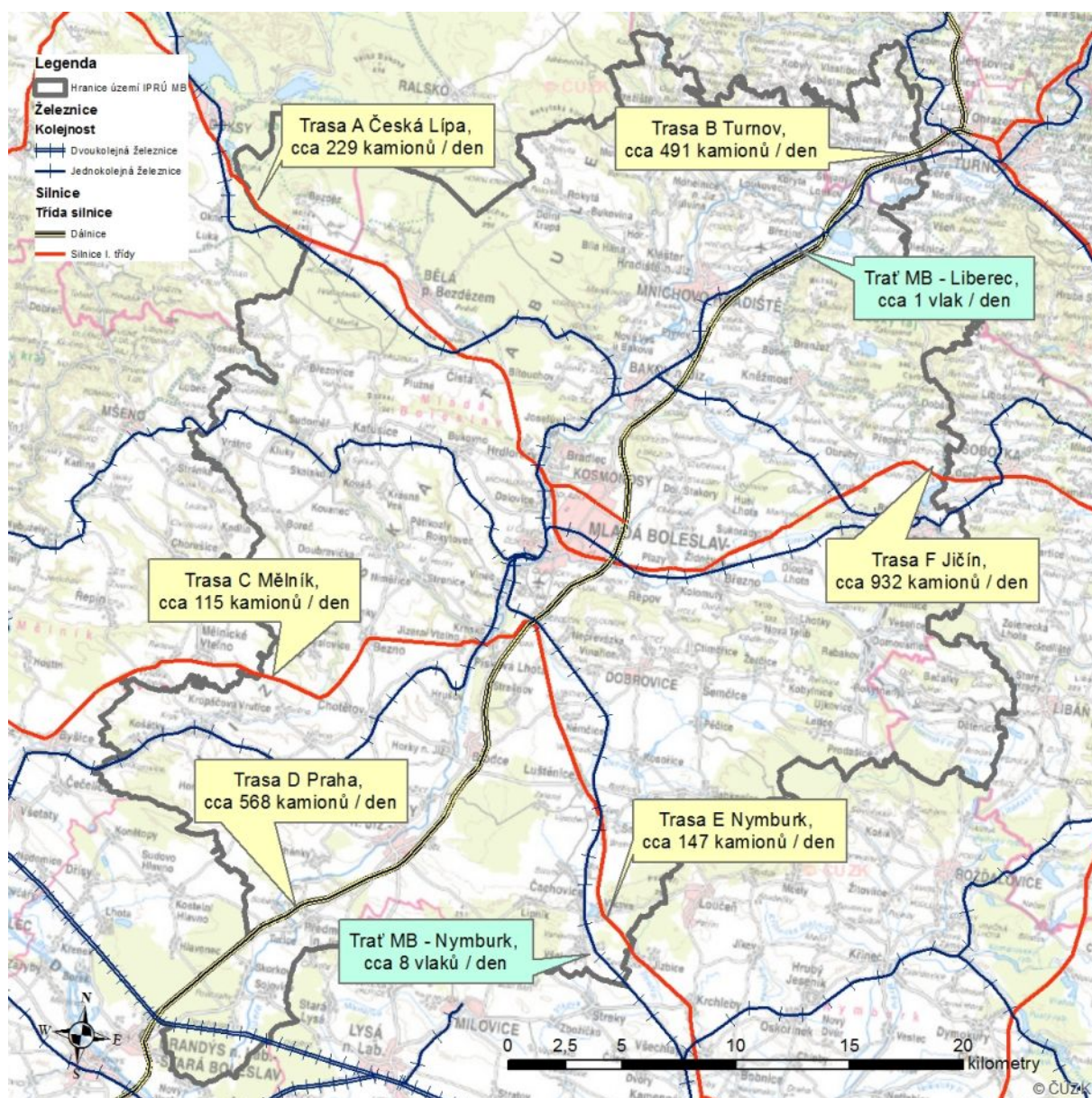
Na všech úsecích silnic I. třídy v zájmovém území (a samozřejmě i na dálnici D10, která má ovšem parametry pro těžkou nákladní dopravu) je velmi vysoká zátěž těžkou nákladní dopravou, zejména pak kamiony (minimálně 500 kamionů za den). Ta je do značné míry generována závodem Škoda Auto. To umocňuje negativní důsledky dopravních závad na silnicích I. třídy a potřebu jejich odstranění.

Tabulka 28: Intenzity dopravy na vybraných úsecích silnic

Úsek	Motorová vozidla celkem	osobní automobily	z toho těžká vozidla celkem	z toho kamiony
D10 Exit 27-33	37498	31994	5407	1630
D10 Exit 40-44	43430	35256	7985	2549
D10 Exit 44-46	42617	33954	8475	3185
D10 Exit 57-63	25476	20867	4488	1374
I/16 Řepov	22338	18044	4197	1440
I/16 Sukorady	10271	8117	2065	726
I/16 Krnsko	5726	4507	1159	498
I/16 Kropáčova Vrutice	4105	2789	1271	718
I/38 Vlkava	6314	4770	1490	651
I/38 Libichov	9457	7471	1911	782
I/38 MÚK Kosmonosy	22623	19476	3035	803
I/38 Kosmonosy, Lidl	13873	11651	2123	657
I/38 Debř	13511	11300	2111	717
I/38 Bělá pod Bezdězem, obchvat	7147	5707	1393	528
II/610 Chudoplesy	6838	6095	628	95
II/272 Jiřice	5969	4968	995	130

Zdroj dat: ŘSD (2018a)

Mapa 14: Počty kamionů a vlaků obsluhujících závod Škoda Auto ve výrobním dnu



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální. Vrstvy: ArcČR® 500. Zdroj dat: Škoda Auto (2018).

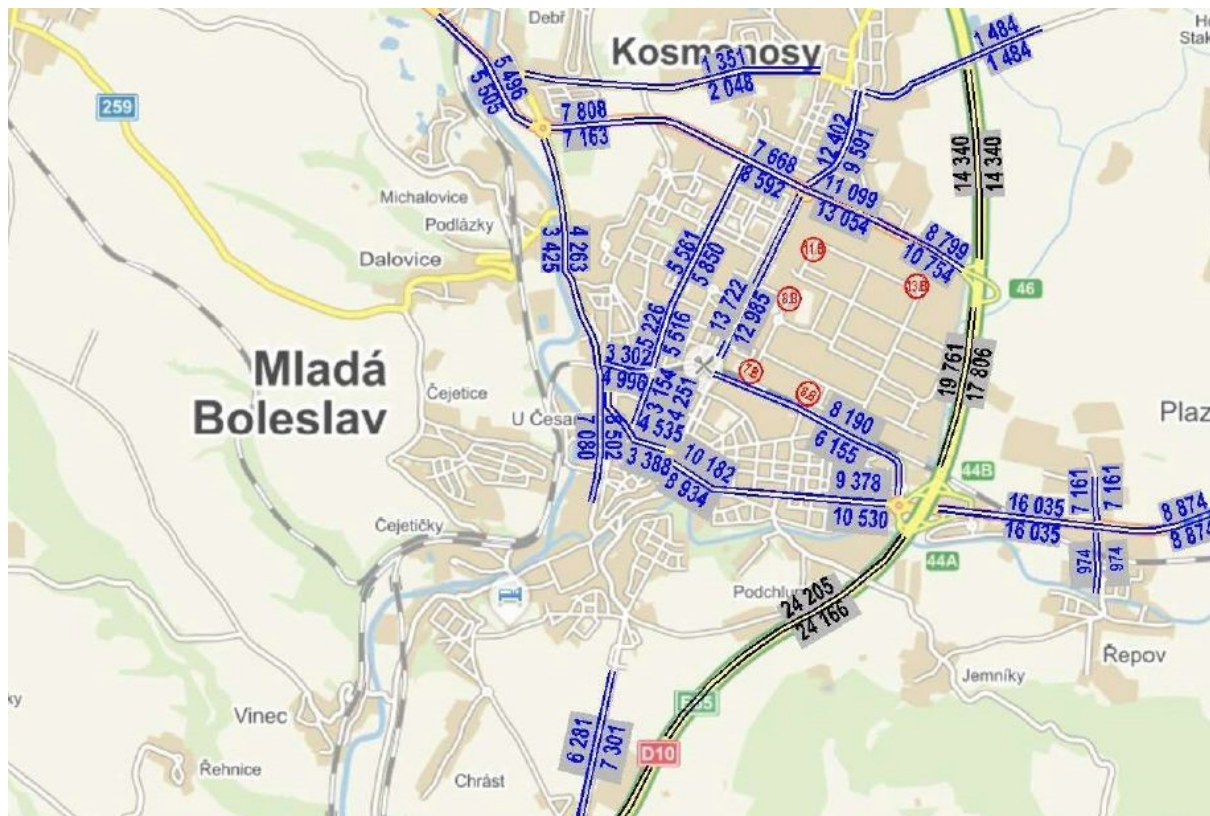
Pozn.: Jedná se o jednosměrnou dopravu. Počty kamionů jsou stanovené pro výrobu na 2450 vozů za den a reflektují počet přijíždějících naložených souprav. U počtu vlaků se jedná o vlaky s naloženými vozy opouštějícími závod Škoda Auto. Po plánovaném zavedení vlakové přepravy mezi závody Mladá Boleslav a Kvasiny vzroste počet vlaků v relaci Mladá Boleslav – Nymburk o cca 4 vlaky denně.

V samotné Mladé Boleslavi představují komunikační skelet silnice, resp. ulice:

- v západο-východním směru:
 - I/38 (Průmyslová)
 - tř. Ludvíka Kalmy a Volkharda Köhlera (tzv. severovýchodní tangenta)
 - Jičínská, T.G. Masaryka, Jaselská (I/38J)
- v severο-j jižním směru:
 - Ptácká (I/38J)
 - Havlíčkova

- tř. Václava Klementa (hlavní příjezd IAD do závodu ŠA)
- D10 (funkce východního obchvatu města využívaného tangenciální dopravou v relaci Jičínská – Průmyslová)

Mapa 15: Předpokládané intenzity dopravy na páteřních komunikacích v Mladé Boleslavi v r. 2020 (vozy v každém směru / den)



Zdroj: Strategická dopravní studie Mladoboleslavská (2017)

Pozn.: Jedná se o model z dopravního průzkumu zpracovávaného jako podklad pro změnu Územního plánu města Mladá Boleslav v r. 2015.

Kromě výše zmíněného problematického úseku silnice I/38 podél areálu Škoda Auto (ulice Průmyslová) jsou na silniční síti města mj. následující závady:

- tř. Václava Klementa – hlavní příjezd pro IAD do závodu Škoda Auto – nedostačující kapacita ve špičkách (střídání směrů)
- chybějící kapacitní propojení tř. Václava Klementa a Ptácké ulice (pokračování severovýchodní tangenty)
- železniční přejezd u stanice Mladá Boleslav hl. nádraží
- úzká ulice na Vinec
- nevhodné řešení křižovatky Ptácká a Laurinova
- nedostačující kapacity mostu U Měšťáků (Laurynova / Havlíčkova)
- nízká kapacita, ev. světlá výška železničních podjezdů pod tratí č. 070:
 - m.č. Podlázky (silnice II/259)
 - m.č. Čejetice (ul. Koněvova)

I z důvodu předpokládaného růstu dopravní zátěže souvisejícího s dalším kvantitativním rozvojem výroby a zaměstnanosti v závodu Škoda Auto a s navazujícím územním rozvojem (včetně růstu počtu

obyvatel zájmového území) bude nezbytné odstraňovat kapacitní nedostatky na silniční síti Mladé Boleslavi.

Mapa 16: Intenzity dopravy na páteřních komunikacích Mladé Boleslavi v r. 2016



Zdroj: ŘSD (2018a)

Pozn.: První číslo u sčítacích úseků znamená celkovou obousměrnou intenzitu dopravy, druhé číslo je číslem sčítacího úseku.

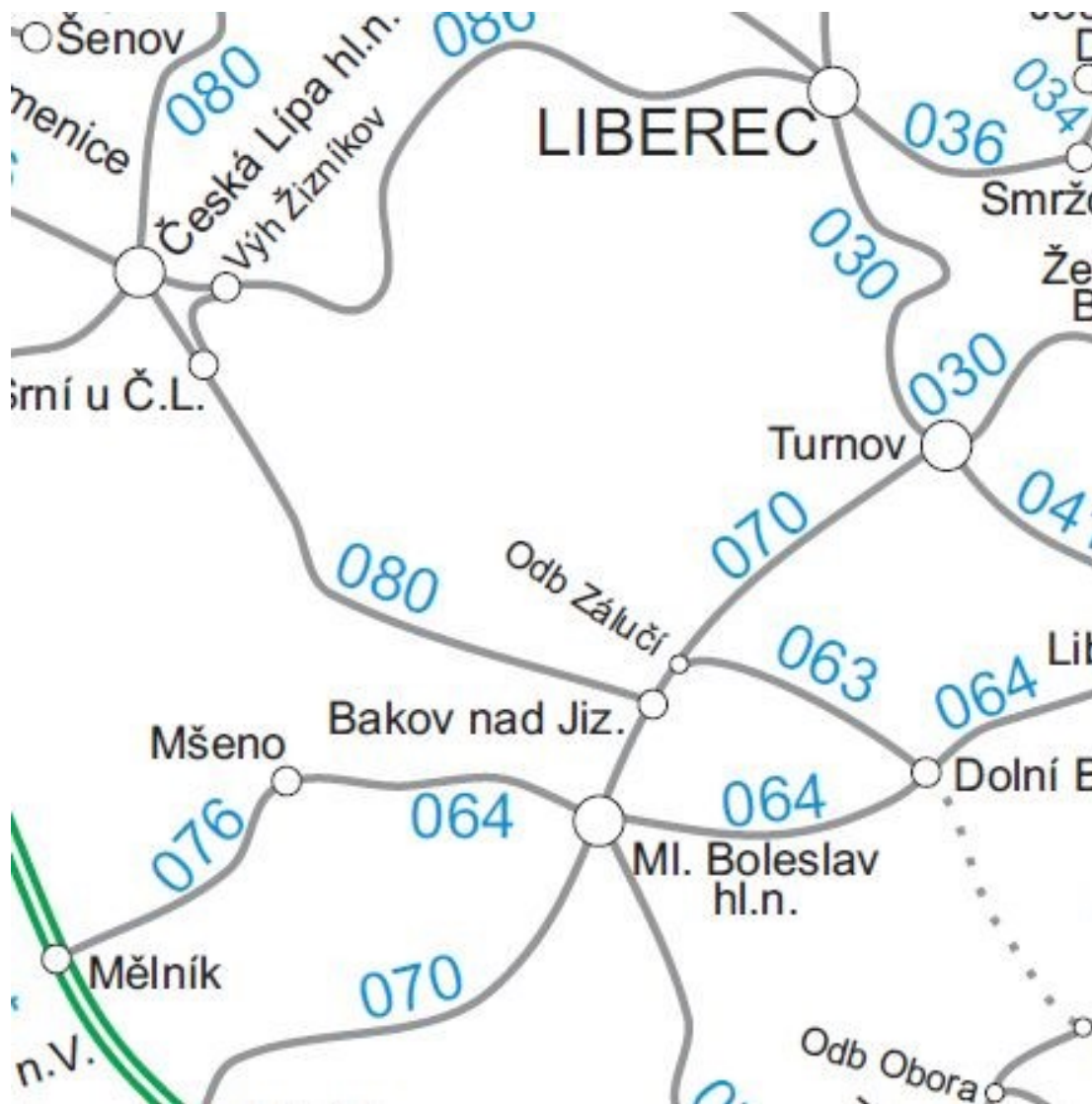
Železniční doprava

Zájmovým územím procházejí železniční tratě č.:

- 070 Praha – Turnov (celostátní)
- 071 Nymburk – Mladá Boleslav (celostátní)
- 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová (celostátní)
- 063 Bakov nad Jizerou – Kopidlno (regionální, část Dolní Bousov – Kopidlno je bez pravidelného provozu)

- 064 Mladá Boleslav – Stará Paka (regionální)
- 076 Mladá Boleslav – Mělník (regionální)

Mapa 17: Schéma železniční sítě v zájmovém území



Zdroj: SŽDC (2018)

Železniční infrastruktura jako celek je v zájmovém území zastaralá a nevyhovuje stávajícím potřebám. Mezi hlavní nedostatky železniční infrastruktury patří:

- nevyhovující technický stav většiny tratí (extrémem jsou zavedené pomalé jízdy 30 km/h na trati 076)
- nepříznivé směrové poměry – velké množství oblouků s malým poloměrem limitujících traťovou rychlost
- nepříznivé sklonové poměry – zejména pak velký podélný sklon trati č. 070 v úseku Mladá Boleslav – Všetaty limitující využitelnost trati pro nákladní dopravu
- vysoká deviatilita tratí 064 (úsek Dolní Bousov – Jičín), 070 (úsek Praha – Mladá Boleslav), 080 (úsek Mladá Boleslav – Bělá pod Bezdězem) a 076

- absence moderního zabezpečovacího zařízení na celostátních drahách (zejm. na vytížené trati č. 071)
- nízké traťové rychlosti (zpravidla do 80 km/h na celostátních a do 60 km/h na regionálních drahách) a dlouhé cestovní doby
- nízká kapacita trati Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hlavní nádraží – Nymburk neumožňující uspokojení potřeb (zejména) nákladní dopravy (obsluha areálu Škoda Auto)
- nevyhovující uspořádání železničního uzlu Mladá Boleslav (zejména periferní poloha žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží a absence přímého a kapacitního napojení žst. Mladá Boleslav město na trati č. 070 a 071)
- poloha železničních stanic a zastávek v nevýhodných lokalitách mimo intravilán sídel (např. žst. Bělá pod Bezdězem, Bezděz, Dobrovice, Zdětín u Chotětova, žz. Bělá pod Bezdězem město, Kolomuty, Březno u Ml. Boleslavi, Dlouhá Lhota, apod.)
- absence elektrické trakce na celostátních drahách
- omezená únosnost celostátních drah (neumožnění vyššího zatížení na nápravu, resp. běžný metr vagónu)

Z výše uvedených důvodů je osobní železniční doprava v zájmovém území zcela nekonkurenceschopná vůči IAD a částečně i vůči veřejné autobusové dopravě. Vzhledem k přepravní poptávce je tato skutečnost největším problémem v relaci Praha – Mladá Boleslav – Turnov/Liberec, kde je železniční doprava mezi Mladou Boleslaví a ostatními cíli téměř nevyužitelná. Jízdní doba nejrychlejšími vlakovými spoji z centra Mladé Boleslavi (tedy žst. Mladá Boleslav-město) do centra Prahy (Masarykovo či Hlavní nádraží) dosahuje 87 minut oproti cca 50 – 60 minutám (ve vazbě na dopravní situaci) jízdy osobním automobilem a cca 60 minutám při využití autobusu s přestupem na metro. Obdobně jízdní doba z centra Mladé Boleslavi do centra Liberce dosahuje 80 minut vlakem, 35 – 40 minut osobním automobilem a 60 – 70 minutám autobusem. Dlouhé jízdní doby a nízká využívanost železniční dopravy pak vede také k nízké frekvenci spojů, což atraktivitu tohoto druhu dopravy dále snižuje.

Tabulka 29: Srovnání časové dostupnosti Mladé Boleslavi a vybraných měst z Prahy

	Přímá vzdálenost (km)	Jízdní doba (minuty)		
		IAD	vlak	autobus
Mladá Boleslav	51	45	87	65
Kolín	56	56	37	-
Kladno	24	30	55	59
Liberec	87	68	156	101
Pardubice	95	76	54	-
Hradec Králové	99	76	105	100
Plzeň	84	62	74	90

Zdroj dat: www.idos.cz, www.mapy.cz.

Pozn.: Jízdní doba byla vyčíslena z žst. Praha hlavní nádraží (v případě některých autobusových linek z autobusového nádraží Praha - Florenc) do železničních stanic či autobusových nádraží v intravilánu cílových měst (tedy v případě Mladé Boleslavi do žst. Mladá Boleslav-město). Pro spojení s Kolínem a Pardubicemi nebyla vyčíslena jízdní doba autobusového spojení z důvodu absence přímého autobusového spojení. U IAD byla vyčíslena jízdní doba od žst. Praha hlavní nádraží k příslušným žst. cílových měst podle modelu www.mapy.cz.

Tato situace vyvolává závislost na dálnici D10, která je využívána jak IAD, tak nákladní dopravou a veřejnou autobusovou dopravou a jež bývá v dopravních špičkách přetížená. Spojení s Prahou i Libercem zajišťované pouze dálnicí D10 je tak provozně nespolehlivé. Rychlé a kapacitní železniční spojení v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec by znamenalo pro region tyto zásadní přínosy:

- lepší zpřístupnění závodů Škoda Auto, resp. dalších zaměstnavatelů pracovním silám z Prahy a Liberecka
- lepší zpřístupnění pražského trhu práce (pro případ útlumu zaměstnanosti na Mladoboleslavsku)
- lepší zpřístupnění vybavenosti Prahy obyvatelům Mladoboleslavska
- vyšší rezidenční atraktivitu Mladoboleslavska (možnost vyjíždky za prací a službami do Prahy)
- potenciálně i nové / propustnější trasy pro nákladní železniční dopravu (přímo po nových tratích, nebo nepřímo na tratích s uvolněnou kapacitou)

Pravidelná nákladní doprava je aktuálně provozována na tratích:

- 070 Praha – Turnov
- 071 Nymburk – Mladá Boleslav (až do žst. Mladá Boleslav město)
- 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová

Z hlediska nákladní přepravy je nejvýznamnější trať Nymburk – Mladá Boleslav, kudy je přepravováno cca 90 % vlaků vypravených ze společnosti Škoda Auto (v žst. Nymburk se vypravené vagony konsolidují do ucelených vlaků s vagony z Kvasin a odtud pokračují do cílových destinací). Aktuálně se jedná o cca 8 párů vlaků denně. Trať Nymburk – Mladá Boleslav je přitom využívána i dalšími nákladními vlaky, osobními vlaky a rychlíkovou linkou R22 Kolín – Rumburk, která jezdí ve dvouhodinovém taktu. Trať je tak přetížená a její kapacita nestačí pro uspokojení poptávky všech dopravců. Proto se trať postupně zkapacitňuje. Na již realizovanou první etapu zkapacitnění trati obnášející mj. prodloužení dopravních kolejí žst. Luštěnice-Újezd a Dobrovice na 650 m naváže druhá etapa spočívající v obdobném prodloužení dopravních kolejí žst. Čachovice a ve zřízení výhybny Straky. Výsledkem má být zvýšení kapacity trati z 28 nákladních vlaků za den na 38 (Sůra 2018).

Zásadní problém v kapacitě trati je vzhledem k poptávce v úseku Mladá Boleslav hlavní nádraží – Mladá Boleslav město. Druhá jmenovaná žst. slouží jako dopravna, z níž je zavlečkován areál Škoda Auto, všechny vlaky vypravené z areálu přitom musí projet výše zmíněný jednokolejný úsek, který sdílejí mj. s osobními vlaky. Kapacita úseku je v denních hodinách prakticky vyčerpána. Případné zdvoukolejnění zde bude enormně náročné, protože byla trať v minulosti nekonceptně zahloubena s místem pouze na jednu kolej a rozšíření tělesa dráhy tak bude obnášet zásadní stavební zásah do intravilánu Mladé Boleslavi. Alespoň dočasným řešením tak bude připravovaná výstavba tzv. Bezděčinské spojky, která bude ovšem realizována až po r. 2025.

Pro provozní spolehlivost a potenciál nákladní železniční dopravy jsou přitom limitující nedostatky na železniční síti v ČR:

- Vysoké zatížení a zhoršený technický stav trati 072 Kolín – Ústí nad Labem (tzv. uhelné magistrály) – nutnost postupné optimalizace obnášející dlouhé výluky jedné z kolejí
- Existence jediného intenzivně využitelného železničního přechodu pro nákladní dopravu do SRN (Bad Schandau)
- Nízká propustnost Železničního uzlu Praha pro nákladní vlaky
- Nedostačující kapacita a nevyhovující parametry (včetně technického stavu) spojení Nymburk – Týniště nad Orlicí – Solnice (závod Kvasiny)
- Obecně nedostačující kapacity páteřních železničních tratí pro nákladní dopravu (zejména ve východo-západním směru)
- Jednostranná preference osobní dopravy při přidělování kapacit železničních tratí v ČR

- Nepřipravenost alternativních tras pro případ mimořádností v provozu, nebo dlouhodobého snížení kapacity páteřních tratí (např. v důsledku jejich obnovy).

Pro zajištění optimálního využití potenciálu železniční osobní i nákladní dopravy při obsluze Mladobolesavska je nezbytně nutná realizace rychlého železničního spojení v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec, zkapacitnění železničního spojení v relaci mezi závodem Škoda Auto a žst. Nymburk, případně i u dalších relací poptávaných nákladními dopravci a zlepšováním technického stavu a parametrů (především) celostátních drah.

Dopravní obslužnost

Území Mladobolesavska je částečně integrováno do systému Pražské integrované dopravy (PID). Do PID jsou integrovány všechny vlakové spoje objednávané v závazku veřejné dopravní obslužnosti na území Středočeského kraje (s výjimkou vlaků Ec). Do systému PID mají být postupně integrovány také regionální autobusové spoje (integrace na Mladoboleslavsku má začít v r. 2019). V Mladé Boleslavi je provozován systém MHD, který zatím není integrován do PID.

Vzhledem k nedostatkům železniční sítě plní hlavní funkci v obsluze území autobusová doprava. Té slouží nové autobusové nádraží v lokalitě Slovanka (u OC Bondy), sousedící s žst. Mladá Boleslav město. Kromě obsluhy samotného Mladobolesavska plní autobusová doprava i roli dálkového spojení, zejména pak s Prahou, Libercem, Jabloncem nad Nisou a Podkrkonoším. Jen v relaci Mladá Boleslav – Praha jede denně jedním směrem cca 55 autobusových spojů (IDOS 2018).

Dopravní podnik Mladá Boleslav provozuje MHD s poměrně hustou sítí autobusových linek v intravilánu Mladé Boleslavi a obsluhuje spoji MHD i obce a města v nejbližším okolí.

Společnost Škoda Auto a někteří významní zaměstnavatelé ze zájmového území objednávají mimořádnou linkovou autobusovou dopravu pro návoz pracovníků zejména pak ze vzdálenějších oblastí, z nichž není možné využít veřejnou dopravu.

Letecká doprava

V zájmovém území jsou v provozu 2 letiště:

- Letiště Mnichovo Hradiště (LKMH)
 - veřejné mezinárodní letiště se zpevněnou vzletovou a přistávací dráhou (VPD) – bývalé záložní vojenské letiště
- Letiště Mladá Boleslav (LKMB)
 - veřejné vnitrostátní letiště s travnatou VPD

Dále je zde ještě v provozu heliport pro leteckou záchrannou službu v nemocnici Mladá Boleslav.

Z místních letišť ovšem není v provozu pravidelné vnitrostátní či mezinárodní letecké spojení. Nejbližší veřejné mezinárodní letiště s pravidelným spojením je Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. Cestující z Mladobolesavska (včetně pracovníků koncernu VW) používají právě Ruzyňské letiště. Dopravní spojení s Ruzyňským letištěm je ovšem problematické, protože zatím neexistuje přímé spojení s dálničními parametry mezi Mladoboleslavskem a letištěm v Ruzyni, ani kolejové spojení nezávislé na dopravní situaci na silniční síti v intravilánu Prahy. Do dostavby tzv. Pražského okruhu (dálnice D0), resp. realizace rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav a rychlodráhy na ruzyňské letiště tak bude cestování z Mladobolesavska na ruzyňské letiště nespolehlivé a poměrně zdlouhavé.

Řešením by mohl být rozvoj mezinárodního spojení na některém z bližších letišť:

- Praha Vodochody

- nejvíce pravděpodobné, majitel usiluje o zavedení provozu, zatím naráží na odpor místních obyvatel
- Praha Kbely
 - méně pravděpodobné, v koridoru VPD probíhá intenzivní rezidenční výstavba
- Milovice
 - méně pravděpodobné, město intenzivně populačně roste a je zde velký odpor k obnově pravidelného provozu na letišti
- Mnichovo Hradiště
 - infrastrukturně málo vybavené, soukromý majitel
- Mimoň
 - málo pravděpodobné, nepříznivá dopravní poloha, konflikt zájmů s ochranou přírody a rozvojem cestovního ruchu v území

Nejvíce pravděpodobné je zahájení pravidelného mezinárodního provozu na letišti ve Vodochodech (tovární letiště podniku Aero Vodochody). Otázkou je potenciál Letiště Mnichovo Hradiště k zavedení mezinárodních letů (např. pro potřeby koncernu Volkswagen). Zatím je možné využívat letiště v denních podmínkách za viditelnosti země (letiště nevyužívá navigační systém pro lety za zhoršené viditelnosti či v noci).

Cyklodoprava

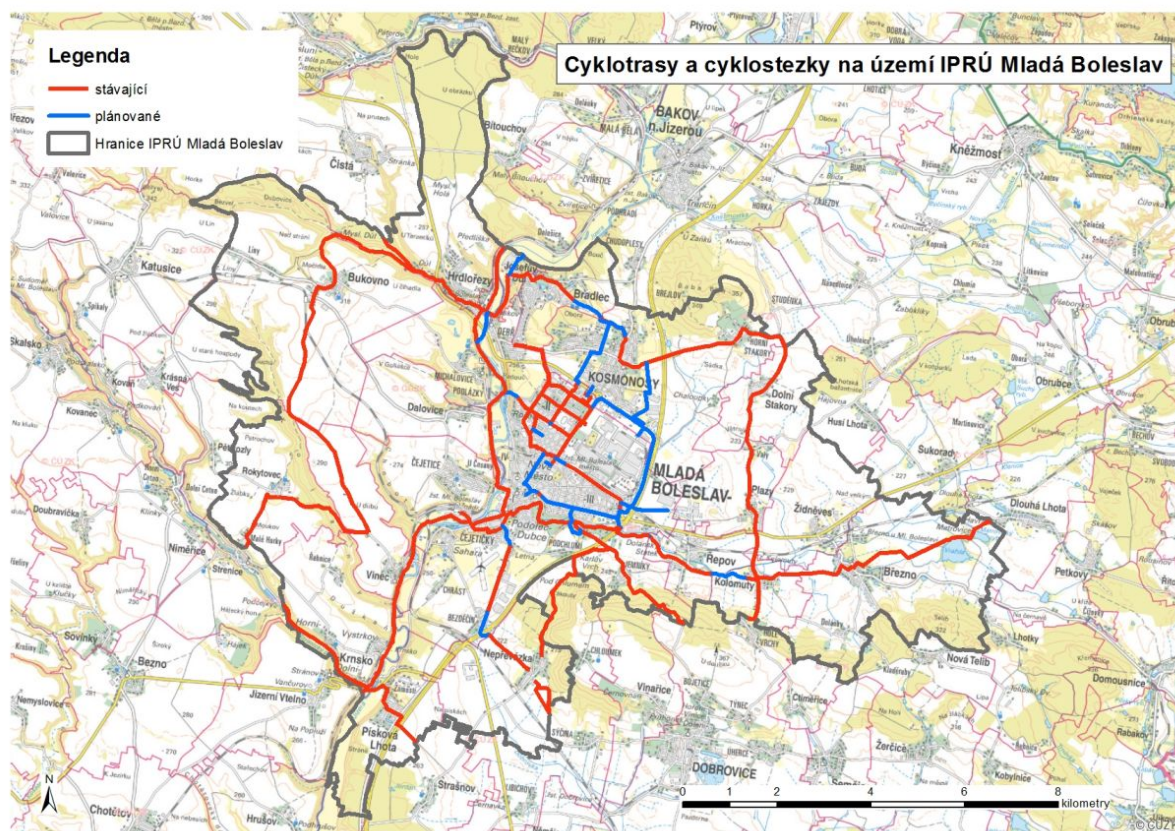
Na Mladoboleslavsku probíhá i v souvislosti s implementací Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav znatelný rozvoj cykloinfrastruktury. Postupně dochází k budování nových cyklostezek, které vymísťují cyklodopravu z nevyhovujících úseků silnic či nahrazují původní nebezpečné cesty za cyklostezky se zpevněným povrchem, kde je možný celoroční provoz. Přesto lze stávající infrastrukturu pro cyklistickou dopravu v Mladé Boleslavi a jejím okolí považovat za nedostatečnou zejména z důvodu řídké sítě a nesouvislých úseků stavebně oddělených cyklistických stezek, resp. úseků cyklotras, které lze považovat za nebezpečné.

V rámci plánovaného rozvoje bude potřeba vybudovat ještě mj. tyto úseky:

- Bradlec – Kosmonosy
- Kosmonosy, Pod Koupalištěm – Mladá Boleslav, Havlíčkova
- Kosmonosy, Stakorská – Mladá Boleslav, Průmyslová
- Mladá Boleslav, Průmyslová – Mladá Boleslav, Jičínská (mezi závodem Škoda Auto a dálnicí D10)
- Mladá Boleslav, tř. Ludvíka Kalmy a Volkharda Köhlera – průmyslová zóna Plazy
- Mladá Boleslav, podél Jičínské ulice
- Mladá Boleslav, Palackého
- Řepov – Kolomuty

V celém zájmovém území jsou potřeby v oblasti rozvoje cykloinfrastruktury ještě vyšší. Postupná realizace souvislé sítě cyklostezek vytváří podmínky pro vyšší využívání cyklodopravy v zájmovém území. Zejména jádrová oblast (tedy pás podél Jizery a dálnice D10) má přitom vzhledem k hustotě zalidnění značný potenciál pro cyklistickou dopravu za účelem dopravy do zaměstnání a za službami, sekundárně i za účely rekreace.

Mapa 18: Cyklotrasy a cyklostezky na území IPRÚ Mladá Boleslav



Zdroj: Vytvořeno v ArcMap 10.4. Podklad: Český ústav zeměměřický a katastrální.

B.1.8 Potenciál a limity technické infrastruktury

Shrnutí

- Obecně dostatečná kapacita technické infrastruktury a proveditelné dílčí navýšení kapacity (nové vodovody, rozšíření ČOV, vedení vysokého napětí pod zemí apod.) v případě populačního růstu
- Nepřipravenost území na dynamický rozvoj bydlení a hospodářských aktivit (nezbytnost realizace významných investic do odkanalizování, ČOV apod.)
- Dostačující kapacita a vysoká kvalita pitné vody
- Převaha vrchního vedení dálkových rozvodů elektrické energie představující limit rozvoje řady sídel
- Dostatečná kapacita odpadového hospodářství

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• Dostačující kapacity zásobování vodou a vysoká jakost vodních zdrojů • Poměrně vysoká a dále se zvyšující míra napojení domácností na kanalizaci v rámci hlavních sídel • Plynofikace je možná, i nenapojené obce jsou bez větších komplikací napojitelné • V lokalitě je hustá rovnoměrná síť přenosových soustav vzhledem k tradiční struktuře osídlení • Celé území je pokryto rovnoměrně signálem mobilních operátorů a televizním signálem	• Užitková voda - kolísání hladiny Jizery a potenciální vliv průmyslového čerpání na ekosystém povodí • Většina obcí není plynofikovaná • Vysoký podíl domácností používajících k životnímu prostředí nešetrná paliva z důvodu nižší ceny • Malý počet dobíjecích stanic pro elektromobily (zjištěna zatím pouze 1) • Vysoký podíl menších sídel bez kanalizace s ČOV, relativně nízká kapacita ČOV – omezení případného rozvoje • Převaha vrchního vedení rozvodů elektrické energie limitem rozvoje urbanistických struktur
Příležitosti	Hrozby
• Aplikace nových technologií vedoucích k lepší kvalitě životního prostředí • Napojení více domácností na teplovodní soustavy (využití čistého druhotného zdroje energie) • Kabelové řešení nových rozvodů elektrifikace	• Nepřipravenost území pro dynamický rozvoj, nutnost zkapacitnění ČOV

Zásobování vodou

Technická infrastruktura pro zásobování pitnou vodou je dostatečná. Z 98 obcí ORP má 85 obcí zaveden veřejný vodovod, tj. 87 % obcí ORP MB. Z celkového počtu 107 137 obyvatel je zásobeno pitnou vodou 103 693, tj. 96 %. Území díky svým hydrogeologickým podmínkám nabízí kapacitní zdroje vysoce kvalitní pitné vody s parametry kojenecké vody. Zdroje se nacházejí především ve velkých hloubkách. Zásobování pitnou vodou probíhá z vodárenského systému zásobních řadů, vodojemů, čerpacích stanic a úpraven vody. Hlavním distributorem v zájmové oblasti je společnost Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s., ve vlastnictví města Mladá Boleslav a dalších měst region. Úpravna vody Rečkov zásobuje místní průmyslové a zemědělské podniky a zhruba 65 000 obyvatel okresu Mladá Boleslav od Bakova nad Jizerou přes samotnou Mladou Boleslav až po Dlouhou Lhotu a od prosince roku 2013 také Dobrovici, Týnec, Ledce a Prodašice. Voda je tak kvalitní, že není nutno ji chlorovat.

Sídla v celém zájmovém území disponují veřejným vodovodem. Užitková voda je zajišťována lokálně výhradně pro potřeby velkých průmyslových závodů vlastními odběry. Největší odběr formou jímání z Jizery spolu s čištěním v úpravně vody v Bradleci má firma Škoda Auto. Investice jsou spojené zejména s postupnou modernizací rozvodné sítě, případně s propojováním skupinových a místních vodovodů na skupinový vodovod Mladá Boleslav a náhradou méně kvalitních zdrojů za nové.

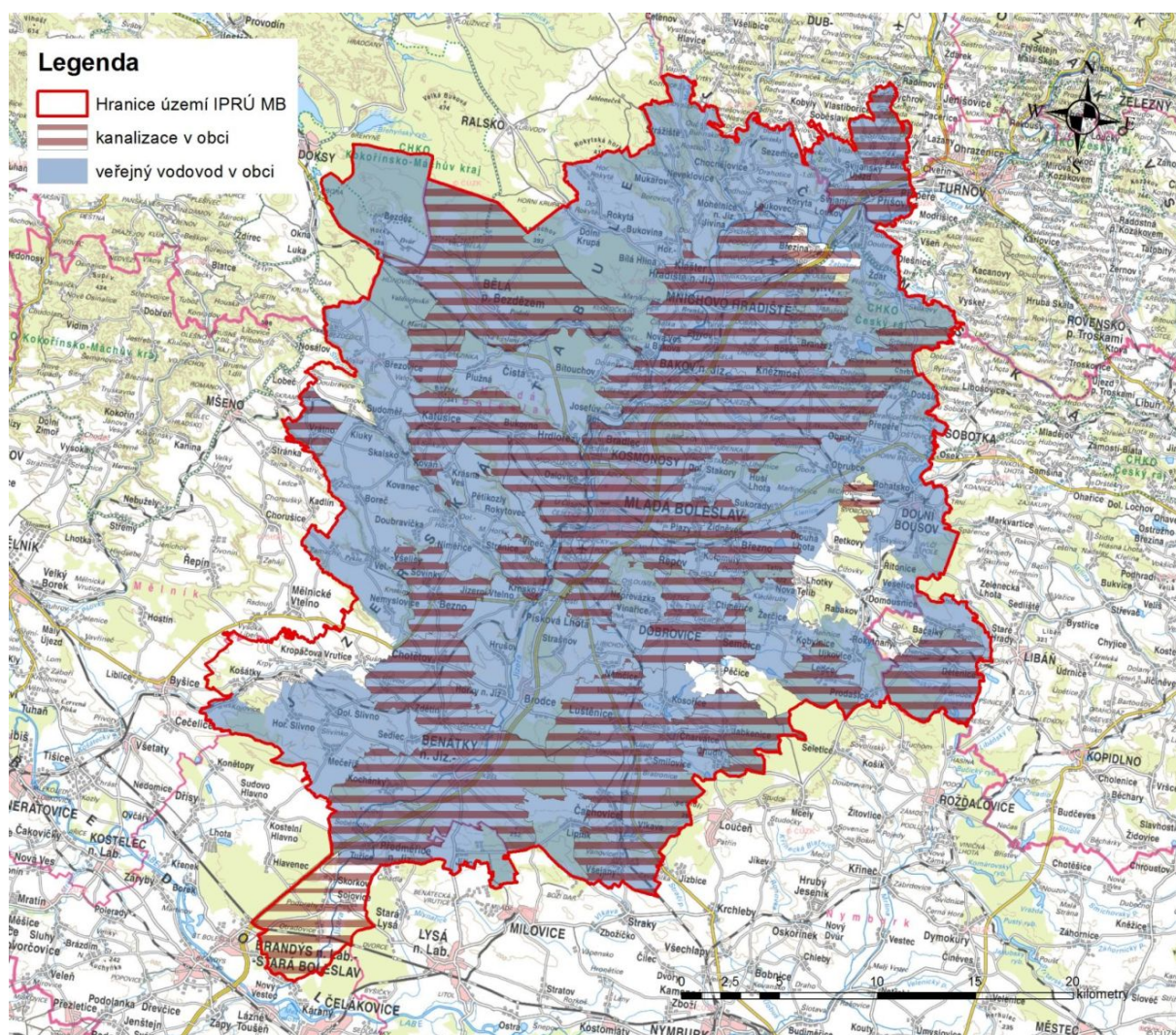
Odkanalizování

Infrastruktura pro odvádění a likvidaci odpadních vod je dle informací z územně analytických podkladů (verze 2016) podprůměrná a je nejslabší a nejzranitelnější složkou technické infrastruktury území. Z 98 obcí je napojeno na veřejnou kanalizační síť zakončenou na ČOV pouze 29 obcí, příp. jejich částí, tj. cca 29,6 % obcí SO ORP MB (viz též následující mapa). Tento problém představuje významné riziko dalšího rozvoje regionu, zejména s ohledem na dopady na životní prostředí a ochranu vod.

Z celkového počtu 107 137 obyvatel je napojeno na veřejnou kanalizační síť se zakončením na ČOV cca 70 490 obyvatel, tj. cca 66 % trvale bydlících obyvatel. Zájmové území je tedy obslouženo kanalizační sítí, ale vykazuje nedostatky, které se vztahují především k menší lidnatosti sídel. Dochází k průběžnému postupnému vylepšování kanalizační sítě. Splašková kanalizace chybí citelně zejména v sídlech jihozápadním směrem od Mladé Boleslavi (Rokytovec, Vinec, Písková Lhota s Krnskem), dále Dolních Strakorech, Kolomutech a některých místních částech. Výstavba a rekonstrukce ČOV a rozšiřování stávající kanalizace je průběžné. Dochází k průběžnému zvyšování podílu domácností napojených na splaškovou kanalizaci a snižování vnosu škodlivých látek do vodních recipientů.

V září roku 2014 byl ukončen a zprovozněn projekt Mladoboleslavsko, čištění a odkanalizování vod II. V tomto projektu se jednalo o výstavbu vodohospodářské infrastruktury na 9 lokalitách v Mladé Boleslavi a okolí (Dobrovice, Mladá Boleslav - Bezděčín, Mladá Boleslav – Láskov, Mladá Boleslav – Chrást, Mladá Boleslav – Čejetice, Mladá Boleslav – Vinecká, Mnichovo Hradiště). Předmětem byla výstavba převážně gravitačních kanalizačních stok v délce přibližně 14,3 km, výstavba vodovodních řadů v délce přibližně 12,6 km a intenzifikace Čistírny odpadních vod Mnichovo Hradiště o kapacitě 7 040 EO.

Mapa 19: Odkanalizování a zásobování vodou v obcích zájmového území



Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat ÚAP

Zásobování elektrickou energií

Provozovatelem elektrické energie na Mladoboleslavsku je ČEZ Distribuce, a.s. Zájmové území není zajištěno významnějšími vlastními zdroji s výjimkou teplárny ŠkoEnergo produkující elektrickou energii především pro potřeby podniku Škoda Auto. Vlastní energetický systém je vyhovující a dimenzovaný na mírný růst spotřeby v následujících letech. V zájmovém území nejsou plánovány významnější investiční záměry v oblasti energetiky. Zájmovým územím prochází ve směru silnice R10 jedno dvojité vrchní vedení VVN 400 a 220 kV z TR Čechy – střed do TR -Bezděčín. Toto vedení je součástí nadřazené přenosové sestavy, která je v majetku ČEPS.

Územím vede vedení VVN 110 kV, které napájí tři transformační rozvodny VVN/VN v území. Trasa vedení je částečně shodná s trasou vedení 400 a 220 kV, vyjma odbočení k rozvodnám v Mladé Boleslavi.

Dvě transformační rozvodny jsou přímo v Mladé Boleslavi a jedna je v Dražicích u Benátek nad Jizerou. Dvě z těchto rozvodnů jsou distribuční a jedna je velkoodběratelská pro subjekt Škoda Auto, a.s.

Na celém území Mladoboleslavska je rozvod VN řešen systémem vrchních vedení VN 22 kV. Vrchní vedení je limitujícím prvkem rozvoje území. Do budoucna se předpokládá v zastavených územích řešit

rozvody VN kabelovými vedeními.

Na území ORP zasahují rovněž vedení VN 22 kV napájená z rozvodu umístěných vně řešeného území.

Nízkonapěťové rozvody jsou v zájmovém území řešeny jak vrchním tak kabelovým spodním vedením.

V souvislosti s potenciálním rozvojem elektromobilů byla zjištěna jedna stávající dobíjecí stanice ČEZ pro elektromobily a to v Mladé Boleslavi. V rámci konce roku 2018 plánuje společnost ŠKO-ENERGO zprovoznění více nabíjecích stanic především v areálu závodu.

Zásobování teplem a plynem

Teplovodné soustavy jsou v rámci zájmového území provozovány pouze v Mladé Boleslavi a v Kosmonosech, kde jsou k tomu s ohledem na přítomnost kapacitního průmyslu předpoklady. V Mladé Boleslavi je teplovodná soustava CENTROTERM a.s. zajišťující distribuci z teplárny ŠKO – ENERGO umístěné v závodě do celého města. Teplárenská soustava je spíše progresivní, zásobuje domácnosti, objekty služeb, průmyslové podniky a byla rozšířena i k pokrytí potřeb nových obchodně průmyslových zón na východě města. Soustava sestává z centrálních horkovodních napaječů a výměňkových stanic v místě předání tepla.

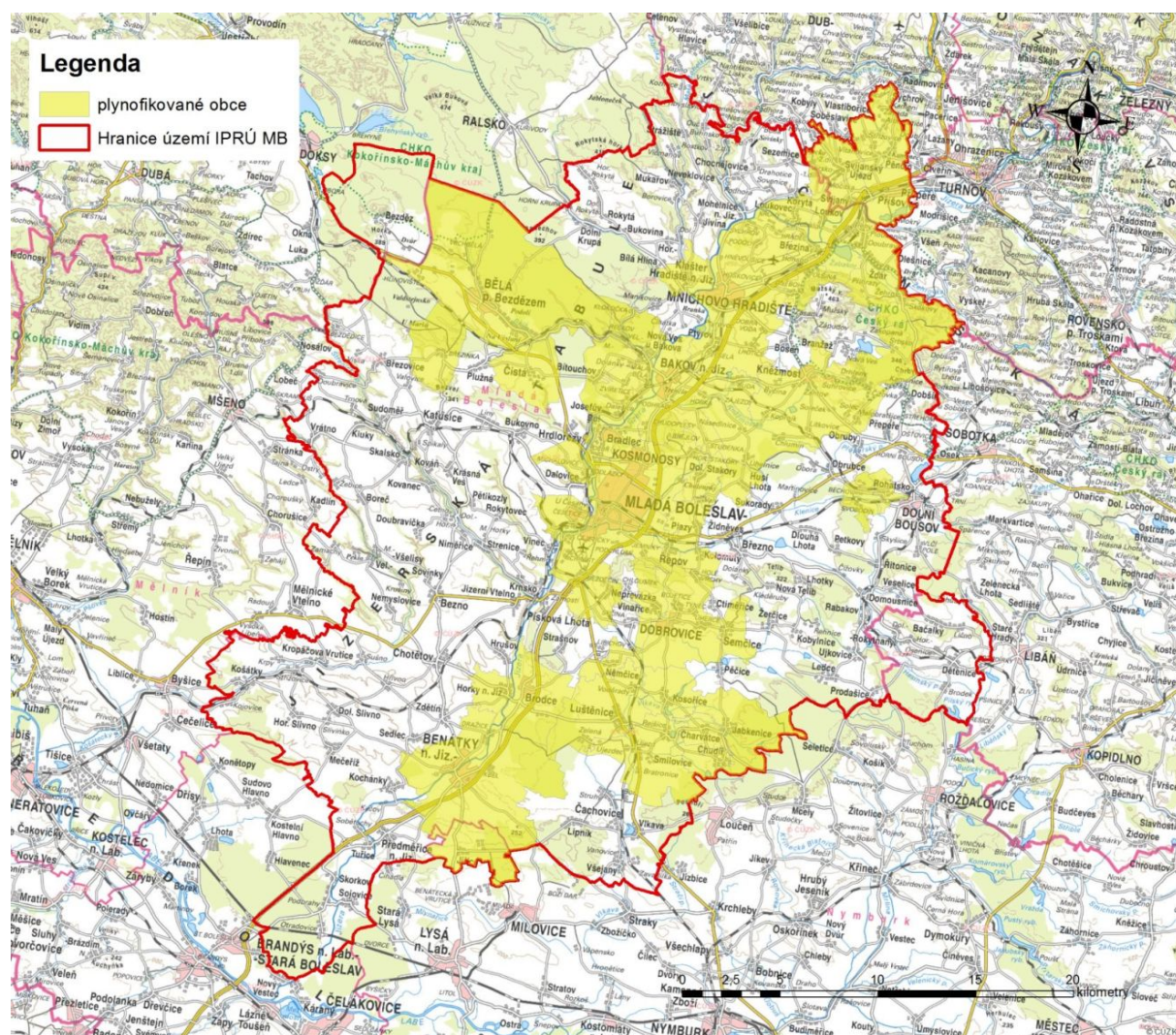
V Mladé Boleslavi i Kosmonosech se dále nachází i menší zdroje typu blokové a domovní kotelny.

Skrze území vedou dva hlavní vysokotlaké (dále VTL) plynovody VTL DN Štolmíř – Mladá Boleslav a VTL DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z VTL plynovodů jsou přes regulační stanice napájeny středotlaké plynovodní soustavy ve městech a obcích.

Z páteřního plynovodu je provedeno několik krátkých odboček. Kromě těchto hlavních VTL plynovodu, které procházejí daným územím, jsou v oblasti v provozu další dva VTL plynovody, které napojují obce Knežmost, Dolní Bousov, Bítouchov a Bělá pod Bezdězem.

Výhledově je plánováno vybudování VTL plynovodu DN 300, PN 40 Liblice – Brodce nad Jizerou, avšak dojde k němu nejspíš až po vyčerpání přepravní kapacity VTL plynovodu Štolmíř – Mladá Boleslav a v případě požadavku na dodávku zemního plynu v obcích nacházejících se poblíž trasy plynovodu. Tento záměr v ZÚR SČK není sledován. Ve větších obcích a městech SO ORP jsou již vybudovány středotlaké plynovodní soustavy pro distribuci zemního plynu konečným spotřebitelům. V minulých letech bylo uvažováno i s plynifikací dalších obcí, ale vzhledem k cenovému vývoji zůstalo mnoho z těchto záměrů nerealizováno a s největší pravděpodobností k realizaci v nejbližší době nedojde.

Mapa 20: Připojení obcí v zájmovém území na rozvod zemního plynu



Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat ÚAP

V zástavbě solitérního bydlení rodinných domů převažuje vytápění lokálními topeništi, případně etážové vytápění. Problémem je znečištění ovzduší plynoucí z tuhých paliv používaných ve starší zástavbě. Zvýšení cen plynu vedlo k návratu některých domácností k tomuto méně životnímu prostředí šetrnému způsobu vytápění i v plynofikovaných lokalitách.

Město Mladá Boleslav je jen s výjimkou několika okrajových částí plně plynofikováno. Distribuční síť je napojena na dvě potrubí podél silnice R10 Praha – Turnov. Řád 062 DN 300 Štolmíř – Mladá Boleslav je určen výhradně pro využití Škoda Auto, a.s. Vlastní město je pak napojeno na řád 042 DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z tohoto plynovodu je přes redukční stanici napájena středotlaká soustava distribuce koncovým spotřebitelům v Mladé Boleslavi.

Stávající kapacita plynovodů je dostačující pro případné navýšení poptávky. Napojení jednotlivých obcí na rozvod zemního plynu přibližuje mapa na předcházející straně.

B.1.9 Kvalita životního prostředí, ochrana přírody a krajiny

Shrnutí

- Značná emisní zátěž území (v městech především z dopravy, ve venkovských obcích především z lokálních topenišť)
- Výrazná hluková zátěž území v okolí hlavních silnic a ulic, týká se i řady hustě obydlených míst v intravilánech měst a obcí
- Zhoršená kvalita vodních toků v území (kromě Jizery) z důvodu malé vodnosti, vnosu znečišťujících látek ze zemědělství a sídel s chybějící kanalizací s ČOV
- Nízký podíl krajinné zeleně
- Málo sídelní zeleně s využitím pro rekreaci a pobyt obyvatel
- Větší množství ekologických zátěží (převážně místního rozsahu)
- Nízká (a snižující se) ekologická stabilita krajiny v oblastech s intenzivní zemědělskou výrobou a hustým osídlením (centrální a JV část území)
- Stávající či potenciální konflikty mezi zájmem ochrany přírody a krajiny a rozvojem hospodářských aktivit a bydlení (týká se zejména Z a SV části území)
- Hrozba dlouhodobého sucha zhoršující lokálně zásobování vodou

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
• V zájmovém území nejsou koncentrovány velké počty zvláště velkých zdrojů emisí hlavních znečišťujících látek • Odpadové hospodářství má dostatečné kapacity • Dostatečné zásoby podzemních vod • Výskyt řady vzácných – unikátních druhů rostlin a živočichů • Příroda a krajina: existence cenných přírodních lokalit objektů a jejich ochrana	• Liniové zdroje emisí NO_x a BaP vytváří podmínky k překračování imisních limitů • Zájmové území je vystaveno silné hlukové zátěži produkované zejména dopravou • Zhoršená jakost ostatních (tj. mimo Jizeru) vodních toků v území (malá vodnost x vnos znečišťujících látek ze zemědělství a sídel bez kanalizací s ČOV) • Vyšší hladina podzemní vody s nepropustným podložím – náchylnost půd k zamokření • Nízký podíl krajinné zeleně
Příležitosti	Hrozby
• Podpora intervencí do krajiny ve prospěch zlepšení hydrologického režimu • Podpora intervencí do krajiny ve prospěch zvyšování ekologické stability území a diverzity území	• Imisní zátěž z dopravy rostoucí nad akceptovatelnou úroveň, sílící tlaky na omezení emisí všech látek, které přispívají k tvorbě fotochemického ozónu • Zátěž hlukem z dopravy bude růst • Dlouhodobá sucha snižující zásoby vody • Pokračující trend znečišťování zdrojů vody • Příroda a krajina: snižování ekologické stability zemědělské krajiny v důsledku snižování pestrosti pěstovaných monokultur

Ovzduší

Vzhledem k neexistenci dat pro území, jež je předmětem této studie, jsou v dalších částech uvedeny údaje pro území správního obvodu okresu Mladá Boleslav.

Přehled o emisích hlavních znečišťujících látek ze stacionárních zdrojů v okrese Mladá Boleslav poskytuje následující tabulka. Hlavním emitentem oxidu siřičitého (SO₂) a oxidů dusíku (NO_x) je Teplárna ŠKO-ENERGO s.r.o. provozovaná v areálu Škoda Auto v Mladé Boleslavi. Velké stacionární zdroje (reprezentované především teplárnou ŠKO-ENERGO) dominují právě v produkci těchto dvou plyných znečišťujících látek, naopak malé stacionární zdroje (tedy především vytápění rodinných domů) jsou ze stacionárních zdrojů hlavními zdroji emisí tuhých znečišťujících látek (TZL) a oxidu uhelnatého (CO), což je dáno především nízkou kvalitou domovních kotlů a používaných paliv.

Tabulka 30: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav a Středočeském kraji (2015)

Kraj, okres	Tuhé znečišťující látky TZL [t/r]	Oxid siřičitý SO ₂ [t/r]	Oxidy dusíku Nox [t/r]	Oxid uhelnatý CO [t/r]
Středočeský kraj	6053,4	19638,0	12682,5	50469,4
Mladá Boleslav	322,5	1187,1	711,0	4586,1
Podíl okresu MB na krajských emisích	5,3%	6,0%	5,6%	9,1%

zdroj: Statistická ročenka Středočeského kraje, tabulka 3.7

V okrese Mladá Boleslav je z hlediska zákonné úpravy ochrany ovzduší evidováno 119 stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší. Z hlediska velikosti emisí je významných pouze několik, jmenovitě provozovny Teplárny ŠKO-ENERGO, s.r.o. (emise oxidu siřičitého – 64 % celkových emisí SO₂ v okrese, oxidů dusíku – 72 % celkových emisí NO_x v okrese, a anorganických sloučenin chlóru), závodu ŠKODA AUTO, a.s. (emise nemethanových těkavých organických sloučenin) a Cukrovaru Dobruška společnosti Tereos TTD, a.s. (emise oxidu uhelnatého – 15 % emisí CO za okres).

Provozovny Teplárny ŠKO-ENERGO, s.r.o. a ŠKODA AUTO, a.s. jsou v platném Programu zlepšování kvality ovzduší Středočeského kraje (MŽP, 2016a) vyjmenovány mezi 10 v kraji nejvýznamnějšími stacionárními zdroji emisí TZL (a jejich frakce prachových částic označovaných jako PM₁₀) a NO_x, Teplárna ŠKO-ENERGO je dále jeden z 10 nejvýznamnějších zdrojů emisí benzo(a)pyrenu (BaP, slouží jako indikátor znečištění polycyklickými aromatickými uhlovodíky).

Dalšími významnými zdroji jsou zemědělské provozy, z nichž dochází k únikům amoniaku (NH₃). Jedná se provozy společností Zemědělská společnost SKALKSO (farma Židněves) a LIPRA PORK, a.s. (provozovny Březina, Valovice, Luštěnice a Libichov).

Úniky znečišťujících látek do ovzduší jsou u ostatních velkých stacionárních zdrojů znečištění ovzduší výrazně nižší, a i kvůli poměrně vysokým ohlašovacím prahům nejsou hlášeny do Integrovaného registru znečišťování (IRZ). Z krajského hlediska je v zájmovém území spíše průměrná produkce znečišťujících látek, velmi vysoká je produkce těkavých organických látek, jejichž dominantním zdrojem je lakovna společnosti Škoda Auto⁹.

O skutečném stavu znečištění ovzduší vypovídají imisní charakteristiky. Stav ovzduší na Mladoboleslavsku je monitorován jednou stanicí provozovanou ČHMÚ, která je umístěna v Mladé

⁹ V r. 2016 byly do Integrovaného registru znečišťování (2019) vykazány emise 799,287 t nemethanových těkavých organických látek z mladoboleslavského závodu společnosti Škoda Auto. To představovalo cca 2,8 % celkové produkce těkavých organických látek v celém Středočeském kraji (modelované ČHMÚ – viz ČHMÚ 2019)

Boleslavi. Jedná se o stanici městskou, pozadovou, reprezentativní pro oblastní měřítko – městské nebo venkov (dosah 4-50 km).

Dlouhodobý vývoj znečištění ovzduší je prezentován jednak ve formě 5letých průměrů imisních koncentrací, aktuálně za roky 2012–2016, a dále formou vyhodnocení překračování imisních limitů pro ochranu zdraví (bez i se zahrnutím troposférického ozónu) pro účely stanovení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Velká část zájmového území je podle Zprávy o kvalitě ovzduší (MŽP, 2016, str. 30) oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví, a to i bez zahrnutí přízemního ozónu). Průměry určuje rozptylovými modely ČHMÚ pro látky stanovené legislativou ochrany ovzduší. Následující mapy zobrazují zájmové území z hlediska překročení příslušného imisního limitu.

Zatímco na území Středočeského kraje dochází dlouhodobě k překračování imisního limitu pro suspendované částice frakce PM₁₀ (36. nejvyšší 24hodinová koncentrace), pětileté průměry imisních koncentrací PM₁₀ na zájmovém území neprokazují, že by dlouhodobě docházelo k překračování imisního limitu pro PM₁₀.

Pro suspendované částice byl ve Středočeském kraji imisní limit překračován zejména na Kladensku, popř. na dopravní lokalitě v Berouně. Doprava je hlavním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} (ve Středočeském kraji 52 %), druhým nejvýznamnějším zdrojem jsou pak lokální topeniště (vytápění domácností představuje 34% podíl na celkových emisích TZL).

Ve Středočeském kraji je místně dále překračován imisní limit NO₂ (průměrná roční koncentrace) a velmi lokálně rovněž imisní limit pro arsen (průměrná roční koncentrace). Imisní limit pro arsen byl ovšem lokalizován výlučně na území v těsné blízkosti Kladna – Stehelčevy. Pro zájmové území nebyly imisní koncentrace arsenu významné.

Pro koncentrace oxidů dusíku je důležité, zda je území ovlivněno dopravou. Dopravní lokalita Beroun v minulosti imisní limit překračovala, koncentrace se však výrazně snížily a v posledních letech již žádná lokalita imisní limit nepřekračuje. Z pozadových lokalit nepřekračuje žádná lokalita ani dolní mez pro posuzování. Zvýšené koncentrace NO₂ lze očekávat v blízkosti významnějších dopravních tahů a v městských aglomeracích.

V zájmovém území jsou dále významné koncentrace oxidů dusíku (NO_x) a benzo(a)pyrenu (BaP). V případě BaP jsou limitní imisní koncentrace překračovány výlučně podél úseku dálnice D10 mezi Brandýsem nad Labem a Mladou Boleslaví. Imisní limity pro koncentrace NO_x jsou překračovány podél hlavních silničních komunikací a v oblasti městské zástavby.

Pro benzo(a)pyren je ve Středočeském kraji největší zátěž v lokalitě Kladno-Švermov (mimo zájmové území). Problematická je ovšem i lokalita Brandýs nad Labem, kde se mezi roky 2003 – 2012 pohybovala koncentrace BaP kolem 2 ng.m⁻³.

Liniové zdroje emisí (především silniční komunikace) budou v budoucnu v zájmovém území nejčastějším místem překračování imisních limitů, a to látek NO₂ a BaP.

Vodní hospodářství

Naprostá většina zájmového území leží v oblasti povodí Horního a středního Labe, pouze východní část pod obcí Mšeno patří do oblasti povodí Ohře a Dolního Labe. Území se vyznačuje relativně malou hustotou vodních toků. Územím protéká řeka Jizera, v jejímž povodí se nachází valná většina území Mladoboleslavska. Jihovýchodní část území je odvodňována řekou Dobrovkou, která spadá do povodí Labe. Kromě řeky Jizery se všechny ostatní vodní toky v území vyznačují malou vodností (tedy vyššími koncentracemi vnášených škodlivin a nižší samočisticí schopností těchto toků), což je spolu s intenzivní zemědělskou (zejména rostlinnou) výrobou a absencí kanalizace s ČOV v některých sídlech příčinou zhoršené kvality vod v těchto tocích.

Kvalita povrchové vody v řece Jizeře je uspokojivá a stabilně dochází k postupnému zlepšování. Mírně horší kvalitu mají menší toky (Klenice a její přítoky), a to vlivem způsobu odkanalizování území okolních obcí (absence kanalizace), jejich nižší vodnatostí a negativním dopadem zemědělské činnosti. Jizera, Klenice a Strenický potok jsou v území jedinými významnými vodními toky podle vyhlášky MZe č. 470/2001 Sb.

Zdrojem pitné vody pro Mladoboleslavsko jsou podzemní vody jímáné z velkých hloubek. Území má proto zajištěnu velmi kvalitní pitnou vodu splňující i velmi přísné parametry. Pro území správního obvodu obce s rozšířenou působností (SO ORP) Mladá Boleslav jsou ve vztahu k vodohospodářské infrastruktuře zásadní:

- podzemní vodní zdroje kvalitní pitné vody, které zásobují převážnou část ORP Mladá Boleslav;
- zdroj Káraný, který zasahuje území SO ORP Mladá Boleslav systémem nádrží a ochrannými pásmy. Na území SO ORP MB zásobuje samostatný vodovod Kochánky;
- CHOPAV Severočeská křída, která zasahuje cca 50 % území ORP Mladá Boleslav. Výše uvedené riziko by mohlo negativně ovlivnit i hladinu podzemních vod a tedy i zdroje pitné vody pro Mladoboleslavsko.

Pro zásobování území SO ORP Mladá Boleslav pitnou vodou jsou využívány především kvalitní vodní zdroje v jihozápadním a severním sektoru (vodní útvary Jizerská křída pravobřežní a Jizerská křída levobřežní). Zdroje pitné vody z mělkých horizontů v jihovýchodním sektoru jsou problematické, jak kvalitou vody, tak vydatností zdrojů. Tyto jsou využívány převážně pro individuální zásobení vodou.

Hluková zátěž

Nejvýznamnějším zdrojem hluku je automobilová doprava – konkrétně se jedná o hluk automobilové dopravy na dálnici D10, silnicích I/16, I/38 a uvnitř Mladé Boleslavi pak na ulicích Jičínská/TGM/Jaselská a Václava Klementa.

Z výstupů sledování intenzity dopravy prováděného Ředitelstvím silnic a dálnic Praha v pětiletých cyklech je na území Mladé Boleslavi a v jejím okolí patrný permanentní nárůst intenzity na dálnici D10 a silnicích I/38, I/16. Intenzita vozidel se v roce 2000 pohybovala okolo 30 000 vozidel za 24 hodin u dálnice D10 v Mladé Boleslavi, 7 000 vozidel za 24 hodin u silnice I/16 v západní větvi. V období 2005 – 2010 hodnoty vzrostly cca 1,2 násobně.

Zvýšené hladiny hluku (denní nad 50 dB a noční nad 40 dB) jsou zaznamenávány v okolí dálnice D10 (průměrná hodnota denního hluku 80 – 85 dB) a v okolí silnice č. I/38 (denní hodnoty 75 – 80 dB). V nočních hodinách dochází na těchto místech ke snížení hodnot hluku zhruba o 10 – 15 dB (zdroj: MB, 2016a).

V dokumentu Akční hlukový plán pro hlavní komunikace Středočeského kraje jsou na základě strategických hlukových map vymezena „kritická místa“ (*hot spots*). Pro tato místa byl odhadnut počet osob žijících v domech v územích podél komunikací. Odhad je proveden pro výšku 4 m nad zemí a pro nejvíce exponované části obvodového pláště budov a to pro hlukové ukazatele pro den – večer – noc (L_{den}) a pro noc (L_n). Kritická místa jsou rozdělena do dvou priorit ve vztahu k naléhavosti řešení problému. Priorita I zahrnuje místa s překročením mezní hodnoty a hustotou 10 obyvatel/1000 m² a vyšší, priorita II pak místa s překročením mezní hodnoty a hustotou obyvatel vyšší než 1 obyvatel na 1000 m².

Kritické místo bylo vymezeno i uvnitř Mladé Boleslavi. Jde o ulici Jičínská na původní I/38 před přeložkou této silnice do ulice Průmyslová v Kosmonosích. Oblast priority I byla vymezena v území křižovatek Jičínské s Laurinovou a Smetanovou.

Podle výpočtu bylo v roce 2008 hlukem nad mezní hodnotu $L_{dvn} > 70$ dB 729 zasaženo 1 770 obyvatel města v okolí kritického místa. Hlukem nad mezní hodnotu $L_n > 70$ dB bylo zasaženo 2 019 osob. Situace se zlepšila po přeložce I/38 do nové polohy, Jičínská ulice však zůstává dopravně i hlukově velmi zatíženou ulicí.

V okolních obcích je hluková zátěž obyvatelstva nejvyšší na průtazích silnic I. třídy obytnými zónami sídel. Na nejproblematictějších úsecích silnic jsou proto navrhovány přeložky, které mají odvádět tranzitní dopravu mimo zastavěné území.

Krajina a ochrana přírody

Krajinu Mladoboleslavska lze obecně kategorizovat jako krajinu zemědělskou, v pásu osídlení podél dálnice D10 jako krajinu průmyslovou. Okrajová severní část SO ORP MB na hranici s obcí Bezděz je krajinou lesnatou (Ralský bioregion).

Z hlediska zastoupení kultur se jedná o krajinu s nízkou lesnatostí (25 %), vysokým podílem orných půd ze zemědělských půd (89,5 %), téměř bez trvalých travních porostů (6,1 %). Územím protéká řeka Jizera, která tvoří přírodní osu území ve směru sever – jih. I přes síť bočních přítoků Jizery je území relativně chudé na vodní toky.

I přes zdánlivou jednotvárnost, podmíněnou geologickou stejnorodostí a nízkým rozpětím nadmořských výšek, a nízkou ekologickou diverzitu území, lze vystopovat pozoruhodné přírodní jevy, které jsou předmětem legislativní ochrany.

Na základě provedené elementární typizace území je možné krajině Mladoboleslavska přisoudit krajinný typ A (krajinu silně pozměněná civilizačními zásahy, s dominantním industriálním prostředím a prostředím sídel či prostředím agroindustriálním), krajinný typ B (krajinu harmonickou s vyváženým vztahem mezi přírodou a člověkem) lze přisoudit obcím Nová Ves u Bakova, Hrdlořezy, Dobšín, Březovice, Ledce, Lhoty, Jabkenice.

Velkoplošná zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Chráněná krajinná oblast Český ráj

Oblast tvoří rozsáhlé území s harmonicky utvářenou krajinou, pískovcovým reliéfem a skalními městy, významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, četnými rybníky, potoky a kulturními památkami, které dotvářejí charakteristický krajinný ráz. Posláním oblasti je uchování a obnova jejího přírodního prostředí, zejména ekosystémů, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, a zachování typického charakteru krajiny za současného rozvíjení ekologicky optimálního systému využívání krajiny a jejích přírodních zdrojů. Oblast se rozkládá na území krajů Libereckého, Královéhradeckého a Středočeského. Nejzranitelnějšími územími jsou pískovcová skalní města, kde dochází vlivem sešlapů k poškozování půdního a skalního povrchu a ke vzniku eroze ve vyšlapaných stezkách.

Výskyt na zájmovém území: Dobšín, Dolní Bousov, Sobotka, Turnov

Chráněná krajinná oblast Kokořínsko – Máchův kraj

Oblast České křídové tabule s ojedinělým geomorfologickým reliéfem z kvádrových pískovců. Základní rysy reliéfu určuje vztah dvou hlavních skupin povrchových tvarů: plošin a často hluboce zahloubených několikapatrových údolí, na jejichž hranách se vytvořila skalní města. Selektivním zvětráváním vznikly skalní věže a četné mezo a mikrotvary takové formy a rozsahu, jaké nelze nalézt v žádné jiné pískovcové oblasti České republiky. CHKO Kokořínsko – Máchův kraj byla vyhlášena v roce 2014 nařízením vlády ČR č. 176/2014 Sb. a skládá se ze dvou nespojitých celků – část Kokořínsko je

původní rozsah CHKO (vyhlášené v roce 1976) s rozšířením u Dolanského rybníka, a část Máchův kraj je zcela nově vymezené a dosud nechráněné území Dokeska.

Výskyt na zájmovém území: Ralsko, Doksy, Mšeno

Maloplošná ZCHÚ

V Vzájmovém území se nacházejí tato maloplošná ZCHÚ:

- Přírodní rezervace Vrch Baba u Kosmonos
- Přírodní rezervace údolí Plakánek
- Národní přírodní památka Klokočka
- Národní přírodní památka Radouč
- Národní přírodní památka Rečkov
- Přírodní památka Bělá pod Bezdězem – zámek
- Přírodní památka Bezděčín
- Přírodní památka Černý orel
- Přírodní památka Ledce – hájovna
- Přírodní památka Lom u Chrástu
- Přírodní památka Podhradská tůň
- Přírodní památka Slepeč
- Přírodní památka Stará Jizera
- Přírodní památka Valcha

NATURA 2000

Evropsky významné lokality

Jako evropsky významné lokality, tj. ty, „které významně přispívají k udržení nebo obnově příznivého stavu alespoň jednoho typu evropských stanovišť nebo alespoň jednoho evropsky významného druhu z hlediska jejich ochrany nebo k udržení biologické rozmanitosti biogeografické oblasti“, byly v zájmovém území do národního seznamu zařazeny lokality uvedené v tabulce.

Tabulka 31: Evropsky významné lokality

Název	Kód NATURA	Překryv s chráněným územím	Výskyt v zájmovém území
Bělá pod Bezdězem – zámek	CZ0213600	Přírodní památka (PP) Bělá pod Bezdězem – zámek	Bělá pod Bezdězem
Valcha	CZ0213006	PP Valcha	Bělá pod Bezdězem
Rečkov	CZ0212020	Národní PP Rečkov	Bělá pod Bezdězem, Nová Ves u Bakova
Bezděčín	CZ0213776	PP Bezděčín	Mladá Boleslav
EVL Ledce – hájovna	CZ0213611	PP Ledce – hájovna	Ledce
Slepeč	CZ0212022	PP Slepeč	Benátky nad Jizerou, Kochánky

Název	Kód NATURA	Překryv s chráněným územím	Výskyt v zájmovém území
Milovice – Mladá	CZ0214006	- navrhovaná kategorie zvláště chráněného území: PP	Benátky nad Jizerou, Lipník, Luštěnice
Černý Orel	CZ0214004	PP Černý Orel	Skorkov, Sojovice
Dymokursko	CZ0210101	- navrhovaná kategorie zvláště chráněného území: PP	Prodašice, Ujkovice
Kokořínsko	CZ0214013	CHKO Kokořínsko	Bělá pod Bezdězem
Zadní Hrádek	CZ0210114	- navrhovaná kategorie zvláště chráněného území: národní PP	Mladá Boleslav
Radouč	CZ0210114	NPP Radouč	Mladá Boleslav
Chlum u Nepřevázky	CZ0210109	- navrhovaná kategorie zvláště chráněného území: PR, PP	Dobrovice, Mladá Boleslav, Nepřevázka
Paterovské stráně	CZ0210111	- navrhovaná kategorie zvláště chráněného území: národní PP	Bělá pod Bezdězem, Čistá, Hrdlořezy
Niva Bělé u Klokočky	CZ0214043	- navrhovaná kategorie zvláště chráněného území: národní NPP, PP	Bakov nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem
Údolí Plakánek	CZ0214025	CHKO Český ráj, PR Údolí Plakánek	Dobšín, Dolní Bousov

Ptačí oblasti

V zájmovém území je do národního seznamu ptačích oblastí zařazena jediná lokalita Ptačí oblast Českolipsko – Dokeské pískovce a mokřady.

Předmětem ochrany ptačí oblasti je populace jeřába popelavého (*Grus grus*), motáka pochopa (*Circus aeruginosus*), lelka lesního (*Caprimulgus europaeus*), skřivana lesního (*Lullula arborea*) a slavíka modráčka (*Luscinia svecica*) a jejich biotopy.

V zájmovém území jsou dále desítky památných stromů (mimořádně významné stromy, skupiny a stromořadí, kterou jsou takto označeny rozhodnutím orgánu ochrany přírody) a 5 lokalit (Bezděčín, Radouč, Vrchbělá, Ralsko – jih a Bělá pod Bezdězem) výskytu zvláště chráněných živočichů a rostlin. Případné rozvojové aktivity musí zohlednit migrační prostupnost území pro živočichy do velikosti jelena. V neposlední řadě je nutné zmínit geopark UNESCO Český ráj, který z tohoto titulu nepředstavuje žádnou institucionální ochranu území (ta je ostatně zajištěna v rámci CHKO Český ráj), ale reprezentuje obecný zájem na zachování geologické a krajinné povahy této části území.

Půdy

Intenzivně zemědělsky obdělávaná krajina v oblasti Jizerská tabule je obhospodařována převážně velkými zemědělskými firmami, které hospodaří na velkých a nepřerušovaných honech s malým podílem volné zeleně v krajině. Některé pozemky v blízkosti vodních toků jsou intenzivně využívány pro produkci zeleniny pod závlahou. V souvislosti nastupující hrozbou klimatické změny, tedy zvyšování průměrné teploty, zvětšování období bez srážek a zvětšováním období sucha bude dále nutné zahájit kroky k většímu zadržení vody v krajině. To je možné zajistit v převážně tabulovitém charakteru krajiny s malým převýšením zvýšením vsakovací schopnosti a propustnosti půdy, tedy takovým způsobem hospodaření na půdě, které umožní vyšší průsak dešťové vody do spodních

půdních horizontů. Proto bude nutné ve volné krajině rozšiřovat pásy volné zeleně, které budou plnit jak ochranu proti větrné erozi, tak umožní i vyšší míru zasakování dešťové vody. Pravděpodobně bude nutné také dlouhodobě řešit problematiku zhutnění půdního horizontu a malý podíl mikrobiologické složky v půdním horizontu. Tyto změny také mohou přispět ke zvýšení hladiny spodní vody, omezení dopadu sucha v krajině, a to včetně zemědělské výroby. Dopady sucha představují potenciální hrozbu pro hospodaření na půdě ale i pro rozvoj venkovských obcí a měst, které nemají dostatečné zdroje pitné vody. Při dalším snížení kvality a množství pitné vody z jednotlivých zdrojů dojde i k potenciálnímu ohrožení stability venkovské sídelní struktury v oblastech s nedostatkem pitné vody. Tyto kroky by měly ale být uskutečněny především z pozice orgánů státu a formou změny podmínek dotační podpory zemědělským společnostem, a nikoliv z úrovně IRÚ Mladá Boleslav.

Stávající či potenciální konfliktní body ve využití krajiny, ochraně ZPF atd. jsou uvedené na konci kapitoly B.1.1.

Nakládání s odpady

Nakládání s odpady zahrnuje činnosti zaměřené na předcházení a omezování vzniku odpadu a systém komplexního nakládání s odpady, tzn. shromažďování, sběr, výkup, třídění, přepravu a dopravu, skladování, úpravu, využívání a odstraňování odpadu. V zájmovém území je 6 velkých zařízení pro nakládání s odpady, které podléhají regulaci dle Integrované prevence a omezování znečišťování.

Tabulka 32: Velká zařízení pro nakládání s odpady

Název	Provozovatel	Katastrální území	Kategorie činnosti
Skládka odpadů Michalovce	COMPAG MLADÁ BOLESLAV s.r.o., německy COMPAG MLADÁ BOLESLAV GmbH	Podlázky	sklárky, které přijímají více než 10 t odpadu denně nebo mají celkovou kapacitu větší než 25 000 t odpadu, s výjimkou skládek inertního odpadu
Centrum průmyslového zpracování komunálního odpadu Mladá Boleslav	COMPAG MLADÁ BOLESLAV s.r.o.	Mladá Boleslav	odstraňování ostatních odpadů o kapacitě nad 50 t za den; využití nebo využití kombinované s odstraněním jiných než nebezpečných odpadů, při kapacitě větší než 75 t
Zařízení k úpravě a odstraňování odpadů – dekontaminační plocha Žerčice	.A.S.A., spol. s r.o.	Žerčice	odstraňování nebo využívání nebezpečných odpadů při kapacitě větší než 10 t za den
Skládka TKO a NO, Benátky nad Jizerou	AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.	Staré Benátky	sklárky, které přijímají více než 10 t odpadu denně nebo mají celkovou kapacitu větší než 25 000 t odpadu, s výjimkou skládek inertního odpadu
Řízená skládka Mšeno	AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.	Mšeno	sklárky, které přijímají více než 10 t odpadu denně nebo mají celkovou kapacitu větší než 25 000 t odpadu, s výjimkou skládek inertního odpadu
Skládka Klášter Hradiště nad Jizerou	SKLÁDKA KLÁŠTER s.r.o.	Městský úřad Mnichovo Hradiště	sklárky, které přijímají více než 10 t odpadu denně nebo mají celkovou kapacitu větší než 25 000 t odpadu, s výjimkou skládek inertního odpadu

Nakládání s odpady zajišťuje pro město Mladá Boleslav společnost Compag Mladá Boleslav, s.r.o., která mj. provozuje skládku v místní části Mladé Boleslavi – Michalovice. Tato skládka je již na hraně kapacit a podle původních předpokladů měla být uzavřena v roce 2015. Skládka měla být nahrazena mechanicko-biologickou úpravnou odpadů s bioplynovou stanicí, ta však nebyla kvůli potížím v přípravě projektu vybudována a přišla o příslibenou dotační podporu. Momentálně se tedy hledá náhradní řešení likvidace komunálního odpadu, nejpravděpodobnější variantou je prodloužení životnosti skládky v Michalovicích. Další provoz skládky však bude jen dočasným řešením a je pravděpodobné, že bude město ve spolupráci se společností Compag usilovat o vybudování úpravný odpadů, patrně však s nižšími investičními náklady a nižší provozní kapacitou oproti původně zamýšlenému projektu.

Zařízení na využívání a odstraňování odpadů na území SO ORP MB (zahrnují i velká zařízení uvedená výše):

- Skládky tuhého komunálního odpadu
 - Michalovice – provozuje firma Compag Mladá Boleslav s.r.o.
 - Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje firma AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.
- Skládky nebezpečného odpadu
 - Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozovaná firmou AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.
- Kompostárny
 - Strašnov – provozuje firma ZERS, Kutná Hora
 - Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje firma AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.
- Dekontaminační plocha
 - Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje firma AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.
 - Žerčice – provozuje firma A.S.A. spol. s r.o.
- Recyklační plocha
 - Michalovice – provozuje firma Compag Mladá Boleslav s.r.o.
- Zařízení na sběr a výkup autovraků
 - Mladá Boleslav – Autovrakoviště Hejtmánka s.r.o.
 - Kobylnice – Autodoprava Kadeřávek s.r.o.
- Sběrné dvory
 - Mladá Boleslav – Poplužní dvůr – provozuje firma Compag Mladá Boleslav s.r.o.
 - Mladá Boleslav – Sever – provozuje firma Compag Mladá Boleslav s.r.o.
 - Bělá pod Bezdězem – Tyršova – provozuje Město Bělá pod Bezdězem
 - Benátky nad Jizerou – Kbel 120 – provozují Technické služby města Benátky nad Jizerou
 - Bakov nad Jizerou – Proutiště – provozuje Město Bakov nad Jizerou
- Terénní úpravy
- Dalovice, Nová Ves u Bakova, Zdětín, Horky nad Jizerou, Obruby (pískovna), Ujkovice (pískovna)

Staré ekologické zátěže

V databázi starých ekologických zátěží (SEKM) bylo na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav k říjnu 2018 evidováno 83 záznamů, které popisují lokality se starými ekologickými zátěžemi. Z doprovodných údajů lze obecně konstatovat, že převažujícím typem zátěží jsou zejména bývalé skládky komunálního odpadu, bodového či lokálního dosahu, s nízkým rizikem.

V katastrálním území samotné Mladé Boleslavi je evidováno 6 lokalit, z nichž lokalita ŠKODA AUTO a.s. základní závod je vyhodnocena jako lokalita s nejvyšší rizikovostí (v rámci území města), kde je konstatována nutnost realizace nápravného opatření. V území závodu jsou kontaminované půdy a podzemní vody. Jedná se o znečištění z doby před privatizací. Sanace starých ekologických zátěží v areálech ŠKODA AUTO neustále probíhá. V současné době je sanováno přibližně 80 % z celkového znečištění. K šíření znečištění mimo areál nedochází, což je ověřováno pravidelným monitoringem podzemních vod 2 x ročně.

Problematickou se dle Systému evidence kontaminovaných míst jeví již jen lokalita RWE Energie, a.s. v Mladé Boleslavi, kde bylo zjištěno, že stávající kontaminace by znamenala vznik neakceptovatelného zdravotního rizika v případě změny funkčního využívání lokality či dotčeného okolí na více citlivé ve srovnání s využitím současným a byla doporučena institucionální kontrola způsobu využívání lokality.

Tabulka 33: Staré ekologické zátěže na katastrálním území města Mladá Boleslav podle SEKM (2018)

Zátěž ID	Název	Aktuálnost	Újma
9629007	Hejtmanka – PHM a TAI	2011	Ne
9629006	Mikrorajon	2009	Ne
96293002	Mladá Boleslav – bývalá plynárna	2010	Ne
96293001	Mladá Boleslav – kasárna	2009	Ne
9629001	RWE Energie, a.s. Mladá Boleslav	2010	Ne
9629900	ŠKODA AUTO, a.s. Mladá Boleslav	2018	Ne

Zdroj: SEKM, 2018

Zvláštní databázi starých ekologických zátěží vede Středočeský kraj. Tato databáze prezentuje aktuální rizika či potencionální rizika starých ekologických zátěží, jejímž zdrojem je Inventarizační studie Staré ekologické zátěže Středočeského kraje z roku 2006. Základem krajské inventarizace byly údaje ze SEKM. Celkem bylo ve studii hodnoceno 486 lokalit, u nichž bylo provedeno posouzení nebezpečnosti a možnosti šíření znečištění, doporučení dalšího postupu včetně odhadu nákladů a potřebného času.

Hodnocené lokality byly zařazeny do tří kategorií:

- A: aktuální rizika – navrhované opatření je nutné nebo žádoucí na základě aktuální kontaminace
- P: potenciální rizika – nezbytný monitoring, resp. průzkum – lokalita nevyžaduje nápravná opatření, pokud další monitoring neprokáže šíření kontaminace, resp. pokud nedojde ke změnám ve funkčním využívání lokality či pozemků v dosahu vlivu, nebo pokud průzkum neprokáže významnou kontaminaci.

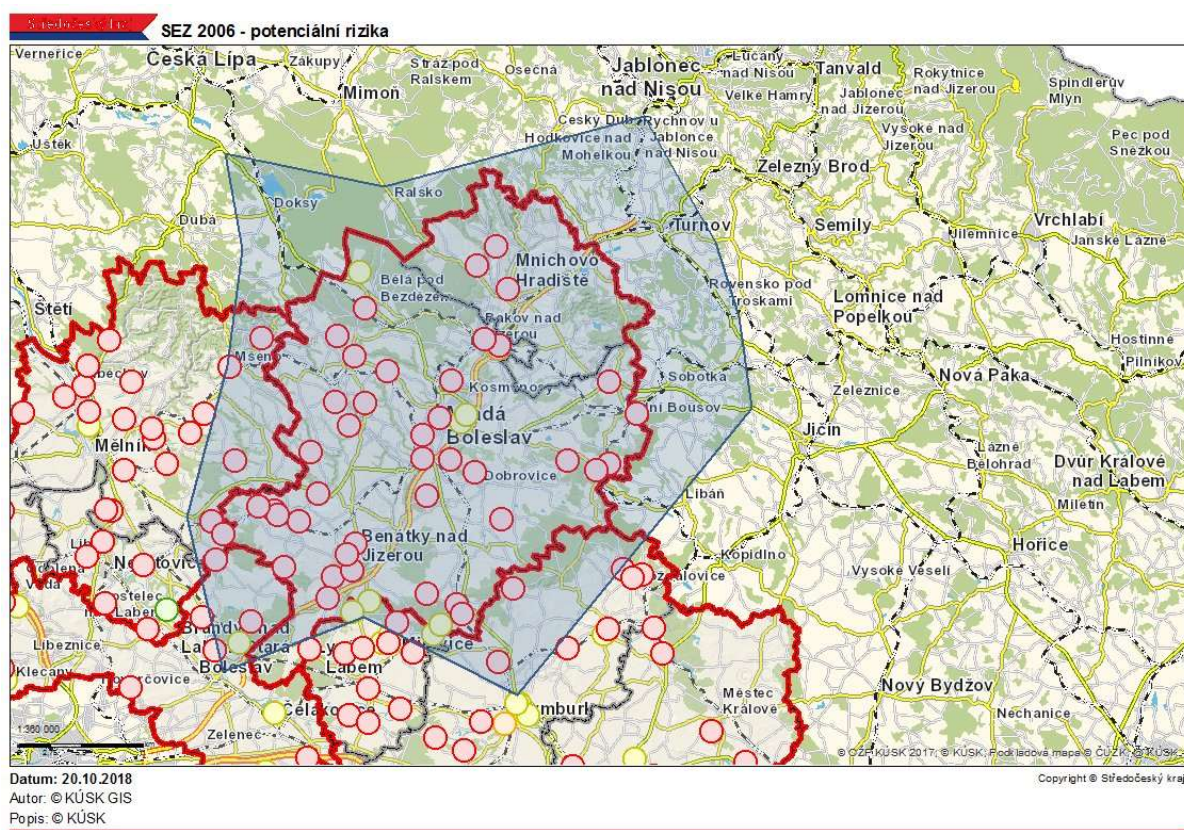
Následující mapy zobrazují lokality starých ekologických zátěží dle krajské inventarizace v rozlišení na aktuálnost/potencialitu rizik. Následující tabulka uvádí popis lokalit klasifikovaných ve studii Středočeského kraje jako lokality s aktuálním rizikem.

Tabulka 34: Lokality s aktuálním rizikem kontaminace (krajská inventarizace)

Zátěž ID	Název	Katastrální území	Popis lokality	Újma
207003	Tábor 19 Jiřice	Staré Benátky	vojenský prostor, mírně zvlněný charakter terénu	Ne
219003	Carborundum Electrite a.s.	Nové Benátky	průmyslový areál, údolní niva Jizery	Ne
210 002	STE a.s. - rozvodna Dražice	Dražice	rozvodna, rovinný, mírně se svažující k Z k toku Jizery	Ne
8910001	Luštěnice	Luštěnice	vojenský prostor, rovinný charakter terénu	Ne

Zdroj: Staré ekologické zátěže Středočeského kraje, SČK, 2006 (geografická databáze)

Mapa 21: Staré ekologické zátěže – potenciální rizika



P4 – nutnost nápravného opatření nelze vyloučit – žádné informace o kontaminaci

P3 – nutnost nápravného opatření nelze vyloučit – kontaminace potvrzena orientačním vzorkováním

P2 – nutnost nápravného opatření nelze vyloučit

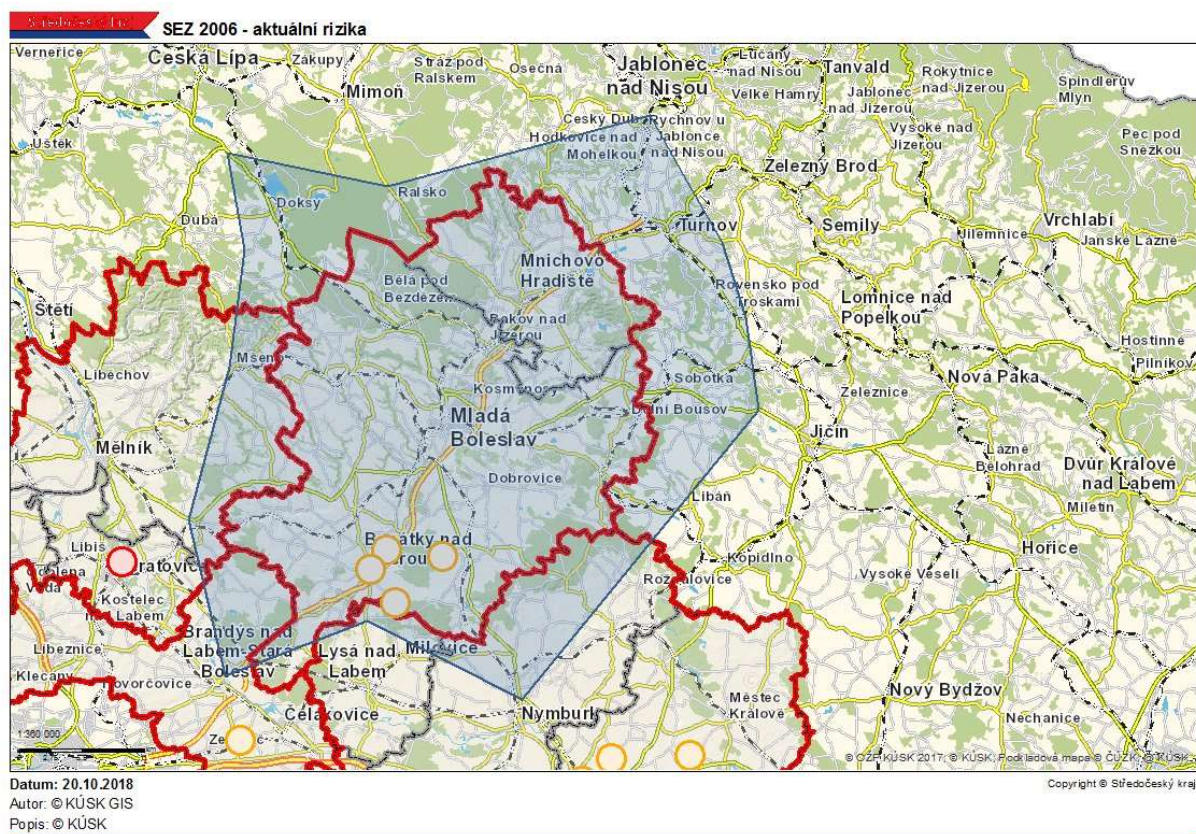
P1 – neakceptovatelné riziko při změně využívání na více citlivé okresy

zájmové území



Zdroj: Staré ekologické zátěže Středočeského kraje, SČK, 2006 (geografická databáze)

Mapa 22: Staré ekologické zátěže – aktuální rizika



A4 – neakceptovatelné zdravotní rizik

A3 – překročení přípustných koncentračních limitů

A2 – potvrzení šíření kontaminace

A1 – obecný nesoulad se zájmy ochrany životního prostředí

okresy

zájmové území



Zdroj: Staré ekologické zátěže Středočeského kraje, SČK, 2006 (geografická databáze)

Územní analytické podklady ORP Mladá Boleslav dále uvádějí jako nejzávažnější zátěže s extrémní rizikovostí následující lokality:

- Komunální skládka Na Zálučí – Bakov nad Jizerou
- Průmyslová lokalita Carborundum electrite – Benátky nad Jizerou
- Komunální skládka Nad obalovnou – Bradlec
- Komunální skládka Malý Pivák – Dolní Bousov

K těmto lokalitám je nutno jako další lokalitu s vysokým rizikem a závažností přiřadit i lokalitu ŠKODA AUTO a.s. základní závod.

Z doprovodných údajů lze obecně konstatovat, že převažujícím typem zátěží na ostatních lokalitách jsou zejména bývalé skládky komunálního odpadu, stávající či bývalé průmyslové areály a zátěže bodového či lokálního dosahu, většinou s nízkým rizikem.

B.1.10 Výsledky ankety mezi obcemi a zaměstnavateli na Mladoboleslavsku

Shrnutí

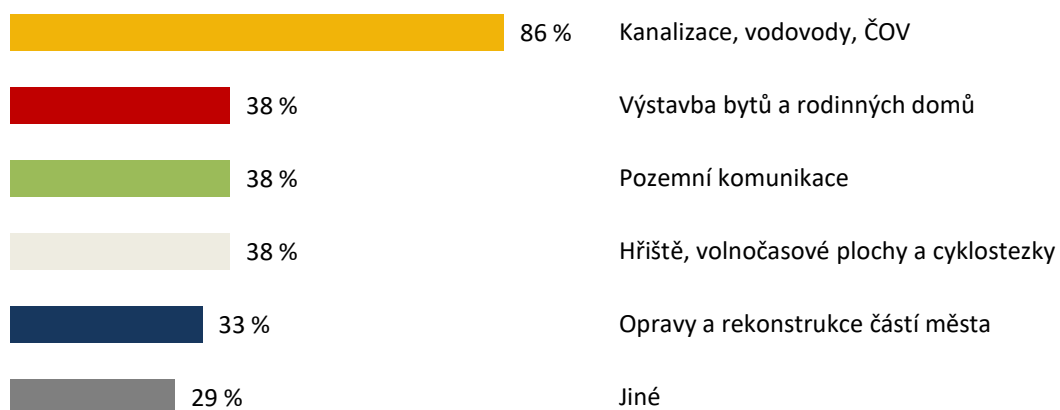
- Hlavní problémy z pohledu obcí představuje stav pozemních komunikací, zatížení dopravou a chybějící či nedostatečnou kanalizaci.
- Proto mezi nejčastější rozvojové záměry obcí a měst Mladoboleslavska patří vybudování či opravy kanalizací a řešení dopravy
- Obce mají v plánu také vybudovat místa pro sportovní a volnočasové vyžití, kterých je aktuálně nedostatek.
- Z pohledu zaměstnavatelů představuje hlavní problémy nedostatek pracovní síly na trhu práce, který posiluje fluktuaci zaměstnanců.
- Z pohledu zaměstnavatelů by tak měl IRÚ Mladoboleslavska řešit především dostupnost pracovní síly
- Problémem souvisejícím s nedostatkem pracovní síly je nedostatek ubytovacích kapacit, resp. zhoršená dostupnost bydlení
- Také zaměstnavatele trápí nedostatky v oblasti dopravy, a to jak z hlediska obsluhy veřejnou dopravou, tak z hlediska dopravních závad na páteřních komunikacích limitujících dopravní dostupnost

Anketa mezi zástupci obcí

Do ankety se zapojilo celkem 33 obcí (z toho 3 města) z okresu Mladá Boleslav.

Mladoboleslavské obce, které budou investovat do svého a okolního rozvoje uvedly mezi rozvojové záměry realizované v nejbližších 10 letech opravy či vybudování kanalizací a vodovodů. Mezi další projekty patří bytová výstavba, úprava pozemních komunikací či vybudování infrastruktury v oblasti trávení volného času.

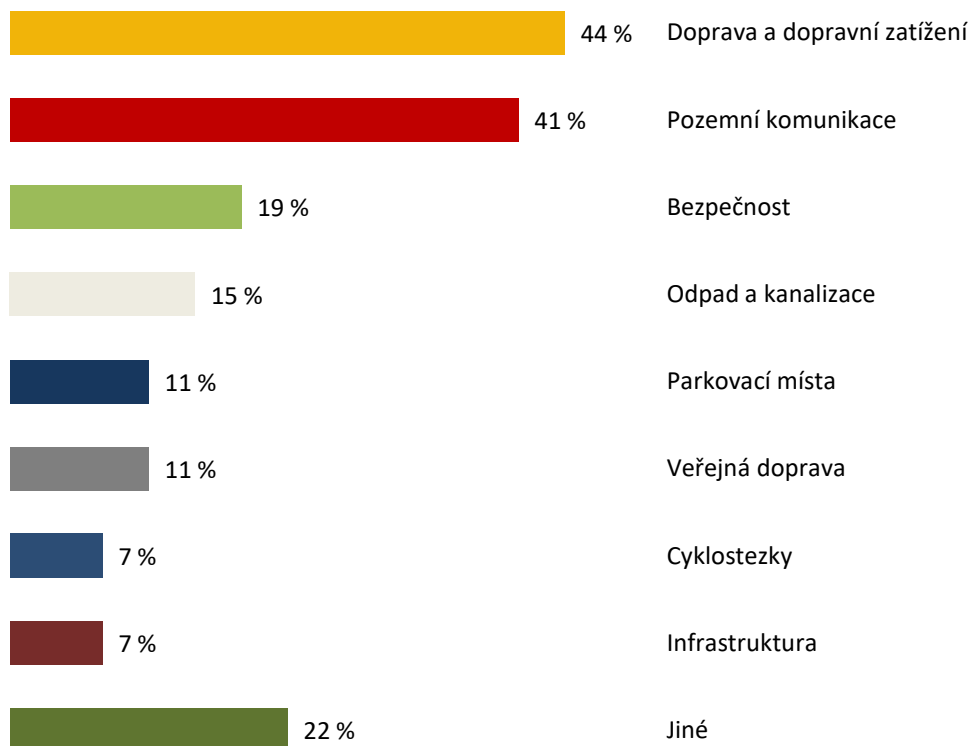
Graf 12: Rozvojové záměry měst a obcí



zdroj: Průzkum mezi zástupci obcí, 2018

Studie IRÚ Mladoboleslavska by podle účastníků ankety měla řešit především dopravu a dopravní zatížení spolu s úpravou pozemních komunikací.

Graf 13: Jaké oblasti by měla řešit studie IRÚ MB



zdroj: Průzkum mezi zástupci obcí, 2018

Z porovnání investičních záměrů obcí a očekávání od IRÚ Mladoboleslavska vyplývá, že obce nejspíše počítají s tím, že potřeby v oblasti vodovodů a kanalizací se budou řešit prostřednictvím jiných nástrojů, než IRÚ (vodné a stočné, ESIF, apod.). Od IRÚ naopak obce očekávají zejména řešení problematiky dopravy, která je z investičního a zpravidla i kompetenčního hlediska nad možností místních samospráv.

Z ankety dále vyplynulo, že na území obcí může v příštích 10 letech teoreticky podle územního plánu vzniknout v průměru 91 nových bytů. Vzali-li zástupci obcí v úvahu vlastnické vztahy, odhadli reálnou výstavbu v průměru na 47 bytů, tedy prakticky polovinu, co umožňuje jejich územní plán.

Po přepočtení údajů na celý okres Mladá Boleslav se 119 obcemi (mimo město Mladá Boleslav), je možné teoreticky vystavět až 10 tis. nových bytů, v příštích 10 letech se dá reálně počítat s 5 tis. byty.

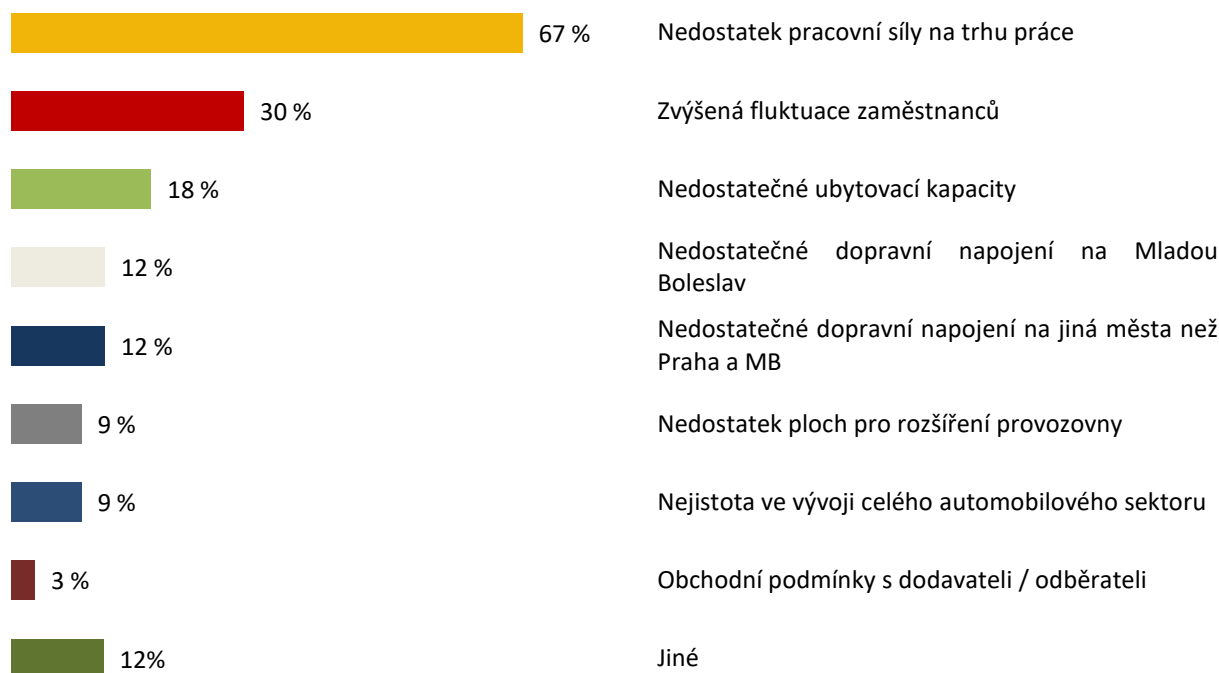
V případě, že by bylo zajištěno adekvátní navýšení infrastruktury a vybavenosti v obci, pro většinu účastníků ankety by v příštích 20 letech byl ideální růst na maximálně 1,5násobek počtu obyvatel nebo víceméně zachování jeho stávajícího počtu (+ - 10 %). Pokles by ideálně přivítaly 3 % obcí Mladoboleslavska. Vnímání optimálního růstu se prakticky neliší dle velikosti obce.

Anketa mezi zástupci firem

Ankety se zúčastnilo 33 zaměstnavatelů z okresu Mladoboleslavska. Na území okresu Mladá Boleslav mají tyto společnosti ve většině případů (85 %) své sídlo, přes polovina (55 %) zde má poté provozovnu a téměř polovina (48 %) významné odběratele či klienty. 73 % respondentů pak zaměstnává 100 a více zaměstnanců (agenturní + kmenoví).

Společnosti, které se zúčastnily ankety, nejvíce trápí nedostatek pracovní síly na trhu práce. S nedostatkem pracovní síly na trhu souvisí i zvýšená fluktuace ve firmě. Aktuální nedostatek pracovní síly zastínil ostatní problémy. Problémy s pracovní silou mají shodně jak firmy napojené na Škoda Auto, tak i firmy obchodně nenávané na ŠA.

Graf 14: Problémy, které trápí společnosti s ohledem na provoz a rozvoj v okrese Mladá Boleslav



zdroj: Průzkum mezi zaměstnavateli, 2018

Další zjištění:

- Agenturní pracovníci tvoří v průměru 12 % pracovníků, přičemž se vyskytují především u zaměstnavatelů se 100+ zaměstnanci (17 %).
- Téměř 60 % pracovníků u respondentů tvoří pracovníci ve výrobě, 32 % v administrativě a 9 % ve vývoji. % pracovníků ve vývoji může být zkresleno, neboť vývoj provozuje pouze 59 % dotázaných firem.
- Struktura trvalého bydliště ukazuje, že je průměrně většina pracovníků z okresu Mladá Boleslav (78 %). Zbylou strukturu tvoří 10 % pracovníků ze sousedních okresů, 7 % zahraničních pracovníků, 3 % pracovníků z Prahy a 2 % pracovníků z jiných regionů ČR.
- Své zaměstnance podporuje v oblasti bydlení 45 % dotázaných firem, přičemž podpora směrem k managementu je nižší než podpora směrem k ostatním pracovníkům.
- 65 % dotázaných firem nijak nepodporuje své zaměstnance z hlediska dopravy. Pokud společnosti podporují své zaměstnance z tohoto hlediska, jedná se převážně o příspěvek na dopravu.
- Rozšíření výroby na Mladoboleslavsku plánuje 59 % respondentů ankety. Útlum výroby neplánuje žádná z dotázaných firem.
- Více než polovina respondentů uvedla, že jejich stávající výrobní kapacity jsou na hraně a není možné je již rozšířit. Častěji jsou na hranici kapacit velké firmy s 250+ zaměstnanci (67 %) a firmy, které jsou obchodně navázány na Škoda Auto.

- Za již značně automatizované a robotizované se označilo 35 % dotázaných firem. Dalších 24 % plánuje robotizaci v budoucnu. Zbývajících 41 % ovšem robotizaci ani neplánuje. Plány na robotizaci se neliší dle velikosti firmy.

Z ankety mezi zástupci firem tak vyplývá, že IRÚ Mladoboleslava má cílit především na zvýšení dostupnosti pracovních sil pro místní podniky. Toho by se mělo docílit především podporou rozvoje dostupného bydlení. Zároveň je potřeba také řešit dopravní obsluhu průmyslových zón a odstraňování úzkých hrdel na páteřní silniční síti.

C. ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY PŘIPRAVOVANÉ V ÚZEMÍ

V této části je vyhotoven pasport významných rozvojových záměrů v zájmovém území identifikovaných na základě podkladů obdržených od zadavatele, dostupných studií a dalších zdrojů, jakož i dotazníkového šetření mezi obcemi. V první řadě je proveden přehled významných rozvojových záměrů obsahující popis záměrů, identifikaci investora záměru, stav přípravy záměru, náklady a očekávaný harmonogram.

Pasport významných rozvojových záměrů byl sestaven z následujících skupin záměrů:

- záměry z Usnesení Vlády České republiky ze dne 3. října 2018 č. 628 o aktualizaci „Ujednání o porozumění se společností Škoda auto a.s. a návrh zabezpečení investiční přípravy zlepšení veřejné dopravní a technické infrastruktury ve městě Mladá Boleslav a ve Vrchlabském regionu“ – záměry č. 1 – 11
- záměry doporučené Strategickou dopravní studií Mladoboleslavska k realizaci, které nebyly zahrnuty do Usnesení Vlády ČR ze dne 3. října 2018 č. 628
- záměry připravované ŘSD, nebo SŽDC, které nebyly doporučeny, resp. řešeny Strategickou dopravní studií Mladoboleslavska

Jako investor je identifikován subjekt, který je zodpovědný za investiční přípravu projektu a zadání (tendr) realizace projektu zhotoviteli. Ne vždy se ovšem jedná o subjekt, který bude realizaci záměru financovat ze svých zdrojů.

Z hlediska stavu přípravy jsou v tabulce níže stanoveny následující stupně přípravy:

- záměr – projekt nemá zpracovanou studii a je tak zcela na počátku procesu projektové přípravy
- studie – projekt má zpracovanou technickou / vyhledávací studii či studii proveditelnosti
- DÚR – projekt má zpracovanou dokumentaci pro územní řízení (územní řízení probíhá či bude zahájeno)
- DSP – projekt má zpracovanou dokumentaci pro stavební povolení (stavební řízení probíhá, či bude zahájeno)
- PDPS – projekt má zpracovanou projektovou dokumentaci pro provádění stavby – může být zahájen tendr na zhotovitele stavby
- tendr – probíhá tendr na zhotovitele stavby

Přitom platí, že rychlost projektové přípravy je odvislá od složitosti projektu. U investičně menších projektů novostaveb, či u rekonstrukcí obecně platí, že od záměru k realizaci zabere projektová příprava nižší jednotky let, u velkých projektů novostaveb (zejména pak liniových dopravních staveb) může v podmínkách ČR od přípravy záměru projektu k realizaci uplynout i několik desetiletí. Zásadním předpokladem pro pokračování příprav u dopravních staveb financovaných ze SFDI¹⁰ je schválení záměru projektu (resp. studie proveditelnosti) Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR. Teprve poté je možné zpracovat dokumentaci pro územní rozhodnutí a realizovat kroky k získání územního rozhodnutí a stavebního povolení. Stavby, které jsou ve stupni DÚR tak mají již poměrně vysokou pravděpodobnost realizace (záleží na vůli a zdrojích investora). U (velkých) staveb ve stupni DSP je počátek realizace obvykle otázkou nejvýše několika let (v závislosti na majetkoprávním vypořádání). Z vyhotoveného přehledu je tak zřejmé, že pro realizaci v nejbližším období jsou připraveny tyto stavby:

- Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba
- Rekonstrukce mostu v km 15,288 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka

¹⁰ Tedy jak staveb ŘSD a SŽDC, tak staveb, které jsou součástí Usnesení Vlády ČR ze dne 3. října 2018 č. 628.

- Rekonstrukce ulice Ptácká – střed
- částečně i Rekonstrukce objízdných tras - stávající síť (II/268, II/610, III/2768 a most ev.č. 2769-1, II/272, II/276, most ev.č. 27513-1a)

Naopak u mnohých staveb, které jsou v rané fázi přípravy lze předpokládat, že jejich realizace se oproti stávajícími očekávanému termínu realizace opozdí.

Z finančního hlediska lze rozdělit představené záměry na 3 kategorie:

- záměry z Usnesení Vlády České republiky ze dne 3. října 2018 č. 628 – mají být téměř zcela financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury – záměry číslo 1-11
- záměry, které budou financovány / spolufinancovány z ESIF a/nebo státních fondů (např. projekty ŘSD a SŽDC)
- záměry, které budou financovány přímo investorem (především méně nákladné projekty měst či Středočeského kraje)

U nákladnějších záměrů, jejichž investorem je město či Středočeský kraj je (s výjimkou záměrů z Usnesení Vlády ČR) značné riziko, že na ně investor nezíská vnější finanční zdroje, což ohrožuje jejich realizovatelnost. To se týká např. záměrů:

- Prodloužení SVT k Měšťákům (realizace)
- Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín – chybějící úsek II/610 (realizace)
- Propojení ulic Ptácká a Pražská

Očekávaný termín realizace je nutné brát pouze orientačně. Lze předpokládat, že u velké části záměrů dojde ke zpoždění z důvodu obecně pomalého procesu přípravy staveb v podmínkách ČR i oddalování staveb z důvodu nedostatku financí či nižší prioritizace dotčených záměrů. Ze stejného důvodu lze předpokládat, že některé záměry nebudou realizovány ani v dlouhodobém horizontu.

Nejnákladnějším, stavebně nejrozsáhlejším a strategicky nejvýznamnějším záměrem v oblasti dopravních staveb je záměr realizace železniční trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Na záměr již bylo zpracováno velké množství studií, zatím žádná však nebyla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR a záměr se tak stále nachází v raném stadiu s nejasnými parametry výsledné stavby. Aktuálně zpracovávaná Studie proveditelnosti (Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec, 2017) počítá v maximalistické variantě C2EL s:

- rekonstrukcí, částečným zkapacitněním a elektrizací trati Praha – Všetaty – Mladá Boleslav město
- novostavbou dvoukolejné elektrizované trati Lysá nad Labem – Čachovice (tzv. Všejské spojky)
- zdvoukolejněním, elektrizací a zvýšením traťové rychlosti v úseku Čachovice – Bezděčín
- novostavbou elektrizované dvoukolejné trati Bezděčín – Mladá Boleslav město (tzv. Bezděčínské spojky)
- novostavbou elektrizované jednokolejné tzv. Dalovické spojky
- rekonstrukcí a elektrizací trati Mladá Boleslav – Turnov
- novostavbou elektrizované dvoukolejné trati Čtveřín – Hodkovice nad Mohelkou (tzv. Ohrazenická spojka)
- novostavbou jednokolejné elektrizované trati Hodkovice nad Mohelkou – odbočka Šimonovice a elektrizací navazujícího úseku trati do žst. Liberec.

Záměr je pro území zásadní, protože jeho výsledné parametry jsou určující pro konkurenceschopnost osobní železniční dopravy v regionu včetně strategického spojení Praha – Mladá Boleslav i pro kapacitu a provozní spolehlivost tratí ve vztahu k nákladní dopravě. Ze záměru budou vycházet i dílčí záměry v oblasti železniční infrastruktury v zájmovém území, jako jsou projekty:

- Bezděčínská spojka a žst. Mladá Boleslav východ
- Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží
- Rekonstrukce ŽST Mladá Boleslav hl. n.
- Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba
- Prodloužení SVT k Měšťákům (nová silniční komunikace má vést nad železniční tratí Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hlavní nádraží)

Do doby schválení výsledné varianty tedy není jistá výsledná podoba železničního uzlu Mladá Boleslav ani systému veřejné dopravy v hlavní rozvojové ose zájmového území.

Aktuálně zpracovávaná studie je přitom diskutabilní z hlediska posuzovaných variant i z hlediska návaznosti na přípravu vysokorychlostní trati VRT/RS5 Praha – Hradec Králové/Liberec – st. hr. CZ/PL, u které zatím nebylo rozhodnuto o tom, zdali bude trasována přes Hradec Králové, nebo přes Liberec. Negativem je uvažování variant pouze v kontextu přestavby stávajících konvenčních tratí a jejich případného doplnění traťovými spojkami. I v maximalistické variantě C2EL je totiž uvažována jízdní doba expresních spojů mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Mladá Boleslav město cca 41 minut, což je na hranici časové konkurenceschopnosti vůči IAD. Nevýhodou této varianty jsou také kapacitní hrdla v úseku Praha Vysočany – Lysá nad Labem (již dnes kapacitně vytížená trať, kde mj. není možné uspokojit poptávku nákladních dopravců) a Mladá Boleslav – Turnov (kde se i navzdory předpokládanému zvýšení počtu spojů neplánuje přidání druhé koleje).

Tabulka 35: Přehled významných rozvojových záměrů v zájmovém území

Číslo akce	Název akce	Popis stavby	Investor	Stav přípravy	Náklady (mil. Kč)	Očekávaný termín realizace
1	Kompletní rozšíření Tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK)	Vybudování čtyřpruhové komunikace v celé délce od OC Bondy po OK I/38 a TVK	MB / SK	studie	193,60	2019-20
2	D10 MÚK Kosmonosy	Úprava stávající MÚK pro plánované napojení přeložky I/16 - OK	ŘSD	DÚR	310,00	2021-23
3	Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164	Přímé napojení průmyslové zóny Plazy na navrhovanou MÚK Kosmonosy	SK	záměr	90,75	2020-22
4	I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa	Úpravy křižovatek silnice I/38 mezi dálnicí D10 a třídou Václava Klementa v Mladé Boleslavi za účelem jejich zkapacitnění	ŘSD	studie	452,00	2023-24
5	Rekonstrukce ulice Boleslavská v Kosmonosech	Oprava stávajícího stavu nevyhovující páteřní komunikace	Kosm. / SK	studie	60,50	2019
6	Prodloužení SVT - investorská příprava	Propojení ulic Tř. Václava Klementa a Laurinova – prodloužení páteřní komunikace	SK	studie	23,00	2019-20
7	Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín - chybějící úsek II/610 - investorská příprava	Vyřešení případné kolize na D10 a nutnosti objízdné trasy	SK	záměr	100,00	2021-22
8	Rekonstrukce objízdných tras - stávající síť (II/268, II/610, III/2768 a most ev.č. 2769-1, II/272, II/276, most ev.č. 27513-1a)	Zajištění technického stavu pro provoz těžké nákladní dopravy na objízdných trasách	SK	DÚR / tendr	803,50	2019-21
9	Bezděčínská spojka a žst. Mladá Boleslav východ	Novostavba dvoukolejné trati mezi výhybnou Bezděčín na trati 071 a železniční stanicí Mladá Boleslav město na trati 064	SŽDC	záměr	2500,00	2025-28

10	Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží	Rozšíření žst. Mladá Boleslav město, rekonstrukce traťového úseku úseku Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n., náhradu železničního přejezdu přes ulici Ptácká za železniční most, výstavba nové železniční spojky Ptácká s novým mostem přes řeku Jizeru, demolice stávající nevyhovující výpravní budovy žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží a její náhrada novým objektem	SŽDC	záměr	2950,00	2021-23
11	Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové	Další propojení rozrůstající se zóny Dubce s Mladou Boleslaví	MB / SK	záměr	133,10	po 2021
12	Prodloužení SVT k Měšťákům - realizace	Propojení ulic Tř. Václava Klementa a Laurinova – prodloužení páteřní komunikace	MB / SK	záměr	588,00	-
13	Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín – chybějící úsek II/610 - realizace	Vyřešení případné kolize na D10 a nutnosti objízdné trasy	KSÚS	záměr	247	2024-26
14	Rekonstrukce mostu v km 15,288 trati Mladá Boleslav hl. n. - Stará Paka	Zvýšení únosnosti stávajícího železničního mostu a rozšíření stávající podjezdové šířky, která je v současnosti nevyhovující	SŽDC	DSP	24	2018
15	Rekonstrukce ŽST Mladá Boleslav hl. n.	Celková rekonstrukce železniční stanice	SŽDC	záměr	1893	-
16	Rekonstrukce mostního objektu u Měšťáků	Úprava stávající světelné 6-ti ramenné křižovatky, která je umístěna nad dráhou na mostním objektu	MB	záměr	26	2020-21
17	Napojení ulice Dukelská na SVT	Propojení výrobních areálů v ulici Dukelská na páteřní komunikaci SVT	MB	studie	23	2018-19
18	Rekonstrukce ulice Ptácká - střed	Oprava stávajícího stavu nevyhovující páteřní komunikace	MB	PDPS	48	2018
19	Úprava křižovatky Ptácká a Laurinova	Úprava stávající stykové křižovatky se špatným úhlem křížení jednotlivých větví	MB	studie	14	2019
20	Úprava křižovatky I/16 Řepov	Úpravy stávající SSZ řízené křižovatky na sil. I/16 u Řepova za účelem zajištění dostatečné kapacity	ŘSD	studie	21	2019

21	I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	Přeložka silnice I/16 pro odlehčení těžké dopravy v úseku D10 a Martinovice	ŘSD	DÚR	1490	2020-23
22	Zkapacitnění D10 – 3+3	Rozšíření stávající D10 o 1 jízdní pruh na každou stranu do uspořádání 3+3	ŘSD	záměr	415	2020-21
23	Propojení ulic Ptácká a Pražská	Vyřešení špatné dopravní situace v místě křižovatky ulice Nádražní a Pražské – přímé spojení vývojového centra Škoda Auto a.s. na dálnici D10	MB	záměr	310	2020-21
24	I/38 Luštěnice - Újezd	Řešení obchvatu obce na silnici I/38 ve směru na Nymburk	ŘSD	studie	801	2023-25
25	Jizerní Vtelno, přeložka	Vyřešení stávající špatné situace v obci a odlehčení od nákladní dopravy	ŘSD	DÚR	669	2019/21
26	Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 2. stavba	Zřízení výhybny Straky, kompletní rekonstrukce ŽST Čachovice s prodloužením dopravních kolejí na 650m	SŽDC	DSP	415	2018
27	Železniční trať Praha - Mladá Boleslav - Liberec	Zrychlení / zkapacitnění železničního spojení v relaci Praha - Mladá Boleslav - Liberec	SŽDC	záměr	-	-
28	Nemocnice MB - Revitalizace pavilonu č. 4	Revitalizace stávajícího pavilonu	Nemocnice	SP / tendr	135	2019-20
29	Nemocnice MB - výstavba parkovacího domu	Výstavba parkovacího domu	Nemocnice	DÚR	150	2019-20
30	Nemocnice MB - stravovací provoz	Výstavba nového stravovacího provozu	Nemocnice	studie	180	2020-21
31	Nemocnice MB - pavilon pro matku a dítě	Výstavba nového pavilonu	Nemocnice	studie	850	2021-22
32	Nová poliklinika Škoda Auto	Vybudování nového objektu Polikliniky Škoda Auto	Škoda Auto	?	?	?
33	Přestavba objektu Polikliniky Modrá Hvězda	Přestavba objektu na nové polyfunkční využití	MB	?	?	?
34	Bydlení a pobytová zařízení soc. služeb pro seniory	Budování seniorského bydlení a DPS	MB	?	?	?
35	Nová mateřská škola	Vybudování nové MŠ na území města MB	MB	?	?	?
36	Rekonstrukce zimního stadionu		MB	?	?	?
37	Modernizace atletické haly		MB	?	?	?
38	Parkovací dům na náměstí Republiky	Podzemní parkovací dům	MB	záměr	367	2020-21

39	Parkovací dům v ul. U Stadionu	Podzemní parkovací dům	MB	záměr	92	2019-20
40	Parkovací dům v ul. Jana Palacha	Podzemní parkovací dům	MB	studie	264	2020-21
41	Parkovací dům u prodloužení SVT	Podzemní parkovací dům	MB	studie	318	2020-22
42	Odkanalizování obcí v povodí Jizery	Vybudování splaškové kanalizace v sídlech Hrdlořezy, Kolomuty, Holé Vrchy, Úherce, Malá Bělá, Písková Lhota, Brodce, Semčice, Horní Stakory, Mladá Boleslav - Podchlumí, výstavba kanalizačního přivaděče MB JIH, intenzifikace ČOV Bakov N. Jizerou	VaK Mladá Boleslav	SP / tendr	764	2019-22
43	Výstavba sportovní haly	Výstavba multifunkční sportovní haly	Kosmonosy	SP / tendr	50	2019-20
44	Rekonstrukce místních komunikací - lokalita pod zámkem	Rekonstrukce místních komunikací ve 4 postupných etapách	Kosmonosy	SP	59	2019-22
45	Výstavba polyfunkčního domu na náměstí		Kosmonosy	záměr	20	2021
46	Revitalizace Masarykova náměstí		Mnich. Hrad.	ÚR	40	2019-2021
47	Přemístění autobusového nádraží k nádraží ČD		Mnich. Hrad.	SP	40	2019-20
48	MŠ - objekt Mírová	Zřízení nové třídy, zateplení, rek. střechy	Mnich. Hrad.	záměr	30	2020-21
49	ZŠ Studentská - novostavba sportovní haly	Novostavba sportovní haly pro navýšení kapacit školy	Mnich. Hrad.	záměr	70	2021-22
50	ZŠ Studentská - navýšení kapacit	Navýšení kapacit školy a zvýšení energetické účinnosti budovy	Mnich. Hrad.	záměr	40	2021-22
51	Muzeum Liazu	Vybudování muzea včetně vytvoření expozice	Mnich. Hrad.	záměr	55	2022-23
52	Objekt čp. 299 - klub	Přestavba domu na polyfunkční centrum	Mnich. Hrad.	studie	45	2021-22
53	Rekonstrukce místních komunikací		Bakov n. J.	?	40	2018-20
54	Regenerace sídliště Na Burze v Benátkách nad Jizerou	Rekonstrukce místních komunikací, řešení dopravy v klidu, rekonstrukce komunikací pro pěší, umístění městského mobiliáře, veřejné osvětlení, sadové úpravy	Benátky n. J.	PDPS	50	?
55	Výstavba tělocvičny pro ZŠ Husovo nám., Benátky n. J.		Benátky n. J.	PDPS	20	?

Zdroj: Usnesení vlády ČR dne 3. října 2018 č. 628; Strategická dopravní studie Mladoboleslavsko (2017); ŘSD (2018b), Město Mladá Boleslav.

Pozn.: MB = Statutární město Mladá Boleslav; SK = Středočeský kraj; KSÚS = Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje; Kosm. = město Kosmonosy; ŘSD = Ředitelství silnic a dálnic ČR; SŽDC = Správa železniční dopravní cesty. SVT = severovýchodní tangenta; TVK = Třída Václava Klementa; MÚK = mimoúrovňová křižovatka.

Shrnutí

- V oblasti dopravní infrastruktury bylo Vládou ČR přijato 11 záměrů k financování ze SFDI. Existuje ovšem řada dalších staveb, které jsou potřebné již dnes pro odstranění stávajících dopravních kongescí a dopravních závad plynoucích ze zanedbaného rozvoje veřejné dopravní infrastruktury a minulého intenzivního rozvoje průmyslu a místní ekonomiky.
- Další dopravní stavby jsou nutné pro rozvoj regionu i optimální obsluhu rozvíjející se výroby společnosti Škoda Auto a jejích dodavatelů. V nejbližších letech (cca do r. 2021) ovšem bude vzhledem k převažujícímu nižšímu stupni připravenosti realizováno minimum z plánovaných staveb.
- Mezi záměry přijatými k financování ze SFDI ovšem chybí přeložky silnic I. třídy s intenzivní nákladní dopravou mimo intravilány sídel (např. I/16 Mladá Boleslav – Martinovice, která je obsažena jen v usnesení Vlády ČR č. 824/2013; I/38 Luštěnice – Újezd; Jizerní Vtelno, přeložka). Pro snížení negativních vlivů intenzivní silniční dopravy na obytné prostředí sídel je (i s ohledem na další předpokládaný růst intenzity silniční dopravy) vhodné realizovat tyto stavby co nejdříve.
- Klíčovou dopravní stavbou pro region Mladoboleslavska je realizace rychlejšího a kapacitnějšího železničního spojení v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Pro optimální propojení s Pražskou aglomerací a tamním trhem práce je potřebné spojení s kratšími jízdními dobami, než s jakými se počítá v aktuálně zpracovávané studii proveditelnosti.
- Rychlá realizace staveb veřejné dopravní infrastruktury podmiňuje akceptaci veřejnosti vůči trvalému rychlému vývoji průmyslu a s ním související problematiky (zvyšující se osobní i nákladní doprava, příliv nových obyvatel, dojížděka za prací atd.)
- Velké investiční akce připravuje také Oblastní nemocnice Mladá Boleslav. Kromě nákladné výstavby pavilonu pro matku a dítě připravuje Nemocnice také revitalizaci pavilonu č. 4, výstavbu parkovacího domu a výstavbu nového stravovacího provozu.
- Město Mladá Boleslav zvažuje výstavbu hned několika parkovacích domů, které mají pomoci řešit deficit parkování dopravy v klidu. Mezi připravované investiční akce města patří mj. přestavba objektu Polikliniky Modrá hvězda na polyfunkční využití, budování obytných domů a pobytových zařízení sociálních služeb určených pro seniory, vybudování nové mateřské školy a rekonstrukce některých objektů občanské vybavenosti v majetku města (např. zimního stadionu, nebo atletické haly).

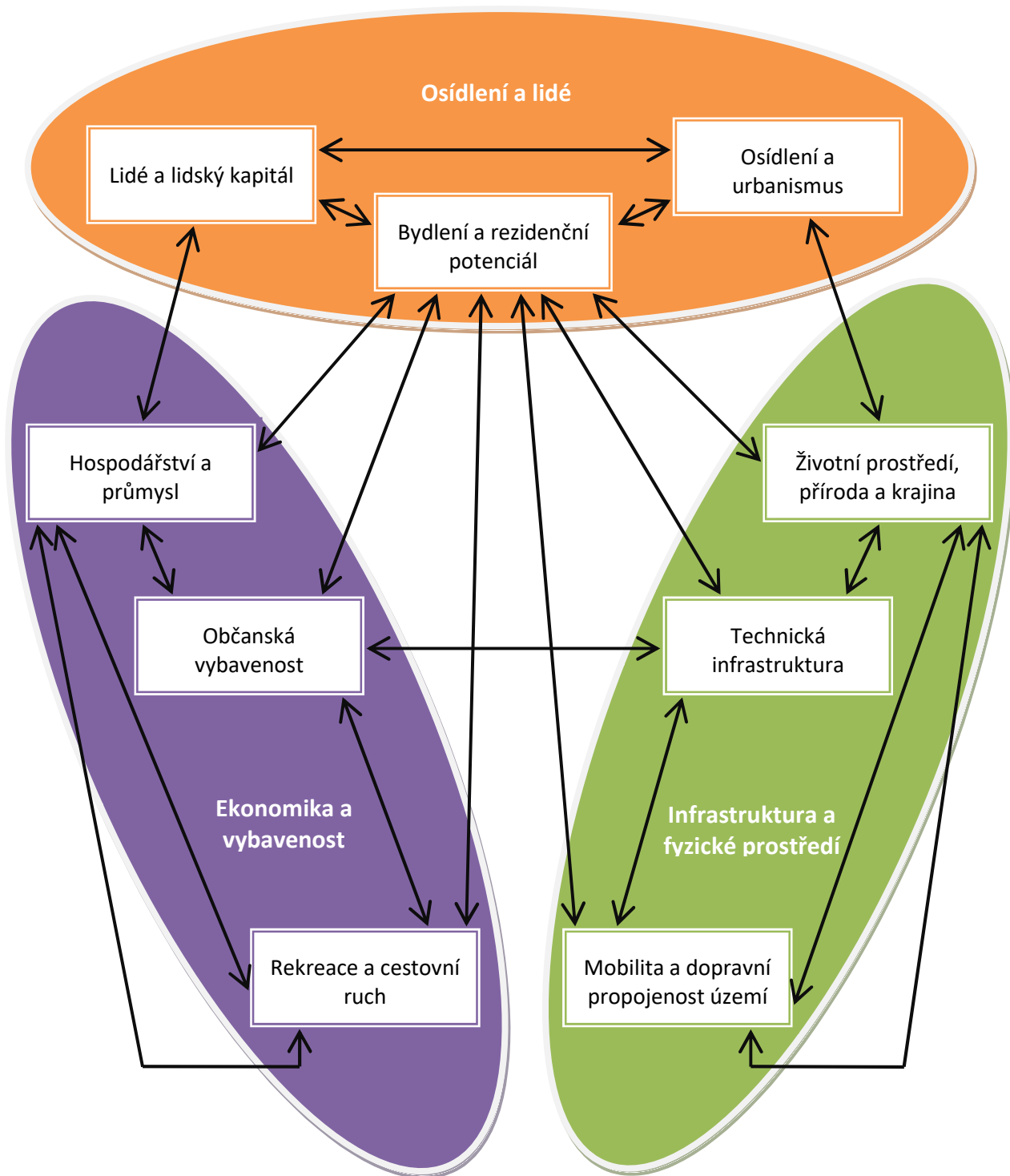
D. POTENCIÁL A LIMITY ROZVOJE: KAM CHCEME SMĚŘOVAT?

Tato kapitola představuje syntézu dosavadních získaných informací. V první podkapitole jsou v tabelární podobě stručně vyhodnocené limity, potřeby a problémy území, rozdělené podle oblastí života rozebíraných v úvodní analytické části studie. V druhé podkapitole jsou potom navržené variantní scénáře rozvoje území, které čerpají z analytických závěrů a pracují s predikcí, prognózou a extrapolací vývoje regionu. Rozvojové trajektorie jednotlivých scénářů jsou záměrně formulovány v poněkud krajní poloze, aby bylo možné uvědomit si, co může na Mladoboleslavsku nastat. Je nasnadě, že navržená strategie se pohybuje v pomyslném prostoru mezi jednotlivými scénáři.

D.1 POTENCIÁL A LIMITY ÚZEMÍ NA ZÁKLADĚ ZÁVĚRŮ ANALÝZY

Shrnutí potenciálu a limitů rozvoje území je provedené ve 3 oblastech, z nichž každá čerpá ze 3 kapitol analytické části studie. Provázanost jednotlivých témat a tedy i vzájemnou souvislost učiněných závěrů naznačuje následující schéma.

Obrázek 4: Logika vyhodnocení potenciálu a limitů území



Tabulka 36: Hlavní problémy, potřeby a limity rozvoje území Mladoboleslavsko – osídlení a lidé

Oblast života	Hlavní limity, potřeby a problémy
Osídlení a urbanismus	• Stabilita sídelního systému • Poloha na hlavní urbanizační ose Čech (Liberec–MB–Praha–Plzeň), jejíž průmět do Mladoboleslavska (Turnov–Mnichovo Hradiště–Mladá Boleslav–Benátky nad Jizerou–Brandýs nad Labem) představuje území s nejvyššími předpoklady sociálně-ekonomického rozvoje • Omezené možnosti intenzivního i extenzivního růstu sídel mimo jádrovou oblast (týkají se rozsáhlých území na východě i západě regionu) • Nižší intenzita využití území a zhoršená vybavenost a soběstačnost sídel při severovýchodní a severozápadní hranici území • Stávající i potenciální konflikt výrobní, skladové, obytné a dalších funkcí v mimořádně exponovaném souměstí MB–Kosmonosy
Lidé a lidský kapitál	• Počet obyvatel přítomných v MB během pracovního dne výrazně vyšší než počet trvale žijících obyvatel (až 65 tisíc přítomných oproti 45 tisícům trvale žijících) • Předpoklad růstu počtu obyvatel regionu, který se odehraje především mimo souměstí MB–Kosmonosy • Předpoklad rychlého stárnutí obyvatelstva (nejvyšší nárůsty počtu obyvatel v nejstarších věkových kategoriích), během příštích 15 let růst počtu obyvatel starších 65 let o cca 8 tisíc • Pokles počtu obyvatel v mladším a středním produktivním věku o více než 2,5 tisíce v příštích 15 letech (především na vrub MB a Kosmonos) • Hrozba sociálně-prostorové segregace území, včetně samotné Mladé Boleslavi (snižená atraktivita řady rezidenčních celků pro movitější a vzdělanější obyvatele, jejich koncentrace do relativně omezeného množství lokalit) • Vysoká migrační atraktivita regionu, migrační přírůstek však pouze vyrovnává úbytek obyvatelstva přirozenou měnou • Vysoký migrační obrat snižující sociální stabilitu sídel i regionu jako celku • V podmínkách pracovištně významného regionu relativně vysoký podíl obyvatel s nižší a střední úrovní vzdělání a naopak nízký podíl obyvatel se špičkovým vzděláním • Velký počet cizinců s předpokladem dalšího růstu, potřeba jejich sociální integrace, narůstající hrozba sociálních konfliktů mezi nimi a „starousedlíky“
Bydlení a rezidenční potenciál	• Stávající a zejména budoucí nedostatek bytů (při předpokládaném ekonomickém rozvoji území a populačním), zejména v bytových domech, a to i vzhledem k parametrům rozvojových ploch v územních plánech • Velmi omezené možnosti rozvoje bydlení na většině území (malá sídla, ochrana přírody a krajiny, omezení občanské vybavenosti a technické infrastruktury) • Nepřipravenost územních plánů na rozvoj bydlení • Potřeba výrazné koordinace rozvoje bydlení napříč územím (tj. potřeba spolupráce mezi městy, obcemi, podniky atd.) • Nízká atraktivita bydlení v Mladé Boleslavi pro střední a vyšší střední třídu (velký podíl bytového fondu v socialistických sídlištích s neatraktivním, podvybaveným veřejným prostorem bez výraznějších orientačních prvků) • Nedostatek finančně dostupných bytů pro sociálně slabší obyvatele, ale i pro příslušníky nižší střední třídy • Nedostatečná nabídka sociálního bydlení, omezená kapacita těchto bytů ve vlastnictví měst a obcí

Tabulka 37: Hlavní problémy, potřeby a limity rozvoje území Mladoboleslavsko – ekonomika a vybavenost

Oblast života	Hlavní limity, potřeby a problémy
Hospodářství a průmysl	- Hospodářsky velmi prosperující území, region je jedním s hospodářských tahounů v celostátním měřítku - Výrazná závislost regionální ekonomiky na automobilovém průmyslu, hrozba skokovitěho ekonomického a sociálního propadu v případě krize či složité transformace tohoto odvětví nebo zaměstnavatele Škoda Auto - Omezená velikost území, z něhož je reálná každodenní vyjížďka do zaměstnání do Mladé Boleslavi (důsledek nevyhovující dopravní dostupnosti zejména veřejnou dopravou) - Významná pozice aplikovaného výzkumu a vývoje s předpokladem dalšího růstu vyvolávajícího nároky na počet vysoce kvalifikovaných pracovníků - Hrozba zhoršení kvality či dokonce ohrožení funkčnosti veřejných služeb (zdravotnictví, školství, sociální služby, veřejná správa) vlivem nedostatku pracovníků absorbovaných odvětvím průmyslu - Dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti a nedostatek pracovních sil (jak vysoce kvalifikovaných, tak dělníků), v dobách hospodářské konjunktury dokonce výrazný převis počtu volných pracovních míst nad počtem uchazečů - Postupná ztráta konkurenční výhody Česka v podobě vzdělanosti a dobré infrastruktury – dnes obojí spíše průměrné
Rekreace a cestovní ruch	- Relativně nízký potenciál území pro cestovní ruch jako hospodářské odvětví, které generuje příjmy na základě příjezdů návštěvníků odjinud - Výrazné nároky na krátkodobou rekreaci obyvatelstva regionu (příměstská rekreace, druhé bydlení apod.) - Nedostatek kvalitní zeleně využitelné pro rekreaci, sport apod. - Podvyužitý potenciál vodních toků (zejména Jizery) pro rekreaci
Občanská vybavenost	- Výrazná koncentrace občanské vybavenosti do Mladé Boleslavi a do urbanizační osy podél toku Jizery a dálnice D10 - Deficity v „nadstandardní“ občanské vybavenosti Mladé Boleslavi (kultura, specializované a vysoké školství, část sociálních služeb), která nereflektuje velmi nadstandardní kupní sílu obyvatelstva - Absence či nedostatečná pestrost a „náplň“ doplňkových složek občanské vybavenosti (alternativní kultura, cizojazyčné školy, některé druhy sociálních služeb apod.) kontrastující s pracovištním a ekonomickým významem regionu - Nedostatek pracovních sil ve většině veřejných služeb, který ohrožuje jejich kvalitu a funkčnost a způsobuje jejich zaostávání - Potřeba zásadního navýšení občanské vybavenosti v případě vzniku rozsáhlejších nových či rozšíření stávajících sídelních celků a čtvrtí - Rychlé stárnutí obyvatelstva a související růst nároků na sociální služby pro seniory - Snižující se ochota tolerovat cizince ve svém životním prostoru u většinové společnosti spolu se zvyšujícím se počtem cizinců (často jednotlivci bez rodinného zázemí) na Mladoboleslavsku - Stávající i budoucí růst nároků na služby integrace cizinců – řádově jednotky tisíc cizinců v území

Tabulka 38: Hlavní problémy, potřeby a limity rozvoje území Mladoboleslavska – infrastruktura a fyzické prostředí

Oblast života	Hlavní limity, potřeby a problémy
Mobilita a dopravní propojenost území	- Parametry silniční sítě na mnoha místech neodpovídají dopravním intenzitám – omezení operativnosti logistiky a expedice a dojíždky do zaměstnání - Extrémní zátěž a nevyhovující parametry klíčového úseku dálnice D10 kolem MB (peážní vedení s I/16 a I/38, dopravně nevyhovující řešení křižovatek zejména pro logistiku JIS) - Nárazová extrémní zátěž některých komunikací v MB (střídání směrů) - Zátěž životního prostředí intravilánů hlukem a emisemi z dopravy (zejména v MB a Kosmonosích na některých ulicích přes 10 tisíc vozidel denně) - Absence rychlého kolejového spojení a nízká frekvence spojů ve směru Praha – MB – Liberec v rozporu s potenciální přepravní poptávkou - Parametry železničních tratí neumožňující vyšší frekvenci spojů - Nevyhovující prostorové uspořádání železničního uzlu Mladá Boleslav – pro dopravu uvnitř města nelze kolejovou dopravu prakticky využít, komplikace i pro dálkové spoje osobní i nákladní dopravy - Nedobudovaná síť cyklistických tras a slabá doplňková infrastruktura a vazba na ostatní dopravní módy pro masivnější využití cyklistické dopravy v aglomeraci Mladé Boleslavi pro každodenní pohyb obyvatel (ale i pro rekreaci), řada kolizních míst v úsecích se zvýšeným pohybem cyklistů - Vysoký podíl osob využívajících při každodenním pohybu osobní automobil - Nevyhovující dopravní spojení s Letištěm Václava Havla Praha, resp. s jakýmkoli významným mezinárodním letištěm
Technická infrastruktura	- Obecně dostatečná kapacita technické infrastruktury a proveditelné dílčí navýšení kapacity (nové vodovody, rozšíření ČOV, vedení vysokého napětí pod zemí apod.) v případě populačního růstu - Nepřipravenost území na dynamický rozvoj bydlení a hospodářských aktivit (nezbytnost realizace významných investic do odkanalizování, ČOV apod.) - Dostačující kapacita a vysoká kvalita pitné vody - Převaha vrchního vedení dálkových rozvodů elektrické energie představující limit rozvoje řady sídel - Dostatečná kapacita odpadového hospodářství
Životní prostředí, ochrana přírody a krajiny	- Značná emisní zátěž území (v městech především z dopravy, ve venkovských obcích především z lokálních topenišť) - Výrazná hluková zátěž území v okolí hlavních silnic a ulic, týká se i řady hustě obydlených míst v intravilánech měst a obcí - Zhoršená kvalita vodních toků v území (kromě Jizery) z důvodu malé vodnosti, vnosu znečišťujících látek ze zemědělství a sídel s chybějící kanalizací s ČOV - Nízký podíl krajinné zeleně - Málo sídelní zeleně s využitím pro rekreaci a pobyt obyvatel - Větší množství ekologických zátěží (převážně místního rozsahu) - Nízká (a snižující se) ekologická stabilita krajiny v oblastech s intenzivní zemědělskou výrobou a hustým osídlením (centrální a JV část území) - Stávající či potenciální konflikty mezi zájmem ochrany přírody a krajiny a rozvojem hospodářských aktivit a bydlení (týká se zejména Z a SV části území) - Hrozba dlouhodobého sucha zhoršující lokálně zásobování vodou

D.2 SCÉNÁŘE MOŽNÉHO BUDOUCÍHO ROZVOJE ÚZEMÍ

V následujícím textu jsou navrženy 3 variantní rozvojové scénáře popisující možné změny a vývojové trendy Mladoboleslavska. Scénáře byly záměrně formulovány jako krajní varianty rozvoje regionu. Jednotlivé scénáře se liší důrazem na různé rozvojové aspekty a tedy také odlišnou prognózou demografického vývoje, vývoje ekonomické struktury, požadavků na kapacitu infrastruktury, dopadů na sociální a životní prostředí apod.

D.2.1 Výchozí společné předpoklady

Všechny navržené rozvojové scénáře mají několik společných výchozích předpokladů. Důvodem je zarámování studie výchozími „axiomy“, bez nichž by nebylo možné studii dále tvořit (není možné současně navrhnout opatření reagující na dynamický hospodářský rozvoj a opatření vyvolaná hospodářským poklesem atd.). Předpoklady jsou následující:

1. Praha se svým středočeským zázemím si zachová svoji dynamiku růstu, založenou na bezkonkurenčním postavení v rámci Česka a dobré pozici v síti prosperujících střeoevropských regionálních metropolí (Vídň, Mnichova, Budapešť, Varšava, Drážďan).
2. Posilování role Prahy posílí její metropolizaci, tady proces, kdy město přerůstá do funkčního metropolitního regionu a do prostoru tohoto regionu se přesouvají některé funkce a činnosti ze zbytku Česka (zejména obyvatelstvo). V rámci procesu metropolizace se rovněž zázemí Prahy více funkčně integruje do centra (tj. do Prahy samotné), což se projeví růstem vzájemné provázanosti a obousměrné komunikace mezi centrem a zázemím na rozdíl od současné situace, kdy je komunikace jednosměrná (zázemí „spáduje“ do Prahy).
3. Mladá Boleslav bude i nadále součástí hlavní urbanizační osy Čech přibližně spojující Liberec, Prahu a Plzeň a bude z této pozice těžit a současně k ní svým výrobním a obslužným významem přispívat.
4. Česko si udrží svoji pozici rozvíjejícího se evropského regionu s významem nevýrobního sektoru a v rámci Evropy rovněž s relativně velkým významem průmyslu. Evropa si udrží pozici jednoho z hlavních center světové ekonomiky a prostoru, kde dochází ke koncentraci kapitálu, inovací, výzkumu a vývoje.
5. Automobilový průmysl si zachová pozici celosvětově významného hospodářského odvětví, které je také významným generátorem inovací a společenského pokroku. To nevylučuje případnou transformaci tohoto odvětví jak ve smyslu používaných technologií (pokračující digitalizace a automatizace ovládání vozidel, změna převažujícího pohonu vozidel atd.), tak souvisejícího způsobu používání produktů (sdílená ekonomika, pokročilá integrace automobilové dopravy s jinými dopravními módy apod.).
6. Společnost Škoda Auto si nejen udrží svou pozici klíčové součásti regionální ekonomiky i zásadního subjektu na trhu práce, ale tuto pozici posílí. Případná transformace podniku, vyvolaná změnami v příslušném odvětví, proběhne bez dramatických zvrátů, byť může přinést změny ve struktuře výroby a tedy i pracovníků. Dojde k nárůstu počtu obyvatel v regionu Mladoboleslavska.

D.2.2 Popis variantních scénářů

Následující scénáře jsou navrženy záměrně tak, aby byly výrazně různorodé. Představují tedy vlastně póly, krajní varianty budoucího rozvoje Mladoboleslavska. Každý scénář je stručně popsán a je kvantifikován vývoj/změna vybraných rozvojových faktorů. Kvantifikace je samozřejmě přibližná, nakolik to umožňuje abstraktní popis kvalitativních změn budoucího vývoje regionu. Přestože jsou scénáře navrženy záměrně jako „extrémy“ a reálný rozvoj Mladoboleslavska bude pravděpodobně spočívat v kombinaci jednotlivých scénářů při různé míře jejich zastoupení, nelze počítat s tím, že jednotlivé scénáře jsou kombinovatelné libovolně. Například jakýkoli hospodářský rozvoj s sebou přinese růst dopravní zátěže, nároků na dopravní obslužnost, proměnu sociální skladby obyvatelstva atd. a nelze tedy mít „průmyslový region s výbornou dopravní obslužností individuální i veřejnou dopravou, rozsáhlými chráněnými území, klidným bydlením a bohatými možnostmi rekreace“.

Tabulka 39: Orientační kvantifikace vybraných faktorů v navržených rozvojových scénářích

Faktor	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3
Extenzivní (10) vs. intenzivní (0) rozvoj bydlení	10	0	5
Vztah MB a zázemí (nízká dominance MB 0, vysoká dominance MB 10)	3	10	6
Dynamika rozvoje vybavenosti v MB a jádrové oblasti regionu (min. 0, max. 10)	2	10	6
Dynamika rozvoje vybavenosti v ostatních částech území (min. 0, max. 10)	6	1	3
Intenzita dopravy uvnitř MB a Kosmonos (min. 0, max. 10)	6	10	8
Intenzita dopravy mimo MB a Kosmonosy (min. 0, max. 10)	8	5	3
Intenzita dopravy mezi MB a Prahou (min. 0, max. 10)	2	4	10
Ekologická stabilita krajiny (nestabilní 0, stabilní 10)	1	3	7
Náklady na veřejné rozpočty (min. 0, max. 10)	8	9	9
Nároky na kvalitu veřejné správy (min. 0, max. 10)	8	10	10
Vzdělanostní a sociální skladba obyvatel (nízká 0, vysoká 10)	5	8	3
Proměna sociální identity MB a jádrové oblasti (min. 0, max. 10)	4	10	3
Proměna sociální identity ostatních částí území (min. 0, max. 10)	8	5	2
Rozvoj SMART technologií a řešení (min. 0, max. 10)	2	9	5

Scénář 1: „Okres jako noclehárna“

Scénář předpokládá rychlý, jen částečně usměrněný rozvoj převážně extenzivního bydlení nejen v Mladé Boleslavi a dalších městech jádrového území, ale i ve většině venkovských sídel. Rozvoj bydlení by byl z velké části realizován rozsáhlými, prostorově i ekonomicky (z hlediska vybavenosti a obsluhy) náročnými projekty rodinných domů („satelitů“). Část venkovských sídel (včetně těch v periferních částech území) projde transformací na „vesnice klidného moderního bydlení“, odkud se za prací a službami dojíždí do měst. Scénář výrazně zpomalí či zcela zastaví proces vylidňování velmi malých obcí a sídel. Na mnoha místech však prostorový vývoj těchto sídel bude mít charakter „urban sprawl“, tedy sídelních útvarů bez hierarchie a s dominancí obytné funkce.

Důsledkem extenzivního rozvoje bydlení by byla proměna sociální soudržnosti a identity měst i obcí vlivem růstu počtu obyvatel, z nichž část budou lidé ze vzdálenějších částí Česka i ze zahraničí (paralela s vesnicemi v zázemí Prahy, kde žije hodně lidí původem ze vzdálenějších částí Čech, z Moravy či ze zahraničí). Naopak z hlediska sociální a vzdělanostní skladby obyvatel nedojde k výraznější změně.

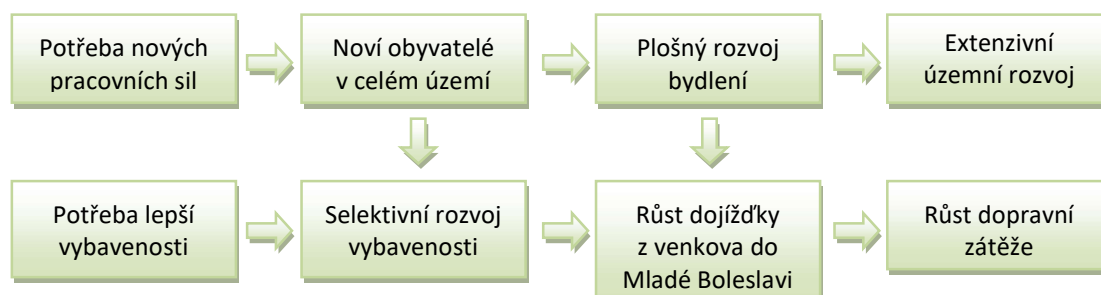
Scénář implikuje značné nároky na dopravu uvnitř regionu. Nutná bude hustá síť linek autobusové i železniční veřejné dopravy organizovaná i nadále především z Mladé Boleslavi. Dojde k silnému růstu individuální automobilové dopravy s hlavními proudy opět radiálně uspořádanými do/z Mladé Boleslavi. To si vyžádá vyvolané investice do systému zachytných parkovišť typu P+R. Pravděpodobně dojde k částečnému nárůstu cyklistické dopravy, zejména v bezprostředním zázemí Mladé Boleslavi nebo ve vazbě na spoje a stanice veřejné dopravy.

Růst občanské vybavenosti bude selektivní (ne všude se vyplatí provoz všech služeb) a postihne v adekvátních proporcích Mladou Boleslav i další města. Ta budou obsluhovat i široké okolí, ale i přesto bude její obslužná funkce „opožděná“ za růstem funkce obytné. Mladá Boleslav bude mít i nadále charakter velkého okresního města s převahou obytné a pracovní funkce nad funkcí obslužnou.

Vlivem extenzivního rozvoje bydlení a některých dalších funkcí se zvýší podíl zastavěných ploch na rozloze území. Tím se sníží ekologická stabilita krajiny. Protože uspokojování pracovních a obslužných potřeb bude z velké části realizováno prostorově rozptýlenou vyjíždkou do Mladé Boleslavi, příp. dalších několika málo měst, zvýší se dopravní zátěž území i negativní vlivy dopravy na životní prostředí.

Rozvoj postihující celý region si vyžádá zásadní zlepšení koordinace rozvojových aktivit za aktivní účasti měst, obcí, neziskových organizací i významných firem. Realizace scénáře je tedy velmi náročná na koordinaci především „měkkých“ a organizačních aktivit, přičemž zásadní úlohu bude mít Mladá Boleslav a instituce, které ve městě působí. Nicméně i menší města obce budou potřebovat kvalitní a dostatečně kapacitní administrativu, protože řadu (především investičních) aktivit budou muset připravovat a realizovat samy, bez výraznější koordinace mezi sebou.

Obrázek 5: Hlavní teze scénáře 1



Scénář 2: „Mladá Boleslav velkoměstem“

Scénář je postaven na rychlém, nutně koordinovaném rozvoji bydlení především v Mladé Boleslavi a sekundárně v dalších městech a sídlech jádrové oblasti vymezené tokem Jizery a dálnicí D10. Dojde k zahušťování zástavby v Mladé Boleslavi a Kosmonosích a k realizaci nové výstavby bytů především formou vysokopodlažních bytových domů. Zahušťováním zástavby se myslí jak zastavování proluk a nevyužitých ploch v intravilánu, tak navyšování podlažnosti zástavby především v důsledku nově postavených domů. Naopak venkovská sídla a sídla vzdálenější od Mladé Boleslavi projdou spíše pozvolným rozvojem bez výraznějších změn.

Koncentrace lidí v Mladé Boleslavi, příp. dalších měst jádrové oblasti Mladoboleslavska si vynutí zvýšení vybavenosti tohoto prostoru. Současný pracovní význam města bude postupně téměř vyrovnán významem obytným i obslužným. Mladá Boleslav proto bude mít parametry standardního krajského města nabízejícího i dosud neexistující služby (pestrá kulturní nabídka, cizojazyčné školy, další vysokoškolské pracoviště, širší nabídka zdravotnických zařízení atd.). Naopak menší sídla budou z hlediska vybavenosti spíše stagnovat a ta nejmenší se budou i nadále vylidňovat a budou ztrácet své obslužné a pracovní funkce, což v některých případech povede ke ztrátě jejich životaschopnosti.

Sociální proměnou projde především Mladá Boleslav jak ve smyslu kvantitativním (proměna ze středně velkého města na „velkoměsto“), tak ve smyslu kvalitativním (velký podíl nově příchozích obyvatel hledajících identitu, četný výskyt cizinců). Vzroste atraktivita města a jejího okolí i pro vysoce kvalifikované a vzdělané obyvatele a část z nich bude ochotná zde bydlet. Je pravděpodobné, že sociálně-prostorová struktura města projde výraznou proměnou a že se začnou objevovat zóny s vyšším statusem (kvalitní bydlení vyšší střední třídy) a naopak zóny stagnující a upadající (standardizované bydlení pro nižší střední třídu, pro dočasnou pracovní sílu atd.). Naopak venkovské oblasti mimo jádrové území Mladoboleslavska se budou vyznačovat sociální stabilitou, často však spojenou s určitou stagnací.

Růst intenzity dopravy především uvnitř Mladé Boleslavi si vynutí prioritní realizaci nových silničních spojení (tangent a propojek), rozšíření dálnice D10 v okolí Mladé Boleslavi na 3 pruhy a zejména zásadní kvalitativní změnu veřejné dopravy. Její páteří bude železnice, navazující frekventované autobusové linky a provazba na individuální automobilovou dopravu prostřednictvím P+R. Uvnitř města a v jeho nejbližším okolí se rozvine doprava cyklistická (samostatný funkční systém cyklistických tras uvnitř města). Zvyšující se hustota zalidnění povede k vyšší efektivitě dopravní obsluhy. Zcela nezbytné bude využití SMART řešení v oblasti dopravy (individuální automobilová doprava, veřejná doprava, doprava v klidu atd.).

Intenzivní výroba, doprava a bydlení si vyžádá nákladné investice do „zelených“ technologií a do SMART řešení v oblasti dopravy, energetiky, technické infrastruktury. Ty budou opět proveditelné díky ekonomické návratnosti a úsporám z rozsahu. Přesto se však v Mladé Boleslavi objeví řada lokalit, která budou pro bydlení či rekreaci nevhodná (dopravní zátěž atd.) a naopak vzniknou rozsáhlejší souvislé celky zeleně a rekreace s návazností na kvalitní obytné zóny. Oblasti s potenciálem každodenní rekreace (např. pásy podél toků Jizery a Klenice) budou realizovány do podoby zelených ploch, parků, volnočasových a sportovních areálů pro intenzivní příměstské využití. Také funkční prostorová struktura města se tedy bude diferencovat.

Intenzivní rozvoj území souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy a ve vazbě na ně i celé jádrové oblasti Mladoboleslavska si vyžádá zkvalitnění spolupráce těchto měst a dalších organizací zde působících. Dojde k vysoké profesionalizaci a zvýší se koordinovanost řady oblastí správy území (územního rozvoje, sociální politiky, projektové přípravy atd.). Do koordinace a klíčových rozhodnutí budou zapojena především města v jádrové oblasti. Naopak menší venkovské obce mimo jádrovou oblast budou poněkud stranou hlavních rozhodnutí a administrativní nároky na ně kladené budou relativně malé.

Obrázek 6: Hlavní teze scénáře 2



Scénář 3: „Region jako součást pražské metropolitní oblasti“

Scénář je postaven na pozvolném rozvoji Mladé Boleslavi, Kosmonos i dalších sídel v regionu. Rozvoj sídel není ani převážně intenzivní, ani extenzivní a nebude prostorově náročný. Potřeba pracovních sil totiž bude realizována především dojížděnou do zaměstnání z měst v okolí (Jičín, Liberec, Turnov, Nymburk, Milovice, Lysá nad Labem, Brandýs nad Labem, Mělník, Česká Lípa, Mimoň a další) a zejména z Prahy. Čím vzdálenější a větší město, tím spíše z něj budou do Mladé Boleslavi ochotni dojíždět vysoce kvalifikovaní pracovníci. Naopak z bezprostředního okolí budou dojíždět spíše pracovníci se střední a nižší kvalifikací. Populační význam regionu i samotné Mladé Boleslavi bude stále výrazněji zaostávat za významem pracovním se všemi důsledky z toho vyplývajících (např. nižší příjmy obcí z RUD).

V souvislosti s řešením potřeby nových pracovních sil dojížděnou nevyhnutelně dojde k zásadnímu posílení dopravní infrastruktury pro automobilovou i hromadnou veřejnou dopravu, zejména pak v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Bude tedy vybudováno kapacitní, přímé a rychlé kolejové spojení (v rámci PID) a dálnice D10 bude rozšířena na 3 pruhy po celé délce mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Doprava v Mladé Boleslavi a jejím nejbližším okolí bude organizována z terminálu železnice v centru MB (přestup na vlakové a zejména autobusové linky hromadné dopravy). Negativní účinky dopravy na životní prostředí budou víceméně lokální a bude možné je částečně snížit instalací SMART technologií, zkvalitněním přestupních uzlů a terminálů, systémů P+R atd.

Funkční propojení Mladoboleslavska na Prahu, resp. na celou pražskou aglomeraci povede k hlubší integraci regionu do tohoto sídelního celku. Vlivem užšího propojení s pražskou metropolitní oblastí se na Mladoboleslavsko postupně rozšíří „pražský způsob života“. Sociální proměna ale nebude výrazná, a to i díky tomu, že nově příchozích bydlících obyvatel nebude mnoho; většina nových pracovních sil vč. cizinců bude v Mladé Boleslavi pobývat pouze přes den a bude do MB dojíždět, nikoli zde bydlet. Příliš se tedy nezmění ani vzdělanostní skladba obyvatelstva Mladé Boleslavi ani Mladoboleslavska jako celku.

Vybavenost území se změní především vznikem některých nadstandardních služeb v Mladé Boleslavi a jejím nejbližším okolí, které budou čerpat z kupní síly obyvatel celé pražské metropolitní oblasti. Za vybranými službami v oblasti kultury, školství, maloobchodu, pohostinství, zábavy atd. se bude moci dojíždět také z Prahy do Mladé Boleslavi, byť opačný směr bude i nadále samozřejmě převažovat a druhou stranu vybavenost Prahy bude i nadále rozhodující.

Projektová příprava a realizace významných dopravních staveb a navazující infrastruktury uvnitř Mladé Boleslavi bude mít velké nároky na kvalitní veřejnou správu. Klíčová bude nejen spolupráce s okolními obcemi, ale zejména koordinace rozvojových aktivit s Prahou, většími městy v severním segmentu středočeského prostoru (Milovice, Brandýs nad Labem, Mělník aj.) a severu Čech (Liberec, Česká Lípa aj.) a také se Středočeským krajem a se státem.

Obrázek 7: Hlavní teze scénáře 3



Vyhodnocení scénářů

Vliv jednotlivých scénářů na různé aspekty je zpracován v následující tabulce. Tabulka nabízí také souhrnné vyhodnocení odhadující celkové přínosy a náklady každého jednotlivého scénáře.

Tabulka 40: Vyhodnocení přínosů a dopadů rozvojových scénářů

Faktor	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3
Konzumace ploch volné krajiny	--	+	0
Ekologická stabilita krajiny	--	0	-
Rozpočtové příjmy místních samospráv	++	++	0
Nároky na rozpočtové výdaje místních samospráv	--	--	-
Nároky na budování veřejné dopravní a technické infrastruktury	--	-	-
Nároky na budování objektů občanské vybavenosti	--	-	0
Možnost obsluhy veřejnou dopravou	-	++	+
Výkony silniční dopravy	--	+	--
Vzdělanostní a sociální skladba obyvatel	+	++	0
Proměna sociální identity obyvatel	--	--	0
Rozvoj obytné funkce	++	++	+
Rozvoj oblužné funkce	+	++	+
Rozvoj rekreační funkce	--	0	0
Celkový koeficient	-11	6	-2

Pozn.: ++ výrazně pozitivní vliv (+2); + pozitivní vliv (+1); 0 neutrální vliv; - negativní vliv (-1); -- výrazně negativní vliv (-2). Celkový koeficient je součtem hodnot vlivu scénáře u všech faktorů.

Negativní důsledky scénáře 1:

- vysoká konzumace ploch volné krajiny
- výrazně snížená ekologická stabilita krajiny
- vysoké výdaje místních samospráv (včetně venkovských obcí) v reakci na územní rozvoj
- vysoké nároky na plošný rozvoj infrastruktury a občanské vybavenosti (vysoké nároky na veřejné rozpočty obcí)
- obtížné zajištění a vysoké finanční nároky veřejné dopravní obslužnosti (nízká frekvence spojů = nízká konkurenceschopnost)
- velký plošný nárůst intenzity silniční dopravy spádující k Mladé Boleslavi
- plošné změny sociálního prostředí sídel
- konflikt zájmů s rekreační funkcí venkovské krajiny

Negativní důsledky scénáře 2:

- aglomerační náklady (vyšší náklady na budování infrastruktury v hustě zastavěném území)
- vyšší zatížení jádrového území (doprava, emise, hluk)
- stagnace venkovské části území
- silné změny sociálního prostředí v jádrové části území

Negativní důsledky scénáře 3:

- nižší růst daňových příjmů v území (oproti ostatním scénářům)
- enormní dopravní výkony při zajištění dopravní obsluhy území (dojížděkové proudy na velké vzdálenosti), vyšší plošné zatížení regionu dopravou
- zaostávání rezidenční a obslužné funkce regionu za výrobní/pracovní funkcí (i s negativními důsledky na podporu území ze strany státu či ESIF)
- vysoké finanční nároky na veřejné rozpočty (stát, Středočeský kraj)
- omezený rozvoj infrastruktury a občanské vybavenosti (až na některé funkce v jádru území)
- vyšší funkční závislost regionu na Praze

Z vyhodnocení scénářů vychází jednoznačně nejlépe scénář 2, který má nejširší spektrum přínosů a přitom nejnižší negativní důsledky na zájmové území. Naopak jako nejméně výhodný vychází scénář 1 s širokým záběrem nákladů a negativních důsledků, přestože má i některé přínosy.

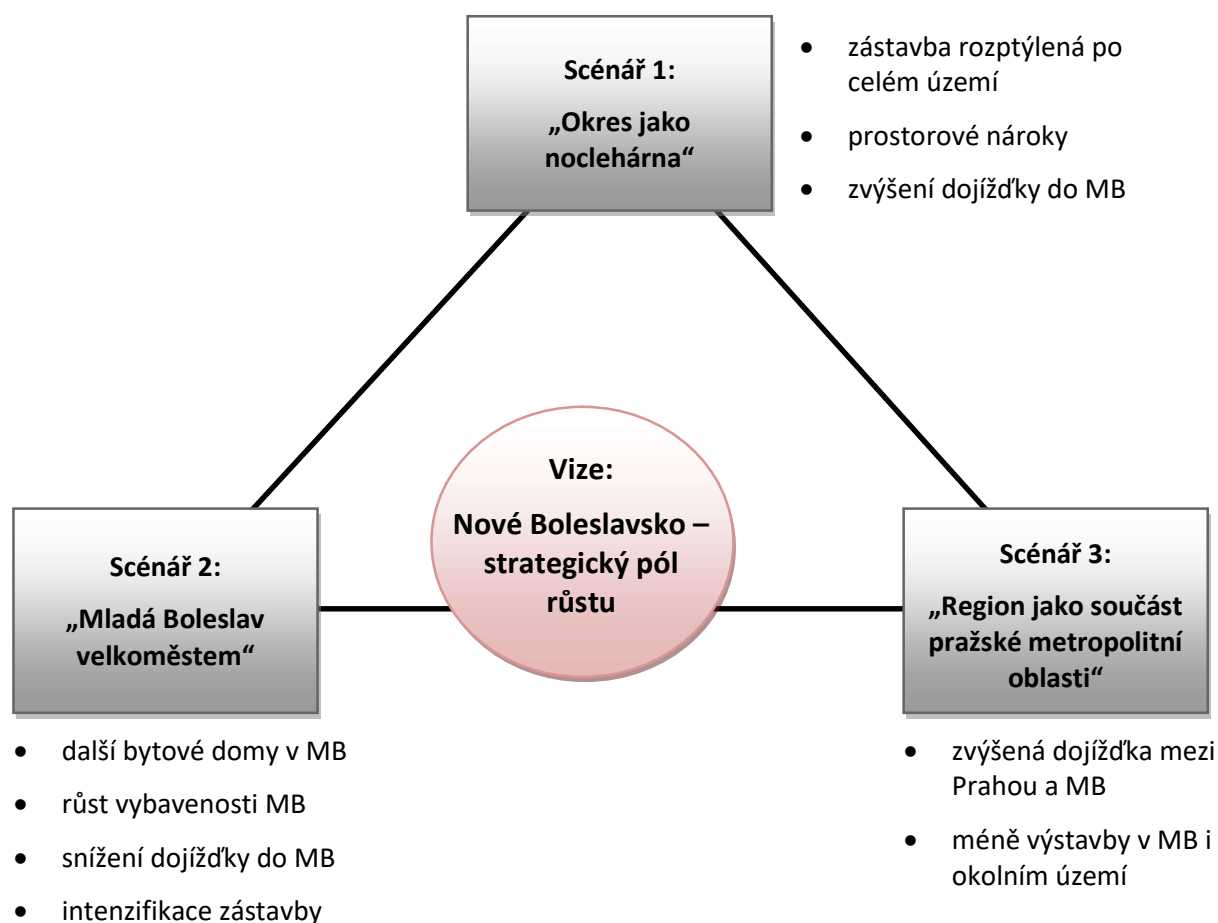
D.3 VIZE: „NOVÉ BOLESLAVSKO – STRATEGICKÝ PÓL RŮSTU“

D.3.1 Tematické vyjádření vize

Rozvojová vize Mladoboleslavska je navržena jako **žádoucí budoucí stav Mladoboleslavska v horizontu 14 let, tedy k roku 2032**. Návrh vize reaguje na zjištěné analytické závěry v té míře, aby reflektovala hlavní výzvy, jimž region čelí, a aby se současně jednalo o vizi uskutečnitelnou.

Rozvojové scénáře v předchozí kapitole nastiňují různorodé varianty rozvoje, přičemž každá z nich je proveditelná a má své přínosy i náklady. Navržená vize představuje Mladoboleslavsko jako **klíčový region středních Čech a jeden z pólů růstu Česka**. S ohledem na to cílí především na **vyvážený rozvoj posilující významu regionu**, resp. **dorovnání významu a kvalitativní úrovně jeho nyní nedostatečně rozvinutých funkcí** (obslužná, společenská, částečně i dopravní) vůči funkci hospodářské a výrobní, a dále na **užší integraci v rámci pražské metropolitní oblasti**. Pokud bychom vztáhli navrženou vizi vůči třem variantním scénářům uvedeným v předchozí kapitole, blíží se vize nejvíce scénáři 2 („velkoměsto“), částečně pak také scénáři 3 („součást pražské metropolitní oblasti“), jak ukazuje následující obrázek.

Obrázek 8: Rozvojové scénáře a rozvojová vize regionu

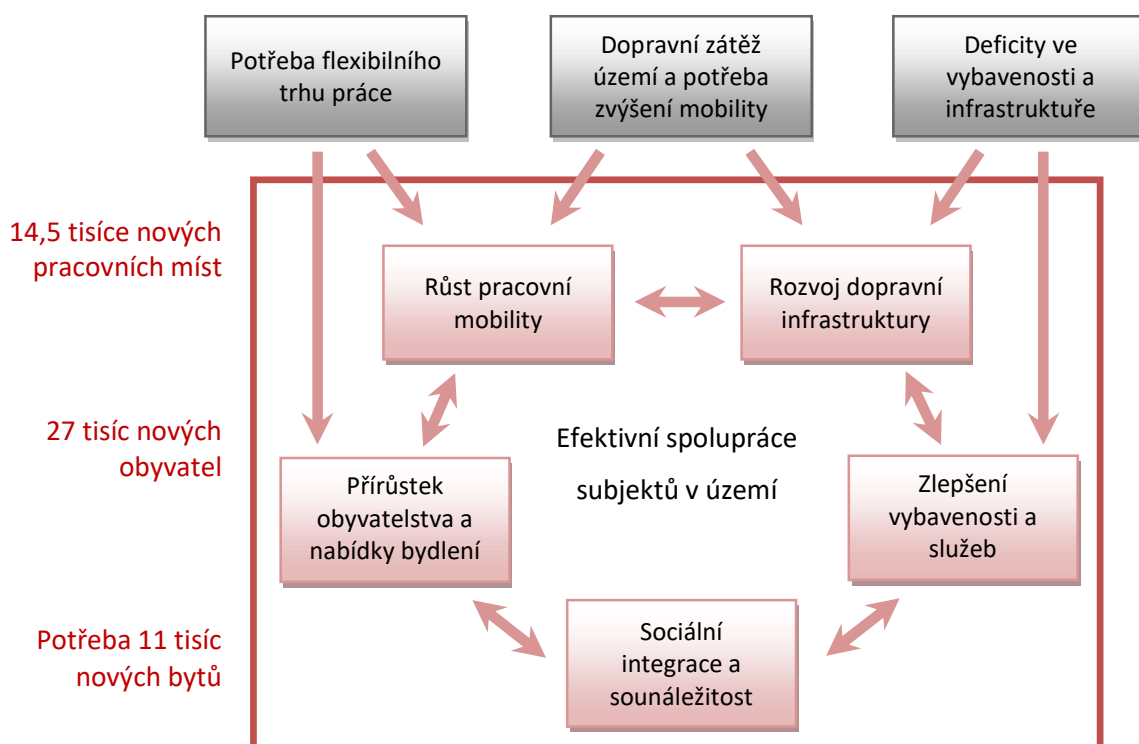


Kombinace scénářů 2. a 3. (s převahou scénáře 2) jednak předchází vzniku negativních důsledků scénáře 1, který byl vyhodnocen jako scénář s potenciálně největšími negativními důsledky, jednak umožňuje kombinovat přínosy a přitom minimalizovat, resp. neutralizovat negativní důsledky scénářů 2. a 3. Důrazem na rozvoj městských sídel v zájmovém území, resp. uspokojení potřeb po nové pracovní síle jejím umístěním do rozvíjejících se center území se odbourávají prakticky všechny identifikované negativní důsledky scénáře 3. Začleněním některých prvků scénáře 3 umožňuje zvolená vize využití přínosů scénáře 3, jako je lepší propojení Mladoboleslavska s Prahou a Libereckem spočívající jak v propojení trhu práce, tak v lepší dostupnosti služeb v Praze pro obyvatele Mladoboleslavska a naopak (vč. efektu rozvoje nadstandardních služeb v Mladé Boleslavi). Záměr rozvoje bydlení i v menších městech a větších, vhodně situovaných obcích zároveň odbourává negativní důsledek scénáře II spočívající ve stagnaci venkovské části území.

Vize reaguje na **tři hlavní výzvy**, jimž region čelí a jež jsou doloženy v analytické části studie:

- potřeba flexibilního trhu práce,
- dopravní zátěž území a potřeba zvýšení mobility,
- deficity ve vybavenosti a infrastruktuře.

Obrázek 9: Stavba rozvojové vize



Pozn.: Model predikce počtu nových pracovních míst, obyvatel a bytů je uveden dále v kapitole D.3.3.

Ve vazbě na to se vize skládá ze **6 vzájemně provázaných cílů**, které mají být postupně dosaženy v horizontu vize (2032; viz předcházející schéma ilustrující vazbu jednotlivých cílů na výzvy/potřeby území):

1. Růst pracovní mobility
2. Přírůstek obyvatelstva a nabídky bydlení
3. Sociální integrace a sounáležitost

4. Zlepšení vybavenosti a služeb
5. Rozvoj dopravní infrastruktury
6. Efektivní spolupráce subjektů v území (průřezový cíl podmiňující splnění cílů ostatních)

Dosažení vize je v některých ohledech možné relativně snadno, resp. nezávisle na usměrňování rozvoje zevnitř regionu. Avšak většina východisek **vize předpokládá intenzivní, koordinovanou a soustředěnou podporu ze strany místních subjektů** (obce a zejména největší města, klíčové zaměstnavatelé atd.) **i zvně** (Středočeský kraj, stát, rozvojová podpora z ESIF). Tato podpora je specifikována v části E, která navrhuje sadu potřebných rozvojových opatření a intervencí. Hlavním východiskem rozvojové vize je zabezpečení všech atributů, které má splňovat region, jehož střediskem je město velikosti a významu Mladé Boleslavi. Prosperita tohoto regionu, který je klíčový pro vývoz a tvorbu HDP Česka, je přitom zájmem nejen místních samospráv a firem, ale také státu. Kvalitativní posun Mladé Boleslavi je jak **vizí, která předpokládá pozitivní růstovou dynamiku**, tak i „pojistkou“ pro případ problémů či transformace automobilového průmyslu. Snahou je tedy:

- na jedné straně **usměrnit dynamický kvantitativní růst a posílit pomocí něj pozici města i regionu z hlediska kvality** (viz úspěšné zvládnutí dynamického růstu měst v Irsku vs. nepřilíš úspěšné lokalizace růstových pólů v zemích Středomoří);
- na druhé straně **snížit hrozbu ekonomického poklesu** v případě potíží či složité transformace automobilového průmyslu, případně **umět této hrozbě lépe čelit** (viz transformace starých průmyslových měst ve střední Anglii nebo Porúří vs. propad center těžkého průmyslu v postsocialistické Evropě – Mostecko, Horní Slezsko, severovýchodní Estonsko).

D.3.2 Prostorové vyjádření vize

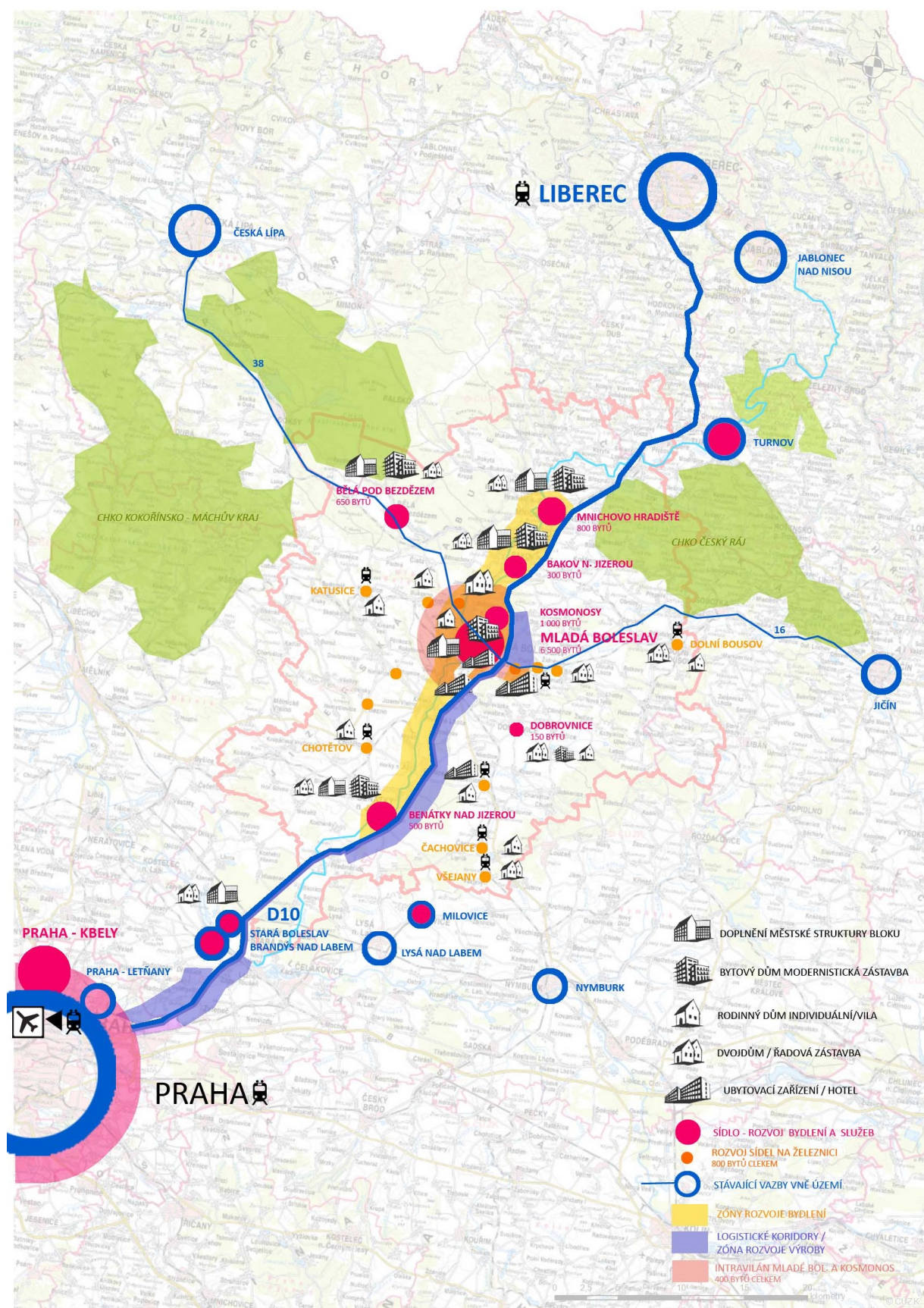
V analytické části byla provedena typologie území z hlediska vývoje sídelního systému a rozbor sociálně-ekonomického vývoje, problémů a potřeb území. Ve vazbě na to definuje vize v následující tabulce **žádoucí cílový stav jednotlivých částí (typů území) Mladoboleslavska**, případně také pozici okolního území (v případě okolního území jsou zmíněny pouze faktory důležité z pohledu Mladoboleslavska).

Návrh vize tedy předpokládá (jak přibližují následující mapová schémata) **soustředěnou podporu rozvoje bydlení** a nadřazené **vybavenosti** v souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy a bydlení a místní vybavenosti ve zbývajících částech jádrové oblasti. V jádrové oblasti mimoto vymezuje zóny a koridory s převažující funkcí rekreace. Východně od Mladé Boleslavi a Kosmonos (východě od dálnice D10) je žádoucí **podpora rozvoje logistiky a výroby**. Na druhou stranu vize definuje také území, kde je žádoucí **zachovávat krajinné hodnoty území** a rozvíjet aktivity šetrné vůči přírodě a krajině (malé plochy pro rodinné domy, šetrné formy cestovního ruchu, extenzivní zemědělství apod.). Na rozvoj okolního území je nahlíženo z pozice Mladoboleslavska a obsažena jsou tedy pouze ta témata, která jsou pro tento region žádoucí (mobilita, pracovní trh).

Tabulka 41: Definice vize podle typů území

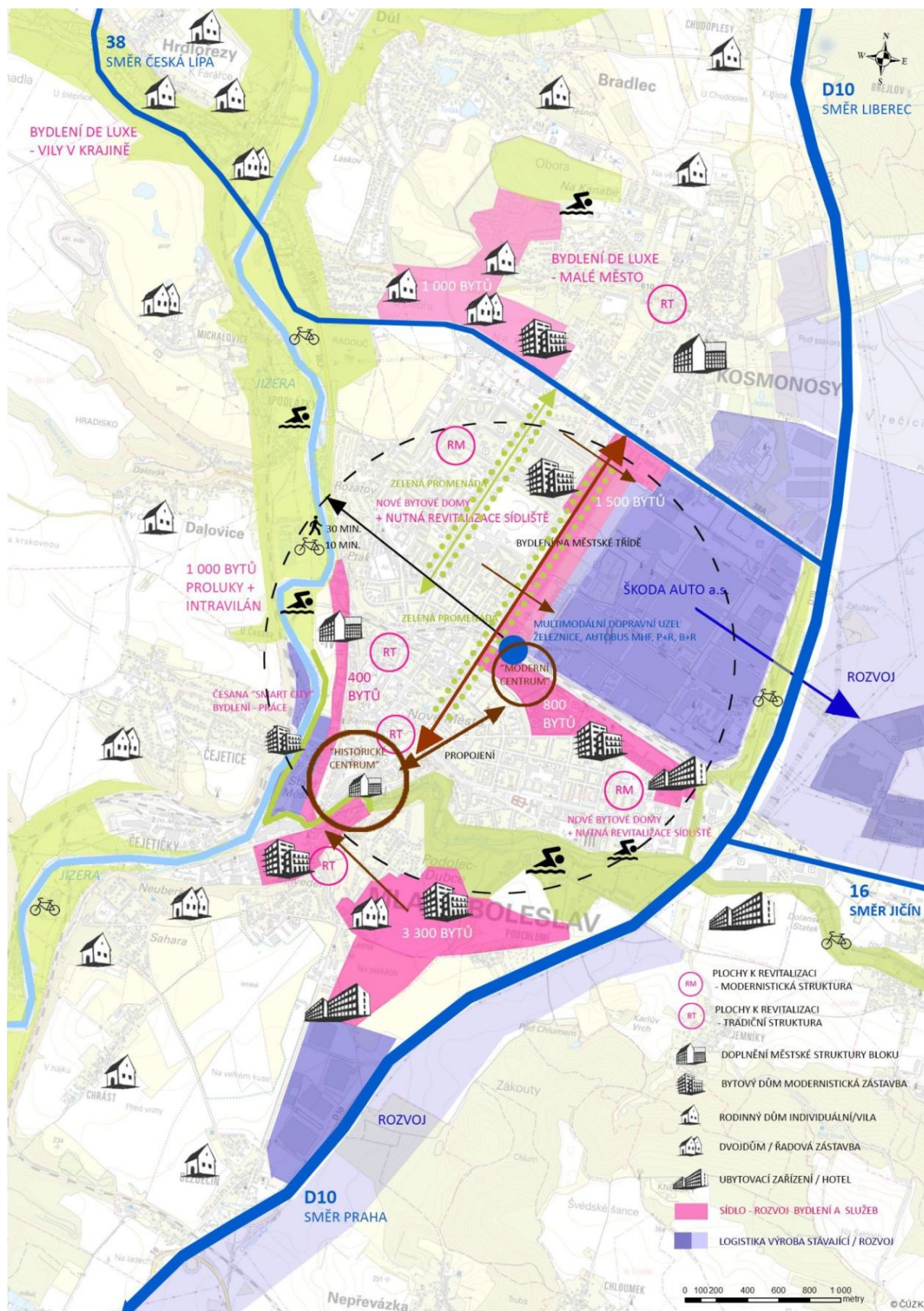
Typ území	Charakteristika vize
Mladoboleslavsko	
Souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy	• Posun Mladé Boleslavi na úroveň menšího krajského města s dobrým vybavením, různorodým bydlením a rychlým napojením na Prahu, posílení funkční propojenosti Mladé Boleslavi a Kosmonos • Centrovorné funkce v ose Staroměstské náměstí – náměstí Míru – třída Václava Klementa – Kosmonosy (posílení osy propojující městská centra, třída Václava Klementa městským bulvárem) a vybavenost (historické centrum, Poplužní dvůr, starý závod s vazbou na prostor železniční stanice Mladá Boleslav-město jako „nové centrum“ města) • Rozvoj bydlení (starý závod, zóna podél třídy Václava Klementa, „jižní město“, Podhradí/Česana, Kosmonosy-západ) na většině území s výraznou převahou bytů v bytových domech včetně adekvátní vybavenosti • Rozvoj bydlení a navazující aktivity (dopravní obsluha) přitom povedou i k posílení pozice historického jádra města, jakožto oblužného centra pro některé rozvojové zóny • Kultivace veřejného prostoru sídliště Severní Město, doplnění prvků vybavenosti a veřejné zeleně dovnitř sídliště, stromořadí podél ulic • Odvedení tranzitní dopravy mimo sídla, resp. mimo obytné celky, eliminace hlukové a emisní zátěže území dopravou • Multimodální dopravní uzel veřejné dopravy (železnice, autobusová MHD, P+R, B+R) • Vytvoření sítě cyklistických stezek a bezpečných cyklistických tras s minimalizací konfliktních míst s automobilovou dopravou • Zvýšení funkčnosti veřejné zeleně, celková kultivace veřejného prostoru
Zbývající části jádrové oblasti (prostoru podél dálnice D10 a toku Jizery mezi Mnichovým Hradištěm a Benátkami nad Jizerou)	• Rozvoj bydlení s mírnou převahou bytů v bytových domech a s adekvátní vybaveností • Dovybavení lokálními službami • Zvýšení kapacity a zkrácení jízdní doby v příměstské veřejné dopravě, jejíž páteří má být doprava železniční • Zvýšení kapacity dálnice D10 a úpravy odstraňující závady na silnicích 1. a 2. třídy • Odvedení tranzitní dopravy mimo sídla, resp. mimo obytné celky, eliminace hlukové a emisní zátěže území dopravou • Vytvoření „zelených os“, jejichž páteří jsou toky Jizery a Klenice
Východní okolí souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy	• Lokalizace výroby a logistiky • Úpravy silniční sítě zvyšující operativnost logistiky
Ostatní části Mladoboleslavska	• Stabilizace území a jeho sídel, posílení struktury městeček a větších vesnic a lokální obslužnosti • Úpravy zkracující jízdní doby na regionálních železnicích • Posílení integrace veřejné dopravy s cílem zvýšení frekvence spojení, příp. zkrácení jízdních dob do Mladé Boleslavi • Úpravy odstraňující závady na silnicích 1. a 2. třídy • Ekologická stabilizace krajiny
CHKO Český ráj a Kokořínsko	• Udržení krajinných hodnot • Dovybavení infrastrukturou pro rekreaci
Okolní území	
Praha	• Rychlá a kapacitní kolejová doprava do Prahy s vazbou na letiště Václava Havla • Rozšíření pracovního trhu s cílem přilákání špičkových pracovníků
Okolní města (Polabí, Máchův kraj, východní Čechy)	• Zvýšení komfortu dojížděky za prací
Liberec	• Zkrácení jízdní doby veřejnou kolejovou dopravou

Obrázek 10: Územní rozměr vize - Mladoboleslavsko



Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 11: Územní rozměr vize - souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy



D.3.3 Rozvojový model vize: kolik lidí a kam, kolik bytů a kde

Rozvojový model vize je rozpracován jako **částečně kvantifikovaná predikce budoucího vývoje**. Odvíjí se od současného počtu obyvatel, bilance dojížděky a vyjížděky pracovních sil a předpokládaného nárůstu pracovních míst. Z těchto vstupních dat jsou odvozeny předpokládané budoucí nároky na bydlení a dojížděku. Model **není extrapolační**, tedy **předpokládá realizaci aktivní politiky** ze strany zaměstnavatelů, místních samospráv, regionální samosprávy i státu v oblasti rozvoje infrastruktury, bydlení.

Výchozí stav

V regionu žije přibližně 132 tisíc obyvatel celkem (s nehlášenými obyvateli přibližně 137 tisíc), z toho 49 tisíc obyvatel v souměstí MB–Kosmonosy (s nehlášenými cca 52 tisíc).

Řada ekonomicky aktivních obyvatel do regionu dojíždí za prací. V roce 2011 bylo přibližně 6,5 tisíce osob, které na Mladoboleslavsko dojížděly za prací odjinud.

V Mladé Boleslavi je relativně nízký podíl obyvatel se střední a nižší úrovní vzdělanosti, obyvatel sociální nižší střední třídy, počet nehlášených a dočasných (resp. fluktuujících) obyvatel. Velká část bytového fondu v Mladé Boleslavi nesplňuje nároky obyvatel s vyšším, ale i středním sociálním statusem.

V dalších městech a venkovských sídlech na Mladoboleslavsku vznikají především zóny rodinných domů s obyvatelstvem vyšší střední třídy, které je však z pracovního a obslužného hlediska silně vázáno dojížděkou na Mladou Boleslav. Zóny rodinných domů mají velké prostorové nároky a dynamika jejich rozvoje je rizikem z hlediska sociální soudržnosti a stability obyvatelstva, zejména ve venkovských sídlech.

Vývojové tendence pracovního trhu

Počet pracovních sil na Mladoboleslavsku v průmyslu v příštích letech pravděpodobně projde nárůstem o cca 4,5 tisíce (reakce na růst počtu pracovních míst podniku Škoda Auto i dalších firem působících v tomto odvětví).

Tento nárůst vyvolá podobně velký růst počtu pracovníků ve službách. V dnešní době jsou totiž počty pracovních sil v průmyslu (v němž v Mladé Boleslavi dominuje průmysl automobilový) a ve službách v regionu přibližně vyrovnané. Realizace vize si vyžádá příchod přibližně 5 tisíc pracovníků ve službách, z čehož cca 4–4,5 tisíce pracovníků připadá na zachování stávajícího poměru počtu pracovníků v průmyslu a počtu pracovníků ve službách, a 500–1 000 pracovníků na kvalitativně nové, ve městě dosud neexistující služby (kultura, vysoké školství, zdravotnictví, komerční služby).

Adekvátně k tomu lze předpokládat růst o 500 pracovníků v dalších oborech, které s rozvojem regionu porostou také (zejména stavebnictví). Naopak model nepracuje se změnou počtu pracovních míst v oborech, jejichž rozvoj s takto navrženým růstem nesouvisí (např. zemědělství).

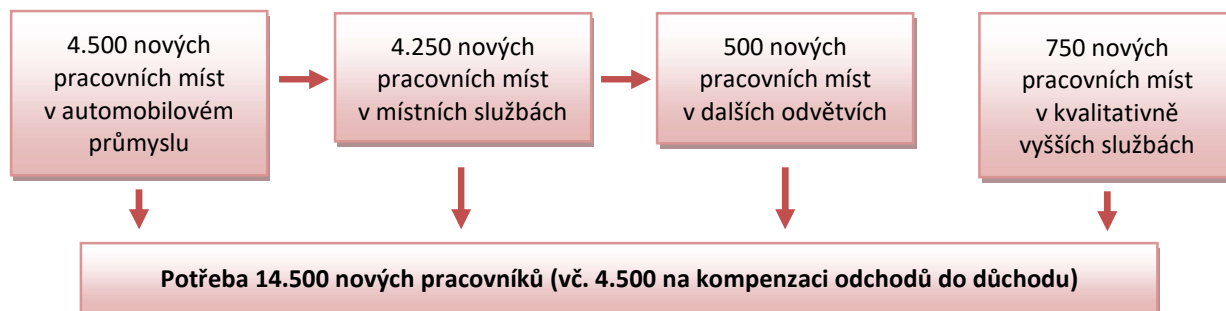
Při extrapolaci stávajícího vývoje dojde během 14 let k poklesu počtu ekonomicky aktivních obyvatel v důsledku přirozené měny o 4,5 tisíce (z toho 2,5 tisíce v souměstí MB–Kosmonosy). Tento pokles musí rovněž vyrovnat rovněž imigrace, tedy příchod (nebo teoreticky každodenní dojížděka) dalších přibližně 4,5 tisíce osob.

Celkem je tedy třeba 10 tisíc nových pracovních sil ve prospěch hospodářského růstu a 4,5 tisíce nových pracovních sil pro udržení stávajícího počtu pracovních sil, který by jinak přirozenou měnou obyvatelstva a jeho stárnutím poklesl, celkem tedy 14,5 tisíce pracovních sil.

Z celkového počtu 14,5 tisíce nových pracovníků bude část dojíždět denně za prací. Stávající podíl dojíždějících na celkovém počtu ekonomicky aktivních obyvatel zájmového území je cca 11 % (pro souměstí MB–Kosmonosy je to cca 14 %), což by znamenalo, že by za prací dojíždělo přibližně 1,5 tisíce ze 14,5 tisíce nových pracovníků.

V regionu bylo v roce 2011 celkem 60 tisíc pracovních míst, od té doby došlo pravděpodobně k nárůstu o cca 5 tisíc. Výše uvedený příchod 14,5 tisíce pracovníků tedy výhledově zvýší počet pracovních míst na přibližně 80 tisíc. Z nich by při zachování stávajícího podílu dojíždělo denně do zaměstnání zvně zájmového území 9 tisíc osob.

Obrázek 12: Víze vývoje pracovního trhu na Mladoboleslavsku



Podíl dojíždějících je žádoucí snížit s ohledem na sociální stabilizaci regionu. Domníváme se, že je reálné, aby se z celkového počtu 9 tisíc dojíždějících pracovních sil 2 tisíce pracovníků (z čehož může být 500 pracovníků „nových“ a 1500 pracovníků „stávajících“) v regionu usadilo a hledalo zde bydlení.

Celkový počet nově příchozích pracovníků tedy bude 15,5 tisíce, z čeho tvoří 14 tisíc nově příchozích (zbývajících 500 nově příchozích bude do regionu za prací dojíždět) plus oněch 1500 pracovníků, kteří nyní do regionu dojíždějí a nově se v něm usadí.

Noví obyvatelé

Uvažujeme, že nově příchozí obyvatelé budou mít v průměru 1,5 dítěte na rodinu, v absolutním vyjádření tedy necelých 11,5 tisíce dětí. Zohledňujeme mladé lidi a lidi středního věku s dětmi v domácnosti, u nichž se průměr bude pohybovat kolem 1,8 dítěte na rodinu/domácnost, ale na druhou stranu také příchod bezdětných nebo singles. Celkem je tedy třeba, aby region dokázal během 15 let absorbovat přibližně 27 tisíc nově příchozích obyvatel (zde ještě neuvažujeme počet bytů).

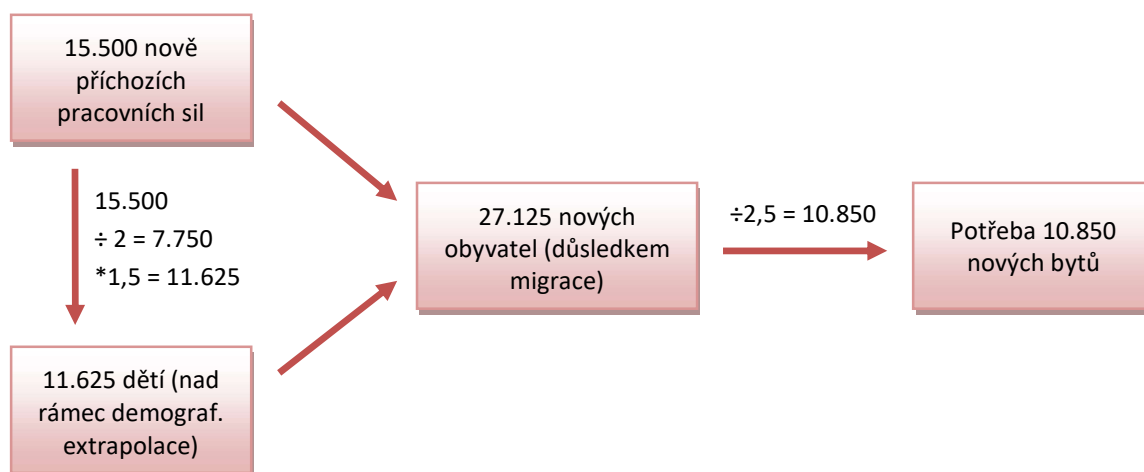
Do celkového počtu nově příchozích obyvatel jsou zařazeni lidé bez ohledu na to, zda půjde o obyvatele hlášené, nebo nehlášené (cílem je zvýšení podílu obyvatel trvale hlášených).

Lze předpokládat, že v časovém horizontu víze let vzroste současný (konzervativně počítaný) 8% podíl cizinců na celém Mladoboleslavsku na cca 9-10 %, avšak v souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy dojde k růstu ze současných 15 % na cca 20 %. To přinese zvýšené nároky na služby, které na jedné straně zabezpečí integraci cizinců do místní komunity, na straně druhé pak nabídnou také „výhody“ v podobě služeb v cizích jazycích apod.

V regionu dále podle extrapoláčnické demografické prognózy vzroste počet obyvatel ve věku 65 a více let o 8 tisíc (z toho 4 tisíce obyvatel starší 80 let), v Mladé Boleslavi a Kosmonosích pak vzroste počet obyvatel ve věku 65 a více let o 3,5 tisíce (z toho 2,5 tisíc obyvatel starší 80 let). Příchodem nového obyvatelstva (nad rámec extrapolace vývoje) se tyto počty sice zvýší jen mírně (a krátkodobě tak

dojde pravděpodobně ke zpomalení stárnutí obyvatelstva), přesto je zjevná dynamika růstu poptávky po službách pro seniory (sociální služby, zdravotnictví, komunitní aktivity).

Obrázek 13: Vize vývoje počtu obyvatel



Mezi novými obyvateli území bude vyšší zastoupení cizinců. Bude se jednat jak o pracovníky s nižší kvalifikací a nižším pracovním zařazením, tak o vysoce kvalifikované specialisty. Tyto skupiny nových obyvatel budou mít potřeby v oblasti integračních služeb, jazykových kurzů, ale i vytvoření takové nabídky služeb, která uspokojí i náročnější specialisty (mj. nabídka vzdělávacích programů škol v cizích jazycích).

Kapacita a poptávka po bydlení

Pro 27 tisíc nově příchozích obyvatel bude třeba zajistit bydlení. Uvažujeme-li, že stávající bytový fond je plně využit (což se zejména v Mladé Boleslavi a dalších městech velmi blíží realitě) a že na 1 byt připadne v průměru 2,5 obyvatele (hodnota zohledňuje to, že mezi nově příchozími budou i singles, na druhou stranu mezi nimi nebudou osoby v poproduktivním věku). Z toho lze dopočítat, že v regionu bude třeba postavit přibližně 11 tisíc nových bytů.

Teoretická kapacita zájmového území podle stávajících územních plánů je asi 19 tisíc nových bytů, z toho v Mladé Boleslavi a Kosmonosích 5 tisíc bytů (z toho cca 3750 bytů v MB a 1250 bytů v Kosmonosích bez přesnější specifikace, zda jde o byty v RD nebo BD) a cca 14 tisíc bytů mimo souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy (z toho zhruba polovina připadá na BD a polovina na RD). Drtivá většina potenciální kapacity mimo centrum MB–Kosmonosy se soustřeďuje do největších měst jádrové oblasti Bakova nad Jizerou (850, z toho 350 v bytových domech), Bělé pod Bezdězem (1700, z toho 1000 BD), Mnichova Hradiště (1350, z toho 820 BD), Benátek nad Jizerou (1000, z toho 150 BD). Je zřejmé, že kapacity jsou navrženy poměrně velkoryse mimo jádrovou oblast (téměř polovina celkové kapacity) a že územní plány pracují i ve městech s rozsáhlou zástavbou rodinnými domy. Obojí vytváří předpoklady pro extenzivní, prostorově náročný rozvoj zástavby generující zvýšené budoucí náklady na obsluhu. Teoretická kapacita je přitom reálně zcela naplnitelná jen stěží (a tím spíše v horizontu 14 let, s nímž vize pracuje) z důvodu vlastnických poměrů, různorodých zájmů vlastníků, veřejného mínění obyvatel, kteří často odmítají větší rezidenční výstavbu ve svém sousedství apod.

Tabulka 42: Teoretická kapacita Mladoboleslavska pro bydlení (podle stávající ÚPD)

Obec	Byty celkem	z toho RD	z toho BD
Mladá Boleslav	3.750	...	...
Kosmonosy	1.250	...	...
Mnichovo Hradiště	1.350	530	820
Bakov nad Jizerou	850	500	350
Benátky nad Jizerou	1.000	850	150
Bělá pod Bezdězem	1.700	700	1.000
ostatní města a obce	9.000	...	...
Celkem	18.900	...	...

Bilance počtu potřebných bytů a teoretické (ve skutečnosti spíše nadhodnocené) kapacity území ukazuje, že území při dodržení stávajících parametrů a předpokladů zástavby nenabízí dostatečné kapacity pro naplnění předpokládané poptávky po bytech. Pro naplnění vize je proto třeba provést změny územních plánů, které především ve městech jádrové oblasti (pás od Mnichova Hradiště po Benátky nad Jizerou) nabídnou výrazně více zastavitelných ploch pro bytové domy, resp. pro nové sídelní celky s adekvátní vybaveností, a obecně budou cílené na intenzifikaci zástavby intravilánů a na ně bezprostředně navazující zastavitelné plochy.

Prostorové rozmístění nových bytů

Vize předpokládá růst obytné a obslužné funkce především v jádrové oblasti Mladoboleslavska, tedy v pásu měst podél toku Jizery a dálnice D10 od Mnichova Hradiště přes Mladou Boleslav po Benátky nad Jizerou. S ohledem na to a také s přihlédnutím ke kapacitě stávajících či potenciálních rozvojových ploch lze rámcově navrhnout vhodné prostorové rozmístění nových bytů potřebných pro bydlení nově příchozích, případně nepřihlášených stávajících obyvatel.

7,5 tisíc bytů (což odpovídá přibližně 18 tisícům obyvatel) je možné lokalizovat v souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy. Z toho cca 3,3 tisíce bytů je možné umístit v zóně „jižní město“, 1 tisíc bytů (2,5 tisíce obyvatel) v zóně „Kosmonosy-západ“, 2,7 tisíce bytů ve zbývajících rozvojových zónách (starý závod, pás podél třídy Václava Klementa, oblast Poplužního dvora a Podhradí apod.) a 500 bytů (1 tisíc obyvatel) v menších lokalitách, prolukách v intravilánu apod. Velkou většinu bytů (více než 7 tisíc) je třeba realizovat prostřednictvím bytových domů (v případě „starého závodu“, pásu podél třídy Václava Klementa a „jižního města“ i vysokopodlažní) z důvodu intenzifikace zástavby a ekonomiky provozu města, menšinu (cca 200) prostřednictvím domů rodinných z důvodu zachování variability obytných ploch.

2 tisíce bytů (což odpovídá přibližně 5 tisícům obyvatel) je možné směřovat do zbývajících měst (Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou), případně nevelkého počtu venkovských obcí (Brodce, Bradlec, Předměřice nad Jizerou apod.) v jádrové oblasti. V tomto případě je nezbytná dohoda těchto tří měst nad formou zástavby na svém území, např. přibližně 800 bytů do Mnichova Hradiště (cca 2 tisíce obyvatel; cca 3/4 převaha nízkopodlažních bytových domů nad domy rodinnými), 500 bytů (1,25 tisíce obyvatel; cca 80% převaha nízkopodlažních bytových domů nad domy rodinnými) do Benátek nad Jizerou, 300 bytů do Bakova nad Jizerou (750 obyvatel; vyrovnaný podíl nízkopodlažních bytových domů a rodinných domů) a 400 bytů (cca 1 tisíc obyvatel) do zbývajících obcí jádrové oblasti.

Přibližně 800 bytů (tedy cca 2 tisíce obyvatel) je možné lokalizovat do dalších měst mimo jádrovou oblast (především Bělá pod Bezdězem, dále Dobruška).

Přibližně 800 bytů (tedy cca 2 tisíce obyvatel) lze směřovat do zbývajících částí území (venkovské obce mimo jádrovou oblast, preference větších sídel obslužených železnicí, např. Dolní Bousov, Luštěnice, Čachovice, Všejan, Chotětov, Katusice).

Tabulka 43: Vize rozvoje bydlení na Mladoboleslavsku

Území	Lokalita	Nové byty v BD	Nové byty v RD	Nové byty celkem	Růst počtu obyvatel
Mladá Boleslav a Kosmonosy	celkem	7.300	200	7.500	18.700
	„Jižní město“ (MB)	3.200	100	3.300	8.300
	„Kosmonosy-západ“	900	100	1.000	2.500
	„Starý závod“	800	0	800	2.000
	Pás podél třídy V. Klementa	1.500	0	1.500	3.700
	Podhradí a Poplužní dvůr	400	0	400	1.000
	menší lokality a proluky	500	0	500	1.200
Zbývajících částí jádrové oblasti	celkem	1.350	650	2.000	5.000
	Mnichovo Hradiště	650	150	800	2.000
	Bakov nad Jizerou	150	150	300	750
	Benátky nad Jizerou	400	100	500	1.250
	venkovské obce jádrové oblasti	150	250	400	1.000
Města mimo jádrovou oblast	celkem	700	100	800	2.000
	Bělá pod Bezdězem	500	150	650	1.600
	Dobruška	100	50	150	400
Zbývajících částí Mladoboleslavska		100	700	800	2.000
Celkem		9.450	1.650	11.100	27.700
„Rozšířené Mladoboleslavsko“ (Turnov, Milovice, Brandýs nad Labem)		4.500	500	5.000	12.500

V případě, že se nepodaří naplnit výše uvedené potřebné počty bytů, lze další byty (několik tisíc) s převahou bytových domů vybudovat ve městech v bezprostředním okolí Mladoboleslavska (Brandýs nad Labem, Milovice, Turnov), které by pak v této souvislosti bylo možné chápat jako „rozšířené Mladoboleslavsko“. Tento krok by však vyžadoval zlepšení dopravního napojení železniční dopravou – v případě Turnova zkrácení jízdní doby na železnici (spojka „Krásná louka“), v případě Milovic dobudování tzv. všejanské spojky.

Pro nově dojíždějící obyvatele je možné nalézt bydlení v Praze (zejména vysoce kvalifikovaní pracovníci vývoje a managementu) a v okresních a dalších větších městech v okolí regionu (Nymburk, Česká Lípa, Jičín, Neratovice apod.).

D.3.4 Cíle rozvoje Mladoboleslavska

Ve vazbě na vizi bylo výše definováno 6 cílů rozvoje Mladoboleslavska, jejichž splnění je nezbytnou podmínkou splnění vize:

- Přírůstek obyvatelstva a rozšíření nabídky bydlení

- Růst pracovní mobility
- Rozvoj dopravní infrastruktury
- Zlepšení vybavenosti a služeb
- Sociální integrace a sounáležitost
- Efektivní spolupráce subjektů v území

Následující podkapitoly obsahují podrobnější specifikaci těchto cílů.

Přírůstek obyvatelstva a rozšíření nabídky bydlení

Vedle samotného nárůstu počtu obyvatel je důležité také zvýšení počtu (i podílu) obyvatel v regionu hlášených. Obojí přispěje k dosažení kritické hranice pro vznik kvalitativně vyšších služeb a ke zmírnění důsledků stárnutí populace. Z těchto důvodů a dále s ohledem na sociálně-ekonomickou stabilizaci území je důležitý příchod obyvatel v produktivním věku, nejlépe rodin s dětmi.

Naplnění tohoto cíle vyžaduje koordinovaný rozvoj bydlení a ve vazbě na to také adekvátní vybavenosti infrastrukturou a službami. Klíčová je v tomto směru jádrová oblast (pás podél dálnice D10 a toku Jizery). Požadavky na zvýšení kapacity území pro bydlení lze zejména v případě Mladé Boleslavi teoreticky naplnit jak několika málo výškovými obytnými budovami, tak prostorově náročnou nízkopodlažní zástavbou. Preferovaná je (zejména ve městech) zástavba bytovými domy umožňující efektivnější obsluhu území, mající menší prostorové nároky a zvyšující jejich městský charakter. Zásadním požadavkem je diverzita bydlení v jednotlivých městech, obcích a lokalitách snižující sociálně prostorovou segregaci a eliminující hrozbu vzniku ghett.

Růst pracovní mobility

Cílem je prostorově rozšířit spádové území Mladé Boleslavi a zvýšit tak autonomii Mladobolesavska v regionálním systému. Rozšíření spádového území je míněno ve smyslu pracovním (větší počet dosažitelných pracovních sil, zejména vysoce kvalifikovaných, a vyšší flexibilita pracovního trhu) i obslužném (služby vyhledávané obyvateli širšího území).

Naplnění cíle vyžaduje souběh růstu vybavenosti MB, růstu pracovních příležitostí a zkrácení jízdních dob (viz popis dalších cílů). Současně je třeba optimální využití území v souladu s výše uvedenou typologií podporovaných činností v jednotlivých částech Mladobolesavska (viz kapitola D.3.2).

Rozvoj dopravní infrastruktury

Potřebný rozvoj dopravní infrastruktury zahrnuje zkapacitnění a zrychlení spojení mezi Prahou a Mladou Boleslaví (částečně též mezi Libercem a Mladou Boleslaví) pomocí dálnice D10 a rychlého kolejového spojení, tedy kvalitativní proměna dopravního koridoru Praha–Mladá Boleslav (vazba i na spojení pro Liberec a na Letiště Václava Havla Praha). Předpokladem je obousměrná dojíždka, vzhledem k relativně vyvážené dojíždce ekonomicky aktivních obyvatel do zaměstnání mezi Prahou a Mladoboleslavskem, a posílení integrace Mladobolesavska v rámci pražské metropolitní oblasti.

Naplnění cíle dále vyžaduje kvalitativní zlepšení systému veřejné dopravy v mladoboleslavské aglomeraci (železnice jako páteř, na niž navazují autobusové linky), řešení parkování v Mladé Boleslavi a rozvoj alternativních dopravních módů (cyklistická doprava, systémy P+R...). Zásadní výzvou je eliminace negativních vlivů dopravy v Mladé Boleslavi, Kosmonosích a dalších sídlech, tj. emisní a hlukové zátěže. S ohledem na ekonomiku využití území intravilánů je nezbytný rozvoj parkování v nové, ale i původní zástavbě (potřeba podzemního parkování).

Zlepšení vybavenosti a služeb

Území Mladoboleslavsko velmi pravděpodobně projde (dalším) dynamickým růstem počtu obyvatel, počtu pracovních sil a kupní síly obyvatelstva. Území se přitom již nyní potýká s deficitem ve vybavenosti směřující k relativně stále výraznější převaze pracovní a částečně i obytné funkce nad funkcí obslužnou. V souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy se pohybuje také řada osob, které zde žijí dočasně, nejsou zde hlášeny nebo sem dojíždějí do zaměstnání. Zlepšení vybavenosti souměstí a s ním spojené prohloubené „poměšštění“ umožní tyto disparity vyrovnat.

Nezbytné je zvýšení kapacity a částečně i kvalitativní proměna občanské vybavenosti a sektoru veřejných služeb, tedy urychlené doplnění vybavenosti a služeb, které jsou již nyní deficitní (některé složky kultury, zdravotnictví atd.), vznik kvalitativně vyšších služeb odpovídajících úrovni menších krajských měst a měst se zastoupením etnických a kulturních menšin (týká se zejména Mladé Boleslavi a Kosmonos) a doplnění vybavenosti v nově rozvíjených obytných celcích (základní škola, mateřská škola, lékařské ordinace, komerční služby, maloobchod). V případě dalších měst je potřebný rozvoj místní vybavenosti (zejména její kapacity ve vazbě na rozvoj bydlení). V případě venkovských sídel je důležitá podpora základní vybavenosti zejména větších venkovských obcí vedoucí k jejich stabilizaci a zachování životaschopnosti.

Sociální integrace a sounáležitost

Mladoboleslavsko má vedle kladného migračního salda (směrem do budoucna se pravděpodobně zvyšujícího) již nyní také velký migrační obrat. Nově přichází obyvatelstvo, s nímž pracuje rozvojový model, pak budou lidé, kteří přijdou nad rámec současné úrovně migračních toků (jsou mimo záběr extrapolací demografické prognózy a počítáme s nimi v rámci předpokladu rozvoje pracovních příležitostí). Tito lidé budou v regionu částečně bydlet, případně se zde pohybovat i jako osoby dojíždějící do zaměstnání, a značnou část z nich budou tvořit lidé ze vzdálenějších regionů Česka i ze zahraničí (řádově nízké tisíce osob). Podíl přicházejících cizinců bude vyšší než jejich zastoupení ve stávající populaci souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy i ve stávající populaci celého Mladoboleslavska. Lze předpokládat, že v časovém horizontu více let vzroste podíl cizinců, což vyvolá zvýšenou poptávku po integračních službách, po službách poskytovaných v jiných jazycích apod. Zajištění těchto služeb (zejména v souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy) je nutnou podmínkou udržení hospodářského rozvoje a současně také sociální soudržnosti obyvatelstva a formování místní a regionální identity.

Vedle toho se Mladoboleslavsko vyznačuje rychlým růstem obyvatel v poproduktivním věku. V souvislosti s tím je nezbytné zabezpečit růst kapacity (Mladá Boleslav a další města) a částečně i rozšíření spektra (města a větší venkovské obce) sociálních služeb pro seniory.

Efektivní spolupráce subjektů v území

Navržená vize vyžaduje velkou míru součinnosti širokého spektra subjektů. Důvodem je především široký rozsah a „intenzita“ navrhovaných intervencí vyžadující změnu přístupu k využití území a značné finanční i personální náklady.

Pro realizaci vize je potřeba velmi účinná koordinace územního plánování na straně měst a obcí, Středočeského kraje i státu, spojená se změnou v přístupu k rozvoji území (bydlení, doprava, výroba atd.) a k jeho koordinaci na regionální, nikoli jen na místní úrovni. Na obdobné platformě zapojených subjektů jsou dalšími tématy spolupráce také sociální integrace, vzdělávání a trh práce. Úzká spolupráce s Hl. m. Prahou, Středočeským, Libereckým krajem a státem je nezbytná pro projektovou přípravu, případně i pro prosazení dopravních staveb.

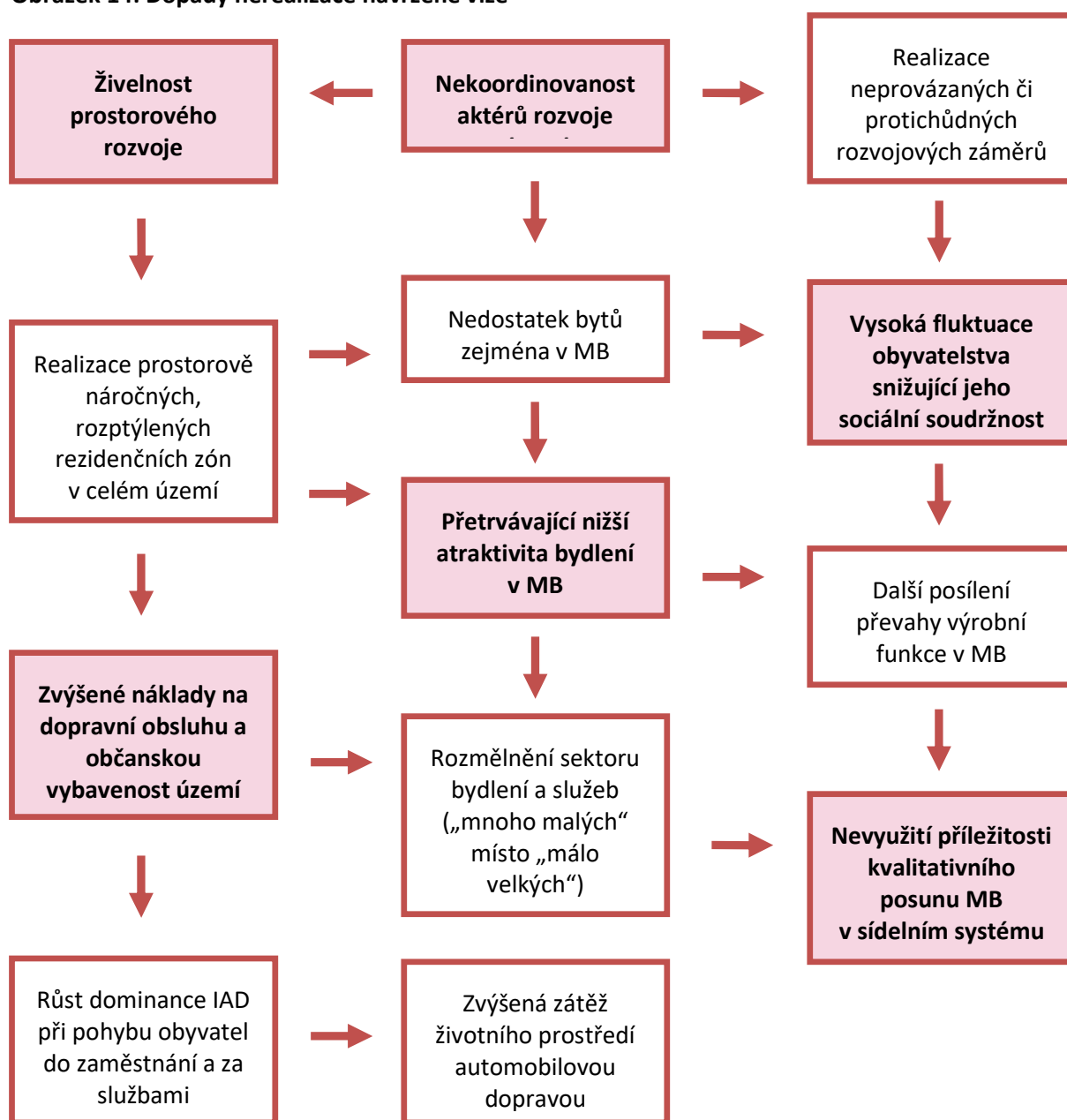
Spolupráce subjektů v území je nezbytná také pro sdružování a koordinované využití finančních prostředků (prostředky měst a obcí, ESIF, Nadační fond ŠKODA AUTO atd.).

Vhodným způsobem institucionálního zajištění spolupráce ve výše uvedených oblastech je založení rozvojové agentury pro Mladoboleslavsko (subjektu se samostatnou právní formou s účastí klíčových aktérů).

D.3.5 Dopady nerealizace navržené vize

Dosažení stavu, který definuje tento model, je nezbytné pro realizaci vize. Naopak **nedosažení vize navede region na jinou vývojovou trajektorii**, kterou naznačuje následující schéma.

Obrázek 14: Dopady nerealizace navržené vize



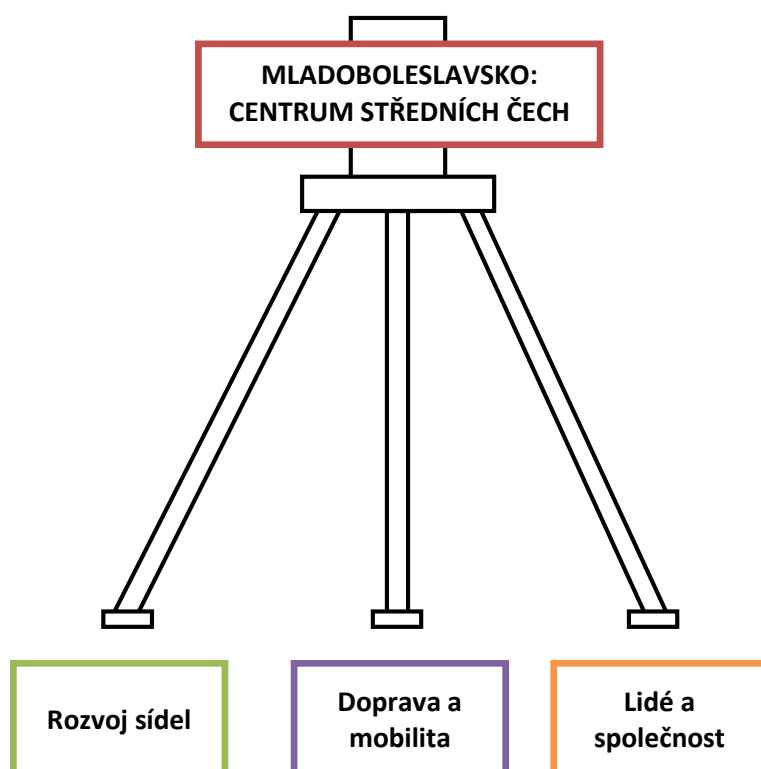
E. NÁVRH OPATŘENÍ: CO JE TŘEBA UDĚLAT

Struktura návrhové části

Naplnění rozvojové vize je podmíněno realizací sady opatření v součinnosti řady subjektů: místních samospráv, krajské samosprávy, významných firem, neziskových organizací i státu. S ohledem na formulovanou vizi jsou hlavními tematickými oblastmi, v rámci nichž jsou jednotlivá opatření navržena (viz také následující obrázek):

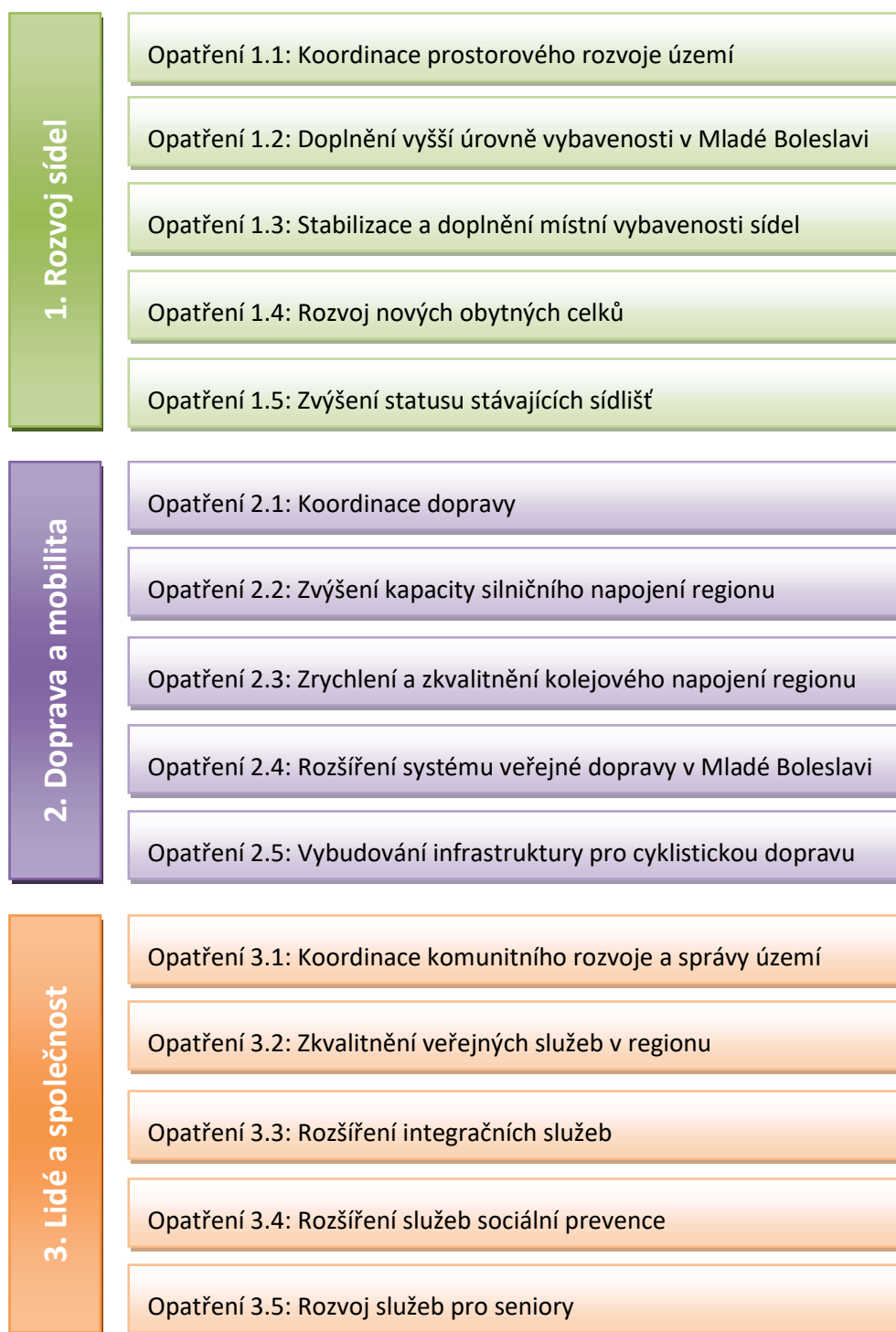
1. Rozvoj sídel (s důrazem na vybavenost a bydlení)
2. Doprava a mobilita (kvalitní a rychlé vnější napojení, udržitelná doprava uvnitř regionu)
3. Lidé a společnost (sociální stabilita, soudržnost a bezpečnost)

Obrázek 15: Tematické zaměření návrhové části



Jednotlivé tematické oblasti jsou níže popsány podle jednotné struktury. V rámci každé z nich jsou pak podrobněji specifikována jednotlivá opatření. Každé opatření má charakter integrovaného řešení, resp. souboru vzájemně provázaných intervencí a projektových záměrů.

Obrázek 16: Struktura tematických oblastí a opatření



E.1 TEMATICKÁ OBLAST 1: ROZVOJ SÍDEL

Hlavní řešené problémy a potřeby

Hlavním řešeným problémem je nevyváženost rozvoje jednotlivých sídel a současně nekoordinovanost rozvoje sídelního systému jako celku. Rozvoj sídel vyžaduje odlišný přístup v případě jednotlivých typů sídel, resp. částí regionu. V souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy je hlavní potřebou posílení dalších funkcí k nyní převažující funkci výrobní a ekonomické a s ním spojená stabilizace obyvatelstva. V případě dalších měst jádrové oblasti je třeba jejich doplnění o místní vybavenost a rozvoj obytné funkce. Menší sídla mimo jádrovou oblast vyžadují udržení životaschopnosti a zejména v případě větších venkovských obcí také základní vybavenosti. Související potřebou je zásadní zlepšení koordinace prostorového, resp. regionálního rozvoje za aktivní účasti všech klíčových aktérů z veřejného i soukromého sektoru.

Cíle

Tematická oblast 1 naplňuje tyto cíle vize:

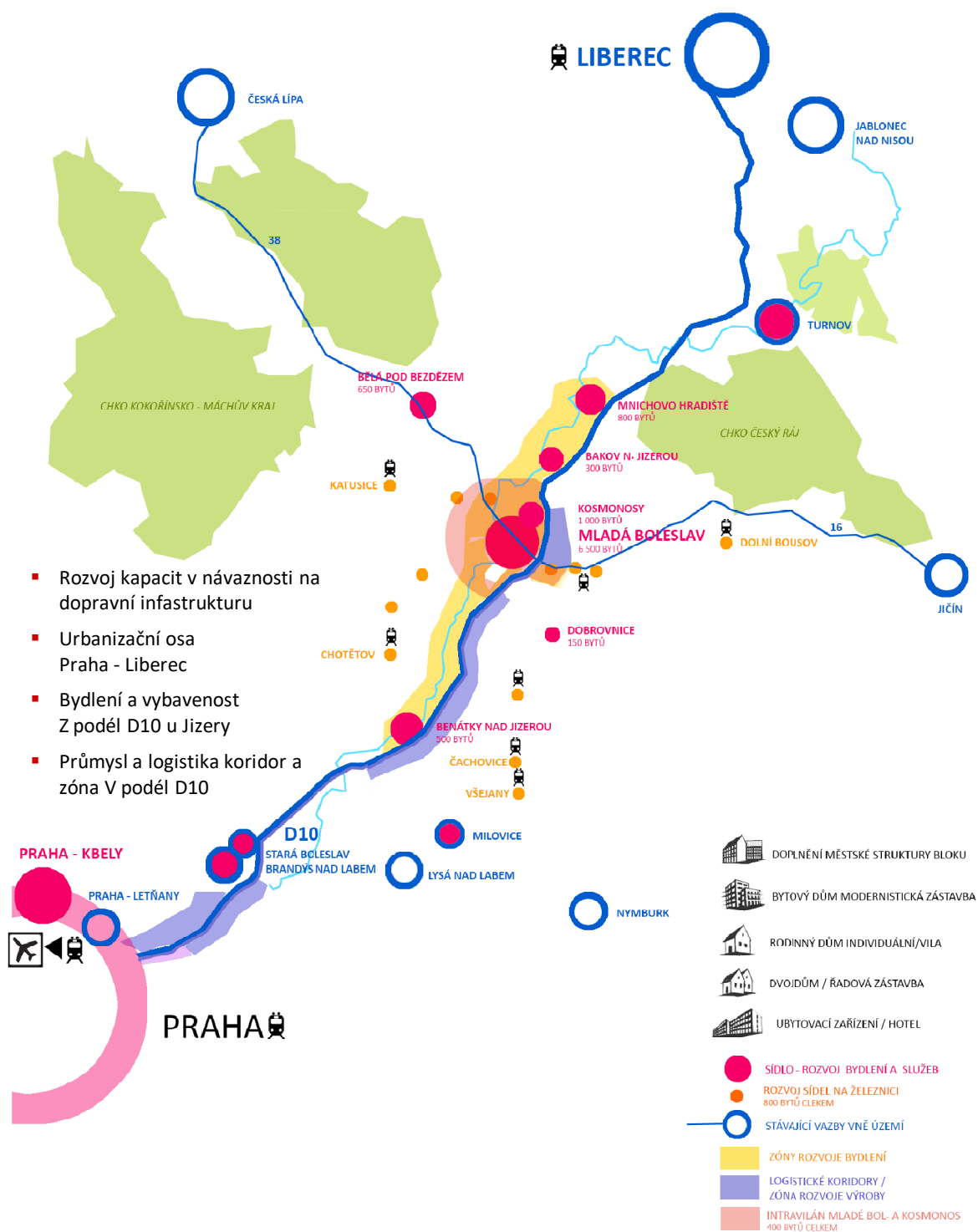
- Přírůstek obyvatelstva a nabídky bydlení
- Sociální integrace a sounáležitost
- Zlepšení vybavenosti a služeb
- Rozvoj dopravní infrastruktury
- Efektivní spolupráce subjektů v území (průřezový cíl podmiňující splnění cílů ostatních)

Přehled opatření

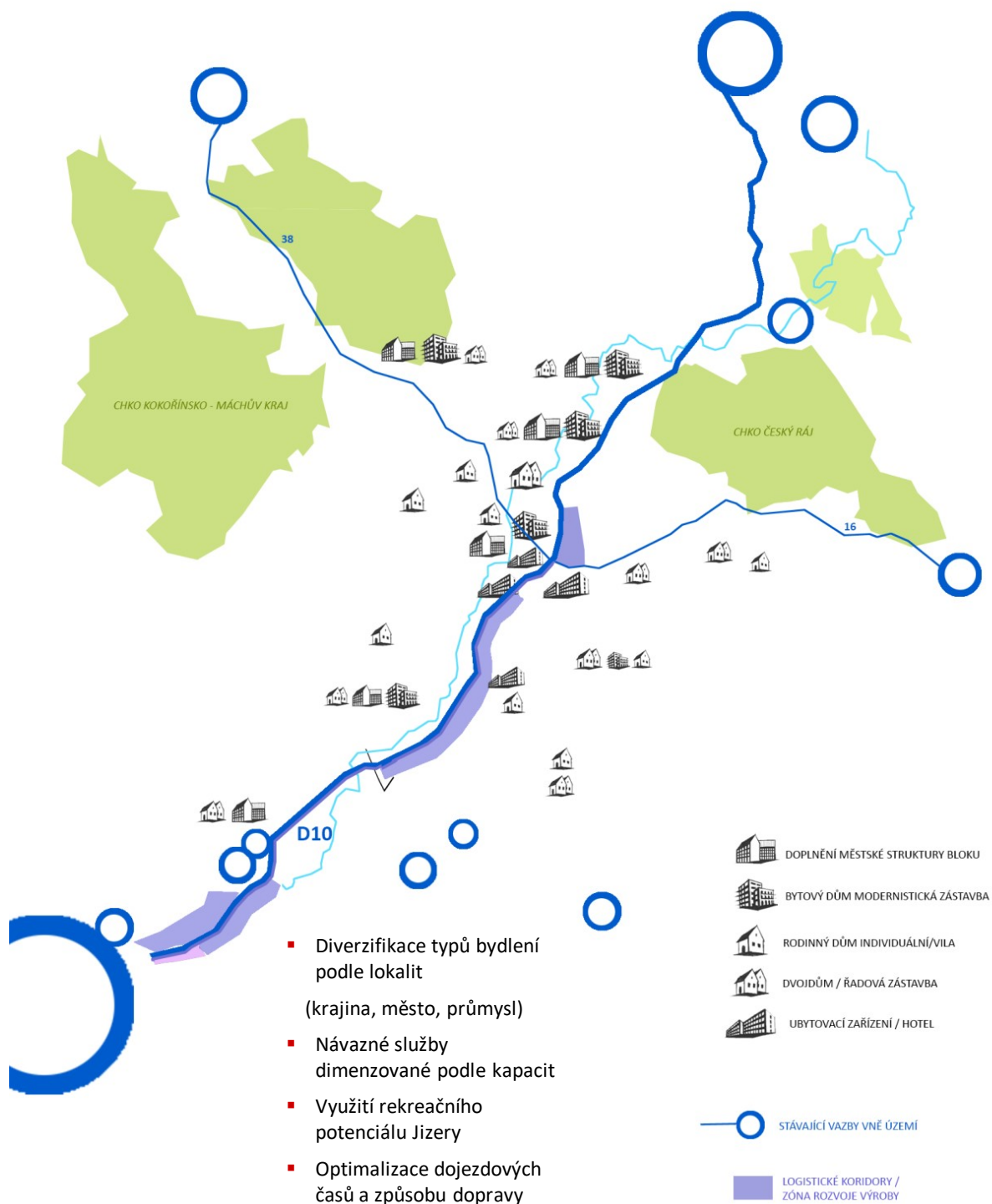
- 1.1: Koordinace prostorového rozvoje území
- 1.2: Doplnění vyšší úrovně vybavenosti v Mladé Boleslavi
- 1.3: Stabilizace a doplnění místní vybavenosti sídel
- 1.4: Rozvoj nových obytných celků
- 1.5: Zvýšení statusu stávajících sídlišť

Územní rozměr

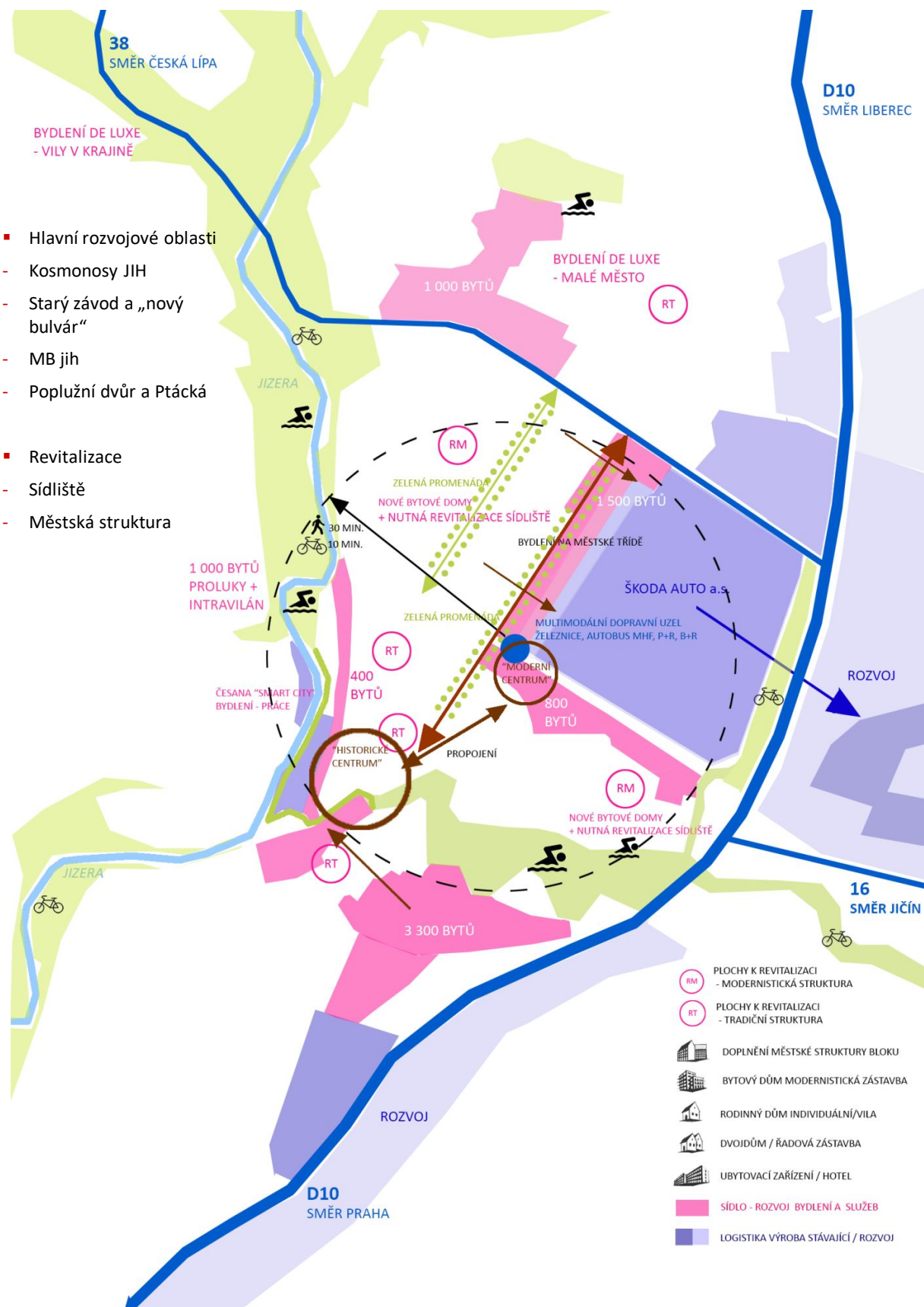
Obrázek 17: Prostorové vyjádření rozvoje sídel



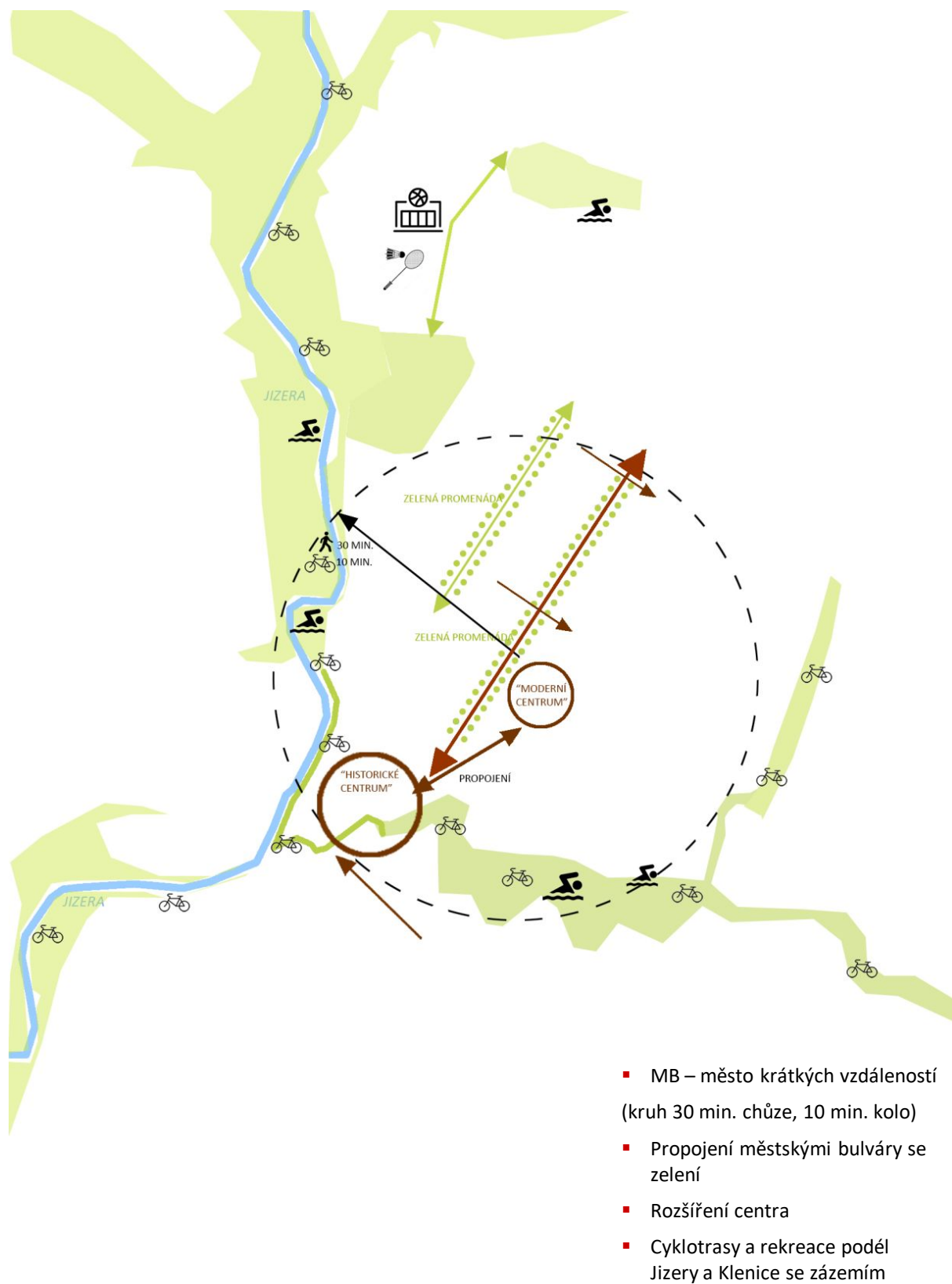
Obrázek 18: Rozvoj bydlení podle lokalit



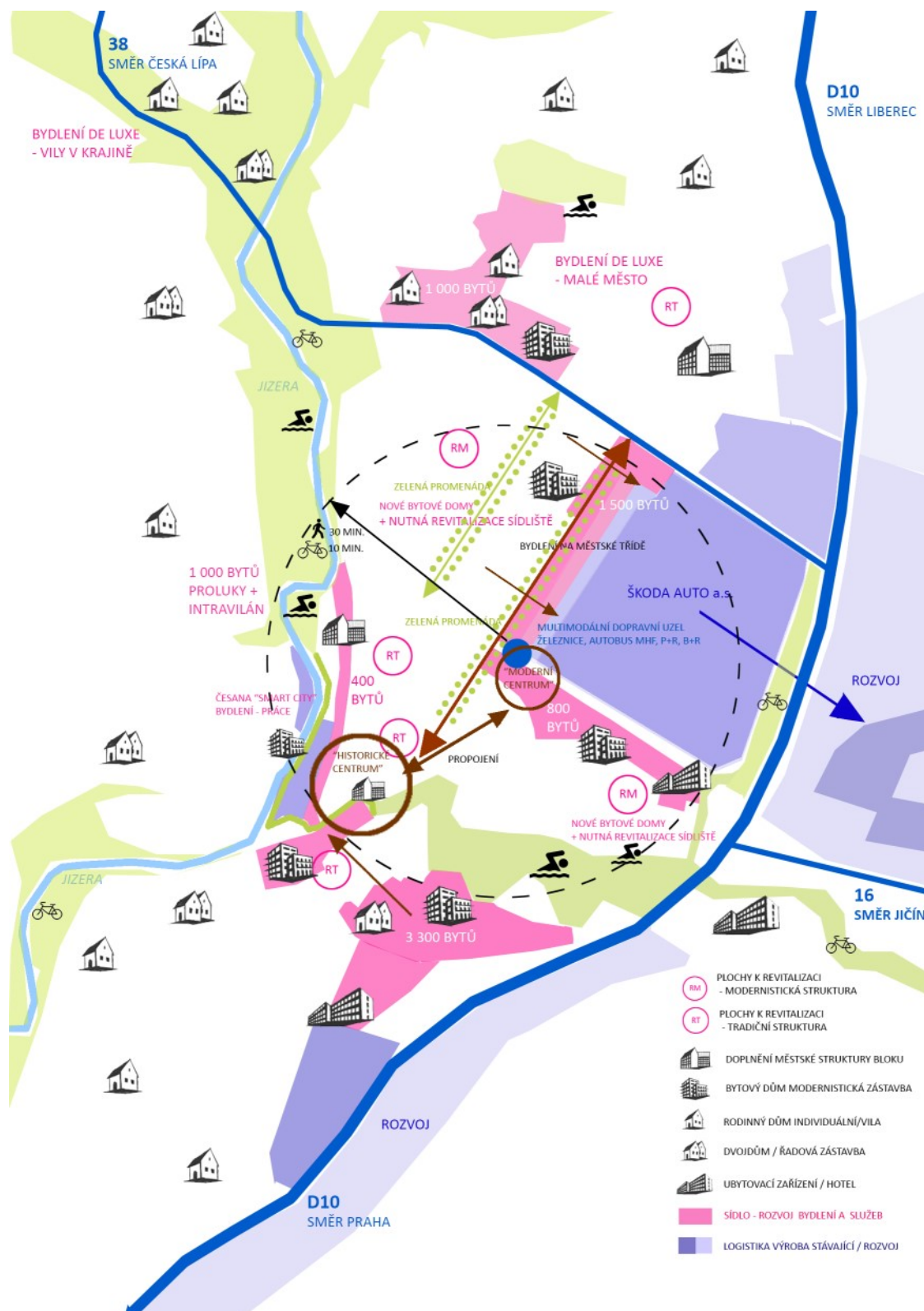
Obrázek 19: Vymezení rozvojových území v MB a Kosmonosích



Obrázek 20: Zkvalitnění a zvýšení funkčnosti zeleně v Mladé Boleslavi



Obrázek 21: Potřeba kultivace rozhraní mezi výrobní, obslužnou a obytnou funkcí v Mladé Boleslavi



E.1.1 Opatření 1.1: Koordinace prostorového rozvoje území

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Mnoho rozmanitých aktivit v území a vysoké nároky na jeho optimální využití - Nedostatek rozvojových ploch v Mladé Boleslavi - Rozpory mezi stávajícím přístupem v územním plánování a potřebami území - Snížená spjatost obyvatel s územím, kde žijí	- Stanovit územní strategické priority a koordinované využití jednotlivých ploch (bydlení, vybavenost, zeleň...) ve vazbě na rozvojové potřeby území - Zajistit identifikaci klíčových aktérů s potřebou koordinovaného územního rozvoje - Zvýšit občanskou participaci v rozvoji území a péči o veřejný prostor	- Stanovení územních priorit rozvoje sídel a ploch mezi sídly - Promítnutí územních priorit do ZÚR StřČ kraje a do Politiky územního rozvoje ČR - Promítnutí územních priorit do ÚP měst a obcí - Transformace činnosti koordinační skupiny pro rozvojový fond Mladoboleslavsko - Ustavení regionální rozvojové agentury Mladoboleslavsko jako výkonné složky koordinace regionálního a územního rozvoje - Realizace komunitních setkání k územnímu rozvoji jednotlivých lokalit - Realizace akcí zkvalitňujících veřejný prostor za účasti obyvatelstva - Rozvoj portálu a brandu Nové Boleslavsko jako regionálního komunitního portálu - Vytvoření informačního centra Nové Boleslavsko	- ZÚR Středočeského kraje v souladu s prioritami rozvoje Mladoboleslavsko dle studie - Politika územního rozvoje ČR v souladu s prioritami rozvoje Mladoboleslavsko dle studie - Územní plány měst a obcí jádrové oblasti v souladu s prioritami rozvoje Mladoboleslavsko dle studie - Upravený rozsah činnosti koordinační skupiny pro rozvoj Mladoboleslavsko - Založená regionální rozvojová agentura Mladoboleslavsko - Ustavený systém komunitních setkání k územnímu rozvoji - Ustavený systém akcí pro zkvalitnění veřejného prostoru za účasti obyvatel

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.1.1 Stanovení územních priorit rozvoje sídel a ploch mezi sídly	Stanovení územních priorit je popsáno v rozvojové vizi a v opatřeních 1.2–1.5 a 2.2.–2.5.	města a obce, Nadační fond ŠKODA Auto

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.1.2 Promítnutí územních priorit do ZÚR StřČ kraje a do Politiky územního rozvoje ČR	Předmětem tohoto kroku je prosazení rozvojových priorit a potřeb Mladoboleslava do aktualizovaných nadřazených dokumentů územního rozvoje, včetně souvisejících jednání se subjekty, které jsou pořizovateli těchto dokumentů (MMR, Středočeský kraj).	???
1.1.3 Promítnutí územních priorit do ÚP měst a obcí	Předmětem tohoto kroku je postupné prosazení rozvojových priorit a potřeb Mladoboleslava do aktualizovaných či nových územních plánů. Klíčové jsou zejména územní plány měst, jejichž území je pro realizaci strategie nezbytné z hlediska rozvoje bydlení a vybavenosti i z hlediska některých dopravních staveb.	???
1.1.4 Transformace činnosti koordinační skupiny pro rozvoje Mladoboleslava	Stávající koordinační skupina rozšíří okruh své činnosti. Nebude pouze skupinou pro využití finančních prostředků z rozvojového fondu Mladoboleslava, ale pro koordinaci rozvoje jako takového. Platforma má být optimálně složena ze zástupců významných měst a obcí, zaměstnavatelů, významných poskytovatelů služeb v regionu, Středočeského kraje a Ministerstva pro místní rozvoj. Smyslem platformy je koordinace územního a regionálního rozvoje (pro realizaci strategie nezbytný předpoklad), koordinace využívání různých finančních zdrojů a vyplnění mezery mezi místními samosprávami a samosprávou krajskou.	Statutární město Mladá Boleslav, Středočeský kraj, Nadační fond ŠKODA Auto
1.1.5 Ustavení regionální rozvojové agentury Mladoboleslava jako výkonné složky koordinace regionálního a územního rozvoje	Koordinaci rozvojových aktivit je nutné zajistit nejen v úrovni politické a rozhodovací, ale také v úrovni výkonné. Proto je třeba, aby významní regionální aktéři založili regionální rozvojovou agenturu, která bude výkonnou složkou platformy pro koordinaci regionálního rozvoje. Jako komunikační platforma regionální rozvojové agentury může sloužit vytvořený brand Nové Boleslavsko, včetně jeho nástrojů (web, IC, viz aktivity 1.1.8 a 1.1.9).	Statutární město Mladá Boleslav, Středočeský kraj, Nadační fond ŠKODA Auto
1.1.6 Realizace komunitních setkání k územnímu rozvoji jednotlivých lokalit	Naplnění strategie předpokládá realizaci značného množství aktivit a projektů především ve městech jádrové oblasti Mladoboleslava. Konkrétní podobu těchto projektů (zejména v oblasti dopravy, bydlení, občanské vybavenosti) je nezbytné představit veřejnosti ještě během jejich přípravy, aby jednak projekty měly zajištěnou transparentnost a podporu veřejnosti a jednak aby zvýšily občanskou participaci a identifikaci obyvatel s územím. Setkání mají splňovat základní pravidla participativní politiky (konání v místě, kde má být projekt realizován, během projektové přípravy s možností vznesení námětů a připomínek veřejností).	města a obce

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.1.7 Realizace akcí zkvalitňujících veřejný prostor za účasti obyvatelstva	U jednotlivých projektů je třeba najít dílčí aktivity umožňující přímou participaci místních obyvatel, škol, spolků apod. (výsadba stromů, výtvarné dotvoření některých prvků apod.).	města a obce
1.1.8 Rozvoj portálu a brandu Nové Boleslavsko jako regionálního komunitního portálu	Navázání na existující webový portál Nové Boleslavsko, který komunikuje rozvojovou agendu regionu vůči široké veřejnosti. Využívání portálu pro komunikaci veškerých aktivit souvisejících s touto Studií.	Statutární město Mladá Boleslav, Středočeský kraj, Nadační fond ŠKODA Auto
1.1.9 Mediální a komunikační aktivity	Vytvoření komunikační strategie a realizace mediálních a komunikačních aktivit směřovaných vůči široké veřejnosti. Jedním z komunikačních nástrojů může být i portál a brand Nové Boleslavsko (1.1.8)	Statutární město Mladá Boleslav, Středočeský kraj, Nadační fond ŠKODA Auto

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
ZÚR Středočeského kraje v souladu s prioritami rozvoje Mladoboleslavska dle studie	ZÚR Středočeského kraje v plném souladu se strategií Mladoboleslavska	splněno x nesplněno
Politika územního rozvoje ČR v souladu s prioritami rozvoje Mladoboleslavska dle studie	Politika územního rozvoje ČR v plném souladu se strategií Mladoboleslavska	splněno x nesplněno
Územní plány měst a obcí jádrové oblasti v souladu s prioritami rozvoje Mladoboleslavska dle studie	Počet územních plánů měst a obcí v plném souladu se strategií Mladoboleslavska	min. 7 měst
Upravený rozsah činnosti koordinační skupiny pro rozvoj Mladoboleslavska	Koordinační skupina fungující jako platforma pro územní a regionální rozvoj Mladoboleslavska	splněno x nesplněno
Založená regionální rozvojová agentura Mladoboleslavska	Existence rozvojové agentury	splněno x nesplněno
Ustavený systém komunitních setkání k územnímu rozvoji	Počet uskutečněných setkání k územnímu rozvoji	min. 10 setkání v prvních 3 letech realizace strategie
Ustavený systém akcí pro zkvalitnění veřejného prostoru za účasti obyvatel	Počet uskutečněných participativních akcí ve veřejném prostoru	min. 20 akcí v prvních 3 letech realizace strategie
Dlouhodobé fungování portálu Nové Boleslavsko s širokým záběrem uživatelů	Počet návštěv webového portálu (unikátní IP)	min. 1000 unikátních uživatelů (IP) za rok
Komunikační strategie	Existence a naplňování komunikační strategie	splněno x nesplněno

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Opatření je v současné době víceméně před zahájením realizace. Potřebné organizační změny dosud nebyly zahájeny a vzhledem k tomu, že jsou navrženy v předkládané strategii, s nimi dosud nejsou seznámeni klíčoví aktéři, zejména pak města a obce.

Obeznamenost a zejména **ztotožnění těchto aktérů s navrženými opatřeními a celkovým přístupem k rozvoji území** tudíž představuje hlavní nezbytný předpoklad pro realizaci opatření a současně možné riziko, které může realizaci opatření výrazně znesnadnit. To platí ve smyslu formalizované institucionální spolupráce v oblasti regionálního rozvoje i ve smyslu kroků jednotlivých měst a obcí v oblasti územního plánování.

Souvisejícím předpokladem je **veřejné mínění**, které rovněž může v případě výraznějšího odmítnutí navržených kroků ohrozit realizaci opatření.

E. Příklady dobré praxe

- Ustavení regionální rozvojové agentury: Regionální rozvojová agentura Jihomoravského kraje (ve smyslu organizace a zapojení subjektů; věcné zaměření a územní rozsah aktivit jsou zčásti odlišné)

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
1.1.1 Stanovení územních priorit rozvoje sídel a ploch mezi sídly	0	2019
1.1.2 Promítnutí územních priorit do ZÚR Střč kraje a do Politiky územního rozvoje ČR	0	2019–21
1.1.3 Promítnutí územních priorit do ÚP měst a obcí	0	2019–21
1.1.4 Transformace činnosti koordinační skupiny pro rozvojový fond Mladoboleslavsko	0	2019
1.1.5 Ustavení regionální rozvojové agentury Mladoboleslavsko jako výkonné složky koordinace regionálního a územního rozvoje	3 mil.	2020
1.1.6 Realizace komunitních setkání k územnímu rozvoji jednotlivých lokalit	500 tis.	2019–21
1.1.7 Realizace akcí zkvalitňujících veřejný prostor za účasti obyvatelstva	5 mil.	2019–21
1.1.8 Rozvoj portálu a brandu Nové Boleslavsko jako regionálního komunitního portálu	0	2019-2032
1.1.9 Mediální a komunikační aktivity	1 mil.	2020

G. Finanční zdroje

- soukromé zdroje
- města a obce

H. Participující subjekty

- města a obce, zejména Mladá Boleslav, Kosmonosy, Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Dobruška
- Středočeský kraj
- Ministerstvo pro místní rozvoj

- významní zaměstnavatelé, zejména Škoda Auto
- významní poskytovatelé služeb (subjekty typu Klaudiánovy nemocnice, Vysoké školy Škoda Auto apod.)

E.1.2 Opatření 1.2: Doplnění vyšší úrovně vybavenosti v Mladé Boleslavi

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Vybavenost Mladé Boleslavi neodpovídající jejímu výrobnímu a pracovnímu významu - Snížená atraktivita Mladé Boleslavi pro trvalé bydlení zejména střední a vyšší sociální třídy obyvatel - Malá připravenost města na integraci cizinců a práci s nimi	- Zvýšit občanskou vybavenost Mladé Boleslavi na úroveň malých krajských měst - Zvýšit atraktivitu města pro trvalé bydlení - Zvýšit integraci cizinců do sociální struktury Mladé Boleslavi	- Rozšíření Klaudiánovy nemocnice - Prověření umístění alternativní kulturní scény do MB - Prověření možností modernizace Domu kultury v MB - Umístění technického VŠ pracoviště do MB - Rekonstrukce zimního stadionu v MB - Rekonstrukce městské sportovní haly v MB - Výstavba sportovní haly v Kosmonosích - Vybudování nové polikliniky v MB - Přestavba polikliniky Modrá hvězda v MB na polyfunkční využitíPřemístění Nového hřbitova - Vytvoření funkčních propojení hlavních přírodních atraktivit prostřednictvím zelených pásů (Radouč – Jizera – Klenice – Štěpánka - Chlum (Podpora rozvoje cizojazyčného vzdělávání – viz opatření 3.3)	- Nová pracoviště Klaudiánovy nemocnice - Strategie rozvoje kultury - Studie modernizace Domu kultury v MB - Fakulta nebo fakultní pracoviště technického směru v MB - Zrekonstruovaný zimní stadion v MB - Zrekonstruovaná sportovní hala v MB - Nová sportovní hala v Kosmonosích - Nová poliklinika v MB - Zmodernizovaná poliklinika Modrá hvězda - Vytvořený prostor pro služby cizincům - Hřbitov, který v budoucnu nahradí Nový hřbitov - Zelené pásy propojující hlavní přírodní atraktivitu - Nabídka cizojazyčného předprimárního a primárního vzdělávání

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.2.1 Rozšíření Klaudiánovy nemocnice	Rozšíření a rekonstrukce Klaudiánovy nemocnice zahrnuje revitalizace stávajícího pavilonu č. 4, výstavbu parkovacího domu, výstavbu nového stravovacího provozu a výstavbu nového pavilonu pro matku a dítě. Případná budoucí rozšíření nemocnice je vhodné realizovat v prostoru „starého závodu“.	Středočeský kraj
1.2.2 Prověření umístění alternativní kulturní scény do MB	V Mladé Boleslavi je široká nabídka převážně tradičních kulturních zařízení a akcí. S ohledem na potřebu zkvalitnění a rozšíření kulturní nabídky je třeba zpracovat samostatný strategický dokument rozvoje kultury ve městě s vazbou na jeho okolí. Jedním z výstupů dokumentu má být prověření možností alternativní kulturní scény a kroky vedoucí k posílení tohoto oboru ve městě. Lokalizace případných nových (menších) kulturních zařízení je vhodná v prostoru Poplužního dvora, „starého závodu“, případně do osy třídy V. Klementa.	Statutární město Mladá Boleslav
1.2.3 Prověření možností modernizace Domu kultury v MB	Dům kultury v Mladé Boleslavi odpovídá svým stavem a zejména nabídkou jednotlivých prostor době svého vzniku před téměř 50 lety. Je proto třeba zpracovat studii, která vyhodnotí možnosti jeho modernizace s ohledem na potřebu zkvalitnění a rozšíření kulturních aktivit ve městě.	Statutární město Mladá Boleslav, Kultura MB
1.2.4 Umístění technického VŠ pracoviště do MB	Mladá Boleslav disponuje soukromou Vysokou školou Škoda Auto se zaměřením na ekonomiku, management, marketing, lidské zdroje či právo. Ve vazbě na hospodářský profil regionu a na potřebu špičkových odborníků v technických oborech (strojírenství, design apod.) je třeba lokalizovat do města vysokou školu s takovým zaměřením (vzniklou nově nebo rozšířením školy stávající). Lokalizace je vhodná v oblasti „starého závodu“, Poplužního dvora, historického centra, případně do osy třídy V. Klementa. Alternativou je umístění takového pracoviště v jiné části Mladoboleslavska.	Statutární město Mladá Boleslav, Škoda Auto
1.2.5 Rekonstrukce zimního stadionu v MB	Parametry zimního stadionu ve městě neodpovídají kapacitně ani kvalitou současným potřebám provozování rekreačního sportu ani sportu vrcholového (nejvyšší hokejová soutěž v Česku). Stadion rovněž zastaral a je proto nezbytná jeho modernizace.	Statutární město Mladá Boleslav
1.2.6 Rekonstrukce Městské sportovní haly v MB	Sportovní hala v Mladé Boleslavi je zastaralá, má nevyhovující parametry a v důsledku toho je nedostatečně využita. Je nezbytné provést její zásadní rekonstrukci.	Statutární město Mladá Boleslav

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.2.7 Výstavba sportovní haly v Kosmonosích	Pro souměstí Mladá Boleslav–Kosmonosy je již dnes třeba vybudování menší, multifunkční sportovní haly. Lokalizace v Kosmonosích je výhodná s ohledem na potřebu užšího funkčního propojení obou měst.	Město Kosmonosy
1.2.8 Vybudování nové polikliniky v MB	Vzhledem k předpokládané přestavbě stávající polikliniky Modrá hvězda je nezbytné vybudování nové polikliniky. Její lokalizace je vhodná v prostoru „starého závodu“ nebo jinde v ose třídy V. Klementa.	Škoda Auto
1.2.9 Přestavba polikliniky Modrá hvězda v MB na polyfunkční využití	Poliklinika Modrá hvězda se stane multifunkčním objektem s nabídkou služeb.	Statutární město Mladá Boleslav
1.2.10 Přemístění Nového hřbitova	Stávající Nový hřbitov je obestavěn výrobními provozy a parkovišti a leží v prostoru, v jehož okolí se předpokládá další rozvoj města. Místo je velmi rušné a je proto nezbytné najít pro hřbitov novou lokalitu. Vzhledem k dlouhým lhůtám při přemísťování a rušení hřbitovů je nezbytné zahájit tento krok okamžitě.	Statutární město Mladá Boleslav
1.2.11 Vytvoření funkčních propojení hlavních přírodních atraktivit prostřednictvím zelených pásů	Realizace funkčních zelených pásů v koridoru Radouč – Jizera – Klenice – Štěpánka – Chlum propojených cyklostezkami (realizovanými v rámci opatření 2.5) a pěšími stezkami s plochami veřejné zeleně, doplňkovou výsadbou zeleně podél cyklostezek, plochami pro krátkodobou rekreaci a městským mobiliářem	Statutární město Mladá Boleslav
Podpora rozvoje cizojazyčného vzdělávání	Aktivita odpovídá aktivitě 3.3.2 Podpora vzniku cizojazyčných školských zařízení v regionu. V tomto opatření je zmíněna pro zdůraznění potřeby rozvoje nabídky cizojazyčného vzdělávání jakožto velmi potřebného pilíře vyšší úrovně vybavenosti.	Statutární město Mladá Boleslav, soukromé subjekty

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Nová pracoviště Klaudiánovy nemocnice	Revitalizovaný stávající pavilon č. 4 Vybudovaný nový parkovací dům Vybudovaný nový stravovací provoz Vybudovaný nový pavilon pro matku a dítě	splněno x nesplněno
Strategie rozvoje kultury	Zpracovaná strategie/studie rozvoje kultury	splněno x nesplněno
Studie modernizace Domu kultury v MB	Modernizovaný Dům kultury MB	splněno x nesplněno
Fakulta nebo fakultní pracoviště technického směru v MB	Fungující vysokoškolské pracoviště technického směru	splněno x nesplněno
Zrekonstruovaný zimní stadion v MB	Zrekonstruovaný zimní stadion	splněno x nesplněno
Zrekonstruovaná sportovní hala v MB	Zrekonstruovaná sportovní hala	splněno x nesplněno

Nová sportovní hala v Kosmonosích	Nová sportovní hala	splněno x nesplněno
Nová poliklinika v MB	Nová poliklinika	splněno x nesplněno
Zmodernizovaná poliklinika Modrá hvězda	Upravený objekt Modrá hvězda s multifunkčním využitím	splněno x nesplněno
Hřbitov, který v budoucnu nahradí Nový hřbitov	Založený hřbitov	splněno x nesplněno
Zelené pásy propojující hlavní přírodní atraktivitu	Funkční zelené pásy	splněno x nesplněno
Nabídka cizojazyčného předprimárního a primárního vzdělávání	Fungující: 1 vzdělávací program v anglickém jazyce na základní škole, 2 cizojazyčné třídy v mateřských školách	1 vzdělávací program v anglickém jazyce na základní škole, 2 cizojazyčné třídy v mateřských školách

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Část záměrů je ve fázi pokročilé přípravy (Klaudiánova nemocnice, sportovní hala Kosmonosy). Některé kroky, zejména koncepční činnost v oblasti kultury a oblast zázemí pro služby cizincům, dosud naopak nejsou blíže rozpracovány.

Klíčovým předpokladem je **dostatek finančních prostředků** a **existence vhodných ploch** pro realizaci jednotlivých objektů, tedy rovněž **dohoda klíčových aktérů** nad umístěním objektů (vazba na urbanistické řešení rozvojových ploch, vyřešení vlastnických vztahů).

E. Příklady dobré praxe

- Rozvoj kultury ve městě: Strategie kultury a kreativních odvětví v Brně, Kulturní parlament v Brně a související činnosti

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
1.2.1 Rozšíření Klaudiánovy nemocnice	1,3 mld.	2019–22
1.2.2 Prověření umístění alternativní kulturní scény do MB	1 mil.	2019
1.2.3 Prověření možností modernizace Domu kultury v MB	5 mil.	2020
1.2.4 Umístění technického VŠ pracoviště do MB	300 mil.	2021
1.2.5 Rekonstrukce zimního stadionu v MB	??	??
1.2.6 Rekonstrukce Městské sportovní haly v MB	??	??
1.2.7 Výstavba sportovní haly v Kosmonosích	50 mil.	2019–20
1.2.8 Vybudování nové polikliniky v MB	??	??
1.2.9 Přestavba polikliniky Modrá hvězda v MB na polyfunkční využití	??	??
1.2.10 Přemístění Nového hřbitova	??	2019–32
1.2.11 Vytvoření funkčních propojení hlavních přírodních atraktivit prostřednictvím zelených pásů	3 mil.	2021-23

G. Finanční zdroje

- soukromé zdroje
- Statutární město Mladá Boleslav
- Město Kosmonosy
- Evropský sociální fond (do r. 2020, resp. 2022 OP Zaměstnanost, OP Výzkum, vývoj a vzdělávání)
- Evropský fond regionálního rozvoje (do r. 2020, resp. 2022 zejména IROP)

H. Participující subjekty

- Statutární město Mladá Boleslav a jeho příspěvkové organizace
- Město Kosmonosy
- významní zaměstnavatelé, zejména Škoda Auto
- Klaudiánova nemocnice

E.1.3 Opatření 1.3: Stabilizace a doplnění místní vybavenosti sídel

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Dílčí deficity ve vybavenosti jednotlivých měst a obcí - Ohrožení životaschopnosti některých menších sídel - Nízká efektivita provozu zařízení vybavenosti na venkově	- Zkvalitnění občanské vybavenosti měst - Udržení, dílčí doplnění a zvýšení efektivity provozu vybavenosti venkovských obcí	- Zpracování studie mapující potřeby vybavenosti jednotlivých měst a částí venkova - Realizace jednotlivých objektů občanské vybavenosti dle zpracované studie - Iniciace jednání týkající se zefektivnění provozu vybavenosti venkovských obcí při zachování jejího rozsahu	- Dokončená studie mapující potřeby vybavenosti sídel - Doplněná občanská vybavenost měst - Efektivnější provoz objektů občanské vybavenosti venkova

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.3.1 Zpracování studie mapující potřeby vybavenosti jednotlivých měst a částí venkova	K podrobné analýze potřeb jednotlivých sídel v oblasti občanské vybavenosti je třeba zpracovat specializovanou studii. Má zmapovat potřeby jednotlivých kategorií vybavenosti (jednotlivé stupně vzdělávání, sociální služby, zdravotnictví, kultura, sport, společenský život, příp. i komerční vybavenost) v jednotlivých městech a částech venkova na Mladoboleslavsku.	Středočeský kraj, RRA Mladoboleslavsko
1.3.2 Realizace jednotlivých objektů občanské vybavenosti dle zpracované studie	Aktivita předpokládá postupné dovybavení jednotlivých obcí dle zpracované studie.	města a obce, Středočeský kraj
1.3.3 Iniciace jednání týkající se zefektivnění provozu vybavenosti venkovských obcí při zachování jejího rozsahu	Pro udržení životaschopnosti venkovských obcí je maximálně zefektivnit provoz jednotlivých prvků vybavenosti. Ty mohou zahrnovat například integraci jednotlivých služeb do objektu obecního úřadu, rozšíření franšízových služeb České pošty apod.	města a obce, RRA Mladoboleslavsko

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Dokončená studie mapující potřeby vybavenosti sídel	Dokončená studie vybavenosti	splněno x nesplněno

Doplňená občanská vybavenost měst	Počet nových objektů občanské vybavenosti ve městech na Mladoboleslavsku	možno stanovit na základě studie
Efektivnější provoz objektů občanské vybavenosti venkova	Počet objektů nově sdružujících dvě nebo více služeb občanské vybavenosti	15

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Nezbytným předpokladem je **zájem jednotlivých měst a obcí** na realizaci opatření a **ztotožnění zejména měst s cíli předkládané strategie**. Kritickým místem je **dosažení dohody s jednotlivými subjekty zajišťujícími občanskou vybavenost** na venkově.

E. Příklady dobré praxe

- Smlouva o územním rozvoji a plánovací smlouva – investor, resp. developer výměnou za umožnění změny územního plánu, získání územního rozhodnutí či stavebního povolení ze strany obce vybuduje na své náklady síť dopravní a technické infrastruktury, případně přispěje obci na vybudování dopravní a technické infrastruktury, vybudování veřejné zeleně, nebo vybudování objektů občanské vybavenosti.

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
1.3.1 Zpracování studie mapující potřeby vybavenosti jednotlivých měst a částí venkova	5 mil.	2020–21
1.3.2 Realizace jednotlivých objektů občanské vybavenosti dle zpracované studie	nelze nyní stanovit	2022–32
1.3.3 Inicie jednání týkající se zefektivnění provozu vybavenosti venkovských obcí při zachování jejího rozsahu	0	2019–20

G. Finanční zdroje

- soukromé zdroje
- města a obce na Mladoboleslavsku
- Středočeský kraj
- Evropský sociální fond (do r. 2020, resp. 2022 OP Zaměstnanost, OP Výzkum, vývoj a vzdělávání)
- Evropský fond regionálního rozvoje (do r. 2020, resp. 2022 zejména IROP)

H. Participující subjekty

- města a obce a jejich příspěvkové organizace
- Středočeský kraj a jeho příspěvkové organizace
- Regionální rozvojová agentura Mladoboleslavsko
- Česká pošta

E.1.4 Opatření 1.4: Rozvoj nových obytných celků

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Nedostatečná kapacita a vybavenost regionu (zejména jádrové oblasti) pro trvalé bydlení - Omezená nabídka bydlení pro příslušníky střední a vyšší střední sociální třídy v MB a jejím okolí - Dynamika hospodářského rozvoje regionu není doprovázena adekvátním rozvojem bydlení, infrastruktury a vybavenosti - Potřeba zvýšení regionálního obslužného a obytného významu MB - Nedostatek rozvojových ploch v MB a potřeba intenzifikace jejich využití	- Zvýšení kapacity regionu pro bydlení a obslužnou sféru - Rozšíření nabídky bydlení pro střední a vyšší střední třídu - Zajištění dobré vybavenosti nových obytných souborů - Zvýšení intenzity využití jednotlivých ploch a zón	- Identifikace rozvojových lokalit pro bydlení a nalezení místní dohody nad jejich pojetím - Realizace rozvojových studií pro jednotlivé rozvojové lokality - Investiční příprava jednotlivých rozvojových ploch - Postupná realizace jednotlivých rozvojových ploch - Zhotovení urbanistických studií pro stávající zastavěné lokality	- Dosažení shody nad výběrem rozvojových lokalit pro bydlení a nad jejich rámcovým pojetím - Zpracované rozvojové studie - Připravené plochy pro realizaci obytných celků - Realizované obytné celky

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.4.1 Identifikace rozvojových lokalit pro bydlení a nalezení místní dohody nad jejich pojetím	Jednotlivé rozvojové zóny jsou předběžně navržené v kapitole D. V případě Mladé Boleslavi a Kosmonos obsahuje návrh konkrétní lokality: „Jižní město“ v prostoru Hejtmánky a Podchlumí směrem k Bezděčínu „Starý závod“ v prostoru mezi třídou Ludvíka Kalmy a Volkharda Köhlera, třídou V. Klementa, Laurinovou a Dukelskou ulicí - Podhradí zahrnující prostor podél toku Klenice a Jizery od Poplužního dvora po vývojové centrum Česana - pás podél východní strany třídy V. Klementa od nákupního centra Bondy po Průmyslovou ulici „Kosmonosy-západ“ mezi ulicemi Debřská, 5. května, Průmyslová a Duhová Rozvoj obytné funkce v Podhradí a na jižním městě přispěje k oživení historického jádra města, které bude pro tyto lokality přirozeným spádovým obslužným centrem. V případě dalších měst (Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Dobrovice), případně některých venkovských sídel je nutné konkrétní lokality identifikovat. Dosažení společenského konsensu nad rozvojovým potenciálem a nad budoucí realizací těchto ploch je nezbytnou podmínkou rozvoje bydlení při dodržení sociální soudržnosti měst.	Statutární město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy, Město Mnichovo Hradiště, Město Bakov nad Jizerou, Město Benátky nad Jizerou, Město Bělá pod Bezdězem, Město Dobrovice
1.4.2 Realizace rozvojových studií pro jednotlivé rozvojové lokality	Pro jednotlivé rozvojové lokality identifikované v předchozím bodě je třeba zpracovat komplexní dokument rozvoje území. Vhodným nástrojem jsou zejména územní studie (územně-plánovací podklad pro tvorbu ÚP dle stavebního zákona), teoreticky také regulační plány (součást územně-plánovací dokumentace, jejíž výstup je závazný) či nezávazné urbanistické a architektonické studie. Studie v každém případě musí řešit zejména formu a umístění bytů, občanské vybavenosti, zeleně, dopravní a technickou infrastrukturu.	Statutární město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy, Město Mnichovo Hradiště, Město Bakov nad Jizerou, Město Benátky nad Jizerou, Město Bělá pod Bezdězem, Město Dobrovice
1.4.3 Investiční příprava jednotlivých rozvojových ploch	Investiční příprava zahrnuje zejména vypořádání vlastnických vztahů a stanovení modelu realizace investic za účasti měst, soukromých investorů, příp. dalších subjektů.	Statutární město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy, Město Mnichovo Hradiště, Město Bakov nad Jizerou, Město Benátky nad Jizerou, Město Bělá pod Bezdězem, Město Dobrovice

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.4.4 Postupná realizace jednotlivých rozvojových ploch	Jedná se o dlouhodobou aktivitu zahrnující řadu jednotlivých rezidenčních projektů zahrnujících adekvátní vybavenost, infrastrukturu, dopravní obsluhu, zeleň.	Města, soukromí investoři
1.4.5 Zhotovení urbanistických studií pro stávající zastavěné lokality	Aktivita spočívá v realizaci urbanistických studií pro revitalizaci stávajících zastavěných lokalit. Jedná se např. o plochy na sídlišti Severní Město, Havlíčkovu ulici, apod.	Statutární město Mladá Boleslav

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Dosažení shody nad výběrem rozvojových lokalit pro bydlení a nad jejich rámcovým pojetím	Společenský konsensus a jasně stanovený výběr rozvojových lokalit pro soustředěnou investiční realizaci	splněno x nesplněno
Zpracované rozvojové studie	Počet rozvojových či transformačních ploch se zpracovanou územní studií nebo jinou obdobnou rozvojovou studií	10
Připravené plochy pro realizaci obytných celků	Počet rozvojových ploch připravených pro realizaci obytných celků	10
Realizované obytné celky	Počet realizovaných obytných celků	10

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Stav přípravy jednotlivých zón identifikovaných studií jako vhodné lokality pro bydlení je **velmi odlišný**. Řada ploch je dlouhodobě zanesena v ÚPD („jižní město“, „Kosmonosy-západ“) jako rozvojová území (avšak často s odlišnými parametry než jaké navrhuje studie). Jiné plochy jsou určené k transformaci, aniž by dosud byla identifikována přesnější podoba této transformace.

Nezbytným předpokladem je **dosažení širokého společenského konsensu** nad rozvojem bydlení v daných městech. Realizace řady ploch bude vyžadovat **vlastnické vypořádání, výkupy a směny pozemků**. Jednotlivé lokality mají různě složitou vlastnickou strukturu. Relativně snadnější je revitalizace „starého závodu“, plochy ve vlastnictví Škody Auto, naopak velmi složité jsou vlastnické vztahy zejména v lokalitě Podhradí/Poplužní dvůr.

Realizace všech ploch (a zejména pak ploch transformovaných) pak vyžaduje **značné finanční prostředky**, které z velké části ponесou jednotliví investoři, zčásti ale také dotčená města a obce.

E. Příklady dobré praxe

- Revitalizace průmyslových areálů v centrální části města: Revitalizace území Staré Ponávky v širším centru Brna (transformace starých průmyslových ploch na obytně-obslužný celek s veřejnou zelení)

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
1.4.1 Identifikace rozvojových lokalit pro bydlení a nalezení místní dohody nad jejich pojetím	0	2019

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
1.4.2 Realizace rozvojových studií pro jednotlivé rozvojové lokality	30 mil.	2019–21
1.4.3 Investiční příprava jednotlivých rozvojových ploch	nyní nelze stanovit	2019–25
1.4.4 Postupná realizace jednotlivých rozvojových ploch	nyní nelze stanovit	2020–32
1.4.5 Zhotovení urbanistických studií pro stávající zastavěné lokality	5 mil.	2020–21

G. Finanční zdroje

- Statutární město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy, Město Mnichovo Hradiště, Město Bakov nad Jizerou, Město Benátky nad Jizerou, Město Bělá pod Bezdězem, Město Dobruška
- soukromé zdroje
- soukromí investoři a developři
- Evropský sociální fond (do r. 2020, resp. 2022 OP Zaměstnanost, OP Výzkum, vývoj a vzdělávání)
- Evropský fond regionálního rozvoje (do r. 2020, resp. 2022 zejména IROP)

H. Participující subjekty

- Statutární město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy, Město Mnichovo Hradiště, Město Bakov nad Jizerou, Město Benátky nad Jizerou, Město Bělá pod Bezdězem, Město Dobruška
- Středočeský kraj
- soukromí investoři
- významní zaměstnavatelé, zejména Škoda Auto

E.1.5 Opatření 1.5: Zvýšení statusu stávajících sídlišť

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Nevyhovující nabídka bydlení pro příslušníky střední sociální třídy na sídlištích, zejména na sídlišti Severní Město - Nedostatek městotvorných prvků na sídlišti Severní Město, výrazná převaha rezidenční funkce - Nedostatek a snížená funkčnost prvků sídelní zeleně mezi obytnými budovami v sídlištích	Zatraktivnění sídlišť pro bydlení střední třídy a pro pobyt obyvatel přes den	- Zkvalitnění veřejného prostoru na sídlišti Severní Město - Pokračující revitalizace bytového fondu sídlišť - Dílčí doplnění bytového fondu kvalitními byty - Zhotovení generelu zeleně pro sídliště Severní město (Občanská vybavenost sídlišť viz opatření 1.1.2)	- Atraktivnější veřejný prostor sídliště Severní Město - Revitalizované bytové domy - Nově vybudované kvalitní byty - Zpracovaný generel zeleně

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.5.1 Zkvalitnění veřejného prostoru na sídlišti Severní Město	Zkvalitnění sídelního prostředí zahrnuje zlepšení využitelnosti a funkčnosti ploch veřejné zeleně (doplnění dřevin, mobiliáře, transformace prostorů mezi domy do podoby malých parků, vytváření komunitních zahrádek), výsadbu izolačních pásů zeleně a stromořadí v uličním prostoru (zejména třída V. Klementa, Havlíčkova ulice), a to s ohledem na komfort obyvatel i na eliminaci efektu tepelných ostrovů.	Statutární město Mladá Boleslav
1.5.2 Pokračující revitalizace bytového fondu sídlišť	Velká část bytových domů na sídlišti Severní Město prošla částečnou nebo úplnou rekonstrukcí. Pro zlepšení statusu sídliště je nezbytné, aby rekonstrukcí prošly další domy. V případě (nepočtených) domů či domovních vchodů ve vlastnictví jediného subjektu je žádoucí provést úpravu prostorových dispozic bytových jednotek (méně bytů o větší ploše, doplnění lodžii apod.) s cílem zatraktivnit části sídliště pro bydlení obyvatel střední třídy, rodin s dětmi atd.	vlastníci bytových jednotek

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
1.5.3 Dílčí doplnění bytového fondu kvalitními byty	Sídliště v Mladé Boleslavi představují stabilizované sídelní útvary. V případě doplňování nových obytných domů (např. severní okraj Mladé Boleslavi) je třeba preferovat domy s pestrou skladbou bytů včetně bytů s velkou plochou a počtem místností (4 nebo více obytných místností), s terasami a dalšími prvky reagujícími na současné požadavky kvalitního bydlení.	Statutární město Mladá Boleslav, soukromí investoři
1.5.4 Zhotovení generelu zeleně pro sídliště Severní město	Vytvoření generelu zeleně pro sídliště Severní město, zaměřeného na revitalizaci veřejné zeleně.	Statutární město Mladá Boleslav

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Atraktivnější veřejný prostor sídliště Severní Město	Atraktivní veřejná prostranství sídliště	nerelevantní
Revitalizované bytové domy	Počet nově revitalizovaných bytových domů	??
Nově vybudované kvalitní byty	Počet nově vybudovaných nebo adaptovaných bytů	??
Zpracovaný generel zeleně	Existence zpracovaného a schváleného generelu zeleně	splněno x nesplněno

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Rizikem jsou obecně **vlastnické vztahy bytových domů**, jejichž drtivá většina je ve vlastnictví osobním. To fakticky znemožňuje koncepční revitalizaci či transformaci bytového fondu sídliště jako celku a naopak umožňuje téměř neomezené pronájmy bytů nájemcům dle uvážení pronajímatele. Nezbytným předpokladem pro realizaci opatření je dostatečná **koordinace aktivit mezi vlastníky a městskou samosprávou**.

E. Příklady dobré praxe

- Revitalizace sídlišť: Revitalizace lokality Vybíralova (Praha – Černý Most) zahrnující rozšíření veřejné zeleně, vybudování komunitní zahrady a zlepšení hospodaření s dešťovou vodou

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
1.5.1 Zkvalitnění veřejného prostoru na sídlišti Severní Město	10 mil.	2019–21
1.5.2 Pokračující revitalizace bytového fondu sídliště	??	2019–25
1.5.3 Dílčí doplnění bytového fondu kvalitními byty	??	2020–25
1.5.4 Zhotovení generelu zeleně pro sídliště Severní město	0,5 mil.	2020

G. Finanční zdroje

- Statutární město Mladá Boleslav
- soukromé zdroje
- vlastníci bytových jednotek
- soukromí investoři a developeři

H. Participující subjekty

- Statutární město Mladá Boleslav
- vlastníci bytových jednotek
- soukromí investoři
- významní zaměstnavatelé, zejména Škoda Auto

E.2 TEMATICKÁ OBLAST 2: DOPRAVA A MOBILITA

Hlavní řešené problémy a potřeby

Mezi hlavní problémy řešené v oblasti dopravy a mobility patří zejména pokračující dynamický územní rozvoj v regionu, resp. rozvoj výrobní funkce v regionu, který generuje růst dopravní zátěže. Region je přitom silně závislý na obsluze automobilovou dopravou, což platí také o logistice, která zde generuje extrémní zátěž těžkou (kamionovou) nákladní dopravou. Deficity v kapacitě a kvalitě silniční infrastruktury zde navíc umocňují negativní důsledky silniční dopravy na obytné a životní prostředí a plynulost dopravy, která je problematická zejména v důsledku enormního růstu (špičkové) intenzity dopravy při střídání směn v závodě Škoda Auto.

Tento stav je přitom částečně zapříčiněn zaostalostí infrastruktury veřejné dopravy, zejména pak naprosto nevyhovující železniční infrastrukturou, která neumožňuje ani konkurenceschopné jízdní doby pro osobní dopravu, ani nemá patřičnou kapacitu pro uspokojení nákladní dopravy. Strategickou potřebou nejvyšší priority je časově konkurenceschopné železniční spojení s Prahou.

V regionu se i díky aktuální implementaci Integrovaného plánu rozvoje území Mladoboleslavsko dlouhodobě daří rozvíjet infrastrukturu cyklodopravy, pro kýženou změnu dopravního chování populace bude ovšem zapotřebí pokračovat v budování základní sítě cyklotras a cyklostezek a realizaci doplňujících opatření (včetně motivačního působení na uživatele).

Cíle

Tematická oblast 2 naplňuje tyto cíle vize:

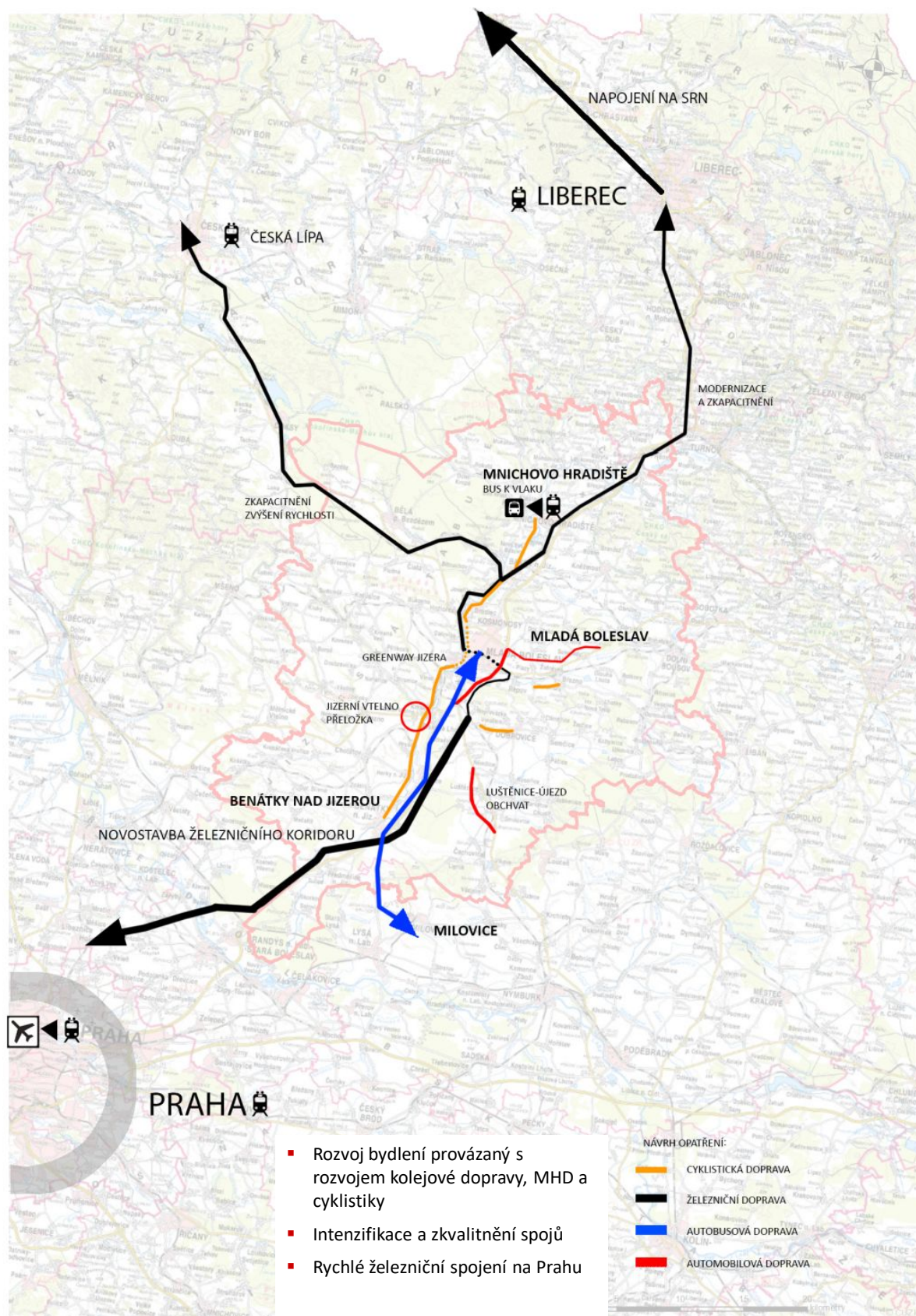
- Růst pracovní mobility
- Zlepšení vybavenosti a služeb
- Rozvoj dopravní infrastruktury
- Efektivní spolupráce subjektů v území (průřezový cíl podmiňující splnění cílů ostatních)

Přehled opatření

- 2.1: Koordinace dopravy a SMART mobilita
- 2.2: Zvýšení kapacity silniční infrastruktury regionu
- 2.3: Zrychlení a zkvalitnění kolejového napojení regionu
- 2.4: Rozšíření systému veřejné dopravy v Mladé Boleslavi
- 2.5: Dobudování infrastruktury pro cyklistickou dopravu

Územní rozměr

Obrázek 22: Prostorové vyjádření rozvoje dopravy a mobility



Obrázek 23: Prostorové vyjádření dopravy a mobility v Mladé Boleslavi a Kosmonosích

BYDLENÍ DE LUXE
- VILY V KRAJINĚ

- Provázání rozvoje s dopravními opatřeními
- Důraz na zkvalitnění hromadné dopravy a cyklotrasy
- Kapacitní parkovací domy
- Zapojení železniční dopravy a její zatraktivnění
- Nová autobusová linka
- zkapacitnění a úprava stávajících komunikací, humanizace dopravy



E.2.1 Opatření 2.1: Koordinace dopravy a SMART mobilita

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Výrazný růst dopravy v důsledku dynamického územního rozvoje - Dopravní závady a nedostačující kapacita dopravní infrastruktury regionu - Dominance IAD v dopravní obsluze území - Skokový nárůst intenzit IAD při střídání směn v automobilovém průmyslu - Roztříštěnost systémů veřejné dopravy a jejich nedostatečná koordinace	- Důsledná koordinace rozvoje dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti s ohledem na očekávaný územní rozvoj - Využívání SMART technologií v dopravě	- Zpracování plánu udržitelné městské mobility pro aglomeraci Mladé Boleslavi - Zavedení a rozšiřování prvků dynamického řízení provozu - Dynamické řízení veřejné dopravy - SMART logistika - SMART parkování - Parkování pro rezidenty - Motivační programy	- Existence strategie rozvoje mobility zohledňující plánovaný území rozvoj - Minimalizace prostojů autobusových spojů VDO na křižovatkách se SSZ - Existence zón rezidentního parkování v intravilánu Mladé Boleslavi

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.1.1 Zpracování plánu udržitelné městské mobility pro aglomeraci Mladé Boleslavi	Zpracování komplexní dopravní strategie zejména s ohledem na plánovaný územní rozvoj v aglomeraci	Město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy
2.1.2 Zavedení a rozšiřování prvků dynamického řízení provozu	Instalace prvků dynamického řízení provozu na křižovatkách se SSZ s důrazem na pokrytí směrů ovlivněných dojížděnou na směny v závodě ŠA a zavedením preference vozidel MHD	Město Mladá Boleslav, Město Kosmonosy
2.1.3 Dynamické řízení veřejné dopravy	Vybudování dynamického dopravního dispečinku pro řízení veřejné dopravy na Mladoboleslavsku, či zapojení do dispečinku ROPIDu	Dopravní podnik Mladé Boleslavi / ROPID
2.1.4 SMART logistika	Prověření možnosti sdílení kapacit v rámci logistických toků pro minimalizaci zbytečné dopravy a případné zavedení sdílení; zavedení moderních technologií v rámci organizace logistiky	Dopravci / Škoda Auto

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.1.5 SMART parkování	Zpracování generelu dopravy v klidu pro zmapování kapacitních deficitů, stanovení rozsahu zón rezidentního parkování a zpoplatněných zón, vytipování vhodných lokalit pro výstavbu parkovacích domů a prověření možností zavedení systému dynamického navádění na volná parkovací místa	Město Mladá Boleslav
2.1.6 Parkování pro rezidenty	Zavedení zón rezidentního parkování v intravilánu města (vč. sídliště Severní město), mj. za účelem podchycení nehlášeného obyvatelstva (rozsah a režim zón bude stanoven v generelu dopravy v klidu)	Město Mladá Boleslav
2.1.7 Motivační programy	Realizace motivačních programů pro využívání veřejné dopravy a aktivních modů (kola, chůze), zejména pak mezi zaměstnanci Škoda Auto	Škoda Auto, Město Mladá Boleslav

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Existence strategie rozvoje mobility zohledňující plánovaný území rozvoj	Existence schválené strategie k r. 2021	-
Minimalizace prostojů autobusových spojů VDO na křižovatkách se SSZ	Čas strávený spoji DPMB na křižovatkách se SSZ v minutách za den	-
Existence zón rezidentního parkování v intravilánu Mladé Boleslavi	Existence zón rezidentního parkování k r. 2025	-

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Předpokladem pro realizaci opatření je zejména politická/manažerská shoda, resp. vůle na straně nositele aktivit. Město Mladá Boleslav nemusí mít plán udržitelné městské mobility jako podmínku pro čerpání dotací z fondů EU, nicméně vzhledem k očekávanému dynamickému územnímu rozvoji by bylo vhodné plán pro aglomeraci města pořídit. Předpokladem pro efektivní řízení provozu veřejné dopravy v reálném čase je spíše zapojení do dynamického dopravního dispečinku pro širší území (ideálně celý systém PID, do kterého je Mladoboleslavsko postupně integrováno), nicméně tento dispečink zatím nebyl zřízen. Může se tedy ukázat potřeba zřízení vlastního dispečinku pro region Mladoboleslavska. Zavádění prvků SMART logistiky záleží především na vůli přepraveců, resp. dopravců (zejména pak na společnosti Škoda Auto, která je dominantním uživatelem nákladní přepravy) město Mladá Boleslav však může vhodnými regulačními mechanismy usměrnit např. logistiku „na poslední míli“ prostřednictvím pobídek ke sdílení kapacit, či doručování zásilek v době dopravního sedla. U aktivit v oblasti SMART logistiky a parkování je předpokladem realizace jejich prověření (např. prostřednictvím studie proveditelnosti).

Velkým rizikem u regulace parkování je jeho politická průchodnost. Udržitelná regulace spojená se zpoplatněním musí být založena na výběrů zón, kde bude mít prokazatelné přínosy pro rezidenty a na pečlivém vysvětlování smyslu a přínosů regulace občanům.

E. Příklady dobré praxe

Krok, aktivita, intervence	Příklady dobré praxe
2.1.1 Zpracování plánu udržitelné městské mobility pro aglomeraci Mladé Boleslavi	Město Opava – schválený plán udržitelné městské mobility již od r. 2016; v zahraničí např. SUMP Bremen 2025, Urban mobility Plan Vienna 2025
2.1.2 Zavedení a rozšiřování prvků dynamického řízení provozu	Praha – projekt „Modernizace a dodávky systému řízení dopravy v hl. m. Praze“; Zlín – projekt „Preference a plošná koordinace MHD ve Zlíně“
2.1.3 Dynamický dopravní dispečink	Plzeň – dynamický dopravní dispečink v provozu od r. 2009
2.1.4 SMART logistika	PierPASS OffPeak program Los Angeles – zpoplatnění doručování zásilek v době dopravní špičky
2.1.5 SMART parkování	-
2.1.6 Parkování pro rezidenty	Mnichov – parkování pro rezidenty ve vnitřním městě snížilo výkony IAD
2.1.7 Motivační programy	-

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
2.1.1 Zpracování plánu udržitelné městské mobility pro aglomeraci Mladé Boleslavi	3,5 mil.	2019 - 2021
2.1.2 Zavedení a rozšiřování prvků dynamického řízení provozu	cca 1,5 mil. / 1 křižovatka se SSZ	2021-2022
2.1.3 Dynamický dopravní dispečink	50 mil.	2022-2023
2.1.4 SMART logistika	1 mil. (studie)	2019-20 (studie)
2.1.5 SMART parkování	1 mil. (generel)	2019-20 (generel)
2.1.6 Parkování pro rezidenty	2 mil.	2022-23
2.1.7 Motivační programy	-	2019-2032

G. Finanční zdroje

- Vlastní zdroje investora, dotační prostředky z fondů EU 2014-2020 (preference vozidel MHD na křižovatkách se SSZ)

Krok, aktivita, intervence	Finanční zdroje
2.1.1 Zpracování plánu udržitelné městské mobility pro aglomeraci Mladé Boleslavi	Mladá Boleslav, Kosmonosy, soukromé zdroje
2.1.2 Zavedení a rozšiřování prvků dynamického řízení provozu	Mladá Boleslav, Kosmonosy, Středočeský kraj, IROP 2014-2020, případně fondy EU 2020+
2.1.3 Dynamický dopravní dispečink	Fondy EU 2020+
2.1.4 SMART logistika	soukromé zdroje, Mladá Boleslav
2.1.5 SMART parkování	soukromé zdroje, Mladá Boleslav
2.1.6 Parkování pro rezidenty	Mladá Boleslav
2.1.7 Motivační programy	Mladá Boleslav, soukromé zdroje

H. Participující subjekty

Krok, aktivita, intervence	Participující subjekty
2.1.1 Zpracování plánu udržitelné městské mobility pro aglomeraci Mladé Boleslavi	Mladá Boleslav, Kosmonosy, Středočeský kraj, Škoda Auto, Dopravní podnik Mladá Boleslav, ROPID, SŽDC, ŘSD
2.1.2 Zavedení a rozšiřování prvků dynamického řízení provozu	Mladá Boleslav, Kosmonosy, Středočeský kraj
2.1.3 Dynamický dopravní dispečink	Mladá Boleslav, Dopravní podnik Mladá Boleslav, ROPID, dopravci v závazku veřejné dopravní obslužnosti
2.1.4 SMART logistika	Škoda Auto, subdodavatelé Škody Auto, dopravci, Mladá Boleslav
2.1.5 SMART parkování	Mladá Boleslav, Kosmonosy, Škoda Auto,
2.1.6 Parkování pro rezidenty	Mladá Boleslav
2.1.7 Motivační programy	Mladá Boleslav, Škoda Auto, další zaměstnavatelé

E.2.2 Opatření 2.2: Zvýšení kapacity silniční infrastruktury regionu

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Výrazný růst dopravy v důsledku dynamického územního rozvoje - Vysoká závislost automobilového průmyslu na obsluze automobilovou dopravou (nákladní i IAD) zatěžující území a vyvolávající potřebu kapacitní silniční infrastruktury - Velmi vysoká zátěž území (a zejména silnic I. třídy) silniční nákladní dopravou - Skokový růst intenzity IAD při střídání směn v závodu Škoda Auto - Dopravní závady na silnicích I. třídy (zejména chybějící obchvaty sídel) - Místy nedostačující kapacita silnic II. a III. třídy a místních komunikací	- Přeložky a zkapacitnění páteřní silniční infrastruktury - Budování parkovacích domů v intravilánu Mladé Boleslavi	2.2.1 Kompletní rozšíření Tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK) 2.2.2 D10 MÚK Kosmonosy 2.2.3 Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164 2.2.4 I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa 2.2.5 Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové 2.2.6 Prodloužení SVT k Měšťákům 2.2.7 Propojení ulic Ptácká a Pražská 2.2.8 I/16 Mladá Boleslav – Martinovice 2.2.9 Zkapacitnění D10 – 3+3 2.2.10 D10 MÚK Bezděčín 2.2.11 I/38 Luštěnice – Újezd 2.2.12 Jizerní Vtelno, přeložka 2.2.13 Parkovací dům u prodloužení SVT 2.2.14 Parkovací dům v ul. Jana Palacha 2.2.15 Parkovací domy pro areál Škoda Auto	- Redukce silniční dopravní zátěže v intravilánech sídel - Redukce záboru ploch dopravou v klidu v aglomeraci Mladé Boleslavi - Snížení nehodovosti

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.2.1 Kompletní rozšíření tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK)	Vybudování čtyřpruhové komunikace v celé délce od OC Bondy po OK I/38 a TVK	Mladá Boleslav / Středočeský kraj
2.2.2 D10 MÚK Kosmonosy	Úprava stávající MÚK pro plánované napojení přeložky I/16 - OK	ŘSD
2.2.3 Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164	Realizace přímého napojení průmyslové zóny Plazy na navrhovanou MÚK Kosmonosy	Středočeský kraj
2.2.4 I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa	Úpravy křižovatek silnice I/38 mezi dálnicí D10 a třídou Václava Klementa v Mladé Boleslavi za účelem jejich zkapacitnění	ŘSD
2.2.5 Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové	Další propojení rozrůstající se zóny Dubce s Mladou Boleslaví	Mladá Boleslav / Středočeský kraj
2.2.6 Prodloužení SVT k Měšťákům	Propojení ulic Tř. Václava Klementa a Laurinova – prodloužení páteřní komunikace	Mladá Boleslav / Středočeský kraj
2.2.7 Propojení ulic Ptácká a Pražská	Vyřešení špatné dopravní situace v místě křižovatky ulice Nádražní a Pražské – přímé spojení vývojového centra Škoda Auto a.s. na dálnici D10	Mladá Boleslav
2.2.8 I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	Přeložka silnice I/16 pro odlehčení těžké dopravy v úseku D10 a Martinovice	ŘSD
2.2.9 Zkapacitnění D10 – 3+3	Rozšíření stávající D10 o 1 jízdní pruh na každou stranu do uspořádání 3+3 v úseku mezi MÚK Bezděčín a MÚK Kosmonosy	ŘSD
2.2.10 D10 MÚK Bezděčín	Přestavba dopravně závadné MÚK	ŘSD
2.2.11 I/38 Luštěnice - Újezd	Řešení obchvatu obce na silnici I/38 ve směru na Nymburk	ŘSD
2.2.12 Jizerní Vtelno, přeložka	Vyřešení stávající špatné situace v obci a odlehčení od nákladní dopravy	ŘSD
2.2.13 Parkovací dům u prodloužení SVT	Podzemní parkovací dům pro potřeby širšího centra města a nemocnice	Mladá Boleslav
2.2.14 Parkovací dům v ul. Jana Palacha	Podzemní parkovací dům pro potřeby sídliště Severní město	Mladá Boleslav
2.2.15 Parkovací domy pro areál Škoda Auto	Vybudování parkovacích domů pro dojíždějící zaměstnance Škoda Auto podél Průmyslové ulice a SVT k minimalizaci dopravní zátěže a uvolnění ploch v intravilánu města (na Třídě Václava Klementa) a vybudování parkovacích domů u třídy Václava Klementa pro ostatní zaměstnance k uvolnění parkovacích ploch pro jiná funkční využití	Mladá Boleslav / Škoda Auto

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Redukce silniční dopravní zátěže v intravilánech sídel	Intenzita silniční dopravy (počet průjezdů motorových vozidel za 24 hodin)	Snížení intenzity silniční dopravy v intravilánu sídel Židněves, Sukorady, Luštěnice, Újezd a Jizerní Vtelno o 80 % k r. 2030.
Redukce záboru ploch dopravou v klidu v aglomeraci Mladé Boleslavi	Zábor ploch dopravou v klidu v ha	Snížení záboru o 5 ha do r. 2030
Snížení nehodovosti	Počet nehod se zraněním za rok v okr. Mladá Boleslav	Snížení počtu nehod se zraněním o 20 % do r. 2030

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Krok, aktivita, intervence	Stav přípravy	Předpoklady / Rizika
2.2.1 Kompletní rozšíření tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK)	Probíhá investorská příprava, aktuálně probíhá soutěž na zpracovatele PDPS	Pro plnohodnotný přínos stavby je nutná realizace aktivity 2.2.4; Pro umožnění zkapacitnění žst. Mladá Boleslav město je nezbytné zajištění přímého kapacitního napojení autobusového nádraží a dopravní obsluhy OC Bondy na Tř. Václava Klementa.
2.2.2 D10 MÚK Kosmonosy	Probíhá investorská příprava, stavba má platné územní rozhodnutí	Rizikem je konflikt stavby s dopravní obsluhou závodu Škoda Auto
2.2.3 Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164	Je zpracován záměr projektu, projekt je v raném stadiu investorské přípravy	Stavbě musí předcházet realizace aktivity 2.2.2
2.2.4 I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa	Je zpracována studie, projekt je v raném stadiu investorské přípravy	Rizikem je konflikt stavby s dopravní obsluhou závodu Škoda Auto
2.2.5 Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové	Je zpracován záměr projektu, projekt je v raném stadiu investorské přípravy	Předpokladem k realizaci projektu je územní rozvoj v zóně Jižní město
2.2.6 Prodloužení SVT k Měšťákům	Je zpracován záměr projektu, od konce r. 2019 má probíhat investorská příprava	Zásadním předpokladem pro realizaci je koordinace se zdvojkolejněním železniční trati Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n., které musí předcházet stavbě SVT (SVT povede nad železnici). Dalším předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628)
2.2.7 Propojení ulic Ptácká a Pražská	Je zpracován záměr projektu, zatím neprobíhá investorská příprava	Předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628)

Krok, aktivita, intervence	Stav přípravy	Předpoklady / Rizika
2.2.8 I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	Je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí (od r. 2017), nejsou informace o dalším průběhu přípravy	Projekt navazuje na realizaci aktivity 2.2.2. Předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628), resp. vůle na straně investora a státu (projekt je zjevně upozaděn za jinými záměry)
2.2.9 Zkapacitnění D10 – 3+3	Je zpracován záměr projektu, zatím neprobíhá investorská příprava	Předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628), resp. vůle na straně investora a státu
2.2.10 D10 MÚK Bezděčín	Je zpracována studie, zatím neprobíhá investorská příprava	Předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628), resp. vůle na straně investora a státu
2.2.11 I/38 Luštěnice - Újezd	Je zpracován aktualizovaný záměr projektu, záměr nebude posuzován podle EIA, čeká se na schválení Centrální Komise Ministerstva dopravy pro pokračování investorské přípravy (DÚR)	Předpokladem je aktuálně schválení Centrální Komise Ministerstva dopravy.
2.2.12 Jizerní Vtelno, přeložka	Bylo vydáno územní rozhodnutí, pokračuje investorská příprava	-
2.2.13 Parkovací dům u prodloužení SVT	Je zpracována studie, zatím neprobíhá investorská příprava	Předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628)
2.2.14 Parkovací dům v ul. Jana Palacha	Je zpracována studie, zatím neprobíhá investorská příprava	Předpokladem je nalezení finančních zdrojů (projekt není součástí Usnesení vlády ze dne 3. října 2018 č. 628)
2.2.15 Parkovací domy pro areál Škoda Auto	Jedná se o ideový, nerozpracovaný záměr	Předpokladem je vůle na straně společnosti Škoda Auto. Realizace parkovacích domů je nezbytná pro uvolnění ploch podél Tř. Václava Klementa pro výstavbu (byty, občanská vybavenost, apod.).

E. Příklady dobré praxe

Řada měst v západní Evropě podporuje výstavbu parkovacích domů pro přesun dopravy v klidu z uličního (veřejného) prostoru či pro zvýšení kapacit dopravy v klidu. Dobrou praxí přitom je nastavení takového způsobu regulace parkování, které motivuje motoristy k využívání parkovacích domů pro dlouhodobější stání a tím pádem k uvolňování kapacit parkování v uliční síti pro potřeby dopravní obsluhy. Řada měst přitom po výstavbě parkovacích domů snižuje počet stání v uličním prostoru, a uvolněný prostor využívá např. pro parkování jízdních kol, pěší infrastrukturu či veřejnou zeleň (např. Kodaň, Curych).

F. Finanční náklady a harmonogram

Finanční náklady jsou specifikovány na základě dostupných zdrojů (Strategická dopravní studie Mladoboleslavsko 2017, ŘSD 2018b). Harmonogram je určen jednak na základě Usnesení Vlády ČR ze dne 3. října 2018 č. 628, jednak na základě informací o aktuálním stavu přípravy staveb a optimistickém scénáři předpokládajícím bezodkladnou realizaci (pokračování) investiční přípravy. Ve skutečnosti bude velká část staveb nejspíše realizována později.

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
2.2.1 Kompletní rozšíření tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK)	193,6 mil.	2019-20
2.2.2 D10 MÚK Kosmonosy	310 mil.	2021-23
2.2.3 Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164	90,75 mil.	2021-23
2.2.4 I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa	452 mil.	2020-24
2.2.5 Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové	133 mil.	po 2021
2.2.6 Prodloužení SVT k Měšťákům	588 mil.	po 2024
2.2.7 Propojení ulic Ptácká a Pražská	310 mil.	2022-23
2.2.8 I/16 Mladá Boleslav – Martinovice	1 490 mil.	2021-24
2.2.9 Zkapacitnění D10 – 3+3	415 mil.	2021-22
2.2.10 D10 MÚK Bezděčín	255 mil.	2022-24
2.2.11 I/38 Luštěnice - Újezd	801 mil.	2023-25
2.2.12 Jizerní Vtelno, přeložka	669 mil.	2020-22
2.2.13 Parkovací dům u prodloužení SVT	318 mil.	po 2024
2.2.14 Parkovací dům v ul. Jana Palacha	264 mil.	po 2021

G. Finanční zdroje

Krok, aktivita, intervence	Finanční zdroje
2.2.1 Kompletní rozšíření tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK)	SFDI, Mladá Boleslav
2.2.2 D10 MÚK Kosmonosy	SFDI
2.2.3 Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164	SFDI, Středočeský kraj
2.2.4 I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa	SFDI
2.2.5 Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové	SFDI, Mladá Boleslav
2.2.6 Prodloužení SVT k Měšťákům	SFDI, Fondy EU 2020+, Mladá Boleslav
2.2.7 Propojení ulic Ptácká a Pražská	Mladá Boleslav, Fondy EU 2020+, SFDI

Krok, aktivita, intervence	Finanční zdroje
2.2.8 I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	SFDI, Fondy EU
2.2.9 Zkapacitnění D10 – 3+3	SFDI, Fondy EU
2.2.10 D10 MÚK Bezděčín	SFDI
2.2.11 I/38 Luštěnice - Újezd	SFDI, Fondy EU 2020+
2.2.12 Jizerní Vtelno, přeložka	SFDI, Fondy EU
2.2.13 Parkovací dům u prodloužení SVT	Mladá Boleslav, Fondy EU 2020+, SFDI, výnosy z parkovného
2.2.14 Parkovací dům v ul. Jana Palacha	Mladá Boleslav, Fondy EU 2020+, výnosy z parkovného
2.2.15 Parkovací domy pro areál Škoda Auto	Škoda Auto

H. Participující subjekty

Krok, aktivita, intervence	Participující subjekty
2.2.1 Kompletní rozšíření Tř. Václava Klementa (bez křižovatky I/38 x TVK)	Mladá Boleslav, Škoda Auto, SFDI
2.2.2 D10 MÚK Kosmonosy	ŘSD, SFDI, Kosmonosy
2.2.3 Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164	Středočeský kraj, SFDI, Mladá Boleslav, Kosmonosy
2.2.4 I/38 Kosmonosy, zkapacitnění křižovatek mezi D10 a tř. Václava Klementa	ŘSD, SFDI, Kosmonosy
2.2.5 Propojení ul. Pražské a MÚK Mladá Boleslav včetně okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové	Mladá Boleslav, SFDI
2.2.6 Prodloužení SVT k Měšťákům	Mladá Boleslav, Středočeský kraj, SŽDC
2.2.7 Propojení ulic Ptácká a Pražská	Mladá Boleslav
2.2.8 I/16 Mladá Boleslav - Martinovice	ŘSD, Kosmonosy, obce Plazy, Židněves, Sukorady
2.2.9 Zkapacitnění D10 – 3+3	ŘSD, Mladá Boleslav, Kosmonosy
2.2.10 D10 MÚK Bezděčín	ŘSD, Mladá Boleslav, obce Nepřevázka a Písková Lhota
2.2.11 I/38 Luštěnice - Újezd	ŘSD, obce Luštěnice a Smilovice
2.2.12 Jizerní Vtelno, přeložka	ŘSD, obec Jizerní Vtelno
2.2.13 Parkovací dům u prodloužení SVT	Mladá Boleslav
2.2.14 Parkovací dům v ul. Jana Palacha	Mladá Boleslav
2.2.15 Parkovací domy pro areál Škoda Auto	Škoda Auto, Mladá Boleslav, Kosmonosy

E.2.3 Opatření 2.3: Zrychlení a zkvalitnění kolejového napojení regionu

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Výrazný růst dopravy v důsledku dynamického územního rozvoje - Vysoká závislost automobilového průmyslu na obsluze automobilovou dopravou (nákladní i IAD) zatěžující území a vyvolávající potřebu kapacitní silniční infrastruktury - Nevyhovující parametry železniční infrastruktury v území a především pak celostátních drah - Nekonkurenceschopnost osobní železniční dopravy vůči IAD i veřejné autobusové dopravě - Absence rychlého železničního spojení s Prahou a Libercem - Nedostačující kapacita tratí Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hlavní nádraží a Nymburk – Mladá Boleslav - Nevyhovující dopravní spojení s Letištěm Václava Havla Praha, resp. s jakýmkoli významným mezinárodním letištěm	- Přestavba a zkapacitnění železničního uzlu Mladá Boleslav - Vybudování rychlého a časově konkurenceschopného železničního spojení mezi Prahou, Mladou Boleslaví a Libercem - Zrychlení a zkapacitnění železničního spojení Mladá Boleslav – Česká Lípa	2.3.1 Bezděčinská spojka a žst. Mladá Boleslav východ 2.3.2 Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží 2.3.3 Rychlé spojení Praha - Mladá Boleslav 2.3.4 Modernizace a zkapacitnění železniční trati Mladá Boleslav – Liberec (-SRN) 2.3.5 Zvýšení traťové rychlosti a propustnosti v úseku Mladá Boleslav - Česká Lípa 2.3.6 Vybudování železniční zastávky u Česany	- Existence plnohodnotného přestupního uzlu mezi železniční a ostatní osobní dopravou v centru města Mladá Boleslav - Zkrácení jízdních dob dálkových vlaků mezi Prahou a Mladou Boleslaví pod 30 minut

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.3.1 Bezděčinská spojka a žst. Mladá Boleslav východ	Novostavba dvoukolejné trati mezi výhybnou Bezděčín na trati 071 a železniční stanicí Mladá Boleslav město na trati 064	SŽDC

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.3.2 Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží	Rozšíření a zkapacitnění žst. Mladá Boleslav město pro umožnění její funkce jako hlavního přestupního uzlu, rekonstrukce a zkapacitnění traťového úseku úseku Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n., náhrada železničního přejezdu přes ulici Ptácká za železniční most, výstavba nové železniční spojky Ptácká s novým mostem přes řeku Jizeru, demolice stávající nevyhovující výpravní budovy žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží a její náhrada novým objektem	SŽDC
2.3.3 Rychlé spojení Praha - Mladá Boleslav	Novostavba rychlého železničního spojení Praha – Mladá Boleslav pro zajištění jízdní doby expresních spojů v relaci Praha hl. n. – Mladá Boleslav do 30 minut	SŽDC
2.3.4 Modernizace a zkapacitnění železniční trati Mladá Boleslav – Liberec (-SRN)	Modernizace a zkapacitnění železniční trati za účelem výrazného zkrácení jízdních dob, zvýšení propustnosti trati a umožnění zavedení přímého (bezúvratového) spojení v relaci (Praha-) Mladá Boleslav – Liberec s potenciálním pokračováním do SRN (především pro potřeby nákladní dopravy)	SŽDC
2.3.5 Zvýšení traťové rychlosti a propustnosti v úseku Mladá Boleslav - Česká Lípa	Zrychlení / zkapacitnění železničního spojení v relaci Mladá Boleslav - Česká Lípa pro obsluhu silného dojížděkového proudu v osobní dopravě i umožnění odklonové nákladní dopravy	SŽDC
2.3.6 Vybudování železniční zastávky u Česany	Vybudování železniční zastávky pro obsluhu areálu Česany, m.č. Čejetice a historického jádra města	SŽDC

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Existence plnohodnotného přestupního uzlu mezi železniční a ostatní osobní dopravou v centru města Mladá Boleslav	Existence přestupního uzlu s možností přestupu mezi většinou železničních linek a ostatními druhy dopravy v centru města Mladá Boleslav k r. 2032	-
Zkrácení jízdních dob dálkových vlaků mezi Prahou a Mladou Boleslaví pod 30 minut	Jízdní doba expresních spojů v relaci Praha – Mladá Boleslav méně než 30 minut do r. 2032	-

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Krok, aktivita, intervence	Stav přípravy	Předpoklady a rizika
2.3.1 Bezděčinská spojka a žst. Mladá Boleslav východ	Je zpracován záměr projektu, investiční příprava je na úplném začátku	Pro plnohodnotnou funkci je nezbytné dokončení zkapacitnění trati Nymburk – Mladá Boleslav a budoucí zapojení do železniční trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec. Rizikem projektu je konflikt zájmů s ochranou přírody (PP Chlum u Nepřevázky) a ztížená územní průchodnost

		urbanizovaným územím mezi Mladou Boleslaví a Řepovem.
2.3.2 Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží	Je zpracován záměr projektu, investiční příprava je na úplném začátku	Pro plnohodnotné využití žst. Mladá Boleslav město jako přestupního uzlu je nutné zásadní zkapacitnění žst. (vybudování minimálně 5 nástupištních hran s délkou pro 2 vlakové soupravy). Tento záměr je ovšem v zásadním konfliktu s okolní zástavbou a infrastrukturou. Dále je nutné také rozšířit stávající zářez v úseku žst. Mladá Boleslav město – Ptácká pro umožnění zdvojkolejnění. Rizikem je u spojky Ptácká (Dalovická spojka) politická neprůchodnost záměru z důvodu trasování rekreačně atraktivní Krásnou loukou.
2.3.3 Rychlé spojení Praha - Mladá Boleslav	Aktuálně je finalizována aktualizace Studie proveditelnosti žel. trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec, kt. favorizuje pomalejší spojení přes Všejskouskou spojku a Všetaty	Předpokladem je prosazení novostavby rychlé trati umožňující systémovou jízdní dobu do 30 minut. Rizikem je dlouhodobá neochota státu k prosazení rychlého spojení. Neznámou je trasování VRT Praha – Wrocław, která se záměrem souvisí.
2.3.4 Modernizace a zkapacitnění železniční trati Mladá Boleslav - Liberec	Aktuálně je finalizována aktualizace Studie proveditelnosti žel. trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec, kt. podle předběžných výsledků nedoporučuje žádné zásadní úpravy na tomto úseku.	Předpokladem je prosazení plnohodnotné modernizace vč. zkapacitnění. Rizikem je dlouhodobá neochota státu k prosazení výraznější přestavby. Neznámou je trasování VRT Praha – Wrocław, která se záměrem souvisí. Předpokladem pro zkvalitnění spojení do SRN přes Liberec je vyřešení přejezdu přes Polské území.
2.3.5 Zvýšení traťové rychlosti a propustnosti v úseku Mladá Boleslav - Česká Lípa	Ideový námět zpracovatele	Předpokladem je prosazení přípravy záměru u MDČR, resp. SŽDC. Při provázání s výstavbou rychlého spojení Praha – Mladá Boleslav dojde k multiplikaci přínosů stavby.
2.3.6 Vybudování železniční zastávky u Česany	Ideový námět zpracovatele	Předpokladem je prosazení záměru u MDČR, resp. SŽDC. Rizikem jsou stísněné prostorové podmínky a možný konflikt s budoucím uspořádáním železničního uzlu Mladá Boleslav (snížení kapacity zastavujícími vlaky, uspořádání přesmyku).

Předpokladem zkvalitnění kolejového napojení regionu je zásadní přestavba železničního uzlu Mladá Boleslav spojená s přesunem přestupního uzlového bodu do centra města (žst. Mladá Boleslav město) a souvisejícím zkapacitněním dotčené kolejové infrastruktury (samotné žst. Mladá Boleslav město, dále spojení s žst. Mladá Boleslav hl. n., výstavba Bezděčinské a Dalovické spojky). Výslednou podobu železničního uzlu Mladá Boleslav by mohla určit separátní studie proveditelnosti, ta ovšem musí navazovat na finální rozhodnutí ohledně parametrů spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

Zásadním rizikem (překážkou) z hlediska přestavby železničního uzlu Mladá Boleslav jsou důsledky nedomyšleného zahloubení žel. trati 064 v úseku mezi ulicemi Ptácká a autobusovým nádražím, včetně žst. Mladá Boleslav město. Zářez trati má příčný profil umožňující pouze jednokolejné vedení, žst. Mladá Boleslav město byla zahloubena pouze se dvěma kolejemi a jedním ostrovním nástupištěm a její budoucí rozšíření bylo znemožněno výstavbou nového autobusového nádraží, OC Bondy a SVT. Pro plnohodnotné využití potenciálu žst. Mladá Boleslav město jako přestupního uzlu železniční

dopravy by bylo zapotřebí vybudování minimálně 5 nástupištních hran s průjezdnými kolejiemi¹¹. Potenciálním prostorovým řešením je přesunutí žst. o cca 200 m východním směrem se záborem ploch odstaveného parkoviště autobusů, a cípu areálu Škoda Auto na severní straně a záborem ploch cyklostezky podél SVT na jižní straně. Při takové přestavbě by bylo nezbytné dočasné snesení mostu mezi SVT a autobusovým nádražím (které by bylo provizorně obsluhované přes stávající parkoviště Škoda Auto z Třídy Václava Klementa) a patrně i mostu mezi starým a novým areálem Škoda Auto, jakož i realizace dalších dopravních omezení (např. dočasné zúžení SVT).

Pro optimální kapacitu železničního uzlu Mladá Boleslav a umožnění provozně spolehlivého průjezdu dálkových linek v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec je nezbytné také zdvojkolejnění trati mezi žst. Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město, a to i včetně tzv. Dalovické spojky. I tato stavba by zahrnovala přestavbu, resp. rozšíření 16 let starého zářezu trati s opěrnými zdmi a patrně i demolici a novostavbu některých mostních objektů, které nemají dostačující podjízdny příčný profil. Výhodou ovšem je, že lze tuto stavbu koordinovat s prodloužením SVT (aktivita 2.2.6) a dopravní omezení i vícepráce z ní vyplývající tak povedou i ke kýženému zkapacitnění silniční infrastruktury.

Rizikem je také nedořešená budoucnost žst. Mladá Boleslav hl. n., která je v dopravně nevýhodné poloze nicméně bude do doby přestavby celého železničního uzlu Mladá Boleslav sloužit jako hlavní železniční přestupní uzel. V současné době se počítá s výstavbou nové výpravní budovy a případnou rekonstrukcí kolejiště žst., nicméně by bylo vhodné usilovat o takové úpravy, které nevyloučí převedení uzlu do centra města (a to i včetně bezúvratového zapojení žel. trati Mladá Boleslav – Mšeno – Mělník do žst. Mladá Boleslav město).

Velmi zásadní význam pro podobu kolejového napojení území bude mít rozhodnutí o trasování VRT Praha – Wroclav. V případě trasování přes Liberec bude možná výsledná podoba železničního uzlu Mladá Boleslav odlišná od stávající vize (průjezd přes žst. Mladá Boleslav město), na druhou stranu bude v takovém případě vhodné namísto nákladných úprav souběžných konvenčních tratí rovnou budovat dílčí části VRT (a po etapách je propojovat s konvenčními tratěmi). V opačném případě bude žádoucí nalézt ambiciózní trvalé řešení rychlého spojení v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec. V každém případě by měla být tato relace založena na novostavbě rychlého spojení Praha – Mladá Boleslav, jehož přínosy bude multiplikovat možnost časově konkurenceschopného spojení Prahy s prakticky celým severem Čech za relativně přiměřených investičních nákladů při úpravách navazujících konvenčních tratí (např. v relaci Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa (- Rumburk) / Liberec / Jablonec nad Nisou / Tanvald) a případně i využití pro dálkovou mezinárodní dopravu (alternativní spojení s Berlínem).

E. Příklady dobré praxe

Příkladem dobré praxe v podmínkách ČR je budování tranzitních železničních koridorů, které vede k intenzifikaci vazeb mezi Prahou a nácestnými městy (např. Kolín, Tábor, Pardubice, Ústí nad Labem). Výrazné zkrácení jízdních dob zde umožnilo propojení trhu práce a zvýšilo rezidenční atraktivitu obslužených měst.

¹¹ Při zavedení systémové jízdní doby Praha – Mladá Boleslav a Liberec – Mladá Boleslav do 30 minut by se v 60-minutovém intervalu sjížděly v žst. 2 protisměrné expresní spoje Praha – Liberec a os vlaky z Turnova, České Lípy, Prahy (Všetat), Nymburka a Jičína, ve 120 minutovém intervalu navíc ještě ze Mšena (v prokladu by vznikly další uzlové body pro ostatní dálkové linky a linky osobních vlaků s 30-minutovým intervalem). Za předpokladu obrátů vlakových souprav v žst. a sdílení nástupišť dvěma soupravami jedoucimi opačnými směry by tento uzel potřeboval minimálně 5 nástupištních hran (3 z nich by byly sdílené více soupravami). Toto řešení však rozhodně není ideální, protože nedisponuje rezervami pro případ mimořádných událostí, ani neumožňuje fungování průjezdných linek (kromě jedné dálkové linky). Pro optimální funkci by tak bylo potřeba alespoň 6 průjezdných kolejí s nástupištními hranami.

Z hlediska uspořádání železničních uzlů patří mezi příklady dobré praxe zřizování železničních stanic a zastávek ve výhodnější poloze vůči centrům měst (např. Ostrava-Stodolní, Havířov-střed). To zpravidla vede ke zvýšení atraktivity železniční dopravy pro cestující, rizikem je zde ovšem vliv nové zastávky na propustnost trati.

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (mil. Kč)	Harmonogram
2.3.1 Bezděčinská spojka a žst. Mladá Boleslav východ	2 500	2025-28
2.3.2 Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží	2 950	2021-23
2.3.3 Rychlé spojení Praha - Mladá Boleslav	cca 20 000	po r. 2025
2.3.4 Modernizace a zkapacitnění železniční trati Mladá Boleslav – Liberec	16 000	po r. 2025
2.3.4 Zvýšení traťové rychlosti a propustnosti v úseku Mladá Boleslav - Česká Lípa	2 500	2022-24
2.3.5 Vybudování železniční zastávky u Česany	50	???

G. Finanční zdroje

Krok, aktivita, intervence	Finanční zdroje
2.3.1 Bezděčinská spojka a žst. Mladá Boleslav východ	SFDI, Fondy EU 2020+
2.3.2 Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží	SFDI, Fondy EU 2020+
2.3.3 Rychlé spojení Praha - Mladá Boleslav	SFDI, Fondy EU 2020+
2.3.4 Modernizace a zkapacitnění železniční trati Mladá Boleslav - Liberec	SFDI, Fondy EU 2020+
2.3.4 Zvýšení traťové rychlosti a propustnosti v úseku Mladá Boleslav - Česká Lípa	SFDI, Fondy EU 2020+
2.3.5 Vybudování železniční zastávky u Česany	SFDI, Mladá Boleslav

H. Participující subjekty

Krok, aktivita, intervence	Participující subjekty
2.3.1 Bezděčinská spojka a žst. Mladá Boleslav východ	SŽDC, Mladá Boleslav, obce Nepřevázka, Dobrovice, Řepov, Škoda Auto
2.3.2 Rekonstrukce žst. Mladá Boleslav město včetně spojky Ptácká a Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Mladá Boleslav hlavní nádraží	SŽDC, Mladá Boleslav, Škoda Auto, Středočeský kraj, ROPID
2.3.3 Rychlé spojení Praha - Mladá Boleslav	SŽDC, Středočeský kraj, MDČR, dotčená města a obce
2.3.4 Modernizace a zkapacitnění železniční trati Mladá Boleslav - Liberec	SŽDC, Středočeský kraj, Liberecký kraj, MDČR, dotčená města a obce
2.3.4 Zvýšení traťové rychlosti a propustnosti v úseku Mladá Boleslav - Česká Lípa	SŽDC, Středočeský kraj, Liberecký kraj, MDČR, dotčená města a obce
2.3.5 Vybudování železniční zastávky u Česany	SŽDC, Mladá Boleslav

E.2.4 Opatření 2.4: Rozšíření systému veřejné dopravy v Mladé Boleslavi

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Výrazný růst dopravy v důsledku dynamického územního rozvoje - Vysoká závislost automobilového průmyslu na obsluze automobilovou dopravou (nákladní i IAD) zatěžující území a vyvolávající potřebu kapacitní silniční infrastruktury - Skokový růst intenzity IAD při střídání směn v závodu Škoda Auto - Roztříštěný systém veřejné dopravy (tarifně i organizačně) - Potřeba pokrytí potenciálně významných relací adekvátní veřejnou dopravou	- Organizační rozvoj veřejné dopravy - Rozvoj linkového vedení - Rozvoj infrastruktury veřejné dopravy	2.4.1 Integrace MHD Mladá Boleslav do PID 2.4.2 Optimalizace linkového vedení v Mladé Boleslavi 2.4.3 Nová autobusová linka Jižní město – centrum – Kosmonosy 2.4.4 Zavedení přímé autobusové linky Mladá Boleslav – Milovice 2.4.5 Přemístění autobusového nádraží v Mnichově Hradišti k nádraží ČD	- Plná tarifní integrace spojů veřejné dopravní obslužnosti do PID - Růst přepravních výkonů veřejné dopravy

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.4.1 Integrace MHD Mladá Boleslav do PID	Tarifní integrace spojů Dopravního podniku Mladé Boleslavi do PID k umožnění cestování spoji PID i DPMB na jeden lístek	DPMB / IDSK / ROPID
2.4.2 Optimalizace linkového vedení v Mladé Boleslavi	Snížení počtu linek a zpřehlednění systému MHD, zkrácení intervalu spojů na hlavních relacích, souběh linek v průjezdu centrem města, provázání MHD se železnicí, systémový jízdní řád vzhledem k oběhům vozidel	DPMB
2.4.3 Nová autobusová linka Jižní město – centrum - Kosmonosy	Zavedení nové autobusové linky, ev. zkrácení intervalu spojů pro relaci Jižní město - centrum - závod ŠA - Kosmonosy v návaznosti na výstavbu v rozvojových zónách	DPMB

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.4.4 Zavedení přímé autobusové linky Mladá Boleslav - Milovice	Zavedení přímé veřejné autobusové linky integrované v PID pro spojení dynamicky rostoucího města Milovice jakožto zdrojové oblasti pracovní síly a Mladé Boleslavi	IDSK / ROPID
2.4.5 Přemístění autobusového nádraží v Mnichově Hradišti k nádraží ČD	Vybudování nového autobusového nádraží (přestupního terminálu) v přednádražním prostoru žst. Mnichovo Hradiště	Mnichovo Hradiště

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Plná tarifní integrace spojů veřejné dopravní obslužnosti do PID	Všechny spoje veřejné dopravní obslužnosti provozované v rámci území Středočeského kraje budou integrovány do systému PID k r. 2021	-
Růst přepravních výkonů veřejné dopravy	Přepravní výkony spojů MHD Mladá Boleslav (osobokilometry za rok)	Růst přepravních výkonů o 30 % k r. 2032

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Jediným rozpracovaným projektovým záměrem je aktivita 2.4.5, která má aktuálně platné stavební povolení a u níž se předpokládá realizace v nejbližších dvou letech.

Ostatní aktivity jsou jen náměty zpracovatele. Pro realizaci těchto námětů je nezbytná politická podpora, protože nositelem záměrů jsou buď orgány místních samospráv, nebo jimi zřizované organizace. Z tohoto hlediska se může jevit jako rizikový záměr optimalizace linkového vedení v Mladé Boleslavi, který jako každá obdobná změna vyvolá mezi cestující veřejností kontroverze. Realizace optimalizace je ovšem nezbytná pro zavedení plnohodnotného a efektivního systému MHD.

E. Příklady dobré praxe

Optimalizace linkového vedení MHD byla realizována v celé řadě srovnatelně velkých zahraničních měst. Příkladem dobré praxe je optimalizace linkového vedení v hessenském městě Limburg an der Lahn, spočívající v zavedení menšího množství (pěti) autobusových linek, které pokývají všechny významné cíle v rámci města a díky systémovému jízdnímu řádu se sjíždějí ve 30-minutovém taktu na přestupním uzlu, který je vybudován u místní centrálně situované železniční stanice (autobusy musí jeden oběh zvládnout za méně než 30 minut). Linkové vedení je přitom založené na průjezdním modelu, tedy po najetí jednoho oběhu na jedné straně města autobus příslušné linky pokračuje na druhou stranu města. Tak je možné s pouhými 5 autobusy obsloužit celé území města s 60-minutovým taktem, s 10 autobusy s 30-minutovým taktem, apod. Přínosem optimalizace tedy je jednak kvalitní pokrytí území města, kde cestující zvládnou cestu ve všech relacích s jedním krátkým přestupem, jednak maximálně efektivní využití vozového parku (autobusy nemají prostoje).

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (mil. Kč)	Harmonogram
2.4.1 Integrace MHD Mladá Boleslav do PID	1	2020-21

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (mil. Kč)	Harmonogram
2.4.2 Optimalizace linkového vedení v Mladé Boleslavi	2	2020-21
2.4.3 Nová autobusová linka Jižní město – centrum - Kosmonosy	26 (pořízení autobusů)	cca 2025 (v souladu s developmentem na rozvojových zónách)
2.4.4 Zavedení přímé autobusové linky Mladá Boleslav - Milovice	6,5 (pořízení autobusu)	2019
2.4.5 Přemístění autobusového nádraží v Mnichově Hradišti k nádraží ČD	40	2019-20

G. Finanční zdroje

Krok, aktivita, intervence	Finanční zdroje
2.4.1 Integrace MHD Mladá Boleslav do PID	Statutární město Mladá Boleslav, soukromé zdroje
2.4.2 Optimalizace linkového vedení v Mladé Boleslavi	Statutární město Mladá Boleslav, soukromé zdroje
2.4.3 Nová autobusová linka Jižní město – centrum - Kosmonosy	Statutární město Mladá Boleslav, výnosy z jízdného
2.4.4 Zavedení přímé autobusové linky Mladá Boleslav - Milovice	Středočeský kraj, výnosy z jízdného
2.4.5 Přemístění autobusového nádraží v Mnichově Hradišti k nádraží ČD	Fondy EU, Město Mnichovo Hradiště

H. Participující subjekty

Krok, aktivita, intervence	Participující subjekty
2.4.1 Integrace MHD Mladá Boleslav do PID	Dopravní podnik Mladá Boleslav, ROPID, Integrovaná doprava Středočeského kraje, Mladá Boleslav
2.4.2 Optimalizace linkového vedení v Mladé Boleslavi	Dopravní podnik Mladá Boleslav, Mladá Boleslav, ROPID
2.4.3 Nová autobusová linka Jižní město – centrum - Kosmonosy	Dopravní podnik Mladá Boleslav, Mladá Boleslav, Kosmonosy
2.4.4 Zavedení přímé autobusové linky Mladá Boleslav - Milovice	Středočeský kraj, Integrovaná doprava Středočeského kraje, ROPID
2.4.5 Přemístění autobusového nádraží v Mnichově Hradišti k nádraží ČD	Mnichovo Hradiště

E.2.5 Opatření 2.5: Vybudování infrastruktury pro cyklistickou dopravu

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Díličí kroky a aktivity	Výsledky
- Výrazný růst dopravy v důsledku dynamického územního rozvoje - Vysoká závislost automobilového průmyslu na obsluze automobilovou dopravou (nákladní i IAD) zatěžující území a vyvolávající potřebu kapacitní silniční infrastruktury - Nedostačující pokrytí území cyklainfrastrukturou - Zatím podvyužitý potenciál cyklodopravy v rámci dopravní obsluhy území	- Výstavba cyklostezek a cyklotras - Rozvoj bike sharingu	2.5.1 Cyklostezka Jičínská 2.5.2 Cyklostezka Debř 2.5.3 Cyklostezka Průmyslová – Jičínská 2.5.4 Cyklostezka PZ Plazy 2.5.5 Cyklotrasa Palackého - Nám. Míru 2.5.6 Cyklostezka Jižní město 2.5.7 Cyklotrasa Kosmonosy - Mladá Boleslav 2.5.8 Cyklotrasa Greenway Jizera - přeložka v úseku Mnichovo Hradiště - Bakov nad Jizerou 2.5.9 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Bakov nad Jizerou - Mladá Boleslav 2.5.10 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Mladá Boleslav - Brodce - Benátky nad Jizerou 2.5.11 Cyklostezka Sýčina – Dobrovice 2.5.12 Cyklostezka Kolomuty – Březno 2.5.13 Bike sharing 2.5.14 Cykloparkoviště, cyklověže a stojany	Dobudovaná základní síť cyklotras a cyklostezek

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
2.5.1 Cyklostezka Jičínská	Vybudování cyklostezky podél ulice Jičínská	Mladá Boleslav
2.5.2 Cyklostezka Debř	Propojení stávající cyklostezky z intravilánu MB končící v ul. Revoluční s cyklotrasou 8153 v ul. Josefodolské	Mladá Boleslav
2.5.3 Cyklostezka Průmyslová - Jičínská	Novostavba cyklostezky mezi areálem ŠA a dálnicí D10 umožňující bezkolizní propojení severní a JV části aglomerace	Mladá Boleslav
2.5.4 Cyklostezka PZ Plazy	Novostavba cyklostezky mezi SVT a PZ Plazy vč. lávky přes žel. trať č. 064	Mladá Boleslav
2.5.5 Cyklotrasa Palackého - Nám. Míru	Proznačení cyklotrasy (cyklopruhy, cyklopiktogramy) v ul. Palackého s vybudováním nového úseku cyklostezky na Náměstí Míru a následně napojení na cyklostezku Jičínská	Mladá Boleslav
2.5.6 Cyklostezka Jižní město	Novostavba cyklostezky propojující rozvojovou zónu Jižní město na síť cyklostezek Mladé Boleslavi, a to ve 3 směrech - Podvinný mlýn, Na Celně, lávka přes Klenici u OC Olympia	Mladá Boleslav
2.5.7 Cyklotrasa Kosmonosy - Mladá Boleslav	Proznačení cyklotrasy (cyklopruhy, cyklopiktogramy) a novostavba dílčích úseků cyklostezky za účelem propojení intravilánu Kosmonos se sítí cyklostezek v Mladé Boleslavi	Mladá Boleslav / Kosmonosy
2.5.8 Cyklotrasa Greenway Jizera - přeložka v úseku Mnichovo Hradiště - Bakov nad Jizerou	Propojení Mnichova Hradiště a Bakova nad Jizerou cyklostezkou ve vlastní dopravní stopě	Mnichovo H. / Bakov n. J. / SK
2.5.9 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Bakov nad Jizerou - Mladá Boleslav Debř	Výstavba cyklostezky ve vlastní dopravní stopě podél řeky Jizery pro umožnění bezpečné a pohodlné dojíždky na kole do Mladé Boleslavi z Bakova nad Jizerou a Mnichova Hradiště	Bakov n. J. / MB / SK
2.5.10 Cyklotrasa Greenway Jizera – přeložka v úseku Mladá Boleslav U zastávky – Mladá Boleslav - Nádražní	Přeložka Cyklotrasy Greenway Jizera do bezkolizní trasy převážně ve vlastní dopravní stopě podél řeky Jizery	Mladá Boleslav
2.5.11 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Mladá Boleslav - Brodce - Benátky nad Jizerou	Přestavba stávajícího úseku cyklotrasy č. 17 na zpevněnou cyklostezku, přeložka cyklotrasy v úseku Horky nad Jizerou - Benátky nad Jizerou do vlastní, sklonově příznivější dopravní stopy	MB / Krnsko / Jizerní Vtelno / Hrušov / Brodce / Horky n. J. / Benátky n. J. / SK
2.5.12 Cyklostezka Sýčina - Dobrovice	Novostavba cyklostezky napojující Dobrovice na systém cyklostezek Mladé Boleslavi	Dobrovice / Vinařice / SK
2.5.13 Cyklostezka Kolomuty - Březno	Přestavba stávajícího úseku cyklotrasy č. 8148 na zpevněnou cyklostezku	Kolomuty / Březno / SK
2.5.14 Bike sharing	Zavedení systému sdílení jízdních kol v aglomeraci Mladé Boleslavi ve spolupráci se Škodou Auto (motivace zaměstnanců k využívání bike sharingu)	Mladá Boleslav / Nadační fond ŠA/ Škoda Auto
2.5.15 Cykloparkoviště, cyklověže a stojany	Budování cykloparkovišť, případně i cyklověže a instalace cyklostojanů na vhodných místech pro umožnění bezpečného zaparkování jízdních kol	Mladá Boleslav / Nadační fond ŠA/ Škoda Auto

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Dobudovaná základní síť cyklotras a cyklostezek	Délka nových cyklotras a cyklostezek v km	40 km k roku 2032

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Většina uvedených staveb cyklostezek je plánována příslušnými investory a nachází se v různém stadiu rozpracovanosti. Stávající plány ovšem neobsahují následující úseky, které byly zařazeny do návrhu na základě expertízy zpracovatele:

- 2.5.2 Cyklostezka Debr
- 2.5.6 Cyklostezka Jižní město
- 2.5.10 Cyklotrasa Greenway Jizera – přeložka v úseku Mladá Boleslav U zastávky – Mladá Boleslav – Nádraží
- 2.5.11 Cyklostezka Sýčina – Dobrovice

Jedná se o chybějící úseky mezi stávajícími cyklotrasami / cyklostezkami v přepravně významnějších relacích, resp. o úseky, které mohou obsluhovat lokality, kde je navrhován rapidní územní rozvoj. U všech těchto úseků je tak zásadním předpokladem realizace jejich zařazení do plánů příslušných investorů. Totéž platí u záměru bike sharingu a budování cykloparkovišť a stojanů.

Plánované cyklotrasy a cyklostezky místy procházejí členitým terénem s převýšením v řádu desítek metrů. Vzhledem k šíření elektrokol v provozu budou ovšem dotčené úseky průjezdné i pro fyzicky méně zdatné cyklisty.

Pro vyšší využívání jízdního kola jako dopravního prostředku bude nezbytné postupné dokončování základní sítě cyklotras a cyklostezek, resp. nahrazování nevyhovujících a nebezpečných úseků. Tonuto cíli může také napomoci podpora rozvoje sdílení jízdních kol (bike-sharingu) a vytváření podmínek či pobídek pro využívání kol i na straně významných zaměstnavatelů (zejména pak Škoda Auto).

E. Příklady dobré praxe

V podmínkách ČR je příkladná cykloinfrastruktura Hradce Králové, kde je rozvinutá základní síť cyklostezek umožňující jízdu bez kolizí s intenzivními proudy silniční dopravy. Velmi dobrá vybavenost se zde projevuje i poměrně vysokým podílem cyklistiky na dělbě přepravní práce. Příkladem může být i řada měst Beneluxu, SRN, či Dánska, kde jsou jízdní kola i vzhledem k rovinnému terénu velmi oblíbeným dopravním prostředkem.

Příkladem dobré praxe z úschovy kol jsou cyklověže fungující v Hradci Králové a v Litoměřicích, které umožňují na malém prostoru bezpečné a bezobslužné uschování jízdních kol i s osobními věcmi.

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (mil. Kč)	Harmonogram
2.5.1 Cyklostezka Jičínská	12	2019-20
2.5.2 Cyklostezka Debr	4,5	2021-22
2.5.3 Cyklostezka Průmyslová - Jičínská	11	2024-25
2.5.4 Cyklostezka PZ Plazy	39	2023-24

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (mil. Kč)	Harmonogram
2.5.5 Cyklotrasa Palackého - Nám. Míru	2,5	2020-21
2.5.6 Cyklostezka Jižní město	21	2021-25 (po etapách)
2.5.7 Cyklotrasa Kosmonosy - Mladá Boleslav	3,5	2020-21
2.5.8 Cyklotrasa Greenway Jizera - přeložka v úseku Mnichovo Hradiště - Bakov nad Jizerou	15	2022-23
2.5.9 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Bakov nad Jizerou - Mladá Boleslav Debř	50	2024-25
2.5.10 Cyklotrasa Greenway Jizera – přeložka v úseku Mladá Boleslav U zastávky – Mladá Boleslav - Nádraží	10	2021-22
2.5.11 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Mladá Boleslav - Brodce - Benátky nad Jizerou	60	2020-26 (po etapách)
2.5.12 Cyklostezka Sýčina - Dobrovice	6	2021-22
2.5.13 Cyklostezka Kolomuty - Březno	3,7	2019-20
2.5.14 Bike sharing	1	2019-20
2.5.15 Cykloparkoviště, cyklověže a stojany	0,5 (cykloparkoviště), 14 (cyklověž)	2020-25 (po etapách)

G. Finanční zdroje

Krok, aktivita, intervence	Finanční zdroje
2.5.1 Cyklostezka Jičínská	IPRÚ MB, Mladá Boleslav
2.5.2 Cyklostezka Debř	Mladá Boleslav
2.5.3 Cyklostezka Průmyslová - Jičínská	Mladá Boleslav, Fondy EU 2020+
2.5.4 Cyklostezka PZ Plazy	Mladá Boleslav, Fondy EU 2020+
2.5.5 Cyklotrasa Palackého - Nám. Míru	IPRÚ MB, Mladá Boleslav
2.5.6 Cyklostezka Jižní město	Mladá Boleslav, Fondy EU 2020+, developeři (plánovací smlouva)
2.5.7 Cyklotrasa Kosmonosy - Mladá Boleslav	Kosmonosy, Mladá Boleslav, IPRÚ MB
2.5.8 Cyklotrasa Greenway Jizera - přeložka v úseku Mnichovo Hradiště - Bakov nad Jizerou	Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou, Středočeský kraj, Fondy EU 2020+
2.5.9 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Bakov nad Jizerou - Mladá Boleslav Debř	Bakov nad Jizerou, Mladá Boleslav, Bítouchov, Josefův Důl, Středočeský kraj, Fondy EU 2020+
2.5.10 Cyklotrasa Greenway Jizera – přeložka v úseku Mladá Boleslav U zastávky – Mladá Boleslav - Nádraží	Mladá Boleslav, Středočeský kraj, Fondy EU 2020+
2.5.11 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Mladá Boleslav - Brodce - Benátky nad Jizerou	dotčená města a obce, Středočeský kraj, Fondy EU 2020+
2.5.12 Cyklostezka Sýčina - Dobrovice	Dobrovice, Vinařice, Fondy EU 2020+
2.5.13 Cyklostezka Kolomuty - Březno	IPRÚ MB, Kolomuty, Březno
2.5.14 Bike sharing	Mladá Boleslav, provozovatel, výnosy z poplatků
2.5.15 Cykloparkoviště, cyklověže a stojany	Mladá Boleslav, zaměstnavatelé, výnosy z poplatků, Fondy EU 2020+

H. Participující subjekty

Krok, aktivita, intervence	Participující subjekty
2.5.1 Cyklostezka Jičínská	Mladá Boleslav
2.5.2 Cyklostezka Debrž	Mladá Boleslav
2.5.3 Cyklostezka Průmyslová - Jičínská	Mladá Boleslav
2.5.4 Cyklostezka PZ Plazy	Mladá Boleslav
2.5.5 Cyklotrasa Palackého - Nám. Míru	Mladá Boleslav
2.5.6 Cyklostezka Jižní město	Mladá Boleslav, developři
2.5.7 Cyklotrasa Kosmonosy - Mladá Boleslav	Kosmonosy, Mladá Boleslav
2.5.8 Cyklotrasa Greenway Jizera - přeložka v úseku Mnichovo Hradiště - Bakov nad Jizerou	Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou, Středočeský kraj, Povodí Labe
2.5.9 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Bakov nad Jizerou - Mladá Boleslav Debrž	Bakov nad Jizerou, Mladá Boleslav, Bítouchov, Josefův Důl, Středočeský kraj, Povodí Labe
2.5.10 Cyklotrasa Greenway Jizera – přeložka v úseku Mladá Boleslav U zastávky – Mladá Boleslav - Nádraží	Mladá Boleslav, Středočeský kraj, Škoda Auto, Povodí Labe, Nadační fond Škoda Auto
2.5.11 Cyklotrasa Greenway Jizera - výstavba cyklostezky v úseku Mladá Boleslav - Brodce - Benátky nad Jizerou	dotčená města a obce, Středočeský kraj, Povodí Labe
2.5.12 Cyklostezka Sýčina - Dobrovice	Dobrovice, Vinařice
2.5.13 Cyklostezka Kolomuty - Březno	Kolomuty, Březno
2.5.14 Bike sharing	Mladá Boleslav, provozovatel
2.5.15 Cykloparkoviště, cyklověže a stojany	Mladá Boleslav, zaměstnavatelé (zejm. Škoda Auto)

E.3 TEMATICKÁ OBLAST 3: LIDÉ A SPOLEČNOST

Hlavní řešené problémy a potřeby

Mezi hlavní řešené problémy a potřeby v této oblasti patří:

- neatraktivní a morálně zastaralá občanská vybavenost;
- nedostatek kvalitních veřejných služeb v celém území s výjimkou města Mladá Boleslav;
- chybějící, nebo kapacitně nedostatečné sociální služby;
- nekonceptnost řešení problematiky bydlení a nedostatek nabídky bydlení ve spojení s přírůstkem obyvatelstva;
- chybějící koncepce integrace cizinců v území;
- nevhodné umístění škol z důvodu jejich umístění převážně v centru Mladé Boleslavi;
- zaostávající základní školství z hlediska kvality výuky, personálního obsazení a investic do nových budov a modernizace;
- malá diverzita a variabilita prostor pro kulturu a společenské využití.

Specifickou rozvojovou potřebu území představuje vzhledem k dlouhodobému nedostatku kvalifikovaných pracovních sil integrace cizinců. Přitom se jedná jak o potřebu integrace méně kvalifikovaných pracovníků z oblasti výroby, tak i potřebu vytváření atraktivního prostředí pro vysoce kvalifikované specialisty (např. nabídku vzdělávacích programů pro děti specialistů v anglickém jazyce, což je mj. řešeno v Tematické oblasti 1).

Cíle

Tematická oblast 1 naplňuje tyto cíle vize:

- Růst pracovní mobility
- Přírůstek obyvatelstva a nabídky bydlení
- Sociální integrace a sounáležitost
- Zlepšení vybavenosti a služeb
- Efektivní spolupráce subjektů v území (průřezový cíl podmiňující splnění cílů ostatních)

Přehled opatření

- 3.1: Koordinace komunitního rozvoje a správy území
- 3.2: Zkvalitnění veřejných služeb v regionu
- 3.3: Rozšíření integračních služeb
- 3.4: Rozšíření služeb sociální prevence
- 3.5: Rozvoj služeb pro seniory

E.3.1 Opatření 3.1: Koordinace komunitního rozvoje a správy území

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Chybějící nástroj koordinace komunitního rozvoje a správy území - Nekvalitní a nedostatečná nabídka veřejných služeb v celém území mimo město Mladá Boleslav - Neatraktivní a morálně zastaralá občanská vybavenost - Zaostávající základní školství z hlediska kvality výuky, personálního obsazení a investic do nových budov a modernizace - Chybějící, nebo kapacitně nedostatečné sociální služby v území	- Koordinace komunitního rozvoje správy území za účasti nejdůležitějších stakeholderů v regionu - Zvýšení kvality vzdělání v celém území - Rozvoj sociálních služeb města Mladá Boleslav	- Vznik stálé pracovní skupiny zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj - Vytvoření Strategie komunitního rozvoje a správy území - Vytvoření Místních akčních plánů vzdělávání - Aktualizace Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav	- Stálá pracovní skupina zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj a správy území - Schválená Strategie komunitního rozvoje a správy území - Schválené Místní akční plány vzdělávání - Schválený Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.1.1 Vznik stálé pracovní skupiny zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj	Stálá pracovní skupina bude základním nástrojem pro tvorbu Strategie komunitního rozvoje a správy území a koordinaci její následné implementace. Bude sestavena ze zástupců všech zainteresovaných subjektů tzn. měst a obcí, podnikatelských subjektů, veřejných služeb, místních iniciativ a spolků.	Města a obce v území
3.1.2 Vytvoření Strategie komunitního rozvoje a správy území	Strategie bude obsahovat konkrétní cíle, opatření a aktivit komunitního rozvoje a správy území, na jejichž formulaci, tvorbě a implementaci se budou podílet zástupci místní komunity.	Města a obce v území

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.1.3 Vytvoření aktualizovaných Místních akčních plánů vzdělávání	Místní akční plány vzdělávání budou obsahovat rozvojové priority, opatření a aktivity nezbytné pro zkvalitnění vzdělávání na základních školách v území. Tyto Místní akční plány budou zpracovány v souladu s příslušnými metodikami MŠMT. Místní akční plány vzdělávání je vhodné zpracovávat na území jednotlivých ORP (ORP Mladá Boleslav a ORP Mnichovo Hradiště). Základním principem koordinace vzniku MAP je zapojení důležitých stakeholderů (zaměstnavatelé, Úřad práce atd.).	Zřizovatelé základních škol (města a obce v území)
3.1.4 Aktualizace Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav	Aktualizovaný Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav bude obsahovat rozvojové priority, opatření a aktivity nezbytné pro zajištění potřebné sítě sociálních a dalších návazných služeb na území města a jeho nejbližšího okolí. Komunitní plán bude vycházet z aktuálně zjištěných potřeb a bude kompatibilní s plánováním sociálních služeb Středočeského kraje. Bude tvořen s přesahem do území Mladoboleslavska.	Město Mladá Boleslav

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Stálá pracovní skupina zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj a správu území	Vytvořená skupina	1 skupina
Strategie komunitního rozvoje a správy území	Schválená Strategie komunitního rozvoje a správy území	1 Strategie komunitního rozvoje a správy území
Místní akční plány vzdělávání	Schválené Místní akční plány vzdělávání v ORP Mladá Boleslav a ORP Mnichovo Hradiště	2 Místní akční plány vzdělávání
Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav	Schválený Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav	1 Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Stálá pracovní skupina zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj a správu území: předpokladem vzniku této pracovní skupiny je zájem a ochota všech stakeholderů se zapojit do tvorby Strategie komunitního rozvoje a správy území. Rizikem naopak může být absence některé z důležitých skupin stakeholderů, jelikož tím může být ohrožen komunitní charakter práce této skupiny. Příprava zatím nebyla zahájena.

Strategie komunitního rozvoje a správy území: předpokladem úspěšného naplňování strategie je všeobecné přijetí, včetně formálního schválení na úrovni měst a obcí, tohoto dokumentu za

strategický rozvojový dokument v oblasti komunitního rozvoje a správy území. Příprava zatím nebyla zahájena.

Místní akční plány vzdělávání: hlavním předpokladem vzniku je zájem a aktivní zapojení základních škol do zpracování Místních akčních plánů. Klíčová bude rovněž jejich implementace. Příprava zatím nebyla zahájena.

Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav: předpokladem vytvoření kvalitního Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb je kvalitní pracování analytické a výzkumné části plánu, pečlivé zjištění potřeb, zapojení všech stakeholderů (poskytovatelů a uživatelů sociálních služeb). Příprava zatím nebyla zahájena.

E. Příklady dobré praxe

Stálá pracovní skupina zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj a správy území: město Vsetín

Strategie komunitního rozvoje a správy území: MAS Hlubocko-Lišovsko

Místní akční plány vzdělávání: Městská část Praha 12, Městská část Praha 9

Komunitní plán rozvoje sociálních služeb: Komunitní plán rozvoje sociálních a souvisejících služeb v ORP Chomutov 2018-2021, Komunitní plán rozvoje sociálních služeb městské části Praha 12

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
3.1.1 Vznik stálé pracovní skupiny zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj	50 tis.	2019
3.1.2 Vytvoření Strategie komunitního rozvoje a správy území	3 mil.	2020
3.1.3 Vytvoření aktualizovaných Místních akčních plánů vzdělávání	7,5 mil.	2021
3.1.4 Aktualizace Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav	2,7 mil.	2021

G. Finanční zdroje

- Evropský sociální fond
- Středočeský kraj
- města a obce
- soukromé zdroje

H. Participující subjekty

- Stálá pracovní skupina zainteresovaných stakeholderů koordinujících komunitní rozvoj a správy území: podnikatelské subjekty, poskytovatelé veřejných služeb, zástupci místních iniciativ a spolků
- Strategie komunitního rozvoje a správy území: podnikatelské subjekty, poskytovatele veřejných služeb, zástupci místních iniciativ a spolků

- Místní akční plány vzdělávání: základní školy, Úřad práce, zaměstnavatelé, instituce věnující se zvyšování kvality vzdělávání (SCIO)
- Komunitní plán rozvoje sociálních služeb města Mladá Boleslav: poskytovatelé a uživatelé sociálních služeb

E.3.2 Opatření 3.2: Zkvalitnění veřejných služeb v regionu

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
• Neatraktivní a morálně zastaralá občanská vybavenost • Nedostatek kvalitních veřejných služeb v celém území s výjimkou města Mladá Boleslav • Malá diverzita a variabilita prostor pro kulturu a společenské využití	• Zvýšení kvality a atraktivity veřejných služeb v území	• Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru (strážníci, sociální pracovníci) • Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb • Prověření možnosti finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách	• Vzdělání pracovníci veřejného sektoru v jazykových dovednostech • Navýšené kapacity personálu zdravotních terénních a sociálních služeb (viz Opatření 3.4. a 3.5.) • Zpracovaný audit možností finančních a nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství a dalších veřejných službách

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.2.1 Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru (strážníci, sociální pracovníci)	Součástí navyšování kvality poskytovaných služeb pracovníků veřejného sektoru je jejich systematické dlouhodobé vzdělávání. Vzhledem ke specifickým potřebám území jde například i o vzdělávání v jazykových dovednostech.	Zaměstnavatelé, města a obce
3.2.2 Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb	Pro zajištění kvalitních a potřebám odpovídajících služeb bude rovněž nutné navyšovat kapacity odborného personálu zdravotních a terénních sociálních služeb (viz Opatření 3.4. a 3.5.).	Poskytovatelé služeb, zaměstnavatelé Středočeský kraj, zdravotní pojišťovny
3.2.3 Prověření možnosti finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách	Zřizovatelé škol a poskytovatelé veřejných služeb provedou audit možných finančních a nefinančních benefitů pro své pracovníky. Cílem je nalézt možné cesty navýšení finančního a nefinančního ohodnocení těchto pracovníků vzhledem k velké nerovnováze mezi ohodnocením pracovníků v průmyslu a v uvedených službách v regionu.	Zřizovatelé škol a poskytovatelé veřejných služeb, města a obce

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Vzdělání pracovníci veřejného sektoru v jazykových dovednostech	Pracovníci veřejného sektoru ovládající cizí jazyk	70 vzdělaných pracovníků veřejného sektoru

Navýšené kapacity personálu zdravotních terénních a sociálních služeb (viz Opatření 3.4. a 3.5.)	Nové kapacity pracovníků poskytujících zdravotní a sociální terénní služby	Počet navýšené kapacity definuje zpracovaný Komunitní plán (viz Opatření 3.1.)
Zpracovaný audit možností finančních a nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství a dalších veřejných službách	Definované možnosti finančních a nefinančních benefitů pracovníků ve školství a veřejných službách	Zrealizované audity ve všech školách a veřejných službách v území

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru: Předpokladem je **ochota zaměstnavatelů** realizovat tyto kurzy.

Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb: Nebylo doposud zahájeno. Předpokladem je zpracování Komunitního plánu (viz Opatření 3.1.), který definuje potřebné kapacity a jejich rozmístění v území. Rizikem může být nezařazení nově vzniklých kapacit do krajské sítě sociálních služeb.

Prověření možností finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách: Předpokladem je **ochota zřizovatelů a poskytovatelů služeb provést audit možností finančních a nefinančních benefitů**.

E. Příklady dobré praxe

- Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru: Národní institut pro další vzdělávání,
- Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb: ORP Chomutov, MČ Praha 12
- Prověření možností finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách: ZŠ a MŠ Angel v městské části Praha 12, Základní škola COMPASS Praha Kunratice

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
3.2.1 Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru (strážníci, sociální pracovníci)	0	od 2020
3.2.2 Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb	bude stanoveno v Komunitním plánu	od 2020
3.2.3 Prověření možností finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách	300 tis.	2020

G. Finanční zdroje

- Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru: ESF EU, soukromé zdroje, zaměstnavatelé, obce a města

- Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb: státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce, zdravotní pojišťovny
- Prověření možnosti finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách: zřizovatelé, města a obce, ESF EU, soukromé zdroje

H. Participující subjekty

- Jazykové kurzy pro vybrané pracovníky veřejného sektoru: vzdělávací agentury, zaměstnavatelé, obce a města
- Zvýšení kapacity personálu zdravotních služeb a terénních sociálních služeb: poskytovatelé služeb, Středočeský kraj, obce a města
- Prověření možnosti finančních i nefinančních benefitů pro pracovníky ve školství, případně v dalších veřejných službách: zřizovatelé škol, MŠMT ČR, obce a města

E.3.3 Opatření 3.3: Rozšíření integračních služeb

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
• Chybějící koncepce integrace cizinců v území • Absence cizojazyčných školských zařízení včetně mateřských školek	• Integrace cizinců žijících a pracujících v území • Vytvoření sítě cizojazyčných školských zařízení • Podpora základním a středním školám v oblasti vzdělávání cizinců a podpora pedagogických pracovníků	• Vytvoření stálé pracovní skupiny pro tvorbu, implementaci a evaluaci Koncepce integrace cizinců v území • Podpora vzniku cizojazyčných školských zařízení v regionu • Aktivní kroky vedoucí k přilákání a vstupu odborných kapacit (například Meta, o.p.s.) zajišťujících odbornou podporu v oblasti vzdělávání cizinců a vzdělávání pedagogických pracovníků v celé síti základního školství v území • Podpora institucí věnujících se poradenství a aktivní pomoci v oblasti integrace cizinců (Centrum na podporu integrace cizinců) • Vytvoření prostoru pro služby cizincům	• Zpracovaná a schválená Koncepce integrace cizinců v území • 1 cizojazyčná základní škola a 2 cizojazyčné mateřské školy v provozu • Realizace konkrétního programu podpory a vzdělávání pedagogických pracovníků ve všech základních školách v území • Funkční Centrum na podporu integrace cizinců v Mladé Boleslavi

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.3.1 Vytvoření stálé pracovní skupiny pro tvorbu, implementaci a evaluaci Koncepce integrace cizinců v území	Stálá pracovní skupina pro tvorbu, implementaci a evaluaci Koncepce integrace cizinců bude sestávat ze zástupců měst a obcí, organizací věnujících se problematice integrace cizinců (Centrum pro integraci cizinců), nejvýznamnějších zaměstnavatelů v regionu a zástupců cílové skupiny cizinců. Jejím hlavním úkolem bude vytvořit Koncept integrace cizinců, včetně její následné implementace a průběžného vyhodnocování.	Města a obce, Škoda Auto, MV ČR
3.3.2 Podpora vzniku cizojazyčných školských zařízení v regionu	Podpora vzniku cizojazyčných (Aj) tříd v mateřských školách a cizojazyčného vzdělávacího programu (Aj) na 1 základní škole.	Města a obce, soukromé subjekty, Škoda Auto
3.3.3 Aktivní kroky vedoucí k přilákání a vstupu odborných kapacit (například Meta, o.p.s.) zajišťujících odbornou podporu a vzdělávání cizinců pedagogických pracovníků v celé síti základního a středního školství v území	Dojde k oslovení odborných společností, které se věnují podpoře výuky cizinců a vzdělávání pedagogických pracovníků v této oblasti. Každá základní a střední škola, která působí v regionu a je navštěvována cizinci bude mít k dispozici podporu v této oblasti.	Centrum pro integraci cizinců, Základní školy, Střední školy, Města a obce jako zřizovatelé škol, Středočeský kraj jako zřizovatel škol
3.3.4 Podpora institucí věnujících se poradenství a aktivní pomoci v oblasti integrace cizinců (Centrum na podporu integrace cizinců)	Dojde k vytvoření udržitelného financování organizací věnujících se praktickým činnostem v oblasti integrace cizinců v regionu.	MV ČR, Škoda Auto, města a obce, Nadační fond Škoda Auto

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Zpracovaná a schválená Koncepce integrace cizinců v území	Schválená Koncepce integrace cizinců	1 Koncepce integrace cizinců
1 cizojazyčná základní škola a 2 cizojazyčné mateřské školy v provozu	Fungující: 1 vzdělávací program v anglickém jazyce na základní škole, 2 cizojazyčné třídy v mateřských školách	1 vzdělávací program v anglickém jazyce na základní škole, 2 cizojazyčné třídy v mateřských školách
Konkrétního programu podpory a vzdělávání cizinců a pedagogických pracovníků na všech relevantních základních a středních školách v území	Všechny ZŠ a SŠ, které jsou navštěvovány cizinci mají zajištěnou odbornou podporu v oblasti vzdělávání cizinců a pedagogického personálu v této oblasti.	Minimálně 1 odborná společnost se zaměřením podporu vzdělávání cizinců a pedagogických pracovníků je přítomná v regionu
Funkční Centrum pro podporu integrace cizinců v Mladé Boleslavi	Funkční Centrum pro podporu integrace cizinců v Mladé Boleslavi	1 Centrum pro podporu integrace cizinců

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Koncepce integrace cizinců dosud nebyla zahájena. Předpokladem je **dohoda všech zainteresovaných stran na potřebnosti vzniku této strategie**. Rizikem je může být neřešení stávající situace, a to ve vztahu ke zvyšující se citlivosti veřejnosti k této problematice.

Vznik cizojazyčných tříd a vzdělávacích programů dosud nebylo řešeno. Předpokladem je buď zajištění **financování ze strany místních samospráv**, nebo vstup **soukromého kapitálu**. V případě, že na území nebude k dispozici nabídka cizojazyčných tříd a vzdělávacích programů může být rizikem neochota vysoce kvalifikovaného odborného personálu ze zahraničí stěhovat se za práci do řešeného území.

Program podpory vzdělávání cizinců a pedagogických pracovníků na ZŠ a SŠ: Odborné kapacity, metodické postupy a programy jsou v ČR k dispozici. Předpokladem realizace je **ochota školských zařízení se této problematice věnovat**. Největším rizikem je neřešení této problematiky.

Podpora konkrétní činnosti v oblasti poradenství a integrace cizinců: Centrum pro podporu integrace cizinců v území již pracuje. S populačním rozvojem území může nastat zvýšený příliv cizinců, pro jejichž potřeby nemusí stávající kapacita služeb Centra stačit. Předpokladem naplnění je **dlouhodobé udržení jeho činnosti**. Rizikem může být změna koncepce řešení této problematiky ze strany státu.

E. Příklady dobré praxe

- Koncepce integrace cizinců: Hlavní město Praha, Město Vídeň, Město Mnichov
- Vznik cizojazyčných základních a mateřských škol: Hlavní město Praha
- Program podpory vzdělávání cizinců a pedagogických pracovníků na ZŠ a SŠ: Městská část Praha 12, Městská část Praha 13
- Podpora konkrétní činnosti v oblasti poradenství a integrace cizinců: Hlavní město Praha
- Integrační služby pro cizince: projekt Danube Compass spočívající ve zpřístupnění široké škály informací potřebných pro orientaci cizinců ze třetích zemí v problematice života a povinností v hostitelské zemi v jazykových mutacích odpovídajících hlavním přistěhovaleckým etnikům jednotlivých zapojených zemí (v případě Česka ve vietnamštině, ruštině a ukrajinštině).

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
3.3.1 Vytvoření stálé pracovní skupiny pro tvorbu, implementaci a evaluaci Koncepce integrace cizinců v území	50 tis.	2019
3.3.2 Podpora vzniku cizojazyčných školských zařízení v regionu	30 mil.	2025
3.3.3 Aktivní kroky vedoucí k přilákání a vstupu odborných kapacit (například Meta, o.p.s.) zajišťujících odbornou podporu a vzdělávání cizinců pedagogických pracovníků v celé síti základního a středního školství v území	0	2019
3.3.4 Podpora institucí věnujících se poradenství a aktivní pomoci v oblasti integrace cizinců (Centrum na podporu integrace cizinců)	0	2019

G. Finanční zdroje

- Koncepce integrace cizinců: MV ČR, města a obce, soukromé zdroje

- Vznik cizojazyčných základních a mateřských škol: Soukromé zdroje, MŠMT ČR
- Program podpory vzdělávání cizinců a pedagogických pracovníků na ZŠ a SŠ: MŠMT ČR, města a obce, Středočeský kraj, soukromé zdroje
- Podpora konkrétní činnosti v oblasti poradenství a integrace cizinců: MV ČR, města a obce, podnikatelské subjekty

H. Participující subjekty

- Koncepce integrace cizinců: města a obce, Středočeský kraj, MV ČR, podnikatelské subjekty, organizace věnující se problematice cizinců, občanské iniciativy, sdružení zastupující cizince
- Vznik cizojazyčných základních a mateřských škol: soukromé subjekty, podnikatelské subjekty, města a obce, Škoda Auto, Středočeský kraj, Nadační fond ŠKODA Auto
- Program podpory vzdělávání cizinců a pedagogických pracovníků na ZŠ a SŠ: základní a střední školy, města a obce, Středočeský kraj, poskytovatelé odborných služeb v této oblasti
- Podpora konkrétní činnosti v oblasti poradenství a integrace cizinců: města a obce, Středočeský kraj, MV ČR, podnikatelské subjekty, organizace věnující se problematice cizinců, Škoda Auto

E.3.4 Opatření 3.4: Rozšíření služeb sociální prevence

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Chybějící, nebo kapacitně nedostatečné sociální služby - Chybějící možnosti zajištění ubytování pro osoby v nepříznivé sociální situaci, azylového bydlení a bydlení pro osoby v krizi	- Zajištění chybějících služeb sociální prevence - Zajištění bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci	- Vznik služby domova na půl cesty - Vytvoření služby krizové pomoci - Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi - Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší - Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci	- Fungující služba domova na půl cesty - Fungující služba krizové pomoci - Rozšířená kapacita azylového bydlení pro rodiče s dětmi o 22 lůžek - Rozšířená kapacita terénních programů pro rodiny s dětmi o ½ stávajících úvazků - Rozšířená kapacita terénních programů pro osoby bez přístřeší o ½ stávajících úvazků - Zahájení terénní podpory osob bez domova prostřednictvím mobilní služby - Vytvořená a schválená koncepce podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci jejíž součástí je i metoda Housing First

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.4.1 Vznik služby domova na půl cesty	Vytvoření chybějící kapacity domova na půl cesty. Jedná se o službu zaměřenou na integraci mladých dospělých, kteří se vrací z pěstounské péče a ústavní výchovy. Jedná se o pobytovou službu sociální prevence.	Poskytovatelé sociální služeb, města a obce, Středočeský kraj
3.4.2 Vytvoření služby krizové pomoci	Vytvoření služby krizové pomoci pro osoby, které se ocitly v krizi. Jedná se o ambulantní službu sociální prevence.	Poskytovatelé sociální služeb, města a obce, Středočeský kraj

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.4.3 Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi	Navýšení stávajících kapacit azylového bydlení pro rodiče s dětmi (v současné době chybí jakékoliv kapacity pro otce s dětmi, je však zřejmé, že stávající kapacity pro matky s dětmi rovněž nejsou dostatečné.	Poskytovatelé sociální služeb, města a obce, Středočeský kraj
3.4.5 Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší	Navýšení stávajících kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší. Vytvoření tzv. mobilní služby pro osoby bez přístřeší se zaměřením na základní zdravotnické úkony, potravinovou pomoc a sociální poradenství.	Poskytovatelé sociální služeb, města a obce, Středočeský kraj
3.4.6 Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci, jehož součástí je i metoda Housing First	Vznik koncepce podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci. Jedná se o víceúrovňový systém, který vytvoří podmínky pomoci osobám v nepříznivé sociální situaci v oblasti bydlení. Součástí tohoto systému bude i metoda Housing First.	Města a obce, Středočeský kraj, MMR ČR

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Fungující služba domova na půl cesty	Funkční služba domova na půl cesty zařazená do krajské sítě sociálních služeb	1 služba
Fungující služba krizové pomoci	Funkční služba krizové pomoci zařazená do krajské sítě sociálních služeb	1 služba
Rozšířená kapacita azylového bydlení pro rodiče s dětmi o 22 lůžek	Rozšířená kapacita azylového bydlení zařazená do krajské sítě sociálních služeb	Navýšení lůžek o 22
Rozšířená kapacita terénních programů pro rodiny s dětmi o ½ stávajících úvazků	Rozšířená kapacita terénních programů pro rodiny s dětmi zařazená do krajské sítě sociálních služeb	Navýšení počtů úvazků o ½ stávající kapacity
Rozšířená kapacita terénních programů pro osoby bez přístřeší o ½ stávajících úvazků	Rozšířená kapacita terénních programů pro osoby bez přístřeší zařazená do krajské sítě sociálních služeb	Navýšení počtů úvazků o ½ stávající kapacity
Zahájení terénní podpory osob bez domova prostřednictvím mobilní služby	Funkční forma terénního programu pro osoby bez přístřeší (mobilní služba) podporovaná z prostředků města Mladá Boleslav	1 mobilní služba na území města Mladá Boleslav
Vytvořená a schválená koncepce podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci jejíž součástí je i metoda Housing First	Vytvořená a schválená koncepce podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci jejíž součástí je i metoda Housing First	1 Koncepce

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Vznik služby domova na půl cesty: Dosud nebyl zahájen. Předpokladem je **zařazení služby do sítě sociálních služeb**. Rizikem může být aktuální **personální krize v sektoru pracovníků** v sociálních službách a sociálních pracovníků. Dále nalezení vhodných prostor a vhodného poskytovatele této služby.

Vytvoření služby krizové pomoci: Dosud nebylo zahájeno. Předpokladem je zařazení služby do sítě sociálních služeb. Rizikem může být aktuální personální krize v sektoru pracovníků v sociálních službách a sociálních pracovníků. Dále nalezení vhodných prostor a vhodného poskytovatele této služby.

Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi: Služby jsou již v území poskytovány etablovanými poskytovateli sociálních služeb. Předpokladem je zařazení služby do sítě sociálních služeb, nalezení a vybavení vhodných prostor. Rizikem může být aktuální personální krize v sektoru pracovníků v sociálních službách a sociálních pracovníků.

Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší: Služby jsou již v území poskytovány etablovanými poskytovateli sociálních služeb. Předpokladem je zařazení služby do sítě sociálních služeb, případně nalezení jiného způsobu financování (zejména u mobilní služby). Rizikem může být aktuální personální krize v sektoru pracovníků v sociálních službách a sociálních pracovníků.

Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci, jehož součástí je i metoda Housing First: Dosud nebylo zahájeno. Předpokladem je **ochota měst a obcí tuto koncepci zpracovat a následně nést část nákladů** na její implementaci.

E. Příklady dobré praxe

- Vznik služby domova na půl cesty: Centrum Sámovka
- Vytvoření služby krizové pomoci: Acorus, z.ú.
- Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi: Sdružení azylových domů v ČR
- Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší: Proxima Sociale o.p.s., NADĚJE
- Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci, jehož součástí je i metoda Housing First: Město Brno

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
3.4.1 Vznik služby domova na půl cesty	10 mil.	2023
3.4.2 Vytvoření služby krizové pomoci	5 mil.	2021
3.4.3 Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi	15 mil.	2021
3.4.5 Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší	2 mil.	2020
3.4.6 Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného prostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci, jehož součástí je i metoda Housing First	2 mil.	2021

G. Finanční zdroje

- Vznik služby domova na půl cesty: státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce
- Vytvoření služby krizové pomoci: státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce
- Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi: státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce

- Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší: státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce
- Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného dostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci, jehož součástí je i metoda Housing First: MMR ČR, Středočeský kraj, města a obce, Škoda Auto, Nadační fond ŠKODA Auto

H. Participující subjekty

- Vznik služby domova na půl cesty: poskytovatelé sociálních služeb, Středočeský kraj, města a obce, ESF EU
- Vytvoření služby krizové pomoci: poskytovatelé sociálních služeb, Středočeský kraj, města a obce
- Navýšení kapacity služby azylového bydlení pro rodiče s dětmi: poskytovatelé sociálních služeb, Středočeský kraj, města a obce, ESF EU
- Navýšení kapacit terénních programů pro rodiny s dětmi a osoby bez přístřeší: poskytovatelé sociálních služeb, Středočeský kraj, města a obce, ESF EU
- Vytvoření koncepce a následně systému podporovaného dostupného bydlení pro osoby v nepříznivé sociální situaci, jehož součástí je i metoda Housing First: města a obce, MMR ČR, ESF EU

E.3.5 Opatření 3.5: Rozvoj služeb pro seniory

A. Intervenční logika

Problémy a potřeby	Specifické cíle	Dílčí kroky a aktivity	Výsledky
- Chybějící, nebo kapacitně nedostatečné sociální služby - Nedostatečné kapacity hospicových služeb	- Zajištění chybějících sociálních služeb pro seniory v území - Vytvoření nových kapacit hospicových služeb v území	- Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby - Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory - Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem - Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma)	- Navýšené kapacity terénní pečovatelské služby - Navýšené kapacity domovů pro seniory - Navýšené kapacity domovů se zvláštním režimem - Navýšené kapacity hospicových služeb (pobytová i terénní forma)

B. Dílčí kroky a aktivity

Krok, aktivita, intervence	Popis	Nositel/investor
3.5.1 Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby	Celé území bude zasíťováno dostatečnou kapacitou terénní pečovatelské služby. Terénní pečovatelská služba bude dostupná ve všech obcích na území. Kapacity této služby budou reagovat na vzrůstající počet seniorů a na poptávku po úkonech péče. Konkrétní kapacity definuje nově vzniklý Komunitní plán (viz Opatření 3.1.).	Poskytovatelé sociálních služeb, města a obce, Středočeský kraj
3.5.2 Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory	Celé území bude zasíťováno dostatečnou kapacitou domovů pro seniory. Kapacity této služby budou reagovat na vzrůstající počet seniorů a na poptávku po úkonech péče. Konkrétní kapacity definuje nově vzniklý Komunitní plán (viz Opatření 3.1.).	Poskytovatelé sociálních služeb, města a obce, Středočeský kraj
3.5.3 Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem	Celé území bude zasíťováno dostatečnou kapacitou domovů se zvláštním režimem. Kapacity této služby budou reagovat na vzrůstající počet seniorů a na poptávku po úkonech péče. Konkrétní kapacity definuje nově vzniklý Komunitní plán (viz Opatření 3.1.).	Poskytovatelé sociálních služeb, města a obce, Středočeský kraj
3.5.4 Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma)	V území vznikne terénní forma hospicové služby (mobilní hospic). Stávajících 15 lůžek v pobytové formě bude rozšířeno o dalších 15 lůžek.	Poskytovatelé hospicových služeb, města a obce, Středočeský kraj, zdravotnické pojišťovny

C. Výsledky, milníky a indikátory

Výsledek	Ukazatel/milník	Kvantifikace
Navýšené kapacity terénní pečovatelské služby	Nové kapacity pečovatelské služby jsou součástí krajské sítě sociálních služeb	Bude stanovena v rámci Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb (viz Opatření 3.1.)
Navýšené kapacity domovů pro seniory	Nové kapacity domovů pro seniory jsou součástí krajské sítě sociálních služeb	Bude stanovena v rámci Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb (viz Opatření 3.1.)
Navýšené kapacity domovů se zvláštním režimem	Nové kapacity domovů se zvláštním režimem jsou součástí krajské sítě sociálních služeb	Bude stanovena v rámci Komunitního plánu rozvoje sociálních služeb (viz Opatření 3.1.)
Navýšené kapacity hospicových služeb (pobytová i terénní forma)	Terénní forma hospicové péče dostupná v území, 15 nových lůžek v pobytové formě	1 dostupná terénní forma v území, navýšení lůžek o 15

D. Stav přípravy, předpoklady a možná rizika

Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby: Služby jsou poskytovány etablovanými poskytovateli sociálních služeb. Předpokladem je zpracování Komunitního plánu, který definuje potřebné kapacity a jejich rozmístění v území. Rizikem může být nezařazení nově vzniklých kapacit do krajské sítě sociálních služeb.

Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory: Služby jsou poskytovány etablovanými poskytovateli sociálních služeb. Předpokladem je zpracování Komunitního plánu, který definuje potřebné kapacity a jejich rozmístění v území. Rizikem může být nezařazení nově vzniklých kapacit do krajské sítě sociálních služeb.

Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem: Služby jsou poskytovány etablovanými poskytovateli sociálních služeb. Předpokladem je zpracování Komunitního plánu, který definuje potřebné kapacity a jejich rozmístění v území. Rizikem může být nezařazení nově vzniklých kapacit do krajské sítě sociálních služeb.

Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma): Terénní forma dosud není v území poskytována. Pobytová forma je poskytována etablovaným poskytovatelem hospicových služeb. Předpokladem je zajištění financování z veřejných zdravotnických prostředků a nalezení vhodné poskytovatele těchto služeb (zejména terénní formy). Rizikem může být nalezení vhodných prostor pro zajištění financování těchto služeb.

E. Příklady dobré praxe

- Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby: Karlovarský kraj, ORP Kutná Hora, ORP Rychnov nad Kněžnou
- Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory: Karlovarský kraj
- Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem: Karlovarský kraj

- Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma): Hlavní město Praha

F. Finanční náklady a harmonogram

Krok, aktivita, intervence	Jednorázové náklady (Kč)	Harmonogram
3.5.1 Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby	Bude stanoveno v Komunitním plánu (viz Opatření 3.1.)	2032
3.5.2 Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory	Bude stanoveno v Komunitním plánu (viz Opatření 3.1.)	2032
3.5.3 Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem	Bude stanoveno v Komunitním plánu (viz Opatření 3.1.)	2032
3.5.4 Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma)	20.000.000	2020

G. Finanční zdroje

- Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby: Státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce, příspěvek na péči
- Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory: Státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce, příspěvek na péči
- Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem: Státní rozpočet, Středočeský kraj, města a obce, příspěvek na péči
- Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma): zdravotní pojišťovny, státní rozpočet, příspěvek uživatelů, Škoda Auto

H. Participující subjekty

- Rozšíření stávajících kapacit terénní pečovatelské služby: města a obce, Středočeský kraj, poskytovatelé sociálních služeb
- Rozšíření stávajících kapacit domovů pro seniory: města a obce, Středočeský kraj, poskytovatelé sociálních služeb
- Rozšíření stávajících kapacit domovů se zvláštním režimem: města a obce, Středočeský kraj, poskytovatelé sociálních služeb
- Vytvoření dalších kapacit hospicových služeb (pobytová i terénní forma): poskytovatelé hospicových služeb, města a obce, Středočeský kraj

E.4 ORIENTAČNÍ PŘEHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI OPATŘENÍ

Orientační přehled finanční náročnosti opatření za aktivity, jejichž náklady bylo možné vyčíslit poskytuje Tabulka 46. Náklady na mnohé aktivity ovšem nebylo možné vyčíslit, protože se budou odvíjet od parametrů těchto aktivit, které zatím nebyly stanoveny. I náklady ostatních aktivit (resp. celých opatření) je nutné brát jako orientační a výsledné náklady se mohou od stanovené částky lišit v řádu až desítek procent. Vzhledem k nemožnosti vyčíslit náklady některých aktivit je tak nutné očekávat výrazně vyšší náklady zejména u opatření 1.2 (cca do 2,5 mld. Kč), 1.3 (cca kolem 1 mld. Kč), 1.4 (cca kolem 1 mld. Kč bez investic do budov), 1.5 (řádově miliardy Kč soukromých investic), 3.2 (cca 10 mil. Kč) a 3,5 (cca do 200 mil. Kč).

Nejnákladnějším opatřením je opatření 2.3: Zrychlení a zkvalitnění kolejového napojení regionu, které zahrnuje novostavbu, resp. modernizaci železniční trati Praha – Mladá Boleslav – Liberec, kde byly orientační náklady pracovním způsobem stanoveny na 36 mld. Kč. I zde se mohou výsledné náklady výrazně lišit v závislosti na zvolené variantě, resp. parametrech stavby. Tato stavba však svým významem výrazně přesahuje samotný region Mladoboleslavska a je potřebná i bez ohledu na stanovenou rozvojovou vizi regionu (k jejímu naplnění je ovšem nezbytná). Velmi vysoké náklady jsou také u opatření 2.2: Zvýšení kapacity silniční infrastruktury regionu, které zahrnuje i řadu staveb, k jejichž financování prostřednictvím SFDI se zavázal stát.

Tabulka 44: Orientační přehled finanční náročnosti opatření

Opatření	Jednorázové náklady v mil. Kč (vyčíslené)
1.1: Koordinace prostorového rozvoje území	9,5
1.2: Doplnění vyšší úrovně vybavenosti v Mladé Boleslavi	1 659,0
1.3: Stabilizace a doplnění místní vybavenosti sídel	5,0
1.4: Rozvoj nových obytných celků	35
1.5: Zvýšení statusu stávajících sídlišť	10,5
2.1: Koordinace dopravy a SMART mobilita	72
2.2: Zvýšení kapacity silniční infrastruktury regionu	4 800
2.3: Zrychlení a zkvalitnění kolejového napojení regionu	38 550
2.4: Rozšíření systému veřejné dopravy v Mladé Boleslavi	75
2.5: Vybudování infrastruktury pro cyklistickou dopravu	255
3.1: Koordinace komunitního rozvoje a správy území	30
3.2: Zkvalitnění veřejných služeb v regionu	0,3
3.3: Rozšíření integračních služeb	30
3.4: Rozšíření služeb sociální prevence	34
3.5: Rozvoj služeb pro seniory	20
Celkem	45 583

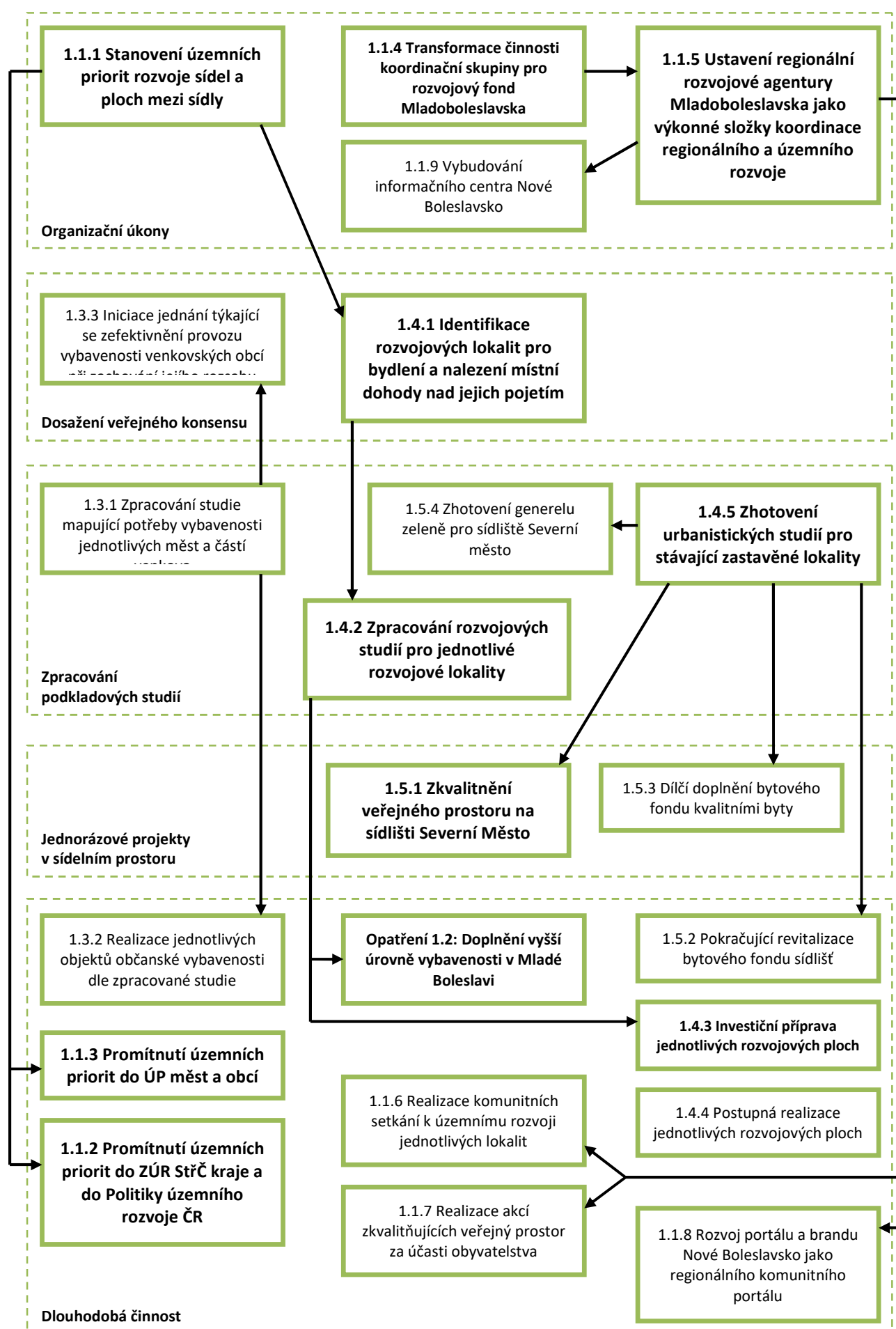
Zdroj: vlastní zpracování

Vzhledem ke kombinaci financování ze státního rozpočtu (u staveb celostátní dopravní infrastruktury), rozpočtů místních samospráv i soukromých zdrojů jsou navrhované aktivity z finančního hlediska realizovatelné. Pro efektivní realizaci je ovšem nezbytné i zapojení zdrojů z ESIF, a to např. ve formě pokračování nástroje IPRÚ (ideálně pro rozšířené území, které bude zahrnovat všechny dynamicky se rozvíjející části Mladoboleslavska).

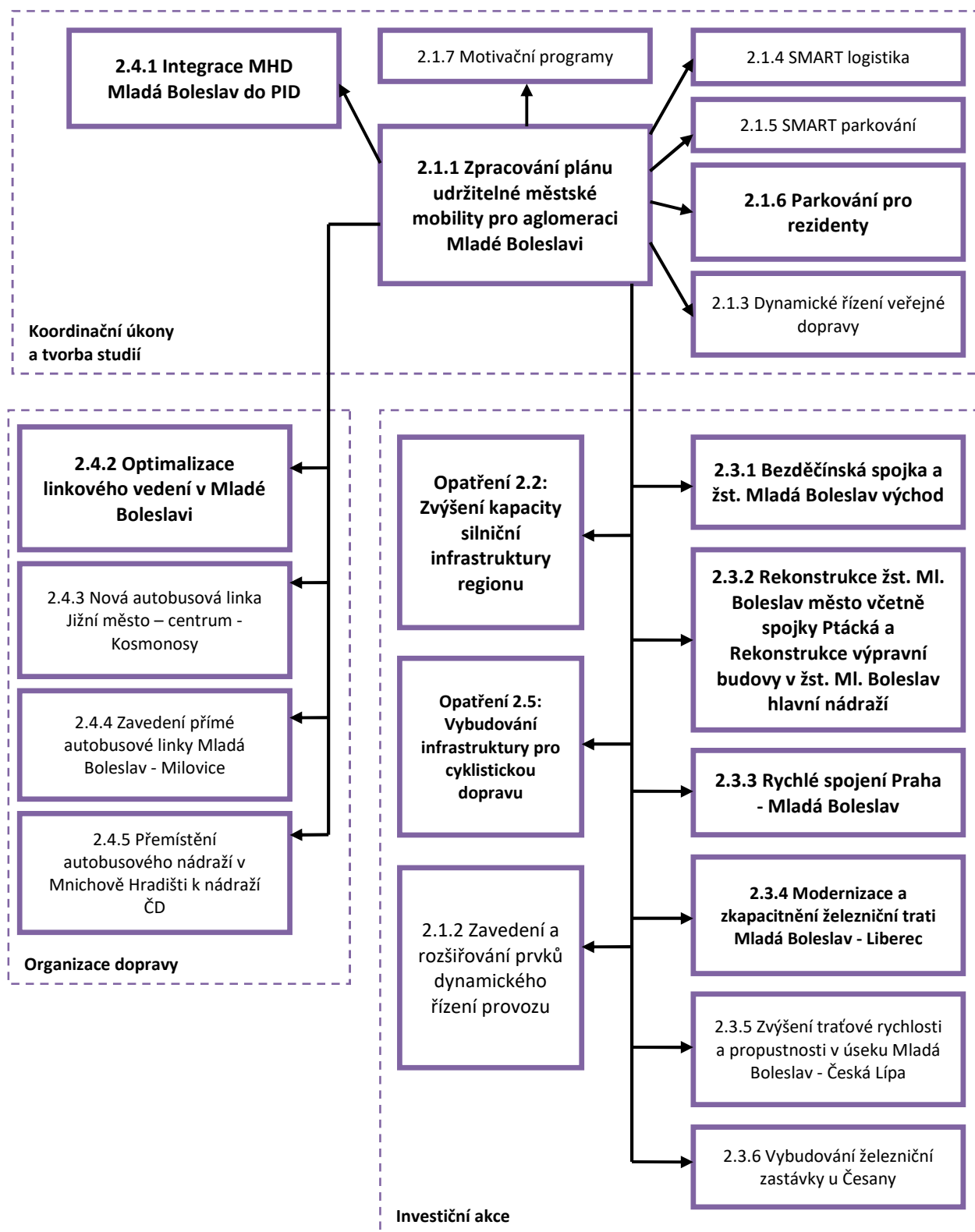
E.5 POSLOUPNOST REALIZACE OPATŘENÍ

Následující schémata nabízejí grafické znázornění posloupnosti realizace opatření (v některých případech až do úrovně aktivit v rámci opatření) v jednotlivých tematických oblastech. Dodržení posloupnosti kroků je důležité, protože v mnoha případech jsou jednotlivé kroky podmíněny realizací kroků předchozích.

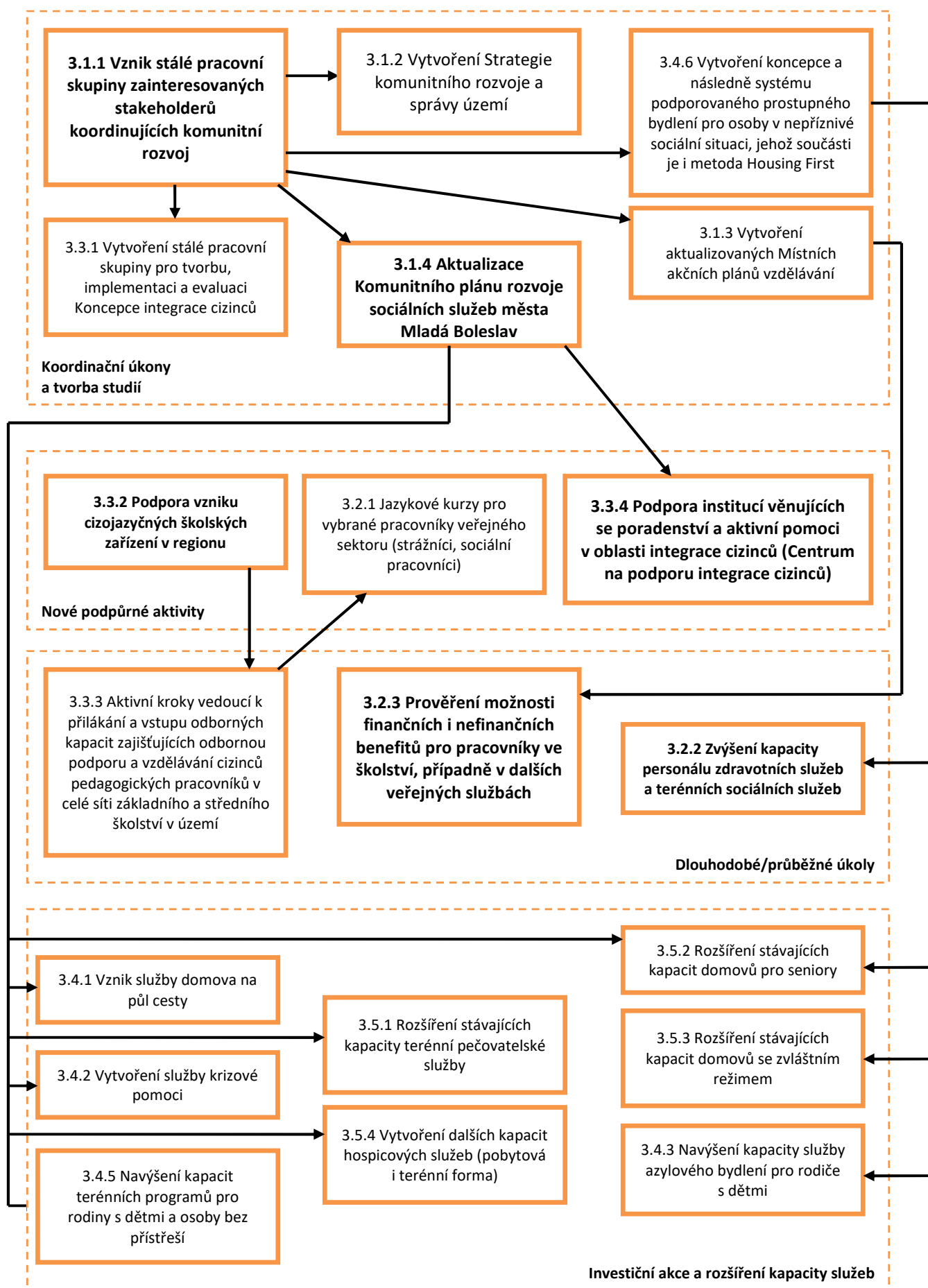
Obrázek 24: Posloupnost realizace kroků v rámci prioritní oblasti 1 Rozvoj sídel



Obrázek 25: Posloupnost realizace kroků v rámci prioritní oblasti 2 Doprava a mobilita



Obrázek 26: Posloupnost realizace kroků v rámci prioritní oblasti 3 Lidé a společnost



F. ZÁVĚR

Studie Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavska byla tvořena **v úzké spolupráci kolektivu zpracovatele i zadavatele** a do její tvorby byly formou dotazníkového šetření a ad-hoc jednání zapojeni i **regionální aktéři** (zástupci vedení obcí a měst, zástupci firem). V analytické části byla (především) s využitím veřejných statistik i podkladů od zadavatele (mj. dat od mobilních operátorů) vyhodnocena aktuální situace i rozvojový potenciál zájmového území. Pro účely efektivní práce se statistickými daty bylo sice vymezeno zájmové území (především na základě intenzivních funkčních vazeb na Mladou Boleslav), **území dopadu plánovaných intervencí zasahuje ovšem i mimo vymezené území** a zároveň je zde vnímána **intenzivní a vzájemně relativně vyvážená vazba na pražskou metropolitní oblast**. Dále byl zpracován stručný přehled rozvojových záměrů v zájmovém území. Návrhová část studie vychází ze **stanovení rozvojové vize** identifikované na základě hledání **ideálního průsečíku mezi pomyslnými extrémními scénáři** a je kvantifikována do té míry, aby bylo možno určit intervence nezbytné k naplnění vize. Ty jsou blíže specifikovány v rámci tří tematických oblastí:

- **1. Rozvoj sídel**
- **2. Doprava a mobilita**
- **3. Lidé a společnost**

Základním záměrem rozvojové vize je využití očekávaného **růstu počtu pracovních příležitostí** v zájmovém území **k posílení souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy** i regionálních center nižšího řádu. Směřování územního rozvoje do těchto center povede k efektivnímu využití stávající infrastruktury, minimalizaci zbytečné dopravní zátěže, **omezení konzumace ploch volné krajiny a předcházení negativních důsledků živelného plošného územního rozvoje** (urban sprawl). Zároveň bude stimulem pro **rozvoj vybavenosti dotčených center** (přičemž u souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy je ambicí studie posun funkce a vybavenosti na úroveň krajského města). K dosažení očekávaných výsledků je ovšem potřebná efektivní **spolupráce regionálních aktérů** napříč veřejnou i soukromou sférou a koordinovaný rozvoj bydlení, občanské vybavenosti, dopravní, technické a rekreační infrastruktury, jakož i veřejných služeb. K naplnění rozvojové vize je nezbytné ztotožnění širší veřejnosti s touto vizí. Proto je zapotřebí v následných **krocích komunikovat závěry studie vůči regionálním aktérům i širší veřejnosti**.

V dalších krocích by mělo postupně dojít k:

- seznámení místních samospráv a klíčových aktérů v území s výsledky studie,
- prohloubení spolupráce klíčových aktérů v území,
- rozšíření platformy pro spolupráci (ev. založení regionální rozvojové agentury),
- využití studie pro formulaci regionální politiky ČR a implementace ESIF v ČR,
- komunikaci závěrů studie vůči širší veřejnosti a zapojování širší veřejnosti do implementace navrhovaných opatření.

Zásadním krokem přitom bude především **rozšíření, resp. zintenzivnění činnosti platformy pro spolupráci**, která bude sloužit nejen ke koordinaci rozvojových intervencí v území, ale i k jejich komunikaci vůči veřejnosti i orgánům na vyšších úrovních (zejména vůči státním orgánům, jejichž pomoc je nezbytná pro realizaci řady klíčových opatření).

POUŽITÉ ZDROJE

Tištěné zdroje

(Pozn.: Některé tištěné zdroje jsou dostupné též v elektronické verzi.)

Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice (Ústav územního rozvoje ČR, 2010).
Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/uzemnirozvoj/cestovnuruch/potencialCR/PotencialCR-text.pdf>

ČHMÚ (2019): Emisní bilance České republiky. Emisní bilance podle krajů. Dostupné z: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance_CZ.html

Čtvrták, Vladimír et al. (2003) Encyklopedie hradišť v Čechách. 1. vyd. Praha, Libri.

De Groen, W., P., a kol. (2017): Impact of digitalisation and the on-demand economy on labour markets and the consequences for employment and industrial relations. Final study. European Economic and Social Committee, Brusel, 76 s.

Ekonomické subjekty ve Středočeském kraji v roce 2015 (2016). Praha, ČSÚ.

Hampl, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta.

Hampl, M., Marada, M. (2015): Socio-geographic regionalization of Czechia. Geografie 120, č. 3, s. 397-421.

Historický lexikon obcí 1869–2011 (2016). Praha, ČSÚ

Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav (2015). SPF Group s.r.o.

Integrovaný registr znečišťování (2019): Vyhledávání úniků a přenosů látek. Dostupné z: <https://portal.cenia.cz/irz/formularUnikyPrenosy.jsp>

Kohout, M. a kol. (2016): Sídliště, jak dál? ČVUT v Praze, 268 s.

Maier, K. (2016): Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury. TAČR Beta – TB05MMR001. Praha, ČVUT v Praze.

Malý lexikon obcí (2016). Praha, ČSÚ

Malý lexikon obcí (2017). Praha, ČSÚ

Pajarinen, M., Ruovinen, P., Ekeland, A. (2015): Computerization Threatens One-Third of Finnish and Norwegian Employment. ETLA –Research Institute of Finish Economy, Helsinky, 8 s.

Poche, Emanuel, ed. a kol. (1978): Umělecké památky Čech, 2. díl K-O. 1. vyd. Praha, Academia.

Propagační materiály Škod Auto, a.s.

ŘSD (2018a): Celostátní sčítání dopravy 2016. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

ŘSD (2018b): Mapová aplikace. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu>

Statistická ročenka Středočeského kraje (2015)

Strategická dopravní studie Mladoboleslavská (2017)

Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec (2017)

Sůra, J. (2018): Další vylepšení „tratě pro škodovky“. Za 335 milionů od AŽD, Silnice Group a TSS Grade. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dalsi-vylepseni-trate-pro-skodovky-za-335-milionu-od-azd-silnice-group-a-tss-grade-12716/>

SŽDC (2018): Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/kol.pdf>

T-Mobile (2018): Analýza města Mladá Boleslav.

Usnesení Vlády České republiky ze dne 3. října 2018 č. 628 o aktualizaci „Ujednání o porozumění se společností Škoda auto a.s. a návrh zabezpečení investiční přípravy zlepšení veřejné dopravní a technické infrastruktury ve městě Mladá Boleslav a ve Vrchlabském regionu“

Územně analytické podklady, Mladá Boleslav, 2016, <http://m.mb-net.cz/uzemne-analyticke-podklady/ds-1279>

Vymezení zvláště chráněných oblastí, podklad podle AOPK

Vymezení kvality a ochrany vod, podklad podle Výzkumného ústavu vodohospodářského TGM, Praha

Webové stránky

www.atlasobyvatelstva.cz

<http://ceskyraj.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/>

<https://www.czso.cz>

https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_mlada_boleslav

http://www.geology.cz/app/ciselniky/lokalizace/show_map.php?mapa=g500&y=703265&x=1011128&s=1

<http://kokorinsko.ochranaprirody.cz/charakteristika-oblasti/>

https://is.muni.cz/th/lswfd/Pril._5._Geologie_a_geomorfologie.pdf

<https://mapy.cz/>

<http://www.mladoboleslavsko.eu/>

http://www.mladoboleslavskyvenkov.cz/modules/file_storage/download.php?file=22b304b6%7C85

<http://portal.mpsv.cz>

<http://www.nature.cz/natura2000-design3/sub-text.php?id=2102>

<https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu>

<http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

PŘÍLOHY

Příloha 1: Mapové vyjádření některých analytických jevů

Příloha 2: Prostorová schémata vybraných návrhů

Příloha 3: Některé příklady dobré praxe z jiných regionů a zemí