



**OPERAČNÍ  
PROGRAM  
TECHNICKÁ  
POMOC**



**EVROPSKÁ UNIE  
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ  
INVESTICE DO VAŠÍ BUDOUCNOSTI**

# **INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV**



**Zpracovatel:** **SPF Group, s.r.o.**

Bozděchova 99/6

400 01 Ústí nad Labem

**Datum:** srpen 2014

**Projekt:** **CZ.1.08/3.2.00/14.00346 Zpracování IPRÚ Mladá Boleslav** **OPTP 2007-2013**

# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## ANALYTICKÁ ČÁST

### A 1: SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA



## OBSAH

Obsah.....	3
Seznam tabulek, obrázků, grafů a map .....	7
Seznam použitých zkratk .....	9
1 Základní údaje .....	10
1.1 Vymezení území IPRÚ Mladá Boleslav .....	10
1.2 Poloha, členění a historie území IPRÚ Mladá Boleslav .....	12
1.3 Dojíždka a vyjíždka.....	13
1.4 Shrnutí.....	16
2 Obyvatelstvo .....	17
2.1 Vývoj počtu a pohybu obyvatel .....	17
2.2 Věková struktura obyvatelstva .....	22
2.3 Vzdělanostní struktura obyvatelstva .....	24
2.4 Národnostní složení a cizinci.....	27
2.5 Shrnutí.....	28
3 Ekonomika.....	30
3.1 Struktura ekonomiky.....	30
3.2 Nezaměstnanost .....	32
3.3 Shrnutí.....	34
4 Občanská vybavenost .....	35
4.1 Školství a vzdělávání .....	35
4.2 Zdravotnictví .....	37
4.3 Sociální služby .....	38
4.4 Shrnutí.....	40
5 Životní prostředí.....	41
5.1 O vzduší.....	41
5.2 Hluk .....	43
5.3 Voda .....	44

5.4	Příroda a krajina .....	44
5.5	Ekologické zátěže území .....	45
5.6	Nakládání s odpady .....	45
5.7	Shrnutí.....	47
6	Prostředí sídel .....	49
6.1	Bydlení .....	49
6.2	Veřejná prostranství a plochy krátkodobé rekreace .....	52
6.3	Volnočasová infrastruktura.....	53
6.4	Shrnutí.....	56
7	Doprava, dopravní a technická infrastruktura .....	57
7.1	Silniční doprava.....	57
7.2	Veřejná hromadná doprava .....	60
7.3	Cyklistická a pěší doprava .....	61
7.4	Letecká doprava.....	63
7.5	Zásobování vodou .....	64
7.6	Kanalizace .....	65
7.7	Zásobování elektrickou energií .....	66
7.8	Zásobování teplem a plynem .....	66
7.9	Shrnutí.....	67
8	Veřejná správa .....	69
8.1	Shrnutí.....	69
	Seznam použitých zdrojů.....	71
9	SWOT analýza .....	75
9.1	SWOT analýza: Dopravní infrastruktura .....	76
9.2	SWOT analýza: Kvalita života .....	78
9.3	SWOT analýza: Životní prostředí.....	80
9.4	SWOT analýza: Kultura, sport a volnočasové aktivity .....	82
10	Analýza stakeholderů.....	84
11	Úvod a metodika .....	91
12	Analýza rizik .....	93

13	Dopravní infrastruktura .....	97
13.1	Deficity v silniční a železniční dopravě.....	97
13.2	Deficity ve veřejné hromadné dopravě .....	98
13.3	Nedostatky v infrastruktuře pro cyklodopravu.....	100
14	Kvalita života .....	101
14.1	Nedostatky v nabídce a kvalitě sociálních služeb a zdravotnictví.....	101
14.2	Nízká bezpečnost a vysoká míra kriminality v některých lokalitách.....	102
14.3	Nedostatky v infrastruktuře pro školství .....	103
15	Životní prostředí.....	105
15.1	Znečištěné ovzduší a hluková zátěž .....	105
15.2	Zhoršená kvalita vod a nedostatky technické infrastruktury obcí.....	106
15.3	Odpadové hospodářství a ekologické zátěže území .....	107
15.4	Environmentální rizika .....	108
15.5	Sídelní zeleň .....	108
15.6	Celoživotní učení v oblasti ochrany životního prostředí.....	110
16	Kultura, sport a volnočasové aktivity.....	111
16.1	Nedostatky infrastruktury pro kulturní vyžití .....	111
16.2	Zanedbaná sportovní infrastruktura.....	111
16.3	Omezené možnosti pro volnočasové aktivity .....	112
17	Strom problémů.....	114
18	Popis souladu se souvisejícími strategickými dokumenty .....	116
19	Vize a globální cíl.....	123
19.1	Formulace vize .....	123
19.2	Popis vize.....	123
19.3	Globální cíl.....	125
20	Prioritní oblasti a dílčí cíle .....	126
20.1	Integrovaný přístup.....	127
20.2	Prioritní oblasti.....	129
21	Popis opatření.....	134
21.1	Prioritní oblast 1: Doprava .....	134



21.2	Prioritní oblast 2: Kvalita života .....	137
21.3	Prioritní oblast 3: Životní prostředí.....	143

## SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ, GRAFŮ A MAP

Tabulka 1: Obce v IPRÚ Mladá Boleslav a jejich pracovní vazby na Mladou Boleslav .....	10
Tabulka 2: Dojíždka do Mladé Boleslavi podle SLDB 2011.....	13
Tabulka 3: Dojíždka a vyjíždka v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	15
Tabulka 4: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav.....	18
Tabulka 5: Pohyb obyvatelstva v území IPRÚ MB 1991 - 2013 .....	20
Tabulka 6: Věková struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	23
Tabulka 7: Vzdělanostní struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav podle SLDB 2011.....	25
Tabulka 8: Cizí státní příslušníci v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	27
Tabulka 9: Ekonomická struktura obyvatel podle zaměstnanosti v roce 2011 (v %).....	31
Tabulka 10: Nejvýznamnější zaměstnavatelé v roce 2013.....	32
Tabulka 11: Podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích .....	32
Tabulka 12: Školská zařízení v IPRÚ Mladá Boleslav .....	36
Tabulka 13: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav v roce 2012 .....	41
Tabulka 14: Úroveň kvality ovzduší ve sledovaných veličinách v Mladé Boleslavi v roce 2013.....	43
Tabulka 15: Charakteristiky bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav v roce 2011 .....	50
Tabulka 16: Vybavení bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	50
Tabulka 17: Vybavenost obcí IPRÚ Mladá Boleslav kulturní a sportovní infrastrukturou .....	55
Tabulka 1: Konstrukce SWOT analýzy .....	75
Tabulka 1: Hlavní aktéři relevantní z hlediska přípravy nebo realizace IPRÚ.....	84
Tabulka 2: Analýza zájmu a vlivu relevantních stakeholderů.....	87
Tabulka 3: Čtyřpolní matice zájmu a vlivu.....	89
Tabulka 1: Přehled rizik a jejich hodnocení z hlediska vlivu a pravděpodobnosti výskytu .....	94
Tabulka 1: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v PO 1 Doprava.....	116
Tabulka 2: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v PO 2 Kvalita života.....	117
Tabulka 3: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v PO 3 Životní prostředí .....	120
Graf 1: Saldo dojíždky v obcích v zázemí Mladé Boleslavi .....	15

Graf 2: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v území IPRÚ Mladá Boleslav .....	18
Graf 3: Pohyb obyvatel v Mladé Boleslavi a zbytku území IPRÚ 1991 - 2013 .....	19
Graf 4: Vývoj počtu cizích státních příslušníků žijících v Mladé Boleslavi v období 2006-2014.....	28
Graf 5: Vývoj podílu nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích.....	33
Mapa 1: Vymezení IPRÚ Mladá Boleslav .....	11
Mapa 2: Změna počtu obyvatel v obcích IPRÚ MB mezi lety 1991 a 2013 .....	21
Mapa 3: Index stáří v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	24
Mapa 4: Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	26
Mapa 5: Vybavenost školami v obcích IPRÚ Mladá Boleslav .....	37
Obrázek 1: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích Mladoboleslavska .....	58
Obrázek 2: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích v Mladé Boleslavi .....	59
Obrázek 3: Plán sítě MHD Mladá Boleslav .....	61



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČOV.....	čistírna odpadních vod
ČSÚ.....	Český statistický úřad
EAO.....	ekonomicky aktivní obyvatelé
HUZ.....	hromadné ubytovací zařízení
IAD.....	individuální automobilová doprava
IDS.....	integrováný dopravní systém
IRZ.....	Integrovaný registr znečišťování
IPRÚ MB..	Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav
KúSk.....	Krajský úřad Středočeského kraje
MPSV.....	Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky
p.b.....	procentní bod
ŘSD.....	Ředitelství silnic a dálnic
SF EU.....	strukturální fondy Evropské unie
SLDB.....	sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP.....	správní obvod obce s rozšířenou působností
SPRM MB..	Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi
ÚAP MB....	územně analytické podklady SO ORP Mladá Boleslav
ÚPD.....	územně plánovací dokumentace
ÚSES.....	územní systém ekologické stability
ÚZIS ČR....	Ústav zdravotnických informací a statistiky České republiky
VTL.....	vysokotlaký
ZÚR.....	zásady územního rozvoje

## 1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

V první kapitole je odůvodněno vymezení území IPRÚ Mladá Boleslav (dále IPRÚ MB), charakterizována jeho poloha, vnitřní členění a regionální začlenění, jakož i hlavní předpoklady rozvoje zdejší sídelní soustavy. Dále je zde stručně analyzována dojíždka a vyjíždka, která vyjadřuje závislost území na pracovních a obslužných centrech (Mladá Boleslav, Praha). První dvě části této kapitoly vychází mj. ze Strategického plánu rozvoje města Mladé Boleslavi 2011 (SPRM MB 2011), Politiky územního rozvoje České republiky 2008 a vlastní expertízy. Data o vyjíždce a dojíždce pocházejí ze SLDB 2011 a následně vydávaných analýz ČSÚ.

### 1.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

Nezbytným krokem pro zahájení prací na IPRÚ je samotné vymezení zájmového území. Základním faktorem pro vymezení území IPRÚ je existence spolupráce, případně intenzivní funkční propojenosti jádrového města s obcemi v zázemí, a to např. v oblastech trhu práce a rozvojových ploch, vedení dopravní infrastruktury, hromadné dopravy, mateřských a základních škol, zdravotnictví, sociálních služeb, apod (Manuál ITI 2014).

Do území IPRÚ MB byly zařazeny obce, které s Mladou Boleslaví přímo sousedí a vzhledem ke svému charakteru jsou silně funkčně závislé na jádrovém městě (Bradlec, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kosmonosy, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Řepov, Vinec). Z obcí, které s Mladou Boleslaví přímo nesousedí, byly do území IPRÚ MB zařazeny obce Březno, Kolomuty a Židněves, které spolu s obcemi Plazy a Řepov tvoří suburbánní rozvojovou zónu Mladé Boleslavi, jejíž osou je silnice I/16 a která leží východně od jádrového města a je charakteristická intenzivním rozvojem bydlení a dalších funkcí. Dále byla do IPRÚ zařazena obec Rokytovec situovaná v západní části území, která je silně funkčně závislá na jádrovém městě.

**Tabulka 1: Obce v IPRÚ Mladá Boleslav a jejich pracovní vazby na Mladou Boleslav**

Obec	Počet obyvatel k 1.1.2013	Počet EAO	Počet zam. vyjíž. do MB	% EAO vyjíž-dějících do MB
Mladá Boleslav	44 229	22 118		
Bradlec	1 186	613	254	41
Březno	918	517	157	30
Bukovno	702	330	62	19
Dalovice	218	94	23	24
Dolní Stakory	258	148	51	34
Hrdlořezy	721	332	85	26
Josefův Důl	456	216	54	25
Kolomuty	286	156	65	42
Kosmonosy	4 876	2 644	720	27
Krnsko	560	268	73	27

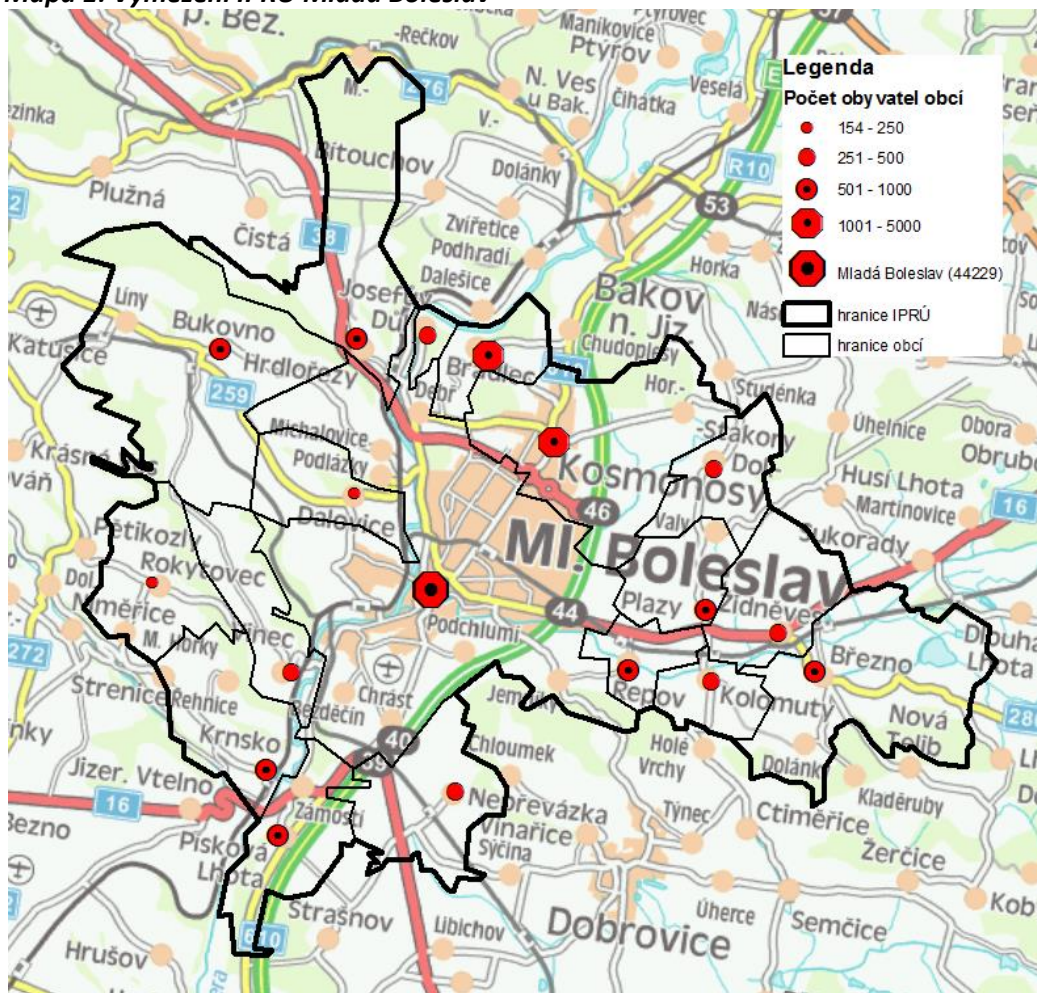
Nepřevázka	410	203	65	32
Písková Lhota	711	364	106	29
Plazy	514	247	62	25
Rokytovec	154	73	10	14
Řepov	716	351	111	32
Vinec	292	124	28	23
Židněves	325	156	45	29

Zdroj dat: SLDB 2011, ČSÚ (2014c)

Pozn.: Data o počtu obyvatel v obcích jsou nejaktuálnější dostupná – k 1.1.2013. Data za Ekonomicky aktivní obyvatele (EAO) a osoby vyjíždějící do zaměstnání do Mladé Boleslavi jsou ze SLDB 2011.

Obce zařazené do IPRÚ MB vykazují poměrně vysokou pracovní závislost na Mladé Boleslavi, přičemž pouze z Dalovic, Rokytovc, Bukovna a Vínce vyjíždí za prací do Mladé Boleslavi méně než 25 % EAO<sup>1</sup>. Zmíněné obce však vykazují funkční závislost na Mladé Boleslavi v dalších aspektech a mají s jádrovým městem formalizovanou institucionální spolupráci.

Mapa 1: Vymezení IPRÚ Mladá Boleslav



Zdroj podkladu: Geoportál Inspire (2014)

<sup>1</sup> Podle doporučení SMO ČR je vhodné zařazovat do IPRÚ obce, z nichž do jádrového města vyjíždí 25 a více % EAO.

## 1.2 POLOHA, ČLENĚNÍ A HISTORIE ÚZEMÍ IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

Mladá Boleslav patří mezi významná města ČR. Význam města je dán především:

- počtem obyvatel, který město řadí mezi největší města ČR, která nemají statut krajských měst,
- administrativně (Mladá Boleslav je statutárním městem),
- hospodářsky (pracovní centrum nadregionálního významu a hospodářský význam podniku Škoda Auto, a.s., který patří k největším podnikům v ČR),
- historicky (město bylo ve středověku tradičně správním, obchodním a hospodářským centrem a po následujícím mírném úpadku tuto pozici postupně od doby průmyslové revoluce obnovuje).

V hierarchii středisek ČR patří Mladá Boleslav mezi mikroregionální centra vyššího řádu<sup>2</sup>. Město patří mezi hlavní centra středočeského prostoru a jeho relativní regionální význam se přibližně v posledních 50 letech kontinuálně zvyšuje, přičemž v posledních 15-20 letech se jedná o zásadní nárůst významu. V důsledku toho má město z dlouhodobého hlediska výrazně pozitivní migrační saldo a skladba jeho obyvatel prochází postupnými, ale výraznými proměnami.

Mladá Boleslav se nachází ve Středočeském kraji přibližně v poloviční vzdálenosti mezi Prahou a Libercem. Díky významu těchto dvou měst a mezilehlé Mladé Boleslavi lze tento prostor považovat za jednu z významných rozvojových os Česka, jejíž význam posiluje dlouhodobý rozvoj clusteru automobilového průmyslu s centrem v Mladé Boleslavi, který se v minulosti v návaznosti na silnici R10 rozvíjel mj. právě v území této rozvojové osy. Na mikroregionální úrovni je Mladá Boleslav součástí sídelní osy středního a dolního Pojizeří zahrnující Benátky nad Jizerou, Mnichovo Hradiště a Turnov.

Z hlediska vztahů mezi sídly danými zejména dojížděnkou za prací a do škol, případně za službami, je Mladá Boleslav funkčně výrazně spjata s pražskou aglomerací. Mezi městy ve středních Čechách si však udržuje relativně vysokou míru autonomie a vlastní spádovou oblast, která zejména ve směru na sever, západ a východ přesahuje velikost správního obvodu obce s rozšířenou působností i okresu Mladá Boleslav. Dojížděnka za prací mezi Prahou a Mladou Boleslaví je navíc obousměrně relativně vyrovnaná, což není případ ostatních středočeských měst. V případě dojížděvky do vysokých škol a za méně frekventovanými službami Mladá Boleslav jednoznačně spadá do pražského regionu.

Na mikroregionální úrovni vykazují okolní obce i města velmi silnou a jednoznačnou spádovost směrem k Mladé Boleslavi. Platí to i o městech a obcích, která leží z hlediska vzdušné či dopravní vzdálenosti výrazně blíže okolním mikroregionálním centrům (Nymburk, Mělník, Česká Lípa, Turnov, Jičín). Příčinou je přítomnost Škody Auto, a.s. i některých významných služeb (divadlo, vysoká škola, obchodní centra), které Mladou Boleslav posouvají do role „malého krajského města“. Jednoznačnou funkční spjatost s Mladou Boleslaví však vykazují zejména nejbližší sídla, přičemž v případě města Kosmonosy a několika venkovských obcí je možné hovořit o jejich zařazení do mladoboleslavské

---

<sup>2</sup> Hampel, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, DemoArt pro Přírodovědeckou fakultu Univerzity Karlovy v Praze.

aglomerace. V rámci této aglomerace, která je z hlediska vztahů mezi sídly jediným celkem, dochází k růstu dělby funkcí. Samotná Mladá Boleslav nabízí především pracovní místa a široké spektrum služeb, zatímco ostatní města a obce zvyšují svůj rezidenční význam (proces suburbanizace) a vznikají zde některé specifické služby využívané obyvateli celé aglomerace. V některých okolních obcích také roste v souvislosti s rozvojem průmyslových zón na „zelené louce“ nabídka pracovních míst.

V území IPRÚ MB se kromě vlastního jádrového města nachází město Kosmonosy, městys Březno a 15 obcí. Město Kosmonosy je z funkčního hlediska rezidenčním suburbiem Mladé Boleslavi s rostoucím vlivem výrobní a komerční funkce, s níž je stavebně srostlé a v období 1974-1991 bylo její administrativní součástí. Městys Březno je nejvýchodnější obcí zájmového území, kde zejména v posledních 15 letech probíhá intenzivní výstavba domů v souvislosti s procesem rezidenční suburbanizace. Projevy suburbanizace jsou více či méně zjevné i v ostatních obcích zájmového území. V katastru obcí Řepov, Plazy a Nepřevázka se rozvíjí průmyslové zóny na „zelené louce“, které jsou funkčně navázány na jádrové město, a zejména na zdejší dominantní podnik Škoda Auto, lokalizačním faktorem pro rozvoj průmyslových zón je také rychlostní silnice R10 a její sjezdy. Intenzivní výstavbu v souvislosti s rezidenční suburbanizací bylo kromě městyse Březno možné zaznamenat zejména v obcích Bradlec (kde došlo v důsledku suburbanizace ke stavebnímu srůstu s Mladou Boleslaví), Písková Lhota (kde v blízkosti silnice R10 vznikl nový rezidenční okrsek izolovaný od intravilánu obce), Krnsko, Nepřevázka, Kolomuty, Řepov a Plazy. Naopak obce Dalovice, Josefův Důl a Vinec zůstaly navzdory přímému sousedství s Mladou Boleslaví stranou procesu rezidenční suburbanizace a zachovaly si původní ráz.

Proces suburbanizace se tedy stává určujícím faktorem pro charakter zájmového území. Ten byl před počátkem suburbanizace převážně venkovský, proces suburbanizace však do zázemí Mladé Boleslavi přináší poměrně velké množství nových obyvatel a funkce, které byly tradiční doménou měst (zejména pak výrobní funkce). Stranou tohoto trendu zůstávají pouze tři obce sousedící s Mladou Boleslaví v západní a severozápadní části zájmového území.

### 1.3 DOJÍŽDKA A VYJÍŽDKA

Charakteristiky dojížděky a vyjížděky do zaměstnání v zájmovém území jsou silně ovlivněny lokalizací zaměstnavatele nadregionálního významu – společnosti Škoda Auto a.s. v Mladé Boleslavi. Tato skutečnost se projevuje silnými proudy denní i nedenní dojížděky do zaměstnání v Mladé Boleslavi, a to nejen z blízkých sídel, pro něž je Mladá Boleslav přirozeným spádovým centrem, ale i z jiných krajů (např. z Prahy, České Lípy, Liberce, apod.). Význam Mladé Boleslavi jako pracovního centra výrazně převyšuje ostatní funkce spjaté s rolí okresního města, což je patrné také na markantně nižší dojížděce do mladoboleslavských škol. Zdrojová oblast dojížděky do škol v Mladé Boleslavi vcelku odpovídá území okresu, což je zjevné také na příkladu výše zmíněných měst, odkud je dojížděka do škol v Mladé Boleslavi minimální.

**Tabulka 2: Dojížděka do Mladé Boleslavi podle SLDB 2011**

Oblast vyjížděky	Dojíždějící celkem	Dojíždějící do zaměstnání		Dojíždějící do školy	
		celkem	z toho ženy	celkem	z toho

					ve věku 6 - 14 let	dojíždí denně
Celkem	14 603	11 879	4 212	2 724	649	2 377
v rámci okresu	9 613	7 644	3 303	1 969	612	1 909
z jiných okr. kraje	1 170	951	221	219	10	154
z jiných krajů	3 820	3 284	688	536	27	314
Obec vyjíždky:						
Kosmonosy	898	720	297	178	74	171
Mnichovo Hradiště	627	540	220	87	6	84
Bakov nad Jizerou	620	514	221	106	31	101
Bělá pod Bezdězem	602	482	204	120	15	116
Benátky nad Jizerou	484	386	147	98	12	94
Dobrovice	463	377	166	86	17	83
Praha	422	383	90	39	1	16
Česká Lípa	397	370	44	27	1	13
Luštěnice	386	324	137	62	14	60
Bradlec	347	254	128	93	56	88
Dolní Bousov	283	225	96	58	5	56
Kněžmost	230	188	75	42	10	42
Sobotka	198	155	63	43	3	43
Březno	196	157	74	39	16	39
Liberec	195	186	29	9	-	5
Doksy	158	138	36	20	2	20
Řepov	154	111	62	43	29	42

Zdroj: SLDB 2011

Funkci Mladé Boleslavi a jejího blízkého zázemí jako pracovního centra nadregionálního významu dále posiluje lokalizace dalších podniků (zejména podniků navázaných dodavatelskými vazbami na společnost Škoda Auto), které se v souvislosti s rozvojem průmyslových zón tzv. na zelené louce usídlily i v okolních obcích. Díky podnikům v průmyslových zónách „na zelené louce“ tak některé obce získaly funkci pracovního centra, a to navzdory poměrně malé populační velikosti. To je důvodem kladného salda dojíždky u obcí Nepřevázka, Plazy a Řepov. Kladné saldo dojíždky má také obec Dalovice, v jejímž katastru se nachází jeden ze závodů podniku Škoda Auto<sup>3</sup>. Významným pracovním centrem v zájmovém území je také město Kosmonosy, kde však vyjíždka převyšuje dojíždku. To je dáno funkcí Kosmonos jako tradičního suburbia Mladé Boleslavi, s níž jsou Kosmonosy stavebně srostlé. Do několika obcí – jmenovitě Března, Dalovic a Kosmonos je také markantní proud dojíždky do škol, přičemž pouze v Dalovicích je kladné saldo dojíždky do škol. U většiny obcí v zájmovém území je však záporné saldo dojíždky, a to jak do zaměstnání, tak do škol. To je zapříčiněné charakterem území, které je kromě Mladé Boleslavi tvořené populačně spíše menšími obcemi, jež

<sup>3</sup> Tento závod je lokalizován v poloze navazující na intravilán Mladé Boleslavi, nachází se však v katastru obce Dalovice, jejíž intravilán je od závodu vzdálen přibližně jeden km.

jsou na Mladé Boleslavi funkčně závislé. Právě funkční závislost obcí na statutárním městě spojená s intenzivními vazbami je jedním z hlavních předpokladů pro zařazení těchto obcí do území IPRÚ.

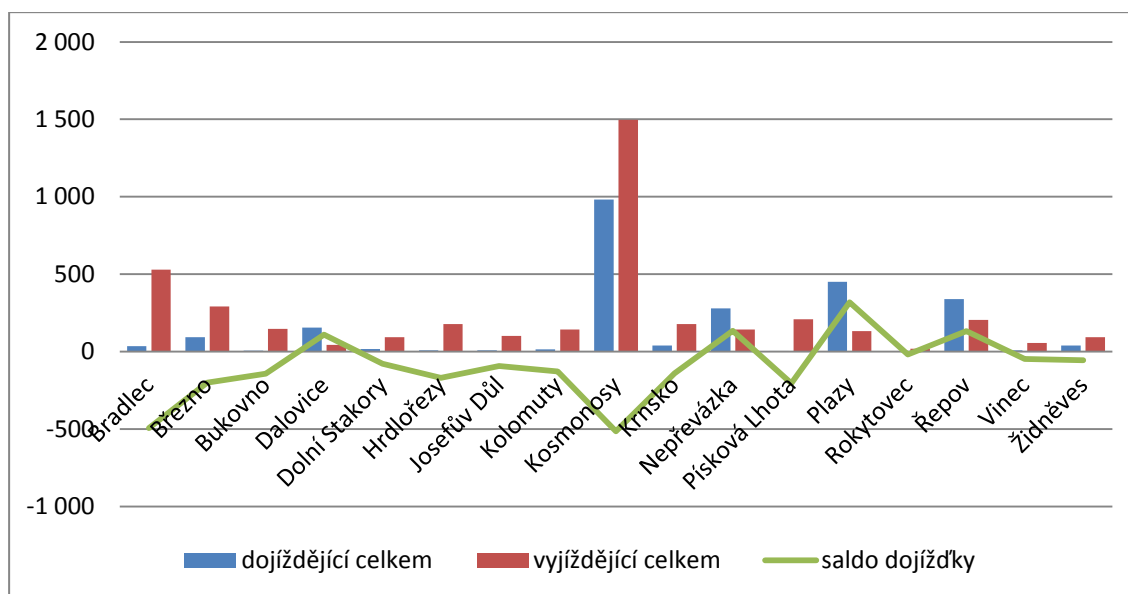
**Tabulka 3: Dojíždka a vyjíždka v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**

	Dojíždějící			Vyjíždějící		Vyjíždějící do zaměstnání		Saldo dojíždky
	celkem	do zaměst.	do škol	celkem	do škol	celkem	v rámci okresu	
Bradlec	36	36	0	530	163	367	310	-494
Březno	94	41	53	293	59	224	190	-199
Bukovno	7	7	0	148	44	104	86	-141
Dalovice	156	112	44	45	10	34	32	111
Dolní Stakory	17	16	1	94	25	69	66	-77
Hrdlořezy	10	10	0	178	53	125	108	-168
Josefův Důl	10	9	1	102	22	80	73	-92
Kolomuty	15	15	0	143	50	93	86	-128
Kosmonosy	983	919	64	1 496	297	1 113	823	-513
Krnsko	40	33	7	179	55	115	95	-139
Mladá Boleslav	14 603	11 879	2 724	9 113	871	6 912	1 275	5 490
Nepřevázka	280	280	0	144	46	98	78	136
Písková Lhota	5	5	0	209	59	150	133	-204
Plazy	451	451	0	132	40	92	74	319
Rokytovec	1	1	0	19	5	14	11	-18
Řepov	339	338	1	206	52	153	135	133
Víneč	10	10	0	57	15	42	37	-47
Židněves	39	39	0	94	28	66	56	-55

Zdroj: SLDB 2011

Pozn.: V tabulce není uvedena vyjíždka za práci a do zaměstnání v obci bydliště.

**Graf 1: Saldo dojíždky v obcích v zázemí Mladé Boleslavi**



Zdroj dat: SLDB 2011

## 1.4 SHRNTÍ

- Území IPRÚ MB je kromě samotného statutárního města tvořené městem Kosmonosy, městysem Březno a 15 obcemi.
- Mladá Boleslav je tradičním významným centrem osídlení na rozvojové ose Praha – Liberec a díky lokalizaci společnosti Škoda Auto zastává funkci pracovního centra nadregionálního významu, jehož spádové území výrazně přesahuje rozsah samotného okresu Mladá Boleslav.
- Většina obcí v IPRÚ MB se intenzivně rozvíjí v souvislosti s procesem suburbanizace s jádrem v Mladé Boleslavi. Výrazný je zde zejména rozvoj rezidenční a výrobní funkce.
- Kromě samotné Mladé Boleslavi jsou v území mikroregionální pracovní centra, kam směřují poměrně velké proudy dojížděky do zaměstnání – a to obce Nepřevázka, Plazy, Řepov a Kosmonosy. Markantní proudy dojížděky do škol jsou v obcích Březno, Dalovice a Kosmonosy. Zbytek území vykazuje dominantní funkční závislost na nadřazených centrech – především pak na samotné Mladé Boleslavi.



## 2 OBYVATELSTVO

Předmětem této kapitoly je seznámení se základními populačními charakteristikami území IPRÚ MB. Přitom je sledován jak aktuální stav, tak vývojové tendence populačních charakteristik. Mezi sledovanými charakteristikami je stav obyvatelstva, pohyb obyvatelstva (přirozená změna obyvatelstva a migrace), věková a vzdělanostní struktura obyvatelstva. Vybrané údaje jsou sledovány na různých územních úrovních, kromě srovnání s referenčními územími (ČR, Středočeský kraj) je samotné území IPRÚ MB členěno na město Mladá Boleslav a ostatní obce a údaje jsou zpravidla sledovány i na úrovni samotných obcí. V kapitole jsou využita zejména data pocházející z Veřejné databáze ČSÚ, SLDB 2011 a Databáze demografických údajů za obce ČR.

### 2.1 VÝVOJ POČTU A POHYBU OBYVATEL

Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v zájmovém území do značné míry odráží obecné trendy urbanizačních procesů v Česku. Zájmové území v celém sledovaném období populačně rostlo, a to zejména v souvislosti s růstem samotné Mladé Boleslavi, která byla cíleně rozvíjena v rámci socialistické urbanizace. Díky socialistické urbanizaci vzrostla Mladá Boleslav za čtyři desetiletí o přibližně 20 000 obyvatel na téměř dvojnásobnou velikost oproti roku 1950. Nejvýraznější růst zde probíhal v průběhu 70. let minulého století, kdy se v souvislosti se zaváděním panelové technologie naplno rozeběhla výstavba socialistických sídlišť. Naopak zázemí Mladé Boleslavi až do roku 1991 právě v souvislosti s procesem socialistické urbanizace populačně strádalo, protože tento proces mj. v důsledku preference investiční výstavby ve městech i v důsledku řízeného přesunu pracovní síly do měst odsával populaci z venkovských území<sup>4</sup>. Obrat v tomto trendu přinesl po r. 1991 počátek procesu suburbanizace, který byl spojený zejména s přesunem obyvatelstva do nejbližšího zázemí jádrového města. Proces suburbanizace se na Mladoboleslavsku projevoval růstem populace obcí v zázemí Mladé Boleslavi při stagnaci, resp. mírném růstu samotného jádrového města. Tím se projevy procesu suburbanizace na Mladoboleslavsku mírně liší od řady jiných aglomerací, kde byl tento proces doprovázen poklesem populace jádrového města. Nutno podotknout, že by k poklesu populace samotné Mladé Boleslavi v důsledku procesu suburbanizace došlo, pokud by Mladá Boleslav nebyla cílem migrace pracovních sil s ČR i zahraničí, které láká místní trh práce, jenž je dlouhodobě ve velmi příznivé kondici. Zatímco v 90. letech minulého století byly projevy procesu suburbanizace na Mladoboleslavsku ještě mírné a obce v IPRÚ v zázemí Mladé Boleslavi se populačně rozrostly o necelý 1000 obyvatel, v posledním desetiletí došlo k velmi markantnímu růstu populace v zázemí Mladé Boleslavi, v případě námi sledovaných obcí o více než 3700 obyvatel.

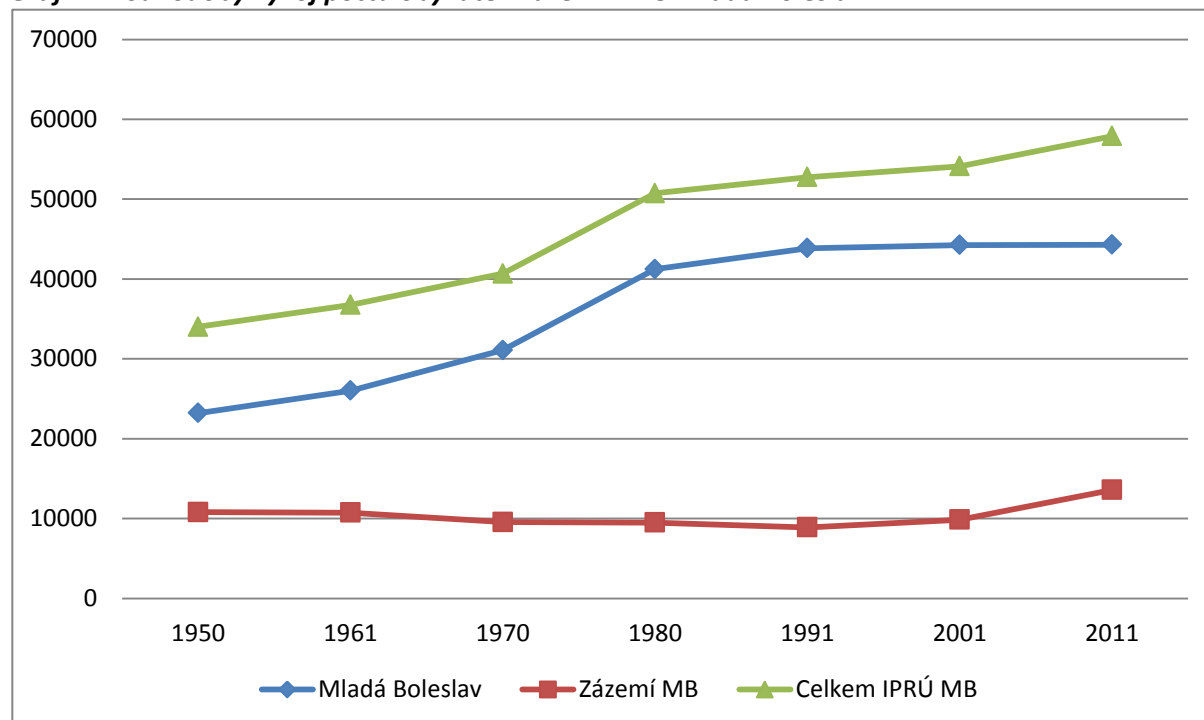
---

<sup>4</sup> I když to nebylo tak zjevné u nejbližšího zázemí cílových měst a týkalo se to zejména venkovských oblastí v méně výhodné poloze vůči regionálním centřům.

**Tabulka 4: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**

	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Mladá Boleslav	23 204	26 021	31 085	41 226	43 859	44 255	44 303
Bradlec	212	244	178	207	215	437	1 216
Březno	586	617	607	580	596	585	932
Bukovno	736	747	643	587	526	560	675
Dalovice	418	311	284	237	187	195	192
Dolní Stakory	169	138	122	143	147	186	270
Hrdlořezy	644	659	641	557	490	517	735
Josefův Důl	406	493	512	447	381	451	430
Kolomuty	147	150	154	167	163	175	301
Kosmonosy	3 992	3 863	3 224	3 768	3 557	3 885	5 159
Krnsko	690	744	616	537	451	521	571
Nepřevázka	357	368	332	294	277	321	420
Písková Lhota	660	640	609	499	492	539	710
Plazy	304	319	300	287	335	358	503
Rokytovec	220	180	166	144	120	124	152
Řepov	497	528	503	528	545	552	704
Vinec	401	402	366	246	198	229	288
Židněves	370	347	318	273	222	225	326

Zdroj: ČSÚ (2006), SLDB 2011

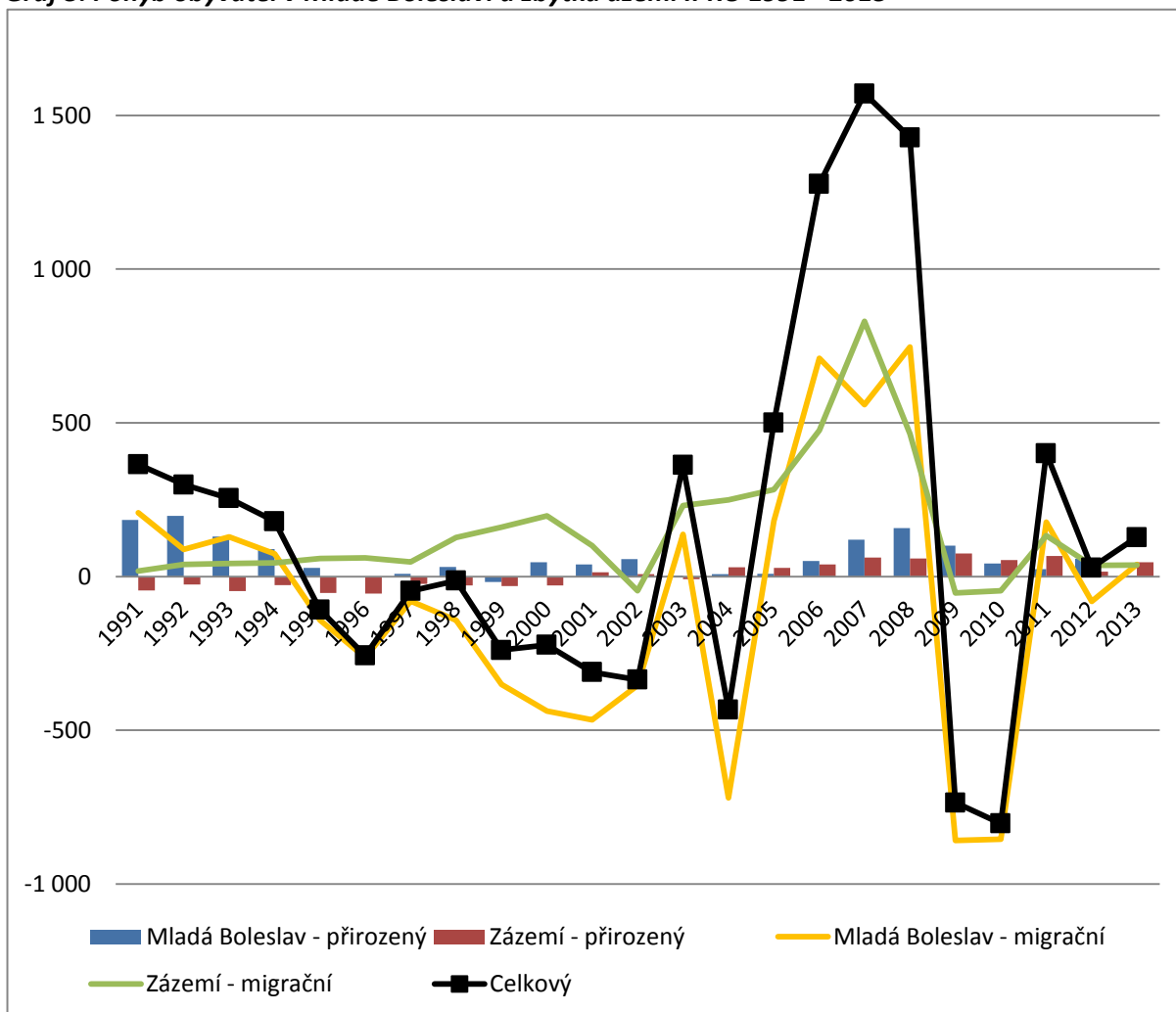
**Graf 2: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v území IPRÚ Mladá Boleslav**


Zdroj: ČSÚ (2006), SLDB 2011

Bližší pohled na pohyb obyvatelstva v posledních dvou desetiletích umožňuje objasnění vývoje populačních procesů v zájmovém území. V souvislosti s obecnými trendy docházelo od počátku 90. let ke snižování porodnosti. To vedlo při přibližně konstantní hladině úmrtnosti k přirozenému úbytku

populace zájmového území v letech 1995-97, 1999 a 2003. Z hlediska přirozené měny populace tedy zájmové území vykazovalo příznivější hodnoty než celé Česko, kde byl přirozený úbytek obyvatel intenzivnější a dlouhodobější. V posledním desetiletí se naopak porodnost postupně zvyšovala až k maximům ve druhé polovině desetiletí, kdy je možné v souvislosti s reprodukci populačně silných ročníků 70. let zaznamenat návrat na úroveň porodnosti z počátku 90. let. To odráželo celorepublikový vývoj. V souvislosti s populačně silnými ročníky ze druhé poloviny minulého desetiletí je možné referovat o „malé populační vlně“.

**Graf 3: Pohyb obyvatel v Mladé Boleslavi a zbytku území IPRÚ 1991 - 2013**



Zdroj dat: ČSÚ (2014b)

Zatímco Mladá Boleslav vykazovala s výjimkou r. 1999 po celé sledované období přirozený přírůstek, její zázemí se naopak až do r. 2000 vyznačovalo přirozeným úbytkem populace. Dlouhodobý přirozený přírůstek Mladé Boleslavi je v kontextu obecného populačního vývoje v ČR poměrně překvapivý a může mít souvislost s přetrvávající velmi příznivou situací na místním trhu práce, která motivuje mladé lidi k setrvání či přistěhování do města. I zde však můžeme pozorovat důsledky poklesu porodnosti na výrazném snížení intenzity přirozeného přírůstku v období 1994 – 2006. Dlouhodobý přirozený úbytek populace v zázemí Mladé Boleslavi může být důsledkem předchozí éry socialistické urbanizace, která ze zázemí města „vysála“ domácnosti s potenciálem reprodukce. V roce 2001 došlo v zázemí města k obratu v přirozené měně obyvatelstva, kdy zde s výjimkou r. 2003 přetrvává populační přírůstek. Tento obrat byl nejspíše zapříčiněn procesem suburbanizace, který do

území přivedl mnoho mladých domácností v reprodukčním věku, po r. 2006 byl trend přirozeného růstu populace dále posílen reprodukci populačně silných ročníků 70. let.

Migrační charakteristiky zájmového území jsou znatelně dynamičtější. Jednak je intenzita migrační změny obyvatelstva mnohonásobně vyšší, než u přirozené změny, jednak je migrační změna rozkolísanější. Velká část z migrační změny se však odehrávala uvnitř zájmového území ve formě stěhování mezi jeho obcemi, a zejména pak z Mladé Boleslavi do obcí v zázemí. Do r. 1994 bylo zájmové území migračně ziskové, v období 1995 – 2002 naopak ztrátové. Zatímco do r. 1994 byl migrační přírůstek u Mladé Boleslavi i obcí v zázemí, počínaje r. 1995 byla Mladá Boleslav v souvislosti s procesem suburbanizace migračně ztrátová. Migrační bilance celého území tedy závisela jednak na intenzitě a jednak na směru stěhování z Mladé Boleslavi. Vylidňování Mladé Boleslavi přechodně skončilo r. 2005, kdy pravděpodobně i v souvislosti s přetrvávající hospodářskou konjunkturou začalo období intenzivního migračního přírůstku města. Naopak v souvislosti s nástupem globální hospodářské recese, která mj. ovlivnila zaměstnanost v továrně Škoda Auto, došlo v letech 2009 a 2010 k rekordní vlně stěhování z Mladé Boleslavi, která postihla i obce v zázemí. V této vlně byla nejspíše zastoupena především pracovní síla, která nebyla v regionu zakořeněna (např. pracovníci ze zahraničí, kteří do regionu přišli v předchozích letech hospodářské konjunktury). V následujících letech se snížila intenzita migrační změny, a zájmové území bylo s výjimkou r. 2012 migračně ziskové. Samotné zázemí Mladé Boleslavi bylo s výjimkou r. 2002 a zmíněných let 2009 a 2010 migračně ziskové po celé sledované období.

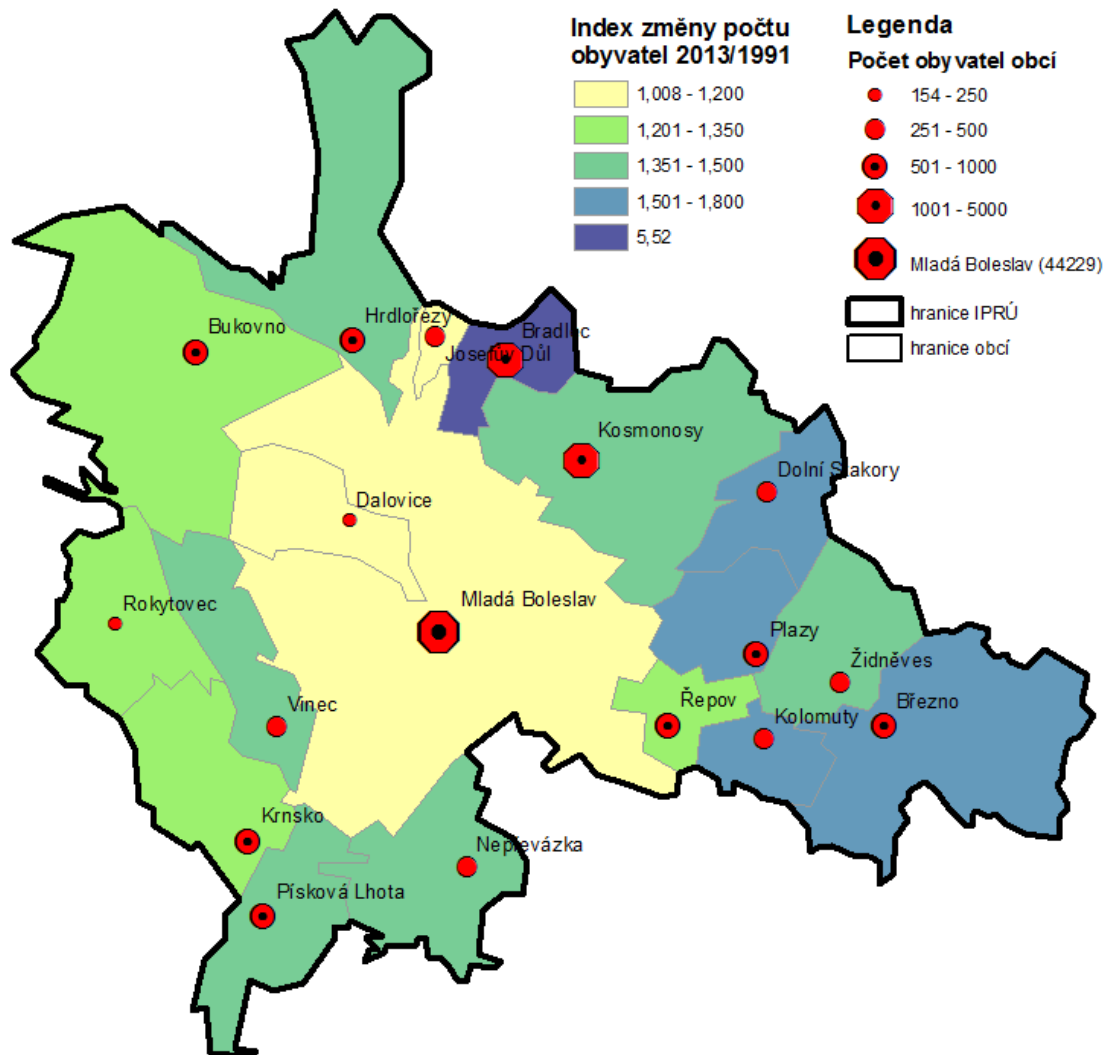
**Tabulka 5: Pohyb obyvatelstva v území IPRÚ MB 1991 - 2013**

	Celkový přírůstek	Přirozený přírůstek	Přírůstek stěhováním	Živě narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí
1991	365	139	226	692	553	1 319	1 093
1992	299	171	128	695	524	1 256	1 128
1993	255	83	172	633	550	1 241	1 069
1994	180	61	119	566	505	1 109	990
1995	-108	-25	-83	533	558	961	1 044
1996	-257	-55	-202	460	515	776	978
1997	-47	-15	-32	466	481	1 009	1 041
1998	-13	2	-15	469	467	1 057	1 072
1999	-239	-49	-190	470	519	1 017	1 207
2000	-222	18	-240	528	510	1 017	1 257
2001	-311	54	-365	485	431	1 124	1 489
2002	-335	65	-400	509	444	1 703	2 103
2003	363	-5	368	481	486	2 980	2 612
2004	-433	38	-471	523	485	2 277	2 748
2005	501	37	464	530	493	2 521	2 057
2006	1 277	91	1 186	559	468	3 310	2 124
2007	1 571	182	1 389	629	447	4 316	2 927
2008	1 428	217	1 211	714	497	3 902	2 691
2009	-735	176	-911	660	484	2 336	3 247
2010	-803	97	-900	606	509	2 167	3 067
2011	401	91	310	578	487	2 020	1 710

2012	29	74	-45	550	476	1 951	1 996
2013	128	50	78	550	500	1 895	1 817

Zdroj dat: ČSÚ (2014b)

Mapa 2: Změna počtu obyvatel v obcích IPRÚ MB mezi lety 1991 a 2013



Zdroj dat: ČSÚ (2006, 2014a)

Pozn.: Index změny představuje podíl mezi koncovou hodnotou (rok 2013) a počáteční hodnotou (rok 1991). Hodnoty vyšší než 1 (v zájmovém území u všech obcí) znamenají nárůst počtu obyvatel v obci.

Územní charakter reprodukce obyvatelstva v zájmovém území je poměrně diferencovaný. Samotná Mladá Boleslav a přiléhající obce Dalovice a Josefův Důl vykazovaly velmi mírný přírůstek až stagnaci počtu obyvatel. Ve východní části území (jmenovitě v obcích Bukovno, Rokytovec a Krnsko) byl přírůstek relativně mírný a projevy územního rozvoje v souvislosti s procesem suburbanizace zde nejsou natolik zjevné, jako v jižní, a zejména pak východní a severovýchodní části zájmového území, kde obce, posledních dvou desetiletích populačně vzrostly o jednu třetinu až čtyři pětiny. Zde je markantní především soustředění rychleji rostoucích obcí ve východní části zájmového území, jejíž osou je silnice I/16. Mimořádný růst počtu obyvatel bylo možné zaznamenat u obce Bradlec, která ve

sledovaném období vzrostla přibližně 5,5 krát, resp. o přibližně 980 obyvatel. Největší absolutní růst však byl zaznamenán v sousedním městě Kosmonosy, které se tak spolu s obcí Bradlec stalo hlavní cílovou oblastí suburbanizace Mladé Boleslavi, která navíc přímo stavebně navazuje na intravilán Mladé Boleslavi.

## 2.2 VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATELSTVA

Území IPRÚ Mladá Boleslav vykazuje podle výsledků SLDB 2011 poměrně příznivou věkovou strukturu obyvatelstva, protože zde v době SLDB žilo více dětí, než seniorů. Zájmové území má znatelně příznivější věkovou strukturu obyvatel, než celá ČR. Lepší situace než v samotném zájmovém území byla ve Středočeském kraji jako celku, jehož věkovou strukturu do určité míry pozitivně ovlivňuje suburbanizace Prahy, z níž se do obcí ve Středočeském kraji dlouhodobě stěhují zejména mladé rodiny s dětmi. Jednou z příčin příznivé věkové struktury obyvatelstva v zájmovém území je dlouhodobě velmi příznivá situace na místním trhu práce, díky které v regionu setrvávají mladí lidé.

Pozitivní vliv procesu suburbanizace na věkovou strukturu obyvatel v cílových obcích, kam se stěhují domácnosti z měst je dobře patrný i na území IPRÚ Mladá Boleslav. Zatímco v samotné Mladé Boleslavi je index stáří nejvyšší z celého zájmového území, prakticky ve všech okolních obcích bylo v roce 2011 více dětí, než seniorů. Extrémem byla obec Bradlec, kde bylo čtyřnásobně více dětí než seniorů. Tento stav byl zapříčiněn velmi prudkým rozvojem obce v posledních cca 15 letech před SLDB 2011 v souvislosti s procesem suburbanizace, který vedl ke zvýšení počtu obyvatel z původních cca 250 na přibližně 1200. Růst počtu obyvatel zde byl spojen především s přistěhováním vícečlenných domácností z Mladé Boleslavi. Protože se procesu suburbanizace účastní především mladé rodiny s dětmi či rodiny v očekávání dětí, projevil se tento trend velmi vysokým podílem dětí žijících v obci v době sčítání. Na druhou stranu zde byl velmi nízký podíl seniorů<sup>5</sup>. S případným budoucím zpomalením procesu suburbanizace bude do obce přicházet méně nových domácností, čímž dojde ke snižování podílu dětí v obci, na druhé straně bude v souvislosti se stárnutím většiny domácností růst podíl seniorů a stávající extrémně příznivá věková struktura obyvatel obce se bude pozvolna blížit k běžnému stavu. Podobná situace (byť ne tak výrazná) panuje i v ostatních obcích v zázemí Mladé Boleslavi, které jsou ovlivněny procesem suburbanizace. Z obcí, kde se proces suburbanizace projevoval jen minimálně nebo vůbec (Dalovice, Josefův Důl, Vinec) je příznivější věková struktura také v Josefově Dole a ve Vínici. Pouze v Dalovicích žilo v době SLDB 2011 stejně dětí jako seniorů.

---

<sup>5</sup> Jedná se o původní obyvatele obce i seniory, resp. starší ročníky, kteří se do obce přistěhovali v rámci procesu suburbanizace, ale zjevně tvořili menšinu nově příchozích obyvatel obce.

**Tabulka 6: Věková struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**

	Počet bydlících obyvatel	Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let (%)	Podíl obyvatel ve věku 15 - 64 let (%)	Podíl obyvatel ve věku 65 let a více (%)	Index stáří
Česká republika	10 436 560	14,3	69,6	15,8	110,5
Středočeský kraj	1 289 211	15,5	69,4	14,8	95,8
Mladá Boleslav	44 303	13,0	72,1	14,4	110,9
Bradlec	1 216	23,9	69,7	6,1	25,4
Březno	932	17,6	74,2	8,0	45,7
Bukovno	675	15,3	73,6	11,0	71,8
Dalovice	192	12,5	74,5	12,5	100,0
Dolní Stakory	270	19,3	72,6	8,1	42,3
Hrdlořezy	735	16,7	69,1	13,7	82,1
Josefův Důl	430	15,3	72,6	11,6	75,8
Kolomuty	301	20,9	70,4	8,6	41,3
Kosmonosy	5 159	14,1	72,9	12,7	89,6
Krnsko	571	20,5	67,6	11,7	57,3
Nepřevázka	420	18,3	68,8	12,6	68,8
Písková Lhota	710	15,2	73,1	11,5	75,9
Plazy	503	18,5	70,4	10,7	58,1
Rokytovec	152	15,8	69,7	13,8	87,5
Řepov	704	17,3	70,7	11,5	66,4
Vinec	288	15,3	71,2	13,5	88,6
Židněves	326	16,9	69,0	13,5	80,0
<b>Celkem zázemí</b>	<b>13 584</b>	<b>16,6</b>	<b>71,8</b>	<b>11,3</b>	<b>68,3</b>
<b>Celkem IPRÚ MB</b>	<b>57 887</b>	<b>13,8</b>	<b>72,0</b>	<b>13,7</b>	<b>98,9</b>

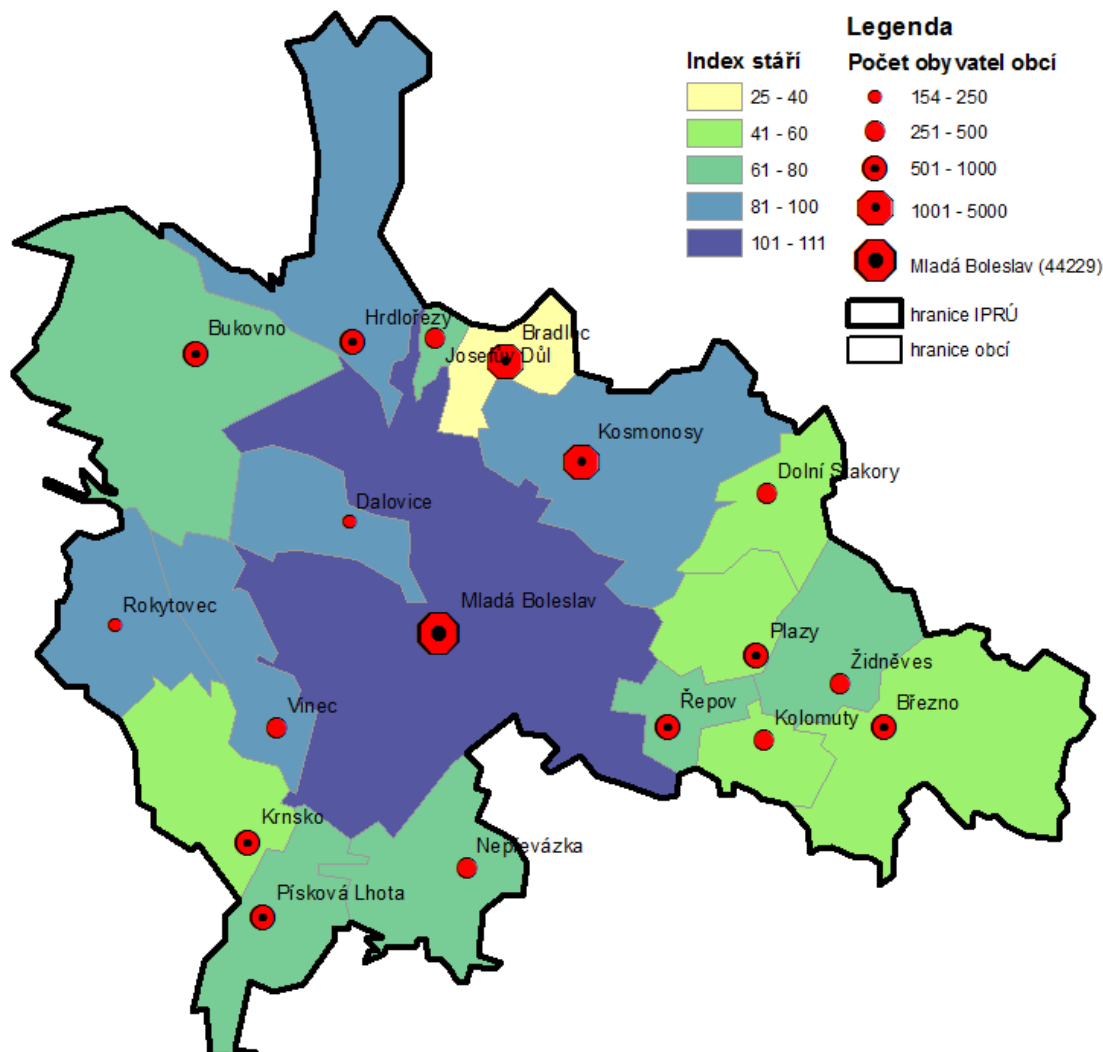
Zdroj: SLDB 2011

Pozn.: Index stáří udává počet obyvatel ve věku nad 65 let na 100 obyvatel ve věku 0-14 let.

Jestliže proces suburbanizace stojí za příznivou věkovou strukturou obcí v zázemí Mladé Boleslavi, samotné jádrové město ovlivňuje negativně tím, že odtud „odsává“ mladé rodiny s dětmi či v očekávání dětí a tím mj. snižuje počet dětí ve městě a reprodukční potenciál místní populace. Odcházející domácnosti jsou ve městě nahrazovány zahraničními pracovníky, jejichž reprodukční potenciál je limitovaný jejich nezakořeněností ve městě a regionu (která se mj. projevovala výrazným záporným migračním saldem v době hospodářské recese).

Je otázkou, do jaké míry může v budoucnosti nastat návrat mladých ze suburbánních obcí do Mladé Boleslavi. Zkušenosti ze zahraničí i českých metropolitních oblastí ukazují, že druhá, mladá generace obyvatel suburbíí není spokojena s nabídkou občanské vybavenosti a vyžití v suburbíích a mnozí její příslušníci se proto vrací do měst, odkud se jejich rodiče vystěhovali.

**Mapa 3: Index stáří v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**



Zdroj dat: SLDB 2011

### 2.3 VZDĚLANOSTNÍ STRUKTURA OBYVATELSTVA

Zájmové území mírně zaostává v podílu vysokoškolsky vzdělaných za Středočeským krajem i ČR. V ostatních charakteristikách vzdělanostní struktury obyvatelstva je na tom zájmové území však lépe, přičemž je zde větší podíl obyvatel s úplným středním vzděláním i nižší podíl obyvatel s pouze základním vzděláním, než ve Středočeském kraji a ČR. To je dáno zejména charakterem místního trhu práce determinovaného dominantním automobilovým průmyslem, který sice nenabízí tolik pracovních míst pro vysokoškolsky vzdělané pracovníky, ale vyžaduje kvalifikovanou pracovní sílu, což se projevuje právě především v nižším zastoupení obyvatel, kteří mají pouze základní vzdělání. Uplatnění vysokoškolsky vzdělaných obyvatel na místním trhu práce je omezeno také skutečností, že



Mladá Boleslav je obslužným centrem okresního významu, tudíž je zde oproti nadřazeným centrům limitované uplatnění ve veřejné sféře či na vyšších pozicích v soukromé sféře.

Z územního hlediska lze konstatovat, že pozitivní vliv na vzdělanostní strukturu obyvatelstva v zázemí Mladé Boleslavi má do značné míry proces suburbanizace. Lepší vzdělanostní struktura obyvatelstva z hlediska zastoupení vysokoškolsky vzdělaných je zpravidla v obcích, které prodělaly dynamický rozvoj v souvislosti s procesem suburbanizace. Pozitivním extrémem je v tomto případě opět obec Bradlec, v níž má vysokoškolské vzdělání celých 27 % obyvatel, tedy více než dvojnásobek průměru ČR i IPRÚ MB. To je dáno mj. obecně vyššími příjmy vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, kteří mají vyšší životní standard a mohou si dovolit pořízení vlastního bydlení v suburbii. Poměrně velká část nově přichozích obyvatel suburbánních obcí tak má vysokoškolské vzdělání.

Nejméně příznivá vzdělanostní struktura obyvatelstva z hlediska zastoupení vysokoškolsky vzdělaných obyvatel je v zpravidla v obcích, kde bylo možné zaznamenat nejnižší intenzitu procesu suburbanizace. Vedle výše zmíněného Josefova Dolu a Vince jsou to v tomto případě také obce Rokytovec a Bukovno. Podobný prostorový vzorec má vzdělanostní struktura obyvatelstva také při přihlednutí k podílu obyvatel s pouze základním vzděláním, kde patří obce Rokytovec, Josefův Důl a Bukovno k obcím s nejvyšším podílem těchto osob.

Na druhou stranu je nutné poznamenat, že závislost mezi intenzitou procesu suburbanizace a podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel není zjevná u všech obcí v zájmovém území – zatímco např. u Plazů a Pískové Lhoty, tedy dynamicky se rozvíjejících obcí, je podíl vysokoškoláků podprůměrný, naopak u z hlediska územního rozvoje stagnujících Dalovic je podíl vysokoškoláků průměrný.

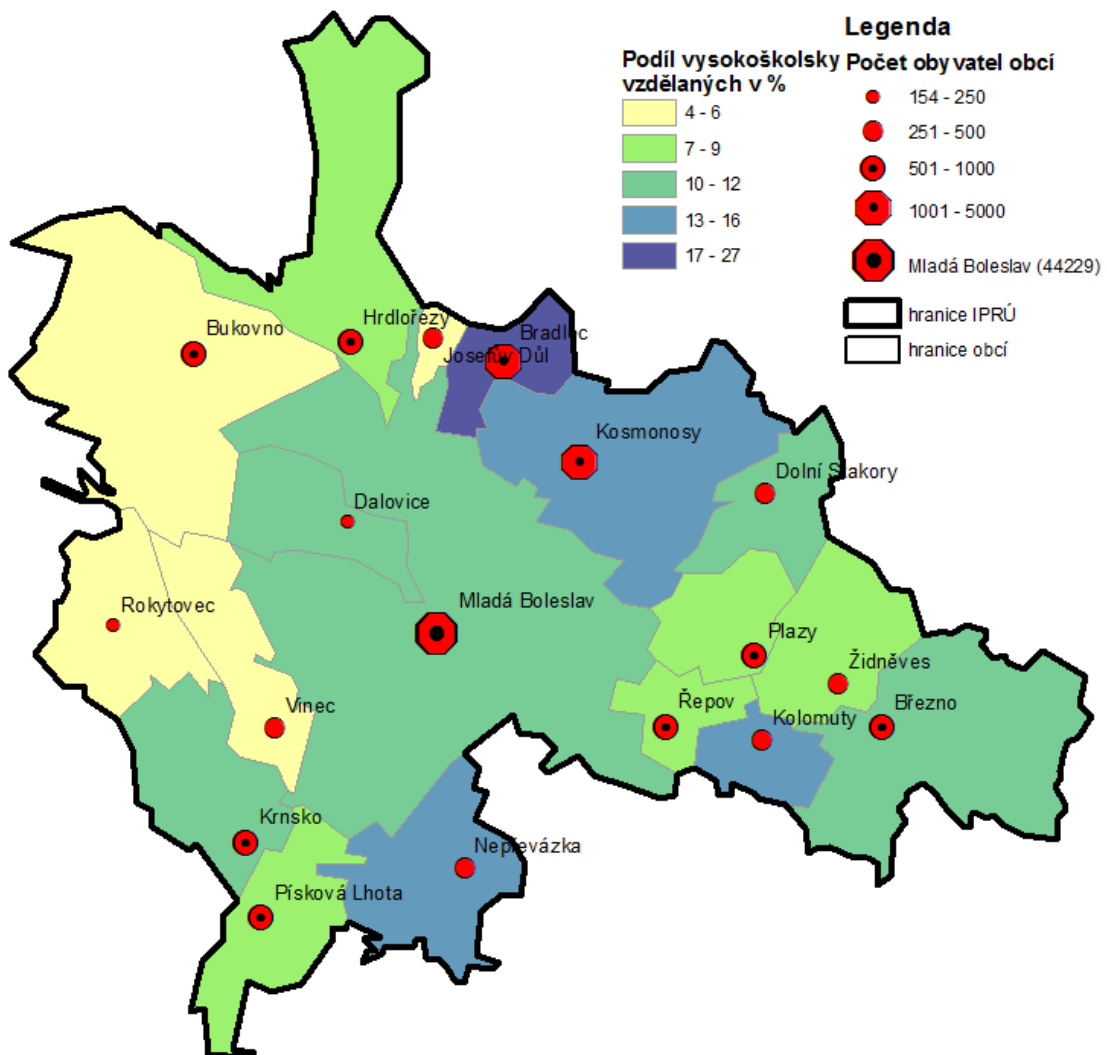
**Tabulka 7: Vzdělanostní struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav podle SLDB 2011**

	základní a neukončené základní	vyučení a střední odborné bez maturity	úplné střední s maturitou a vyšší odborné	vysokoškolské	bez vzdělání
Česká republika	17,6	33,0	31,2	12,5	0,5
Středočeský kraj	16,9	33,6	32,5	11,5	0,4
Mladá Boleslav	14,9	30,8	33,9	10,8	0,4
Bradlec	10,8	15,5	39,7	27,0	0,0
Březno	11,5	34,9	39,1	12,0	0,0
Bukovno	19,1	40,4	26,0	6,3	0,3
Dalovice	16,1	34,5	32,7	10,7	0,6
Dolní Stakory	16,1	35,3	35,3	9,6	0,5
Hrdlořezy	13,4	35,3	32,5	8,3	0,3
Josefův Důl	22,0	39,6	27,2	4,4	0,5
Kolomuty	13,0	29,4	39,9	15,5	0,0
Kosmonosy	15,6	28,5	33,7	13,8	0,4
Krnsko	23,3	32,8	27,1	12,1	0,2
Nepřevázka	11,7	34,7	34,4	14,6	0,6
Písková Lhota	13,1	38,2	32,4	7,8	0,0
Plazy	18,0	32,2	31,2	7,8	0,0

Rokytovec	30,5	35,9	18,8	3,9	2,3
Řepov	12,2	35,4	38,0	7,7	0,3
Vinec	16,0	45,5	20,5	6,1	0,4
Židněves	16,2	35,8	31,4	8,9	0,7
<b>Celkem zázemí</b>	<b>15,3</b>	<b>31,4</b>	<b>33,3</b>	<b>12,4</b>	<b>0,3</b>
<b>Celkem IPRÚ MB</b>	<b>15,0</b>	<b>30,9</b>	<b>33,8</b>	<b>11,2</b>	<b>0,4</b>

Zdroj: SLDB 2011

**Mapa 4: Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**



Zdroj dat: SLDB 2011

## 2.4 NÁRODNOSTNÍ SLOŽENÍ A CIZINCI

Vzhledem k mimořádnému významu Mladé Boleslavi jako nadregionálního pracovního centra a dlouhodobému nedostatku pracovních sil v regionu místní trh práce přitahuje velké množství cizinců. V důsledku toho je na Mladoboleslavsku a především v samotné Mladé Boleslavi násobně větší podíl cizinců na celkové populaci, než činí průměrné zastoupení cizinců v ČR i ve Středočeském kraji. Z pohledu do dlouhodobého vývoje populace v zájmovém území je zjevné, že zde počet obyvatel roste zejména v důsledku přistěhování cizinců a že právě cizinci zamezili celkovému poklesu počtu obyvatel Mladé Boleslavi v souvislosti s procesem suburbanizace.

Oproti SLDB 2001 v zájmovém území počet cizinců markantně vzrostl, což souviselo zejména s přistoupením ČR do EU a otevřením pracovního trhu ČR pracovníkům ze zemí EU a odráželo celorepublikový trend. Vzhledem ke specifickým místního pracovního trhu zde však byl růst počtu, resp. podílu cizinců mnohonásobně vyšší, než ve zbytku ČR.

Velmi vysoká koncentrace cizinců je v samotné Mladé Boleslavi, kde cizinci mj. zaplňují volné kapacity bytového fondu, které vznikly odlivem původních obyvatel do okolních suburbii. Nejvyšší podíl cizinců je v Kosmonosech, které plní funkci sídliště, resp. suburbia Mladé Boleslavi. Jako překvapivý se na první pohled může zdát vysoký podíl cizinců v obcích Vinec, Rokytovec nebo Dalovice. Ten poukazuje na jeden z faktorů rozmístění cizinců – existenci ubytoven, kde pobývají zahraniční pracovníci. V menší obci tak pro vytvoření vysokého podílu cizinců stačí jedno podobné zařízení s naplněnými kapacitami.

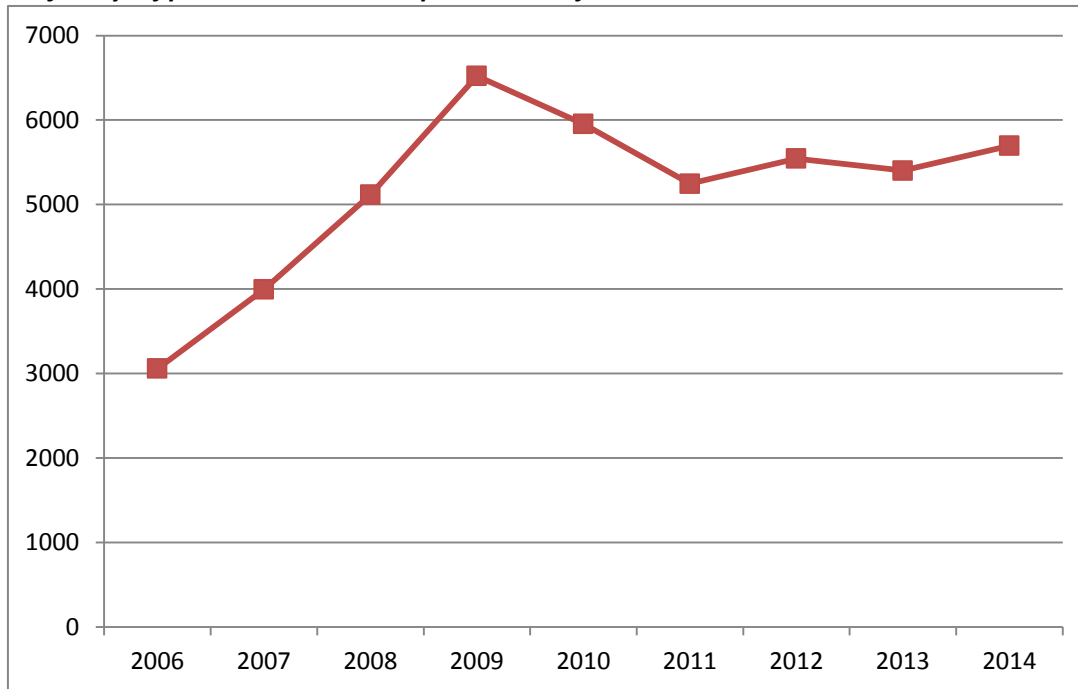
**Tabulka 8: Cizí státní příslušníci v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**

	Počet bydlících obyvatel	z toho státní občanství		Podíl cizinců 2011 (%)	Podíl cizinců 2001 (%)
		Česká republika	mimo ČR (cizinci)		
Česká republika	10 436 560	9 924 044	422 276	4,0	2,1
Středočeský kraj	1 289 211	1 223 015	55 492	4,3	2,4
Mladá Boleslav	44 303	38 107	5 192	11,7	3,3
Bradlec	1 216	1 126	72	5,9	4,3
Březno	932	910	11	1,2	0,3
Bukovno	675	633	32	4,7	0,7
Dalovice	192	170	19	9,9	3,1
Dolní Stakory	270	265	3	1,1	0,0
Hrdlořezy	735	666	65	8,8	0,4
Josefův Důl	430	393	34	7,9	2,4
Kolomuty	301	289	11	3,7	0,6
Kosmonosy	5 159	4 257	731	14,2	4,9
Krnsko	571	557	11	1,9	1,3
Nepřevázka	420	414	5	1,2	0,6
Písková Lhota	710	669	38	5,4	0,2
Plazy	503	454	40	8,0	4,5
Rokytovec	152	135	16	10,5	4,0

Řepov	704	662	35	5,0	0,2
Víneč	288	246	36	12,5	1,7
Židněves	326	320	6	1,8	1,3
Celkem zázemí	13 584	12 166	1 165	8,6	2,8
<b>Celkem IPRÚ MB</b>	<b>57 887</b>	<b>50 273</b>	<b>6 357</b>	<b>11,0</b>	<b>3,2</b>

Zdroj: SLDB 2011, SLDB 2001

**Graf 4: Vývoj počtu cizích státních příslušníků žijících v Mladé Boleslavi v období 2006-2014**



Zdroj dat: MVČR (2014)

## 2.5 SHRnutí

- Celkový počet obyvatel území IPRÚ Mladá Boleslav dlouhodobě roste, a to zejména díky příznivému rozvoji místní ekonomiky spojenému s mimořádnou nabídkou pracovních příležitostí.
- Po dlouhodobém poklesu lidnatosti obcí v zázemí Mladé Boleslavi zde došlo v posledních 2 desetiletích v souvislosti s procesem suburbanizace k rapidnímu růstu počtu obyvatel. Město Mladá Boleslav přitom již od 80. let minulého století roste jen mírně, či populačně stagnuje. I přes rapidní suburbanizaci tak v Mladé Boleslavi dlouhodobě nedochází k úbytku počtu obyvatel, a to především díky migraci pracovní síly ze vzdálenějších zdrojových oblastí do města i díky přirozenému přírůstku obyvatel města.
- V zájmovém území je poměrně příznivá věková struktura obyvatelstva. V důsledku procesu suburbanizace, kterého se účastní především mladé rodiny je téměř ve všech obcích v zázemí Mladé Boleslavi více dětí, než seniorů, pouze v samotné Mladé Boleslavi je tomu naopak.

- V zájmovém území je podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva, ale také obyvatel s pouze základním vzděláním. Naopak vysoký je zde podíl osob s úplným středním vzděláním. Vzdělanostní struktura obyvatelstva je zde determinována charakterem trhu práce, který poptává zejména kvalifikované dělnické profese. Nejpříznivější vzdělanostní strukturu vykazují dynamicky se rozvíjející suburbánní obce.
- Území IPRÚ Mladá Boleslav je charakteristické vysokým podílem cizinců, které sem přitahují mimořádné možnosti uplatnění na místním trhu práce. Podíl cizinců je zde více než dvojnásobně vyšší než ve zbytku ČR i ve Středočeském kraji. Cizinci se soustředí zejména v Mladé Boleslavi a Kosmonosech a na ubytovnách v okolních obcích.
- Populační charakteristiky území výrazně ovlivňuje proces suburbanizace, který se v zájmovém území intenzivně projevuje v posledních cca 15 letech. Ten je spojen na jedné straně s odlivem zejména mladých domácností s vyššími příjmy z Mladé Boleslavi, na druhé straně s jejich přílivem do okolních obcí. Nově příchozí tak zlepšují věkovou, vzdělanostní a sociální strukturu v suburbánních obcích na úkor Mladé Boleslavi, kde jejich místo zaujímají zejména zahraniční pracovníci.

## 3 EKONOMIKA

Následující kapitola je zaměřena na nástin důležitých aspektů struktury, stavu i potenciálu hospodářství území IPRÚ Mladá Boleslav. Při tom byla využívána zejména data z Veřejné databáze ČSÚ a statistiky zaměstnanosti MPSV.

### 3.1 STRUKTURA EKONOMIKY

O významu jednotlivých odvětví národního hospodářství v zájmovém území vypovídá charakteristika ekonomické struktury obyvatel podle zaměstnanosti. Je však nutné poznamenat, že výsledky SLDB 2011 je zapotřebí brát s určitou rezervou, protože se nepodařilo zjistit příslušnost ke konkrétnímu odvětví u přibližně 13 % pracujících v zájmovém území. Přesto je na první pohled patrný mimořádný význam průmyslu na Mladoboleslavsku, ve kterém bylo v r. 2011 zaměstnáno o necelých 16 p.b. více pracujících, než v celé ČR. To je zapříčiněno zejména dominantním vlivem podniku Škoda Auto na místní trh práce (i místní ekonomiku), který je posilován dalšími podniky navázanými na společnost Škoda Auto dodavatelskými vazbami. Tato mimořádnost vede mj. k tomu, že ve všech sledovaných ostatních odvětvích pracuje na Mladoboleslavsku nižší podíl pracujících, než ve zbytku ČR. Obdobná situace zde panuje i ve srovnání se Středočeským krajem. Druhým nejvýznamnějším odvětvím z hlediska zaměstnanosti je sektor veřejných služeb, resp. školství, zdravotnictví a sociální péče, kde pracovalo přibližně 10,6 % pracujících. Následuje odvětví velkoobchod, maloobchod a opravy a údržba motorových vozidel s přibližně 8,3 % pracujících. Naopak nejméně významné je na Mladoboleslavsku z hlediska zaměstnanosti zemědělství a lesnictví. Význam jednotlivých odvětví z hlediska zaměstnanosti tak s výjimkou průmyslu do značné míry koresponduje s republikovými charakteristikami, jen s výše zmíněným rozdílem ve formě nižšího podílu pracujících. Vzhledem k silné provázanosti regionálního trhu práce jsou zaznamenány také poměrně malé rozdíly v ekonomické struktuře obyvatel mezi Mladou Boleslaví a obcemi v zázemí. Nepřekvapivě je v zázemí města vyšší význam zemědělství a lesnictví a naopak nižší význam veřejných služeb pro zaměstnanost, zajímavý je výrazně vyšší význam sektoru stavebnictví.

**Tabulka 9: Ekonomická struktura obyvatel podle zaměstnanosti v roce 2011 (v %)**

	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., služ. pro pod., výzkum	Věřejná správa a obrana	Školství, zdravotnictví a sociální péče
Česká republika	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
Mladá Boleslav	0,4	41,4	2,7	8,2	3,1	1,7	4,1	1,9	6,2	3,7	10,9
Celkem zázemí	1,4	40,2	7,0	8,4	2,3	1,5	3,9	1,9	6,0	3,3	9,6
<b>Celkem IPRÚ MB</b>	<b>0,6</b>	<b>41,1</b>	<b>3,7</b>	<b>8,3</b>	<b>2,9</b>	<b>1,7</b>	<b>4,0</b>	<b>1,9</b>	<b>6,1</b>	<b>3,6</b>	<b>10,6</b>

Zdroj dat: SLDB 2011

Pozn.: Dopočet do celku (100 %) tvoří nezjištěné údaje.

Jak byly řečené výše, ekonomika i trh práce na Mladoboleslavsku jsou ve velké míře závislé na místním dominantním zaměstnavateli – společnosti Škoda Auto a.s. Její hlavní závod v Mladé Boleslavi měl v r. 2013 19 330 kmenových zaměstnanců, podle potřeby dále doplňovaných velkým množstvím agenturních zaměstnanců<sup>6</sup>. Společnost Škoda Auto tak patří mezi největší zaměstnavatele v ČR a je největším zaměstnavatelem v sektoru průmyslu. Při přihlédnutí k počtu obyvatel v zájmovém území (natož k počtu EAO) je zjevné, že význam samotného mladoboleslavského závodu Škoda Auto dalece přesahuje hranice zájmového území. Podle výsledků SLDB 2011 je také zřejmé, že v zájmovém území pracuje v průmyslu přibližně 11 200 EAO, a lze se tak (za předpokladu, že ne všichni z nich pracují v závodech Škoda Auto) domnívat, že přibližně polovina kmenových zaměstnanců mladoboleslavského závodu Škoda Auto dojíždí z území mimo oblast IPRÚ MB.

Ostatní velcí zaměstnavatelé působící v území mají o dva řády nižší zaměstnanost, než závod Škoda Auto. I mezi nimi působí především podniky působící v automobilovém průmyslu. Z veřejně dostupných dat Úřadu práce České republiky však není možné získat přehled o všech významnějších zaměstnavatelích v území, na druhou stranu je ale i bez těchto informací možné konstatovat, že je regionální ekonomika existenčně závislá na automobilovém průmyslu a zejména na místní dominantní společnosti Škoda Auto. Význam ostatních odvětví v regionu je ve srovnání s automobilovým průmyslem marginální a je zcela vyloučené, že by při případné krizi automobilového průmyslu a společnosti Škoda Auto dovedlo jiné odvětví regionální ekonomiky nahradit případný větší výpadek v ekonomické produkci a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu. Při takové situaci by nejspíše podobně jako u ostatních pracovních center Středočeského kraje, která byla postižena strukturálními změnami ekonomiky (např. Kladno a Příbram) došlo ke zmírnění dopadů na trh práce vyjížděnou za prací do Prahy. Tato existenční závislost ekonomiky Mladoboleslavska na

<sup>6</sup> Celý koncern Škoda Auto a.s. najímal v České republice v r. 2013 až 2000 agenturních zaměstnanců.

automobilovém průmyslu je tedy obrovským potenciálním rizikem pro regionální ekonomiku a trh práce a obecně pro obyvatele a aktéry v zájmovém území.

**Tabulka 10: Nejvýznamnější zaměstnavatelé v roce 2013**

Název společnosti	Obec	poč. zaměstnanců	obor činnosti
Škoda Auto a.s.	Mladá Boleslav	19330	výroba osobních automobilů
Oblastní nemocnice MB	Mladá Boleslav	1538	zdravotnictví
Faurecia Interior Systems	Plazy	607	výroba autodílů
Psychiatrická nemocnice	Kosmonosy	500	zdravotnictví
Johnson Controls	Mladá Boleslav	496	výroba autosedaček

Zdroj: Úřad práce ČR (2014), Klauďánova nemocnice (2012), Psychiatrická nemocnice Kosmonosy (2014)

Dalším významným odvětvím z hlediska zaměstnanosti je sektor veřejných služeb. Mezi velkými zaměstnavateli zde především vynikají místní nemocnice, které dohromady zaměstnávají přibližně 1850 pracujících. Vysokou celkovou zaměstnanost lze předpokládat zejména ve školství, dále také v institucích veřejné správy a samosprávy (zejména na Magistrátu Mladé Boleslavi a v příspěvkových organizacích města).

## 3.2 NEZAMĚSTNANOST

Statistiky nezaměstnanosti poukazují na význam společnosti Škoda Auto pro situaci na regionálním trhu práce. Díky dlouhodobé prosperitě společnosti i jejímu obrovskému vlivu na regionální trh práce se Mladoboleslavsko na rozdíl od většiny regionů ČR po konci éry socialismu výrazně nepotýkalo s negativními důsledky strukturálních změn ekonomiky na trh práce a nezaměstnanost zde byla dlouhodobě nejnižší mezi okresy ČR. To platilo i v období 2005-2013, v jehož průběhu patřil podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav mezi nejnižší mezi okresy ČR a pohyboval se výrazně pod průměrem ČR i Středočeského kraje.

**Tabulka 11: Podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Celkem ČR	6,6	6,1	5,0	4,1	6,1	7,0	6,7	6,8	7,7
Praha	2,8	2,5	2,1	1,8	2,6	3,5	3,6	3,9	4,8
Středočeský kraj	4,8	4,3	3,5	3,0	4,6	5,6	5,6	5,7	6,5
okr. Mladá Boleslav	3,2	2,9	2,3	2,0	3,6	4,5	4,2	4,1	4,6

Zdroj dat: MPSV (2014)

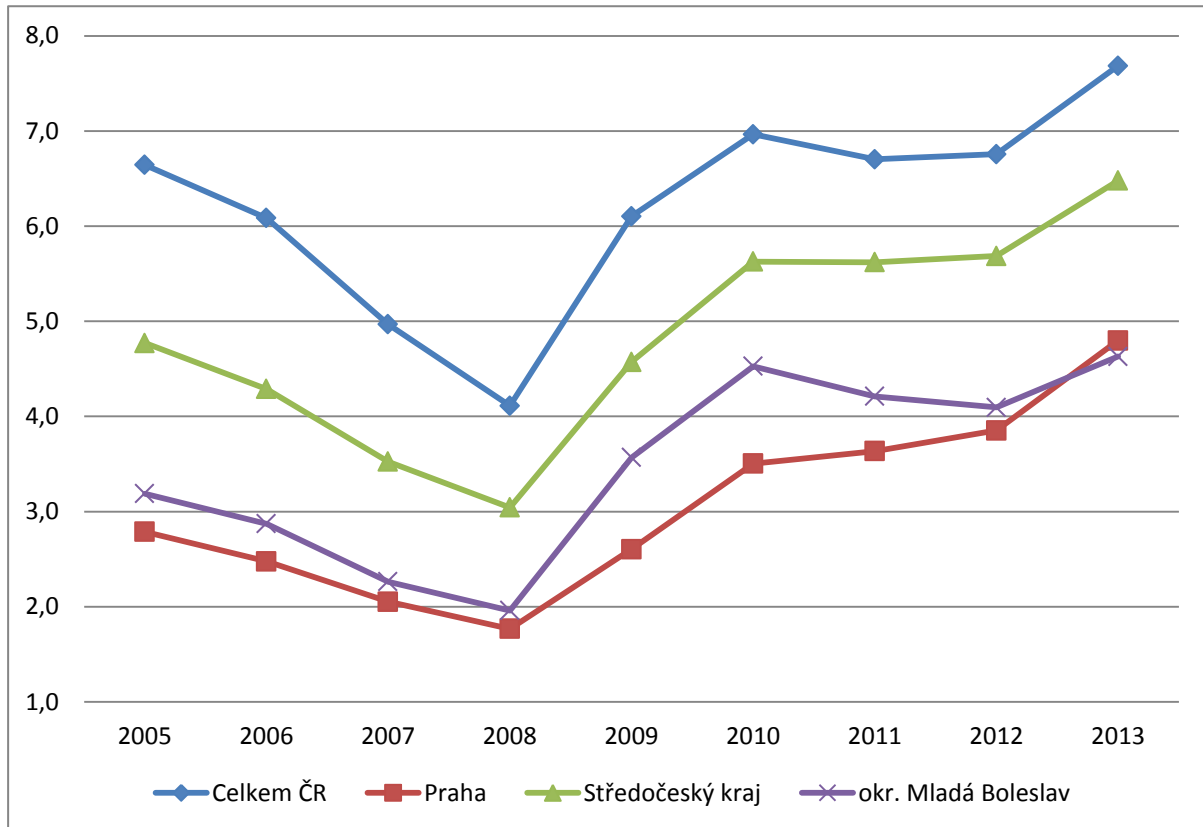
Pozn.: V tabulce jsou zobrazeny roční průměry podílu nezaměstnaných osob. Podíl nezaměstnaných osob je nový indikátor nezaměstnanosti, který udává podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku.

Do vývoje statistik nezaměstnanosti však negativně zasáhl nástup globální hospodářské recese na podzim 2008, od kdy podíl nezaměstnaných osob v celé ČR i v okrese Mladá Boleslav značně vzrostl. I navzdory oživení domácí ekonomiky v r. 2010 a související stagnaci či poklesu podílu nezaměstnaných přetrvávala méně příznivá situace na trhu práce po celé období následující počátku globální hospodářské recese, která se projevovala vyšší hladinou nezaměstnanosti ve srovnání s předchozím obdobím konjunktury i opětovným zvýšením nezaměstnanosti v roce 2013. Tento nepříznivý vývoj se



nevyhnul ani Mladoboleslavsku, i když zde přetrvává výrazně lepší situace na trhu práce, než ve zbytku České republiky.

**Graf 5: Vývoj podílu nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích**



Zdroj dat: MPSV (2014)

Pozn.: V tabulce jsou zobrazeny roční průměry podílu nezaměstnaných osob.

Právě zhoršená situace na regionálním trhu práce po začátku globální hospodářské recese poukazuje na zranitelnost místní ekonomiky v souvislosti s obrovskou závislostí na automobilovém průmyslu. Počátek hospodářské recese byl spojený s propadem poptávky firem i domácností a projevil se na výrazně zhoršených prodejkách nových osobních automobilů, což zasáhlo i mladoboleslavskou automobilku Škoda a její dodavatele. Výraznějším negativním dopadům na regionální ekonomiku i trh práce zabránily intervence vlád v mnoha zemích, kde jsou klíčové odbytové trhy automobilů značky Škoda, zejména zavedením tzv. šrotovného, které uměle zvyšovalo prodeje nových vozů v makroekonomicky nepříznivém období. Tím se sice zabránilo výrazným negativním dopadům krize na automobilový průmysl, jako jedno z klíčových hospodářských odvětví zemí EU, na druhou stranu trvalo velmi dlouho, než se trh s novými vozy v Evropě z krize vzpamatoval. Ačkoli se celosvětové prodeje samotných vozů Škoda neustále zvyšují, po začátku hospodářské recese klesaly v důsledku zostřené konkurence marže z prodejů nových vozů. V posledních letech se ale i díky výrazně se zvyšujícímu odbytu na hlavních rozvojových trzích (Čína, Rusko) blíží prodeje nových vozů Škoda hranici 1 mil. vozů ročně a přetrvávají velmi příznivé výsledky hospodaření.

Výrazné zvyšování odbytu Škoda Auto na mimoevropských trzích může přispět k větší stabilitě společnosti v případě krizí, které by omezily odbyt nových vozů v některých regionech. To však neznamená, že se podobné krize neprojeví omezováním zaměstnanosti v mateřském závodě a

dalších českých závodech společnosti, které do zahraničních poboček dodávají velké množství dílů. Případný pokles zaměstnanosti v důsledku odbytových potíží by se však měl nejdříve dotknout agenturních pracovníků, čímž by se částečně snížily negativní důsledky na regionální trh práce. V případě většího a dlouhodobějšího propadu odbytu společnosti by však mohly být důsledky na regionální trh práce a ekonomiku velmi nepříznivé.

### 3.3 SHRnutí

- Struktura ekonomiky i trhu práce v území je velmi výrazně ovlivňována místním dominantním ekonomickým subjektem – společností Škoda Auto. To se projevuje mj. na velmi vysoké zaměstnanosti EAO v sektoru průmyslu i relativně velmi nízkou nezaměstnaností, která souvisí s dlouhodobou prosperitou společností Škoda Auto a místního automobilového průmyslu. Mimořádný význam automobilového průmyslu vede mj. ke sníženému podílu zaměstnanosti u všech ostatních odvětví národního hospodářství. Podobně jako v celé ČR jsou dalšími významnými odvětvími z hlediska zaměstnanosti veřejné služby a maloobchod, maloobchod a opravy motorových vozidel.
- V samotném výrobním závodě Škoda Auto v Mladé Boleslavi pracuje více než 19 000 kmenových zaměstnanců, což odpovídá přibližně 70 % všech pracujících obyvatel zájmového území. Velkou část zaměstnanců však tvoří dojíždějící obyvatelé z blízkého i vzdáleného okolí zájmového území. Další významné podniky v zájmovém území jsou též z oblasti automobilového průmyslu, ale mají řádově „jen“ stovky zaměstnanců.
- Vysoká závislost na automobilovém průmyslu je sice dosud spojena s hospodářskou prosperitou regionu a přetrvávající příznivou situací na trhu práce, do budoucna však představuje velké potenciální riziko pro případ krize automobilového průmyslu.

## 4 OBČANSKÁ VYBAVENOST

Následující kapitola poskytuje v rámci samostatných kapitol přehled o problematice infrastruktury školství, zdravotnictví a sociálních služeb. Hlavními zdroji informací je Veřejná databáze ČSÚ, adresáře zařízení Krajského úřadu Středočeského kraje (KÚSk), u zdravotnictví pak publikace Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR (ÚZIS ČR).

### 4.1 ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ

Vzhledem k pozici Mladé Boleslavi jako obslužného centra okresního významu je zdejší školská infrastruktura limitovaná. To se projevuje především na absenci veřejné vysoké školy. Jedinou vysokou školou v zájmovém území tak je soukromá škola Škoda Auto Vysoká škola. Ve městě však působí mnoho institucí primárního i sekundárního vzdělávání.

Také existence VŠ Škoda Auto poukazuje na výjimečný význam podniku pro město a okolí. Tato soukromá VŠ je jedinou firemní vysokou školou v České republice a jejím posláním je zejména vzdělávání kvalifikované pracovní síly pro společnost Škoda Auto, přitom však škola připravuje absolventy s uplatněním i mimo subjekt zřizovatele. V současné době škola nabízí studijní programy zaměřené na podnikovou ekonomiku. Na škole studuje přibližně 1200 studentů (z toho cca 200 zahraničních), kteří nezanedbatelně přispívají k odbytu místních služeb.

Nabídku terciárního vzdělávání v Mladé Boleslavi doplňují VOŠ ekonomického a zdravotnického zaměření. V oblasti sekundárního vzdělávání působí v Mladé Boleslavi velké množství veřejných i soukromých středních škol a středních odborných učilišť nabízejících poměrně široké spektrum studijních oborů. Určitým specifikem je vzhledem k velikosti Mladé Boleslavi existence dvou gymnázií. Také v oblasti sekundárního vzdělávání je aktivní společnost Škoda Auto, která je zřizovatelem SOU strojírenského, vychovávajícího pro společnost technické kádry do výroby. Jediným zařízením sekundárního vzdělávání situovaným v zázemí Mladé Boleslavi je soukromá SŠ ekonomicko-podnikatelská, která působí v Josefově Dole.

Mladá Boleslav je i přirozeným centrem primárního vzdělávání pro území IPRÚ. V samotné Mladé Boleslavi se nachází 10 základních škol. Kromě Mladé Boleslavi jsou základní školy s I. i II. stupněm pouze v Kosmonosech a v Březně. ZŠ s pouze I. stupněm jsou dále v Dalovicích a v Krnsku.

Také zařízení předprimárního vzdělávání jsou soustředěna zejména v Mladé Boleslavi. Kromě Mladé Boleslavi se MŠ nachází už jen v Kosmonosech, Krnsku, Řepově, Bradleci a Březně.

Vybavení území školami tedy nepříliš odpovídá rozvoji zázemí Mladé Boleslavi v souvislosti s procesem suburbanizace. Mnohé dynamicky se rozvíjející obce, ve kterých je poměrně vysoké zastoupení dětí předškolního a školního věku tak nemají ani základní, ani mateřskou školu. Základní školu nemá také obec Bradlec, kde žije relativně velmi vysoký počet dětí. Absence MŠ a ZŠ v této a v dalších obcích tak snižuje obytný komfort jejich obyvatel, včetně nově přichozích. Na druhou stranu

je životní styl obyvatelů suburbií většinou spojený s denní vyjížděkou do zaměstnání v jádrovém městě osobním automobilem, kterou je možné spojit s odvozem dětí do MŠ či ZŠ ve městě. Obce v zájmovém území jsou přitom od Mladé Boleslavi nepříliš vzdálené, což pozici rodičů-řidičů svých dětí usnadňuje. To platí i o zmíněné obci Bradlec, odkud je to do škol v sousední Mladé Boleslavi a v Kosmonosech nedaleko. Také je otázkou, zdali bude vysoká intenzita procesu suburbanizace přetrvávat i ve výhledovém období, či zda dojde ke stabilizaci populace obcí v zájmovém území a opadnutí populační vlny „dětí ze suburbií“. To by mohlo znamenat postupný pokles poptávky po předškolním a školním vzdělávání v suburbánních obcích. Přesto je možné konstatovat, že v některých obcích v zázemí Mladé Boleslavi je dostatečná poptávka ke zřízení školních zařízení, která by mohla alespoň přechodně uspokojovat potřeby těch nejmladších obyvatel.

**Tabulka 12: Školská zařízení v IPRÚ Mladá Boleslav**

Zřizovatel	Typ	Název organizace	Obec
kraj	SŠ	Gymnázium Dr. Josefa Pekaře	Mladá Boleslav
kraj	SŠ	Gymnázium, Mladá Boleslav, Palackého 191/1	Mladá Boleslav
kraj	SŠ	Integrovaná střední škola, Na Karmeli 206	Mladá Boleslav
kraj	SŠ a VOŠ	OA, VOŠ ekonomická a Jazyková škola	Mladá Boleslav
kraj	SŠ a SOU	SOŠ a SOU, Jičínská 762	Mladá Boleslav
kraj	SŠ	Střední průmyslová škola, Havlíčkova 456	Mladá Boleslav
kraj	SŠ a VOŠ	Střední zdravotnická škola a VOŠ zdravotnická	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	Základní škola speciální, Václavkova 950	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	ZŠ, MŠ, Dětský domov a Spec. pedagog. centrum	Mladá Boleslav
kraj	ZUŠ	Základní umělecká škola, 17. listopadu 1325	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	Dětský domov Krnsko, příspěvková organizace	Krnsko
kraj	zařízení	Dům dětí a mládeže „Na Výstavišti“	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	Mateřská škola speciální, Šmilovského 543	Mladá Boleslav
soukromník	VŠ	ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	Soukromá střední škola MAJA, s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	SŠ ekonomicko-podnikatelská SPEKTRUM, s.r.o.	Josefův Důl
soukromník	SŠ	SŠ gastronomie a hotelnictví Mladá Boleslav, s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	SŠ podnikatelská škola HERMÉS MB s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	SŠ tradičních řemesel HERMÉS MB s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	ŠKODA AUTO a.s., SOU strojírenské, odštěpný závod	Mladá Boleslav
soukromník	ZUŠ	Základní umělecká škola Karmel, v.o.s.	Mladá Boleslav

Zdroj dat: KúSk (2014)

Pozn.: V tabulce jsou uvedena zařízení zřizovaná Středočeským krajem a soukromými subjekty. Není zde uvedena valná většina MŠ a ZŠ. SOŠ – střední odborná škola, SOU – střední odborné učiliště, OA – obchodní akademie, VOŠ – vyšší odborná škola, SPEC. – speciální škola, resp. školské zařízení.

**Mapa 5: Vybavenost školami v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**



Zdroj dat: KúSk (2014)

Pozn.: Platné ke školnímu roku 2010/2011.

## 4.2 ZDRAVOTNICTVÍ

Nejvýznamnějším zdravotnickým zařízením IPRÚ Mladá Boleslav je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s., jejímž zřizovatelem je Středočeský kraj. S 587 lůžky k 31.12.2013, která náležela akutní péči (441 lůžek), následné péči (96 lůžek, z nich však velká část v LDN v Mnichově Hradišti) a intenzivní a resuscitační péči (50 lůžek) se jednalo o jednu z největších nemocnic ve Středočeském kraji. Nemocnice poskytuje lékařskou a ošetrovatelskou péči na mnoha specializovaných i standardních odděleních. V roce 2013 zde bylo celkem 26 293 hospitalizovaných a obloženost činila 71,3 % u lůžek akutní péče a 88,5 % u lůžek následné péče. Nemocnice nabízí specializovanou ambulantní a lůžkovou péči na řadě oddělení, v oblasti následné péče pak nabízí lůžkovou péči v léčebnách dlouhodobě nemocných (LDN). Nemocnice také provozuje služby sociálního charakteru na

sociálním oddělení, které je poskytovatelem poradenských služeb a na Oddělení sociálních lůžek, které poskytuje na celkem 32 lůžkách pobytové služby osobám s chronickým onemocněním, osobám se ZP a seniorům. Nemocnice měla k 1.4.2014 1538 zaměstnanců<sup>7</sup>.

Dalším velmi významným zdravotnickým zařízením je Psychiatrická nemocnice Kosmonosy. Jedná se o zařízení nadregionálního významu, které poskytuje lůžkovou i ambulantní psychiatrickou péči. Psychiatrická nemocnice disponuje celkem 600 lůžky a má přibližně 500 zaměstnanců.

V samotné Mladé Boleslavi působí široké spektrum poskytovatelů zdravotních služeb. Působí zde několik poliklinik, velké množství samostatných ordinací praktických lékařů, lékařů pro děti a dorost, stomatologů a lékařů specialistů. Vybavenost okolních obcí zdravotnickými zařízeními je však minimální. Ordinance praktického lékaře a pediatra se nacházejí pouze v Kosmonosech, Březně a Krnsku. V Kosmonosech jsou 2 ordinace praktického lékaře, 2 stomatologické ordinace, větší množství ordinací lékařů specialistů a ostatních samostatných zařízení a 1 lékárna. V Židněvsi je 1 ordinace lékaře specialisty. I v oblasti zdravotnické infrastruktury se tak projevuje velmi malá vybavenost obcí v zázemí Mladé Boleslavi, která však mj. souvisí s blízkostí okresního města nabízejícího širokou škálu zdravotnických služeb a relativně malou populační velikostí obcí v zázemí<sup>8</sup>.

### 4.3 SOCIÁLNÍ SLUŽBY

Sociální služby zahrnují sociální poradenství, služby sociální péče a služby sociální prevence. Sociální služby jsou poskytovány formou pobytovou (spojené s ubytováním v zařízení sociálních služeb), ambulantní (klienti navštěvují poskytovatele služby) a terénní (služby jsou osobně poskytovány v přirozeném prostředí klientů). Pro poskytování sociálních služeb se zřizují zařízení sociálních služeb. Jediným zařízením sociálních služeb v zázemí města je sociálně terapeutická dílna v Kosmonosech, i když v případě Kosmonos je významným faktorem lokalizace sociálně terapeutické dílny návaznost na místní Psychiatrickou nemocnici, která je zařízením nadregionálního významu. Organizace poskytující sociální služby jsou výrazně koncentrovány do Mladé Boleslavi a poskytují pestré spektrum sociálních služeb pro obyvatelstvo města a jeho zázemí.

V zájmovém území sídlí následující zařízení sociálních služeb (VDB ČSÚ 2014, k 31.12.2012)<sup>9</sup>:

- 2 denní stacionáře,
- týdenní stacionář,
- domov pro seniory,
- 3 zařízení chráněného bydlení,
- azylový dům,

<sup>7</sup> Aktuální informace o činnosti nemocnice poskytla MUDr. Jitka Kolombová, MBA, zástupkyně ředitele Oblastní nemocnice Mladá Boleslav pro zdravotní služby.

<sup>8</sup> Služby ve zdravotnictví jsou zpravidla poskytovány v populačně větších obcích, než např. služby ve školství.

<sup>9</sup> S výjimkou sociálně terapeutické dílny sídlící v Kosmonosech sídlí všechna zařízení v Mladé Boleslavi.

- nízkoprahové denní centrum,
- nízkoprahové zařízení pro děti a mládež,
- noclehárna,
- 7 sociálních poraden,
- 3 sociálně terapeutické dílny,
- 5 center sociálně rehabilitačních služeb,
- 2 intervenční centra.

Na Mladoboleslavsku je dále poskytováno široké spektrum sociálních služeb poskytovateli, kteří sídlí mimo zájmové území. Jedná se zejména o terénní sociální služby. Klientům ze zájmového území jsou dále poskytovány pobytové a ambulantní sociální služby zařízeními, které sídlí mimo zájmové území.

Velmi využívaným druhem terénní sociální služby je pečovatelská služba, kterou v zájmovém území poskytují celkem 4 subjekty.

V zájmovém území nejsou poskytovány následující sociální služby: centra denních služeb, domovy pro osoby se zdravotním postižením, domovy se zvláštním režimem, domy na půl cesty, zařízení pro krizovou pomoc, terapeutické komunity a služby následné péče. Především domov se zvláštním režimem v regionu vzhledem ke zvyšujícímu se věku dožití a zvyšujícími se počtu potenciálních klientů ztlačně chybí. Některé z těchto zařízení, resp. služeb jsou tradičně poskytovány ve velkých pobytových zařízeních, která mají regionální až nadregionální působnost a bývají často umístěna ve venkovských oblastech (např. domovy pro osoby se zdravotním postižením a domovy se zvláštním režimem). U těchto zařízení se předpokládá postupná transformace ve služby komunitního typu, které budou mj. více nabízet terénní sociální péči v přirozeném prostředí klientů.

Z hlediska potřeb cílových skupin v zájmovém území citelně chybí nebo jsou kapacitně nedostačující sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi, které by přispěly k sanaci rodin, sociální služby pro osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a sociální služby pro děti a mládež. Chybí zde nízkoprahové zařízení pro děti nižšího školního věku, azylová forma bydlení pro jednotlivce a systém prostupného sociálního bydlení. Nedostačující kapacity má současné nízkoprahové zařízení a azylový dům pro matky s dětmi. I vzhledem k trendu rostoucího výskytu sociálně patologických jevů u dětí a mládeže chybí pro tuto cílovou skupinu diagnostická zařízení (v zájmovém území není žádné), nedostačující jsou také kapacity dětských psychologů a psychiatrů.

Dle Komunitního plánu sociálních služeb Statutárního města Mladá Boleslav na období 2014-2018 je ve městě nedostatečná kapacita u chráněného bydlení, domova pro seniory (kde rapidně narůstá počet neuspokojených žadatelů), odlehčovacích pobytových služeb, týdenního stacionáře, azylového domu a v zimním období u noclehárny.

V Mladé Boleslavi byly v r. 2010 celkem 3 domy s pečovatelskou službou, v nichž se nacházelo 162 bytů (VDB ČSÚ 2014). V zázemí Mladé Boleslavi se nenacházel žádný dům s pečovatelskou službou.

Vzhledem k obecnému vývoji populace a populačním projekcím pro větší územní celky, které předpovídají pokračující trend stárnutí obyvatelstva lze v budoucnosti očekávat zvýšenou poptávku po zdravotních a sociálních službách pro seniory. Zvýšenou poptávku po sociálních službách pro děti a

mládež přináší také nárůst výskytu sociálně patologických jevů u dětí a mládeže. Obecným problémem zdravotních i sociálních služeb je rozdílná kvalita, kapacita nebo dostupnost vybraných poskytovaných služeb, což platí jak pro odborné, tak i doplňkové (stravování, úroveň vybavení, apod.) služby.

#### 4.4 SHRNUÍ

- Mladá Boleslav je obslužné centrum okresního významu. Tomu odpovídá vybavenost veřejnými službami. Naopak obce v zázemí Mladé Boleslavi mají až na výjimky velmi omezenou až žádnou nabídku občanské vybavenosti, a to i ty, které se dynamicky rozvíjejí v souvislosti s procesem suburbanizace. Mezi vybavenější obce zde patří populačně velké Kosmonosy, Březno, které plní funkci mikroregionálního obslužného centra na východním okraji zájmového území a obec Krnsko.
- V Mladé Boleslavi se nachází soukromá firemní VŠ Škoda Auto Vysoká škola, 2 VOŠ (ekonomického a zdravotnického zaměření) a pestré spektrum SŠ a SOU. Z obcí v zázemí Mladé Boleslavi je jich jen několik málo vybaveno MŠ nebo ZŠ, školy zcela chybí v některých dynamicky se rozvíjejících obcích s vysokým podílem dětí (např. v Bradleci).
- V Mladé Boleslavi sídlí Oblastní nemocnice Mladá Boleslav poskytující široké spektrum specializované ambulantní a akutní i následné lůžkové péče. Psychiatrická nemocnice v Kosmonosech je významné zařízení nadregionálního charakteru. Ordinance praktických lékařů i pediatrů jsou kromě dobře vybavené Mladé Boleslavi pouze v Kosmonosech, Březně a Krnsku.
- Téměř všechna zařízení sociálních služeb sídlí v Mladé Boleslavi. V zájmovém území není poskytováno kompletní spektrum sociálních služeb a některé služby nemají dostatečnou kapacitu. Některé chybějící služby jsou však klientům ze zájmového území poskytovány poskytovateli a zařízeními sídlícími mimo zájmové území a lze očekávat rozvoj poskytování terénních sociálních služeb pro klienty pobývajících v domácím prostředí. Výhledově bude růst zejména poptávka po zdravotních a sociálních službách pro seniory, případně i pro děti ohrožené sociálně patologickými jevy.



## 5 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kapitola stručně představuje problematiku životního prostředí, z hlediska stavu ovzduší, hlukové zátěže, kvality vod, přírody a krajiny, starých ekologických zátěží a odpadového hospodářství. Hlavním informačním zdrojem jsou ÚAP SO ORP Mladá Boleslav 2011 (dále ÚAP MB 2011), SPRM MB 2011 a informační zdroje z oblasti jednotlivých problematik (zejména pak data z ČHMÚ, Integrovaného registru znečišťování a databáze SEKM).

### 5.1 OVZDUŠÍ

Přehled o emisích hlavních polutantů ze stacionárních zdrojů v okrese Mladá Boleslav poskytuje tabulka č. 13. Patrný je poměrně vysoký podíl okresu Mladá Boleslav na produkci těkavých organických látek, jejichž hlavním zdrojem je závod společnosti Škoda Auto (IRZ 2014). Teplárna ŠKO-ENERGO s.r.o. provozovaná v areálu Škoda Auto v Mladé Boleslavi je zároveň hlavním producentem emisí oxidu siřičitého a oxidů dusíku. Velké stacionární zdroje (reprezentované především teplárnou ŠKO-ENERGO) dominují právě v produkci těchto dvou plynných polutantů, naopak malé stacionární zdroje (tedy především vytápění rodinných domů) jsou ze stacionárních zdrojů hlavními zdroji emisí tuhých znečišťujících látek a oxidu uhelnatého (což je dáno především nízkou kvalitou domovních kotlů a používaných paliv).

**Tabulka 13: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav v roce 2012**

	TZL	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	VOC	amoniak
	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]
REZZO 1	80,6	861,5	749,9	658,7	1305,8	1,0
REZZO 2	7,8	13,0	24,0	22,0	16,3	0,0
REZZO 3	261,5	329,2	103,3	3910,7	374,3	-
REZZO 1-3	350,0	1203,7	877,2	4591,4	1696,5	1,0
Podíl na Středočeském kraji v (%)	6,0	5,7	6,0	9,0	11,4	0,0

Zdroj: ČHMÚ (2014b)

Pozn.: REZZO 1: Zvláště velké a velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší, spalování s tepelným výkonem nad 5 MW a zvláště významné technologie. REZZO 2: Střední stacionární zdroje znečišťování ovzduší, spalování s výkonem 0,2-5 MW a významné technologie. REZZO 3: Malé stacionární zdroje znečišťování ovzduší, spalování s výkonem do 0,2 MW, lokální vytápění, méně významné technologie. TZL-tuhé znečišťující látky; NH<sub>3</sub>-amoniak; CO-oxid uhelnatý; VOC-těkavé organické látky; SO<sub>2</sub>-oxid siřičitý; NO<sub>x</sub>-oxidy dusíku.

Největším stávajícím znečišťovatelem ovzduší na Mladoboleslavsku je podle IRZ (2014) teplárna ŠKO-ENERGO, resp. závod Škoda Auto v Mladé Boleslavi. Kromě emisí CO<sub>2</sub> z ní podle měření unikly v r. 2012 škodliviny jako např. chlor a anorganické sloučeniny (34,3 t), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>, 526,8 t) a oxidy síry (SO<sub>x</sub>, 769,2 t), z výrobního závodu Škoda Auto pak nemethanové těkavé organické sloučeniny (NMVOC, 1080 t). Úniky znečišťujících látek do ovzduší jsou u ostatních velkých stacionárních zdrojů znečištění ovzduší výrazně nižší a i kvůli poměrně vysokým ohlašovacím prahům nejsou zpravidla

evidovány. Z krajského hlediska je v zájmovém území spíše průměrná produkce znečišťujících látek, velmi vysoká je však produkce těžkých organických látek, jejichž dominantním zdrojem je lakovna společnosti Škoda Auto.

O skutečném stavu znečištění ovzduší vypovídají imisní charakteristiky. Stav ovzduší na Mladoboleslavsku je monitorován jednou stanicí provozovanou ČHMÚ, která je umístěna v Mladé Boleslavi. Jedná se o stanici městskou, pozadovou, reprezentativní pro oblastní měřítka – městské nebo venkov (dosah 4-50 km). Přehled znečištění ovzduší ve sledovaných veličinách dokládá tabulka č. 14. Úrovně kvality ovzduší „vyhovující“, „špatná“ a „velmi špatná“ představují překročení povolených limitů sledovaných veličin.

Hlavním problémem kvality ovzduší v Mladé Boleslavi je znečištění přízemním ozónem, atmosférickým aerosolem a polycyklickými aromatickými uhlovodíky (PAU).

Přízemní ozón představuje sekundární znečišťující látku, protože nemá svůj vlastní emisní zdroj. Zásadní roli na jeho vzniku a nadlimitních hladinách mají oxidy dusíku ( $\text{NO}_x$ , z 59 %), VOC (31 %) a CO (9 %) v kombinaci se slunečním zářením. K většině zaznamenaných překročení povoleného limitu  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  tak dochází v letních měsících. Na jeho vysokých hladinách se podílí primárně doprava a sekundárně velké stacionární zdroje znečištění REZZO 1 (především Škoda Auto, a.s. a ŠKO – ENERGO, s.r.o.), které ještě doplňují zdroje REZZO 3 (lokální topeniště). Překračování cílového imisního limitu pro troposférický ozón je však celorepublikovým problémem, který souvisí s prudkým nárůstem automobilové dopravy v posledních 20ti letech. Kromě Prahy a Pardubického kraje dochází k překračování příslušné cílové hodnoty na více než 90 % území všech krajů ČR.

Atmosférický aerosol  $\text{PM}_{10}$  představuje polutant nejčastěji narušující kvalitu ovzduší v Mladé Boleslavi. Jeho majoritním zdrojem jsou lokální topeniště (50 %) a doprava (30 %). Oproti přízemnímu ozónu dochází k většině překročení povoleného limitu ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) v topné sezóně. Hlavní roli zde hrají lokální topeniště v Kosmonosech, Bradleci, Debři, Vandrovcích a části Radouče. Mezi lety 2002 a 2003 došlo navíc ke skokovému nárůstu nadlimitních denních koncentrací v topných sezónách z 6 (2001/2002) na 73 (2004/2005) a v posledních letech se tento počet pohybuje v blízkosti maximálního povoleného počtu překročení koncentrací (35 překročení/rok).

Třetí důležitou škodlivinou jsou polycyklické aromatické uhlovodíky. PAU nejsou přímo měřeny stanicí ČHMÚ v Mladé Boleslavi, ale dopočítávají se z modelů na základě měření ve srovnatelných lokalitách. Jejich hlavním zdrojem je nekvalitní spalování tuhých paliv v lokálních topeništích. Stejně jako v případě  $\text{PM}_{10}$  tak dochází k většině překročení povoleného limitu ( $1 \text{ ng}/\text{m}^3$ ) v topné sezóně.

Z důvodu překračování imisních limitů tří uvedených veličin je Mladá Boleslav Oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Zároveň je vymezena jako kategorie 1 v Integrovaném programu ke zlepšení kvality ovzduší Středočeského kraje, na které je nutno soustředit největší pozornost při aktivitách ke snížení imisní zátěže. Především vlivem nárůstu automobilové dopravy a návratu k vytápění rodinných domů tuhými palivy dochází v posledních letech k nárůstu koncentrací těchto znečišťujících látek (SPRM MB 2011).

**Tabulka 14: Úroveň kvality ovzduší ve sledovaných veličinách v Mladé Boleslavi v roce 2013**

Polutant	Úroveň kvality ovzduší (v % měření)					
	Velmi dobrá	Dobrá	Uspokojivá	Vyhovující	Špatná	Velmi špatná
<b>NO<sub>2</sub></b>	78,8	19,1	2	0	0	0
<b>O<sub>3</sub></b>	37,2	36,8	24,4	1,7	0	0
<b>PM<sub>10</sub></b>	30,8	37,1	22,5	6,1	3,5	0

Zdroj: ČHMÚ (2014a)

Pozn.: NO<sub>2</sub>-oxid dusičitý; O<sub>3</sub>-ozón; PM<sub>10</sub>-atmosférický aerosol.

Výše uvedené charakteristiky znečištění ovzduší mohou vzhledem k přenosu škodlivin být platné pro většinu ze zájmového území. Ačkoli se ve většině venkovských obcí nenacházejí velké stacionární zdroje znečištění ovzduší a intenzita dopravy je v řadě těchto sídel nízká, zejména v topné sezóně zde může v souvislosti se nešetřeným vytápěním domů docházet k prudkému zhoršení kvality ovzduší. Protože jsou domovní topeniště velmi významným zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území, bude výhledově vhodné usilovat mj. o podporu výměny kotlů v domácnostech.

## 5.2 HLUK

Nejvýznamnějším zdrojem hluku je automobilová doprava – konkrétně se jedná o hluk automobilové dopravy na silnicích R10, I/16, I/38, v samotné Mladé Boleslavi pak také na ulicích Jičínská/TGM/Jaselská, Průmyslová a V. Klementa.

Zvýšené hladiny hluku (denní nad 50 dB a noční nad 40 dB) jsou zaznamenávány v okolí rychlostní komunikace R 10 (průměrná hodnota hluku 80 – 85 dB) a v okolí silnice č. I/38 (průměrná hodnota hluku 75 – 80 dB). V nočních hodinách dochází na těchto místech ke snížení hodnot hluku zhruba o 10 – 15 dB.

Podle studie Stav životního prostředí ve Středočeském kraji v roce 2007 tato zvýšená hladina hluku postihuje celodenně 2100 obyvatel Mladé Boleslavi. V noci se jedná dokonce o více než 2200 obyvatel města, což představuje nejvyšší počet postižených obyvatel ze všech měst Středočeského kraje. Hladinu hluku lze tedy považovat za významný problém města v oblasti životního prostředí (SPRM MB 2011).

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.

### 5.3 VODA

Území se vyznačuje relativně malou hustotou vodních toků. Územím protéká řeka Jizera, v jejímž povodí se nachází valná většina území Mladoboleslavsko. Jihovýchodní část území je odvodňována potokem Dobrovka, který 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.

Jakost vody na řece Jizeře je sledována v obci Vinec. Úroveň čistoty vody je klasifikována II. třídou – mírně znečištěná voda. Kvalita povrchové vody v řece Jizeře je tedy 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 vodnatosti 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 jímané z velkých hloubek. Území má proto zajištěnu velmi kvalitní pitnou vodu splňující i velmi přísné parametry.

### 5.4 PŘÍRODA A KRAJINA

V Mladé Boleslavi se nachází tři evropsky významné lokality systému NATURA 2000. Jedná se o lokality Bezděčín-letiště, Chlum a Radouč. Problematická je především lokalita Radouče, která čelí mimořádnému tlaku s negativními projevy v důsledku sousedství se sídlištěm s velkým počtem obyvatel. Lokalita Radouč také čelí tlakům na svoji celistvost a přírodní charakter.

Pro území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav byly v letech 1992-1997 zpracované lokální generely územních systémů ekologické stability (ÚSES). Tyto byly podrobeny revizi a sjednocení v letech 2000-2001 v Okresní generel územního systému ekologické stability.

Městem Mladá Boleslav prochází údolím Jizery nadregionální biokoridor s regionálním biocentrem Debř a několika lokálními biocentry. Z tohoto biokoridoru se v Mladé Boleslavi oddělují dva lokální biokoridory. Jeden vede podél říčky Klenice, druhý údolím Čistého potoka k obci Čistá. Jihovýchodního okraje Mladé Boleslavi se dále dotýká regionální biokoridor vedoucí východně od rychlostní komunikace R10, který se u místní části Jemníky stáčí k východu směrem k obci Domousnice. Na dotyku s Mladou Boleslaví má tento biokoridor regionální biocentrum Chlum.

Statutární město Mladá Boleslav spravuje cca 350 ha městské zeleně. Tato plocha se každoročně mění, na jednu stranu se zejména v centru města zmenšuje zpevnováním ploch mj. v souvislosti s projekty „revitalizace“, na druhou stranu se zvyšuje zahrnutím některých ploch v příměstských částech. Údržba městské zeleně je zajišťována dodavatelsky s ohledem na zařazení městské zeleně do čtyř tříd intenzity údržby, kde první třída jsou TOP plochy v Mladé Boleslavi a čtvrtá třída jsou méně významné, mnohdy nesnadno přístupné a obyvateli málo využívané, či navštěvované plochy. Součástí koncepce zeleně se rozumí rovněž obnova přestárle a provozně nebezpečné zeleně kvalitními,

stanovištně vhodnými a vůči městskému prostředí odolnými druhy rostlin. V průměru se ročně vysadí cca 120 kusů dřevin. Součástí je také doplňování městské zeleně vhodným mobiliářem a prvky umožňujícími zábavu pro děti a relaxaci pro dospělé. Pro dětská hřiště byla zpracována optimalizace dětských hřišť. Hlavním cílem optimalizace je rovnoměrná síť kvalitních, legislativně vyhovujících a provozně bezpečných dětských hřišť a zároveň návrh na odstranění, či rekonstrukce dětských hřišť provozně nebezpečných, popřípadě nevyhovujících platné legislativě ČR a EU.

Mezi nejcenější přírodní prvky v městě patří park Štěpánka v údolí říčky Klenice, Národní přírodní památka Radouč a přírodní památka Lom u Chrástu. Významné krajinné prvky představují vodní toky Jizery a Klenice. V městě se nachází také několik památných stromů. Zelené plochy se obecně soustřeďují spíše v okrajových částech města a ani tam nepokrývají ve srovnání s obdobně velkými městy příliš velké plochy. V některých hustě zalidněných částech města je pak rozloha území pokrytého kvalitní městskou zelení (např. parky) v důsledku dřívějšího urbanistického rozvoje nedostatečná. Platí to například pro velkou část Severního sídliště i pro oblast Nového Města, kde jsou jedinými většími plochami zeleně park Výstaviště, hřbitov a Nový park.

V blízkém okolí Mladé Boleslavi se kromě několika menších přírodních památek nachází Přírodní park Chlum, přírodní rezervace Vrch Baba u Kosmonos nebo lesní obora v Kosmonosech. Rekreační potenciál těchto území je však částečně redukován hlukovou zátěží z blízké silnice R10.

Významnou urbanistickou závadou je lokalizace Nového hřbitova uprostřed výrobního areálu Škoda Auto. Poloha hřbitova obklopeného ze tří stran výrobními objekty je nevyhovující pro potřeby samotného hřbitova i limitující pro rozvoj výrobního areálu.

## 5.5 EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE ÚZEMÍ

V databázi SEKM (Sytému evidence kontaminovaných míst) je k červnu 2014 na území IPRÚ Mladá Boleslav evidováno 15 lokalit s ekologickými zátěžemi území. Z doprovodných údajů lze obecně konstatovat, že převažujícím typem zátěží jsou zejména bývalé skládky komunálního odpadu, stávající či bývalé průmyslové areály a zátěže bodového či lokálního dosahu, s nízkým rizikem.

Mezi lokality s vyšší rizikovostí patří v zájmovém území:

- Škoda Auto a.s., riziko velké, bodové, ohrožení povrchových a podzemních vod

Lze předpokládat, že další ekologické zátěže se nacházejí v místech stávající či někdejší průmyslové výroby, zejména v zóně při soutoku Jizery a Klenice (např. na pozemcích podniku Akuma a.s.).

## 5.6 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.

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 má být uzavřena v prvním čtvrtletí 2015. Na začátku roku 2015 má být dokončena mechanicko biologická úprava odpadů s bioplynovou stanicí, která se momentálně staví ve východní průmyslové zóně v Mladé Boleslavi a která má nahradit skládku v Michalovicích. V úpravě odpadů mají být separovány jednotlivé složky odpadů, z nichž některé frakce mají být využívány pro výrobu elektrické (v bioplynové stanici) a tepelné energie (v teplárně ŠKO – ENERGO). Úprava má mít kapacitu okolo 60 tis. t. odpadu ročně a má sloužit k likvidaci směsného komunálního odpadu z Mladé Boleslavi i okolních obcí a měst.

### **ZAŘÍZENÍ NA VYUŽÍVÁNÍ A ODSTRAŇOVÁNÍ ODPADU NA ÚZEMÍ ORP MB<sup>10</sup>**

#### Úpravny odpadu

- Mechanicko biologická úprava odpadu s bioplynovou stanicí Mladá Boleslav – staví firma Compag Mladá Boleslav s.r.o. (zahájení provozu v r. 2015)

#### Skládky tuhého komunálního odpadu

- Michalovice – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.
- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.

#### Skládky nebezpečného odpadu

- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozovaná fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.

#### Kompostárny

- Strašnov – provozuje fy ZERS, Kutná Hora
- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.

#### Dekontaminační plocha

- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.
- Žerčice – provozuje fy. A.S.A. spol. s r.o.

#### Recyklační plocha

- Michalovice – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.

#### Zařízení na sběr a výkup autovraků

- Mladá Boleslav – Autovrakoviště Hejtmánka s.r.o.

#### Sběrné dvory

---

<sup>10</sup> Podle ÚAP MB 2012

- Mladá Boleslav – Poplužní dvůr – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.
- Mladá Boleslav – Sever – provozuje fy 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

#### Další zařízení

- stanoviště drtícího mobilního zařízení na stavební odpad

## 5.7 SHRNUTÍ

- Nejvýznamnějším velkým stacionárním zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území je teplárna ŠKO-Energo. Z krajského hlediska je mimořádná produkce těkavých organických látek v lakovně závodu Škoda Auto. Mladoboleslavsko se potýká se zhoršenou kvalitou ovzduší charakterizovanou zejména dlouhodobě zvýšenými koncentracemi atmosférického aerosolu, přízemního ozónu a polycyklickými aromatickými uhlovodíky. Hlavními zdroji těchto škodlivin jsou lokální topeniště a doprava.
- Území Mladoboleslavska je vystaveno silné hlukové zátěži produkované zejména dopravou na silnicích R10, I/16 a I/38. Zvýšená hladina hluku postihuje poměrně velkou část obyvatel Mladé Boleslavi i dalších sídel, zejména v okolí silnice R10. Vysoká lokální zátěž je na průtazích silnic I. třídy obytnými zónami, odkud mají být silnice I. třídy výhledově přeloženy mimo zastavěné území.
- Zatímco v řece Jizeře je podle měření ČHMÚ „jen“ mírně znečištěná voda, horší je kvalita ostatních vodních toků v území, a to zejména kvůli jejich malé vodnosti a vnosu znečišťujících látek ze zemědělství a sídel s chybějící kanalizací s ČOV.
- V zájmovém území se nacházejí 3 evropsky významné lokality systému NATURA 2000 a několik maloplošných ZCHÚ. Tyto lokality se vyskytují především v katastru Mladé Boleslavi, nebo v její bezprostřední blízkosti. Význam pro rekreaci obyvatel aglomerace mají kromě samotného systému městské zeleně také rozsáhlejší chráněná území – Přírodní park Chlum a Přírodní rezervace Vrch Baba u Kosmonos.
- Poloha Nového hřbitova v enklávě obklopené výrobním areálem Škoda Auto je urbanisticky závadná a pro zajištění důstojného pietního místa i rozvoje výrobního závodu Škoda Auto bude zapotřebí zajištění náhradní lokality.
- V území je evidováno větší množství starých ekologických zátěží. Zpravidla se jedná o zátěže bodového či místního rozsahu s nízkým rizikem a žádným, nebo jen omezeným vlivem na okolí. Nejproblematictější lokalitou je výrobní areál Škoda Auto, kde přetrvává riziko kontaminace povrchových a podzemních vod.



- V území se nachází skládka komunálního odpadu Michalovice, která je však na hraně životnosti. Pro nahrazení skládky jako zařízení likvidace komunálního odpadu z regionu je v Mladé Boleslavi budována mechanicko biologická úprava odpadu s bioplynovou stanicí.



## 6 PROSTŘEDÍ SÍDEL

Kapitola hodnotí oblasti bydlení, veřejných prostranství a infrastruktury pro kulturu, volný čas a cestovní ruch v zájmovém území. K tomu využívá zejména dat ze SLDB 2011, Veřejné databáze ČSÚ a informací ze SPRM MB 2011.

### 6.1 BYDLENÍ

Základní charakteristiky bytového fondu v zájmovém území k roku 2011 poskytuje tabulka č. 15. Z ní je zjevné, že téměř ve všech obcích v zázemí Mladé Boleslavi připadá vzhledem k jejich venkovskému, resp. suburbánnímu charakteru dominantní část bytového fondu na rodinné domy. Výraznou výjimkou je v tomto ohledu obec Josefův Důl, která má charakter dělnického sídliště bývalé textilní továrny Tiba. Poměrně vysoký podíl bytů v bytových domech je také v Kosmonosech, kde bylo za éry socialismu vybudováno panelové sídliště. V samotné Mladé Boleslavi připadají čtyři pětiny bytového fondu na bytové domy. Ty se nacházejí zejména na socialistických panelových sídlištích, ve starší cihlové zástavbě sídlištního typu v intravilánu města a v samotném historickém jádru města.

V zájmovém území je z republikového hlediska poměrně nízký, cca 9% podíl trvale neobydlených bytů. To je způsobené jednak hospodářskou atraktivitou území (obyvatelé se nemusí stěhovat za zaměstnáním do jiných regionů a volné byty obsazují pracovníci z jiných regionů a ze zahraničí), jednak skutečností, že zde v minulém století nedošlo k výrazné obměně obyvatelstva spojené s poválečným odsunem Němců. Obydlenost bytů je nižší ve venkovských obcích v zázemí Mladé Boleslavi, vzhledem k výše zmíněným faktorům je zde však poměrně malý podíl bytového fondu používaný k rekreaci. Vyšší podíl neobydlených bytů je zejména v západně situovaných, rozvojově stagnujících obcích (Rokytovec, Dalovice, Bukovno). Překvapivě vysoký oficiální podíl neobydlených bytů je také v Bradleci, což však může být zapříčiněno tím, že se v SLDB 2011 nepodařilo zaznamenat všechny nově příchozí domácnosti (které byly stále hlášené k trvalému pobytu v Mladé Boleslavi či jiném původním bydlišti).

Průměrná obytná plocha na jednu osobu je ve většině obcí zájmového území vyšší, než v celé ČR (32,5 m<sup>2</sup>) a ve Středočeském kraji (34,3 m<sup>2</sup>). To naznačuje poměrně vysoký obytný standard v zájmovém území, který může např. souviset s obecně příznivou makroekonomickou situací a vyšší kupní silou místního obyvatelstva. Výrazně nižší průměrná obytná plocha na jednu osobu byla zaznamenána v Josefově Dole, kde má bydlení nízkou sociální prestiž a bývá vyhledáváno zejména sociálně slabšími domácnostmi, které si nemohou dovolit prostornější bydlení.

Tabulka č. 16 charakterizuje bytový fond v zájmovém území z hlediska používaných topných médií a technického vybavení. Systém centrálního zásobování teplem je rozvinutější pouze v samotné Mladé Boleslavi. Bytové domy v ostatních sídlech (zejména v Kosmonosech) jsou vytápěny převážně vlastními zdroji, zejména pak domovními kotelny na plyn. Méně šetrná paliva jsou rozhodující pro vytápění bytového fondu ve venkovských obcích bez plynofikace, kde dominuje starší domovní fond (naopak v nově budovaných suburbii bývají častěji používána šetrnější paliva).

**Tabulka 15: Charakteristiky bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav v roce 2011**

	Počet bytů					Prům. obytná plocha na 1 os.		
	byty celkem			neobydlené byty		obydlené byty		
	celkem	z toho		celkem	z toho slouží k rekreaci	celkem	z toho	
		rodinné domy	bytové domy				rodinné domy	bytové domy
Bradlec	473	398	67	92	14	40,7	41,1	35,3
Březno	366	323	33	57	16	35,3	36	26,9
Bukovno	302	260	40	70	14	36,6	38,5	26,4
Dalovice	96	90	4	23	4	38,2	38,5	32,2
Dolní Stakory	92	92	-	7	1	33,3	33,3	-
Hrdlořezy	287	275	7	40	13	33	33,1	-
Josefův Důl	195	7	187	14	-	28,8	20,4	29,1
Kolomuty	114	109	2	16	-	38,8	38,2	-
Kosmonosy	1 875	1 237	553	202	21	36	36,9	34,1
Krnsko	242	201	33	50	10	35,1	35,6	32,5
Mladá Boleslav	20 131	3 953	16 011	1 503	50	31,7	36,1	30,6
Nepřevázka	160	160	-	24	1	36,4	36,4	-
Písková Lhota	293	278	10	53	26	35,2	35,5	37,8
Plazy	172	151	18	17	3	36,4	35,5	25,7
Rokytovec	68	67	-	19	9	32,6	31,9	-
Řepov	281	241	39	37	1	37,3	38,9	27,2
Vinec	120	103	16	24	13	34,3	35,1	28,5
Židněves	138	135	2	30	15	34,3	34,3	-
Celkem zázemí	5 274	4 127	1 011	775	161	-	-	-
Celkem IPRÚ MB	25 405	8 080	17 022	2 278	211	-	-	-

Zdroj: SLDB 2011

Technické vybavení bytového fondu vypovídá o obytném standardu bytů ve sledovaném území. Nedostačující technické vybavení charakterizované např. absencí vodovodu v bytě, vlastního splachovacího záchodu a vlastní koupelny se sprchovým koutem je znakem tzv. substandardního bydlení, které bývá obývané staršími, méně náročnými domácnostmi a zejména pak sociálně slabými obyvateli, kteří si nemohou dovolit bydlení v optimálně vybaveném bytě. Rozdíly v technickém vybavení bytového fondu v obcích zájmového území na první pohled neukazují zjevné tendence. V zásadě nelze konstatovat, že by vybavenost bytového fondu souvisela s velikostní kategorií příslušné obce, nebo s polohou v rámci zájmového území. Poněkud překvapivá je vysoká vybavenost bytového fondu v některých venkovských obcích, např. v Řepově, Dolních Stakorech či Nepřevázce. Nabízí se otázka, zdali statistiky ze SLDB 2011 odrážejí reálnou situaci, či zda nejsou zkreslené z důvodu individuálního vyplňování sčítacích formulářů. Na první pohled je zjevná chyba u Rokytovece, kde je podle oficiálních údajů znatelně více bytů s teplou vodou, koupelnou a splachovacím záchodem, než kolik jich má vykázaný vodovod v bytě. Jedinou zásadní informací z pohledu technického vybavení bytového fondu tak je podíl domácností připojených na kanalizaci a naopak na vlastní žumpu nebo jímku. Tady je zjevná lepší vybavenost populačně větších obcí, naopak zaráží absence kanalizace v Pískové Lhotě, kde je jedna z významných rozvojových zón bydlení v rodinných domech (zde má však být kanalizace vybudována v nejbližších letech, viz kapitola 7.6).

**Tabulka 16: Vybavení bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav**

	obydlené byty - energie k vytápění										obydlené byty - technické vybavení					
	celkem obydlených bytů	CZT	uhlí	plyn	elektrina	dřevo	plyn zaveden do bytu	vodovod v bytě	teplá voda	přípoj na kanalizační sítě	žumpa, jímká	vlastní splach. záchod	vlastní koupelna sprcha			
Bradlec	381	1	1	68	13	3	69,6	87,4	87,1	91,9	5,8	86,9	87,1			
Březno	309	2	37	0	41	10	3,6	91,3	89,3	84,5	11,7	92,6	92,2			
Bukovno	232	3	57	0	18	6	0,9	83,2	82,8	71,6	22,8	83,6	84,1			
Dalovice	73	1	42	1	27	12	1,4	87,7	86,3	78,1	20,5	89,0	89,0			
Dolní Stakory	85	0	13	53	24	6	60,0	96,5	96,5	0,0	81,2	96,5	97,6			
Hrdlořezy	247	2	37	1	31	13	4,9	82,6	83,8	0,0	91,9	84,2	86,2			
Josefův Důl	181	6	9	46	12	7	53,6	88,4	85,6	98,9	1,1	87,8	83,4			
Kolomuty	98	0	13	55	15	5	65,3	90,8	90,8	0,0	94,9	88,8	90,8			
Kosmonosy	1 673	4	2	73	5	2	79,0	87,6	87,1	88,6	10,2	88,0	87,8			
Krnsko	192	2	26	2	34	18	5,7	86,5	86,5	15,6	76,0	88,0	87,5			
Mladá Boleslav	18 628	60	1	21	2	1	72,2	88,0	86,9	92,2	2,2	87,9	87,8			
Nepřevázka	136	0	4	66	11	7	71,3	86,8	88,2	80,1	14,7	91,2	91,2			
Písková Lhota	240	2	40	2	29	14	5,0	88,8	87,5	0,0	96,3	88,3	87,9			
Plazy	155	1	10	57	9	8	66,5	87,7	87,1	64,5	32,9	88,4	88,4			
Rokytovec	49	0	53	2	14	8	6,1	75,5	87,8	0,0	95,9	85,7	85,7			
Řepov	244	3	5	75	7	2	79,9	95,5	95,1	96,3	0,0	95,5	94,7			
Vlnec	96	1	44	0	25	13	4,2	80,2	83,3	0,0	91,7	82,3	84,4			
Židněves	108	6	37	0	27	16	8,3	84,3	85,2	86,1	10,2	86,1	86,1			
Celkem zázemí	4 499	3	16	45	15	6	50,2	87,7	87,4	68,1	28,5	88,3	88,2			
Celkem IPRÚ MB	23 127	49	4	26	4	2	67,9	88,0	87,0	87,5	7,4	88,0	87,9			

Zdroj: SLDB 2011

Pozn.: Dopočet do 100 % (u způsobu vytápění bytů( případá na nejšířěný způsob vytápění

## 6.2 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PLOCHY KRÁTKODOBÉ REKREACE

Statutární město Mladá Boleslav spravuje cca 350 ha městské zeleně. Tato plocha se každoročně mění a postupně se mírně zvyšuje. Údržba městské zeleně je zajišťována dodavatelsky s ohledem na zařazení městské zeleně do čtyř tříd intenzity údržby, kde první třída jsou TOP plochy v Mladé Boleslavi a čtvrtá třída jsou méně významné, mnohdy nesnadno přístupné a obyvateli málo využívané, či navštěvované plochy. Součástí koncepce zeleně se rozumí rovněž obnova přestárlé a provozně nebezpečné zeleně kvalitními, stanovištně vhodnými a vůči městskému prostředí odolnými druhy rostlin. V průměru se ročně vysadí cca 120 kusů dřevin. Součástí je také doplňování městské zeleně vhodným mobiliářem a prvky umožňujícími zábavu pro děti a relaxaci pro dospělé. Pro dětská hřiště byla zpracována optimalizace dětských hřišť. Hlavním cílem optimalizace je rovnoměrná síť kvalitních, legislativně vyhovujících a provozně bezpečných dětských hřišť a zároveň návrh na odstranění, či rekonstrukce dětských hřišť provozně nebezpečných, popřípadě nevyhovujících platné legislativě ČR a EU.

Městské zeleně se dotýká rovněž nedůstojná situace Nového hřbitova. Lokalita dlouhodobě nevyhovuje svému pietnímu účelu. Nový hřbitov tvoří funkčně nevhodnou enklávu v průmyslové zóně, vymezené už před mnoha lety schváleným územním plánem pro průmyslovou výrobu. V souladu s územním plánem došlo k obestavení části hřbitova vysokými výrobními halami společnosti Škoda Auto a lze očekávat, že tento trend bude pokračovat. Hřbitov tak bude postupně výrobním areálem Škoda Auto těsně obklopen a oddělen a tradiční městská zezeň zcela ztratí svou původní funkci. Situace by proto měla být řešena ve veřejném zájmu včasnou přípravou mnohem pietnějšího náhradního prostoru, včetně kvalitní městské zeleně, urbanisticky podstatně lépe začleněného do území města.

V okolních obcích je nabídka veřejných prostranství zpravidla limitovaná. V Kosmonosech může obyvatelstvo ke krátkodobé rekreaci využívat zejména zámecký park, případně dílčí plochy v intravilánu sídla i podél jeho okrajů. V ostatních populačně menších obcích bývají místy k dispozici menší veřejná prostranství v historických jádrech sídel, u mnoha sídel jsou však takové plochy zanedbatelné a nemají prvky, které by zde motivovaly k pobytu a setkávání občanů. Podobný problém je v dynamicky se rozvíjejících suburbánních obytných zónách, kde je navíc sociální soudružnost obyvatel limitována přetrvávajícím přísnem nových domácností, které se v novém sociálním prostředí začleňují jen pozvolna. V těchto zónách často zcela chybí přirozená místa setkávání a doplňková či volnočasová infrastruktura zde bývá budována až s velkým časovým odstupem.

V okrajových částech Mladé Boleslavi či ve venkovských sídlech se navíc často rezignuje na budování a důslednou údržbu veřejných prostranství, protože zde ke krátkodobé rekreaci slouží zejména okolní volná krajina (především pak lesní plochy). To však vede k omezené sociální soudružnosti obyvatel a redukci sociálního života v území.

### 6.3 VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA

Město Mladá Boleslav je zřizovatelem dvou významných institucí. V první řadě se jedná o Městské divadlo Mladá Boleslav, druhou institucí je Knihovna města Mladá Boleslav, která má kromě své ústřední budovy ještě 3 pobočky, a to na Severním městě, v Čejeticích a v Debři. Její role spočívá nejen v klasických knihovnických službách, ale nabízí i možnost využití internetu.

Další, a rozsahem jednoznačně největší institucí vlastněnou městem, je Kultura města Mladá Boleslav, a.s. Tato společnost spravuje a provozuje několik významných kulturních zařízení: Dům kultury, Středisko Svět, Sbor Jednoty bratrské, galerii Templ a také městské informační centrum. Dům kultury se zaměřuje na pořádání rozmanitých kulturních a společenských akcí (koncerty, přednášky, plesy, promítání filmů, ale i výstavy). Komorněji či alternativněji orientované kulturní události (promítání filmů, přednášky, plesy apod.) se pořádají ve Středisku Svět. Bývalý Sbor Jednoty bratrské (častěji obyvateli nazývaný jako Sbor českých bratří) slouží především jako prostor pro výstavy, koncerty a slavnostní příležitosti. Galerie Templ představuje další významný objekt, kde se pořádají výstavy, ale také komornější přednášky, koncerty apod.

Ve městě působí multikino (v prostorách obchodního centra Bondy) a několik menších galerií, klubů, výstavních prostor apod. Mezi muzei je nejvýznamnější Muzeum Škoda Auto (pořádající rovněž řadu kulturních akcí) a dále regionální Muzeum Mladoboleslavsko. Vedle toho v oblasti kultury působí některá sdružení (pěvecké soubory, orchestry, ochotnické divadelní soubory, občanská sdružení apod.).

Nabídku města v oblasti kultury lze hodnotit jako dostatečnou, ale ne zcela vhodně strukturovanou. Regionální až neregionální význam mají v oblasti kultury Městské divadlo, Dům kultury, Muzeum Škoda Auto, případně Sbor Jednoty bratrské a zmíněné multikino. Městu však chybí významnější nabídka především pro alternativní, komornější kulturní akce a události (čajovny, kluby apod.). Částečně to souvisí s relativně nízkou poptávkou po těchto akcích ze strany obyvatel, ale přesto lze nabídku těchto zařízení ve srovnání s obdobně velkými i menšími městy označit za nedostatečnou. Případná změna v nabídce kulturních zařízení a akcí však není jen úkolem správy města, ale také privátního sektoru. Městu obecně chybí větší množství akcí organizovaných „zdola“, tedy občanskými sdruženími či jednotlivými obyvateli, což opět souvisí se skladbou obyvatel a se způsobem života. Problém představuje i technický či spíše architektonický stav některých budov v čele s Domem kultury, jehož rekonstrukce bude nezbytná a velmi nákladná.

Ve městě se nabízí značný počet sportovišť. Městská společnost sportovní a rekreační areály, s r.o. provozuje koupaliště Na Rozvoji, nedávno zrekonstruované (plánována je další rekonstrukce, resp. modernizace a rozšíření), zimní stadion, který je využíván i v létě, neboť proměňuje ledovou plochu na povrch pro in-line dráhu a sportovní halu, využívanou pro rozmanité sportovní aktivity.

Z místních sportovních klubů, kterých ve městě funguje několik desítek, dosahují vysoké úrovně zejména fotbalový FK Mladá Boleslav (I. Synot liga), hokejový Bruslařský klub MB (Extraliga ledního hokeje), a ženský basketbalový klub Slovan Mladá Boleslav (úroveň Excelsior – ženská basketbalová liga).

Ve městě fungují další sportoviště při základních školách, v roce 2010 byl otevřen Skatepark. V posledních letech bylo privátními subjekty založeno několik nových sportovišť a volnočasových zařízení (tenisové kurty a haly, bowlingová centra, umělé stěny, fitnessová zařízení apod.). Ve městě působí také několik desítek menších sportovních klubů a organizací, které se věnují i méně obvyklým sportům.

V oblasti volného času a práce s dětmi a mládeží působí v Mladé Boleslavi desítky organizací. Mezi nimi jsou nejvýznamnější Dům dětí a mládeže Na Výstavišti, skautské oddíly, pionýrská organizace PTS Táborník s řadou oddílů, dětské sdružení experimentální archeologie Altamira nebo některé kulturní organizace zmíněné v předchozí kapitole (pěvecké spolky, umělecké školy).

Problémem v oblasti sportu a volnočasových aktivit je nevyhovující technický stav některých objektů. Sportovní hala je z technického hlediska na hranici fyzického i morálního opotřebení a bude vyžadovat zásadní rekonstrukci. Totéž platí například o stávajícím krytém bazénu v objektu sokolovny. Další problém představuje nedostatek kapacitnějších sportovních center včetně většího koupaliště či aquaparku (jímž disponují prakticky všechna okolní srovnatelně velká i menší města), jehož výstavba, resp. rekonstrukce však již postupně probíhá. Počet menších sportovišť (vč. zmíněné nabídky základních škol) se postupně zvyšuje, ale větší zařízení jsou využívána především pro profesionální sport nebo jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Za zmínku jistě stojí i možnost dalšího rozvoje možností koupání a rekreace u Jizery (menší přírodní koupaliště podobná tomu u Podlázek, menší hřiště apod.) či koupání v mobilním (opakovaně rozmontovatelném) bazénu v Severním sídlišti.

Městu dále chybí lepší propagace grantových programů a finanční podpory subjektům nabízejícím sportovní a volnočasové aktivity a pravděpodobně i vyšší objem finančních prostředků věnovaných do této oblasti (např. v porovnání s profesionálním sportem) určený na jednotlivé akce, ale např. i na kvalifikované pedagogy volného času.

Na území města Mladá Boleslav se nenachází žádná atraktivita nadregionálního významu, která by umožnila Mladé Boleslavi konkurovat hlavním turistickým centrům Středočeského kraje. Určitý nadregionální význam má pouze Muzeum Škoda Auto. Ostatní turistické zajímavosti mají pouze regionální význam. Patří mezi ně následující skupiny atraktivit s důrazem na ty atraktivity, které jsou specifické pro Mladou Boleslav a mohou tedy v konkurenci s jinými městy představovat „komparativní výhodu“:

- památky Starého města (městská památková zóna) v čele s mladoboleslavským hradem, palácem Templ, Staroměstským náměstím (nyní nově zrekonstruovaném), areálem Na Karmeli (rovněž prošel zásadní rekonstrukcí a revitalizací),
- památky na působení Jednoty bratrské ve městě (bývalý Sbor Jednoty bratrské, tiskárna Jednoty bratrské, kde byla Mikulášem Kladiánem vytištěna první mapa českých zemí),
- památky modernějších architektonických směrů 19. a počátku 20. století (Městské divadlo, funkcionalistická architektura Jiřího Krohy, některé industriální památky).

Mladá Boleslav disponuje v podmínkách středočeského regionu relativně pestrým krajinným zázemím (přírodní rezervace a památky Chlum, Baba a další, chráněné krajinné oblasti Český ráj a Kokořínsko, kulturně a přírodně atraktivní „Máchův kraj“). V okolí města se nacházejí také některé

kulturně-historické památky, např. soustava hradních zřícenin na Jizeře, archeologické lokality pravěkých a ranně středověkých hradišť Dalovice, Hrdlořezy a Chloumek, nepřístupné zámky Kosmonosy, Krnsko, Neuberk, Piaristický klášter Kosmonosy a jiné. Žádné z těchto přírodních a kulturních pamětihodností však nejsou významnými cíli cestovního ruchu, díky nimž by Mladoboleslavsko mohlo konkurovat tradičním domácím destinacím cestovního ruchu.

Specifickými atrakcemi pro turisty jsou některé akce pořádané na území města či v jeho okolí. Mezi těmi, které mají neregionální význam, je možné zmínit Oldtimer Bohemia Rallye, Festival evropských filmových úsměvů nebo Mezinárodní výstava psů Interdog Bohemia.

Tabulka č. 17 poskytuje přehled vybraných kulturních a sportovních zařízení v obcích v zázemí Mladé Boleslavi. V oblasti kultury je (kromě sakrálních staveb, hřbitovů a ostatních kulturních zařízení, mezi které bývají počítány zejména sály využitelné pro kulturní aktivity) je nejrozšířenějším zařízením knihovna, která se nachází přibližně v polovině obcí. Některé obce mají také středisko pro volný čas dětí a mládeže. V Kosmonosech a ve Vinci se nachází muzeum.

Z hlediska sportovní infrastruktury jsou obce zájmového území lépe vybavené. Ve všech obcích v zájmovém území se nachází alespoň jedno hřiště, většina obcí má také tělocvičnu, která je zpravidla provozována v objektech stávajících či bývalý škol. Jedinou obcí (kromě Mladé Boleslavi), ve které se nachází veřejné koupaliště jsou Kosmonosy. To je zapříčiněno především tím, že je zájmové území chudé na vodní toky, resp. nízkou vodností všech toků kromě řeky Jizery. Na druhou stranu poskytuje řeka Jizera příležitosti ke koupání v přírodním prostředí.

Z přehledu je tedy zjevná relativně nižší vybavenost obcí kulturní a sportovní infrastrukturou. To souvisí s malou lidnatostí většiny obcí, která limituje ekonomickou návratnost investic do těchto zařízení, na druhou stranu však deficity ve vybavenosti omezují obytný komfort v sídlech, což je citelné zejména u dynamicky se rozvíjejících suburbánních obcí.

**Tabulka 17: Vybavenost obcí IPRÚ Mladá Boleslav kulturní a sportovní infrastrukturou**

	knihovna	další kulturní zařízení	hřiště	tělocvična	stadion	další sport. zařízení
Bradlec	1		1	1		
Březno			1	1		
Bukovno			2	1		
Dalovice	1		2	1		
Dolní Stakory			1	1		
Hrdlořezy		volnočas. středisko	1		1	
Josefův Důl			1	1		
Kolomuty			1	1		
Kosmonosy	1	muzeum, volnočas. středisko	1	1		1 koupaliště
Krnsko	1		1	1		1
Nepřevázka	1	volnočas. středisko	1	1		
Písková Lhota	1		2		1	
Plazy	1		1			
Rokytovec		volnočas. středisko	1			

Řepov			1	1
Vinec	1	muzeum	1	
Židněves	1		1	

Zdroj: VDB ČSÚ (2014)

Pozn.: Volnočas. středisko – středisko pro volný čas dětí a mládeže.

## 6.4 SHRNUÍ

- V obcích zájmového území výjimkou Josefova Dolu a Mladé Boleslavy připadá většina bytového fondu na rodinné domy. V území je poměrně nízký podíl trvale neobydlených bytů a poměrně vysoký obytný standard z hlediska technické vybavenosti bytů i obytné plochy na jednoho obyvatele. Nižší standard bydlení z hlediska obytné plochy byl zaznamenán v Josefově Dole, kde bydlí zejména sociálně slabší domácnosti.
- Plochy veřejných prostranství a veřejné zeleně jsou ve větší míře rozšířené pouze ve městech, v malých sídlech bývají jen dílčí centrální prostranství a obecně omezené možnosti setkávání občanů ve venkovním prostředí. To je částečně kompenzováno dostupností volné krajiny, zejména pak lesních ploch, které slouží ke krátkodobé rekreaci, absence vhodných míst k setkávání však limituje sociální soudružnost v sídlech. Plochy pro krátkodobou rekreaci také zpravidla chybí v rozvojových obytných suburbánních zónách.
- Mladá Boleslav má poměrně solidní vybavenost, volnočasovou, kulturní a sportovní infrastrukturou. Nachází se zde více institucí regionálního významu, s výjimkou muzea Škoda Auto zde však není žádná atrakce s větším turistickým potenciálem. I okolí města je obecně chudé na významné atrakce cestovního ruchu, navíc je ve venkovských obcích zpravidla velmi omezená volnočasová infrastruktura. To platí také pro dynamicky se rozvíjející suburbánní obce, kde je obytný standard nově příchozích obyvatel limitován nedostatečnou nabídkou volnočasové infrastruktury.



## 7 DOPRAVA, DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Kapitola představuje stručné seznámení s problematikou dopravy, dopravní a technické infrastruktury v území IPRÚ Mladá Boleslav. V samostatných podkapitolách je diskutována silniční doprava, veřejná doprava (včetně železniční), pěší doprava a cyklo doprava a letecká doprava, dále zásobování vodou, kanalizace, zásobování elektrickou energií a zásobování teplem a plynem. V kapitole silniční doprava jsou mj. konfrontovány parametry páteřní silniční sítě s intenzitou dopravy a jsou zde diskutovány některé připravované stavby. Hlavními zdroji informací jsou výstupy národních resortních organizací Ministerstva dopravy ČR (zejména Ředitelství silnic a dálnic), webové prezentace provozovatelů a organizátorů veřejné hromadné dopravy, Zásady územního rozvoje Středočeského kraje 2012 (dále ZÚR Středočeského kraje 2012), Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi 2011 (SPRM MB 2011) a Územně analytické podklady SO ORP Mladá Boleslav 2012 (ÚAP MB 2012).

### 7.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Skelet silniční infrastruktury na Mladoboleslavsku tvoří následující komunikace:

- Rychlostní silnice R10 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/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.

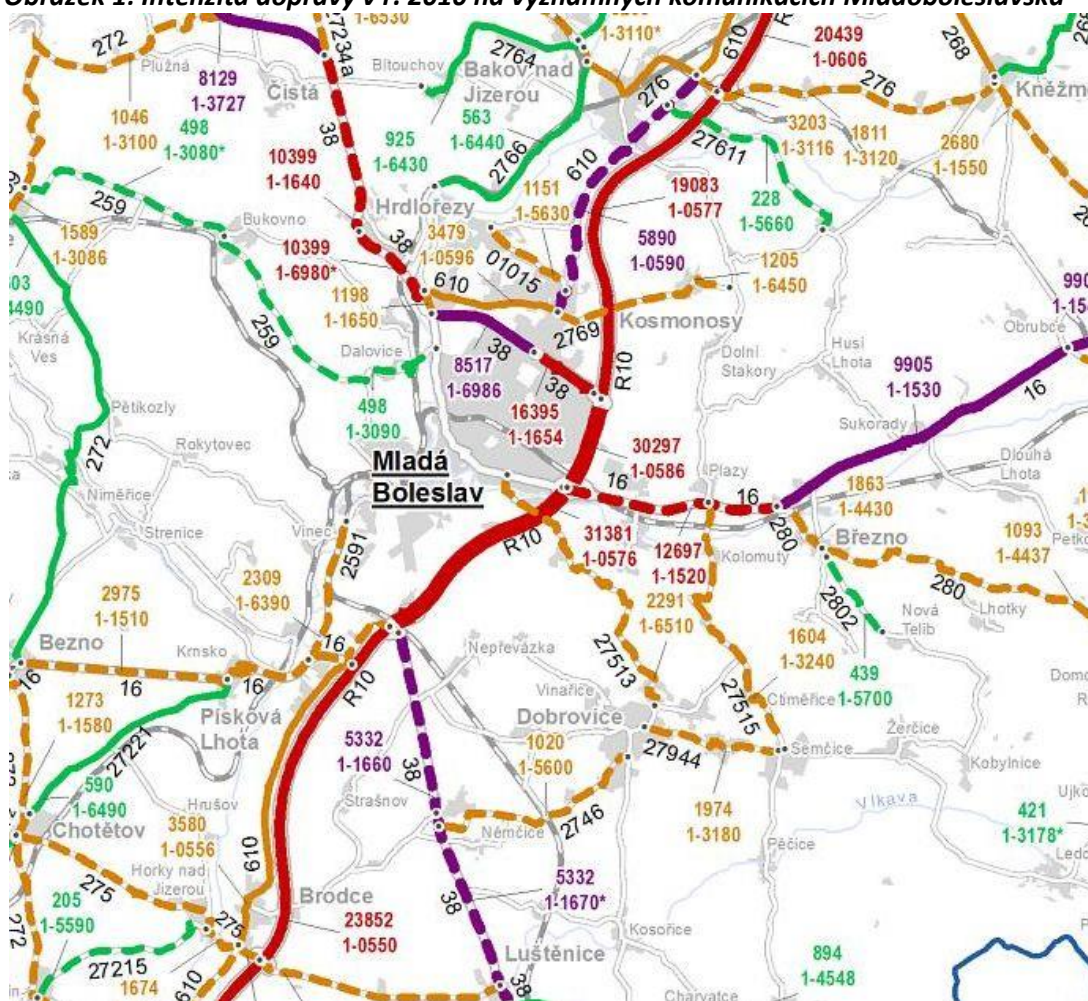
V rámci celostátní silniční sítě má Mladoboleslavsko nadstandardní polohu. Ta souvisí zejména s rychlostní silnicí R 10 spojující Prahu s Mladoboleslavskem a (dále po silnici R35) Liberecko-Jabloneckou aglomerací. Z polohy na silnici R 10 vyplývá nadstandardní silniční dostupnost Prahy, jakožto nadřazeného pracovního a obslužného centra, jejíž celoměstské centrum je při jízdě osobním automobilem dosažitelné z Mladé Boleslavi za přibližně 45 minut.

Silnice I/16 a I/38 propojují Mladoboleslavsko s dalšími dopravně významnými směry, a to mj. s množstvím dalších výrobních závodů automobilového clusteru, které jsou s mladoboleslavským závodem Škoda Auto propojené dodavatelskými vazbami. Parametry těchto silnic jsou poměrně nevyrovnané. Silnice I/38 mezi Mladou Boleslaví a Jestřebím téměř celá prošla přestavbou spojenou s výstavbou obchvatů sídel, ostatní blízké úseky obou silnic však mají více bodových a liniových závad (zejména pak průtahy intravilány obcí). Kromě tří silnic druhé třídy (II/259, II/280 a II/610) pak

zájmové území obsluhují zejména silnice III. třídy. V souvislosti s dynamickým rozvojem některých obcí v zázemí Mladé Boleslavi může docházet k přetížení těchto silnic, jejichž parametry nemusí odpovídat aktuální dopravní zátěži.

Intenzita dopravy je v zájmovém území přirozeně nejvyšší na rychlostní silnici R 10, kde bylo na úseku vedoucím katastrem Mladé Boleslavi zaznamenáno více než 30 000 vozidel denně. V tomto úseku je intenzita dopravy velmi vysoká, protože se zde sbíhá tranzitní doprava silnic R 10, I/16 a I/38, které zde vedou v jedné dopravní stopě a místní doprava (silnice R10 funguje pro místní dopravu jako východní obchvat Mladé Boleslavi). Z úseků silnic mimo intravilán Mladé Boleslavi jsou nejvíce zatížené silnice I/16 ve směru Jičín (cca 12700 vozidel/24 hodin u Plazů) a I/38 ve směru Jestřebí (cca 10400 vozidel/24 hodin na obchvatu Hrdlořez). Naopak velmi nízká celková zátěž je vzhledem ke kategorii silnice I. třídy na silnici I/16 ve směru na Mělník. Vzhledem k činnosti clusteru automobilového průmyslu je v území velká poptávka v nákladní přepravě, která je saturována intenzivní těžkou nákladní automobilovou dopravou. Ta má velký podíl na celkové zátěži na všech celostátních komunikacích v zájmovém území. Poměrně vysoká dopravní zátěž včetně těžké nákladní dopravy je také na silnici II/610 mezi Kosmonosy a Bakovem nad Jizerou.

**Obrázek 1: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích Mladoboleslavska**



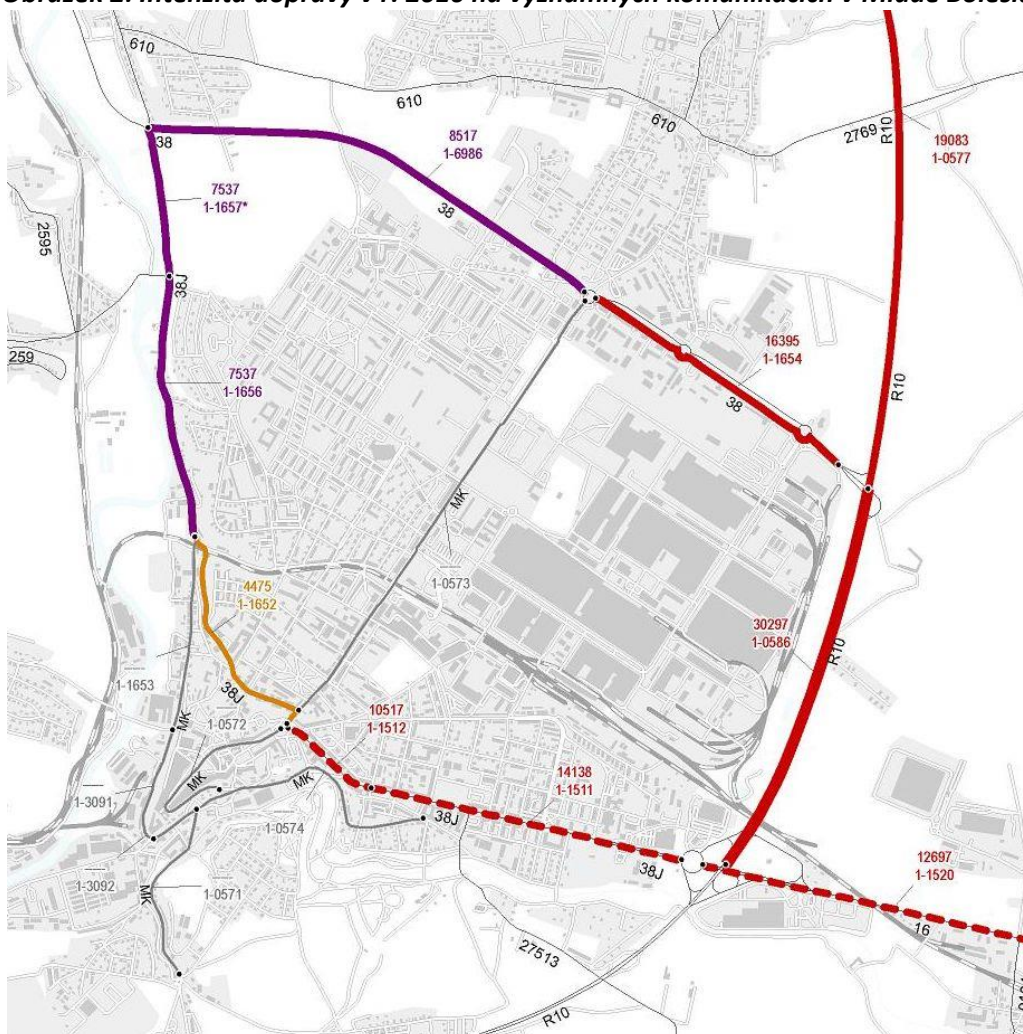
Zdroj: ŘSD (2014)

Vzhledem k parametrům silnic může být intenzivní dopravní zátěž problematická zejména na silnici I/16 ve směru Jičín. Mezi silnicemi I. třídy je zde nejvyšší dopravní zátěž, problémem je také průchod

silnice intravilány sídel, přičemž v zájmovém území se tento problém týká Židněvsí. Tento úsek silnice I/16 se však vyznačuje solidním technickým stavem.

V samotném zájmovém území je na celostátní silniční infrastruktuře v nejbližších letech plánována jediná stavba – a to rekonstrukce silnice I/38 mezi Hrdlořezy a Čistou, která má řešit především nevyhovující výškové a směrové poměry. V blízkém okolí zájmového území má být realizována poměrně rozsáhlá přeložka silnice I/38 s obchvatem Luštěnic, Újezdu a Bratronic. Souběh silnic R10 a I/16 mezi Mladou Boleslaví - Bezděčínem a Pískovou Lhotou - Zámostí má částečně nahradit přeložka silnice I/38 mezi Nepřevázkou a Zámostí. Souběh tranzitní a místní dopravy na silnici R10 v prostoru Mladé Boleslavi a zatížení intravilánů Židněvsí a Března tranzitní dopravou má částečně odstranit zamýšlená tzv. Severovýchodní tangenta, tedy přeložka silnice I/16 mezi sjezdem 46 na silnici R10 (vyústění ulice Průmyslová) a Sukorady (vč. obchvatu Sukorad), na kterou má navazovat přeložka silnice II/280 s obchvatem Března.

**Obrázek 2: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích v Mladé Boleslavi**



Zdroj: ŘSD (2014)

V samotné Mladé Boleslavi je nejvyšší dopravní zátěž na severním i jižním průtahu silnice I/38 (ulice Průmyslová a Jičínská). Pro tranzitní dopravu má přitom význam především severně situovaná Průmyslová ulice, jejíž parametry odpovídají dopravní zátěži. Oproti ní slouží ulice Jičínská, resp. T. G. Masaryka zejména místní dopravě, resp. jako přivaděč z intravilánu Mladé Boleslavi na rychlostní

silnici R10. I parametry této silnice jsou poměrně solidní, navzdory dostatečné šíři ke čtyřpruhovému uspořádání jsou na ní směrem do centra města uplatňovány prvky zklidňování dopravy.

## 7.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Územím prochází celostátní železniční dráhy č. 070 (Praha – Turnov), 071 (Nymburk – Mladá Boleslav) a regionální tratě č. 064 (Mladá Boleslav – Stará Paka) a 076 (Mladá Boleslav – Mělník). Prakticky všechny tyto tratě (snad jen s výjimkou příznivějších směrových poměrů na trati č 071) mají nepříznivé směrové, místy i sklonové poměry, jsou provozovány v nezávislé trakci a jejich technický stav a parametry neodpovídají potřebám moderní železniční dopravy. I vzhledem k vysoké deviatilitě (opět s výjimkou tratě č. 071, která má však význam zejména pro nákladní dopravu) zde nemůže železniční osobní doprava nabídnout cestovní doby, které by byly konkurenceschopné s individuální automobilovou dopravou (IAD) a často i s autobusovou dopravou. Problémem je také místy nepříznivá dopravní poloha stanic a zastávek železniční osobní dopravy vůči intravilánům sídel, což platí zejména o uzlové stanici Mladá Boleslav hl. n., která je umístěná poměrně daleko od celoměstského centra, hustě obydlených částí města i od hlavních zaměstnavatelů. Mnohem příznivější polohu má zastávka Mladá Boleslav město na trati č 064, která je však vzhledem k charakteru železniční sítě dopravně málo významná. Nižší dopravní význam této zastávky je však kompenzován zajištěním některých osobních vlaků z různých směrů až do této zastávky, kde končí.

Železniční trať Praha - Turnov je zařazena do sítě tratí AGTC (dohoda o kombinované dopravě) a dlouhodobě je uvažována její přestavba, která by měla vést k zásadnímu zlepšení parametrů trati, zejména pak maximální povolené traťové rychlosti a propustnosti tratě pro osobní i nákladní dopravu. V minulosti se uvažovalo např. o převedení tohoto tahu na osu Praha – Lysá n.L. – Milovice–Luštěnice–Mladá Boleslav s využitím stávajících tratí Praha–Lysá n.L.–Milovice a Nymburk–Mladá Boleslav. Aktuální situace ohledně tohoto projektu tzv. 5. koridoru je nejasná.

Nejbližší plánovanou významnou investicí v oblasti železniční dopravní infrastruktury v zájmovém území je projekt na zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, jehož realizace má být zahájena v r. 2015.

Území IPRÚ Mladá Boleslav je v rámci zajištění základní dopravní obslužnosti postupně zařazováno do integrovaného dopravního systému (IDS) Středočeského kraje, míra integrace je však zatím (zejména ve srovnání s jinými kraji, kde např. již fungují jednotné jízdní doklady) nízká.

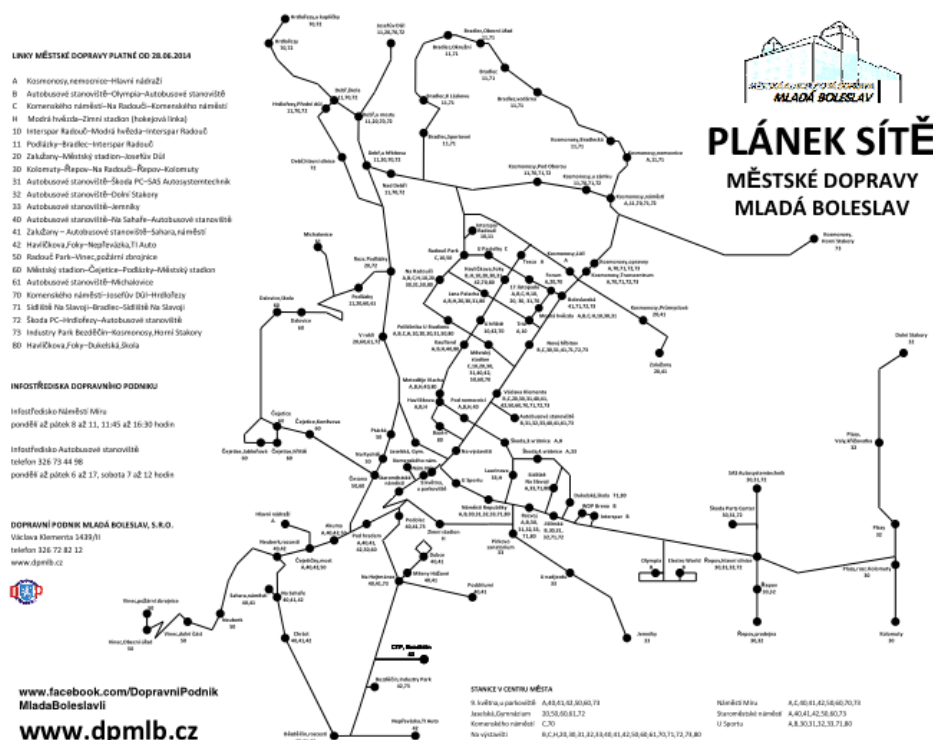
Veřejnou dopravu v samotné Mladé Boleslavi zajišťuje především městská hromadná doprava. Je zajišťována Dopravním podnikem Mladá Boleslav, který byl založen městem v roce 1997. Dopravní podnik zajišťuje svými linkami dopravní obslužnost také pro okolní města a obce: Hrdlořezy, Josefův Důl, Bradlec, Kosmonosy, Horní Stakory, Dolní Stakory, Plazy, Řepov, Dalovice, Vinec a Luštěnice. Nejvyšší počet spojů obsluhuje oblast autobusového nádraží, Nového Města a Severního sídliště, nejméně spojů zajíždí přirozeně do okrajových částí města.

Veřejnou linkovou dopravu v obcích v zázemí a příměstskou dopravu zajišťují také dopravní společnosti, které provozují spoje v závazku veřejné dopravní obslužnosti objednané Středočeským krajem. V zájmovém území provozují tyto spoje kromě DP Mladá Boleslav následující společnosti:

- Transcentrum bus s.r.o.
- ČSAD Střední Čechy a.s.

Pro zajištění návozu zaměstnanců do závodu Škoda Auto, případně i jiných výrobních podniků v zájmovém území je zajišťována mimořádná linková doprava (zejména pak ze vzdálenějších oblastí, z nichž není možné využít veřejnou dopravu).

**Obrázek 3: Plán sítě MHD Mladá Boleslav**



Zdroj: Dopravní podnik Mladá Boleslav

### 7.3 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Páteří cyklistickou infrastrukturu na území IPRÚ Mladá Boleslav tvoří následující cyklistické trasy:

- č. 143 (Řáj – Skalsko – Krnsko – Mladá Boleslav – Dobrovce),
- č. 241 (Petrovice CZ/D – Mimoň – Klášter Hradiště nad Jizerou – Debr – Čejetice – Vinec – Krnsko – Benátky nad Jizerou – Radonice),
- č. 8148 (Mladá Boleslav – Kolomuty – Březno – Dolní Bousov),
- č. 8152 (Debr – Hrdlořezy – Čistá – Podkován),

- č. 8153 (Debř – Kosmonosy – Studénka),
- č. 8155 (Malá Bělá – Kolomuty – Dobrovice – Kosořice),
- č. 8157 (Debř – Hrdlořezy – Bukovno – Rokytovec – Chotětov),
- č. 8160 (Krnsko – Písková Lhota – Strašnov).

Zájmové území se tedy vyznačuje poměrně vysokou hustotou cyklistických tras, které procházejí téměř všemi obcemi IPRÚ Mladá Boleslav. Cyklotrasy jsou zpravidla vedeny po silnicích III. třídy, místních komunikacích a účelových komunikacích (zejména pak polních a lesních cestách), čímž jsou zpravidla vyloučeny kolize s intenzivní silniční motorovou dopravou. Zmíněné cyklotrasy však nejsou trasovány po cyklostezkách (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty). Závažnější kolize s ostatními uživateli komunikací je tak možné očekávat v intravilánech sídel, zejména pak v okolí historického jádra Mladé Boleslavi. V některých úsecích jsou cyklotrasy trasovány bez ohledu na stav dopravní infrastruktury a bezpečnost cyklistů. Například úsek v Čejetickách vede v souběhu s kolejištěm hlavního nádraží, pěšina nad řekou směřující na jih za obcí Vinec (již mimo území Mladé Boleslavi) či výjezd z ulice Svatovítské do Pražské jsou vyloženě nebezpečné. Významné úseky cyklotras tudíž vyžadují novou úpravu (SPRM MB 2011).

V zájmovém území a zejména pak v samotné Mladé Boleslavi se nacházejí cyklostezky, které nejsou součástí výše zmíněných cyklotras. Tyto cyklostezky pokrývají část intravilánu Mladé Boleslavi, zejména pak území Severního sídliště. Další cyklostezka vede podél Pražské ulice do Bezděčína a z Bezděčína do Nepřevázky.

Vzhledem ke spíše rovinatému reliéfu zájmového území (s výjimkou údolí vodních toků) je zde potenciál cyklistické dopravy značný. To dokládá i situace v samotné Mladé Boleslavi, kde podle SPRM MB (2011) tvoří cyklistická doprava nezanedbatelný podíl na přepravních výkonech a je hojně využívána nejen rekreačně, ale i k cestám do zaměstnání. Síť cyklostezek na Severním sídlišti je přitom koncipovaná tak, aby umožňovala spojení mezi hustě obydlenými částmi sídliště a hlavním závodem Škoda Auto.

Pro další zvyšování potenciálu cyklistické dopravy k rekreaci i dojížděcí do zaměstnání bude zapotřebí jednak rozšiřovat síť cyklostezek v samotné Mladé Boleslavi a budovat doplňkovou infrastrukturu (např. cyklostojany, cykloparkoviště, apod.), jednak odstraňovat závady na síti cyklotras, zejména pak v místech kolizí s ostatními druhy dopravy. Rozvoj cyklo dopravy v Mladé Boleslavi řeší Generel cyklistické dopravy Mladé Boleslavi, který je mj. zaměřen na propojování v současné době fragmentované sítě městských cyklostezek.

Pěší doprava je rozhodujícím dopravním odvětvím v souvisle zastavěných oblastech Mladé Boleslavi. Jádrová oblast města je poměrně dobře vybavena infrastrukturou pro chodce (chodníky, přechody, lavičky), navíc často nově zrekonstruovanou a bezbariérovou. I přes pravidelné každoroční investice do rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury pro pěší existují problémy především v okrajových částech města podél páteřních silnic, kde dosud chybí chodníky nebo přechody přes frekventované komunikace (zejména Bezděčín, Chrást a Jemníky). Problém chybějících chodníků a přechodů pro chodce je obvyklý také v nových zónách bytové výstavby na okrajích zastavěného území (na okrajích Severního sídliště nebo v nově rozvíjeném rezidenčním území na jihu města), obvykle ale přetrvává pouze v prvních letech od výstavby daného souboru obytných domů (SPRM MB 2011).

Pěší doprava je významná také v intravilánech sídel v zázemí Mladé Boleslavi, i když zde zpravidla není tak vysoká intenzita pěšího provozu. I v mnoha obcích v zázemí Mladé Boleslavi je vzhledem k omezeným investičním rozpočtům obcí, nižšímu významu pěší dopravy i pomalé adaptaci na zvyšující se intenzitu silniční dopravy možné zaznamenat množství problémů spojených s chybějícími chodníky a kolizemi pěších se silniční dopravou. Na průtazích silnic I. třídy jsou však zpravidla chodníky, kolize se tak týkají spíše dílčích úseků silnic II. a III. třídy.

Zájmovým územím prochází také několik značených tras pro pěší turisty. Jedná se o následující úseky:

- červená: Benátky nad Jizerou – Mladá Boleslav centrum – Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště,
- červená: památník B. Smetany – Dobrovice - Mladá Boleslav centrum – Bělá pod Bezdězem – hrad Bezděz,
- modrá: Bakov nad Jizerou – Břejlov – Mladá Boleslav centrum – Dolní Bousov – hrad Kost,
- modrá: Mladá Boleslav Debř – Valdštejnsko – hrad Bezděz,
- zelená: Mladá Boleslav Debř – Bítouchov,
- několik krátkých spojovacích žlutých tras.

Síť pěších turistických značených tras je v zájmovém území tedy poměrně řídká, což souvisí se zemědělským charakterem území a jeho limitovanou atraktivitou.

Všechny turisticky značené trasy vedou do centra Mladé Boleslavi, ale úplně jim chybí návaznost na veřejnou dopravu (zejména železniční zastávku Mladá Boleslav město a autobusové nádraží, které jsou paradoxně hlavním turistickým výchozím bodem pro všechny, kdo do města přijíždějí veřejnou dopravou).

## 7.4 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava má pro zájmové území okrajový význam. V Mladé Boleslavi se nachází sportovní letiště, jež provozuje Aeroklub Mladá Boleslav. Letiště využívá AK Mladá Boleslav, o.s., letecký provozovatel HELISERVICES s.r.o. a soukromí vlastníci ultralehkých letounů. Dále jsou zde běžné návštěvy letounů jiných aeroklubů a v nutných případech lety Letecké záchranné služby a Policie ČR. Provoz je pouze ve dne a není pravidelný. Za rok je cca 320 letových dnů s denním průměrem 19 letů. Letiště má dvě vzletové a přistávací dráhy 16/34 900 x 150 m a 05/23 775 x 100 m, které se navzájem křížují. Povrch drah je travnatý. Ostatní letecký provoz, tj. komerční letectví a větší typy letadel, je realizovaná na jiných letištích. Komerční lety umožňuje regionální letiště v Hoškovicích u Mnichova Hradiště, pravidelné spojení pak letiště Praha-Ruzyně. To se nachází v dojížděkové vzdálenosti z Mladé Boleslavi, v dopravní špičce je však cesta komplikována dopravními kongescemi v Praze. V této souvislosti se jeví pro město jako nepotřebné představy o výstavbě či rekonstrukci letišť v severním segmentu Středočeského kraje (Milovice, Vodochody) a naopak jako velmi potřebná výstavba severní

větve Pražského okruhu, která po dokončení sníží jízdní dobu po rychlostních silnicích mezi Mladou Boleslaví a ruzyňským letištěm na cca 45 minut (SPRM MB 2011).

V areálu Oblastní nemocnice Mladá Boleslav se nachází heliport pro Leteckou záchranou službu.

## 7.5 ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

Pro zásobování území Mladoboleslavska jsou využívány zejména podzemní zdroje z velkých hloubek, které se vyznačují dostačující kapacitou a vysokou jakostí. Území je zásobováno vodárenským systémem zásobních řadů, vodojemů, čerpacích stanic a úpraven vody. Hlavním subjektem v oblasti zásobování pitnou vodou je společnost Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s., která je ve vlastnictví města Mladá Boleslav a dalších měst regionu a která provozuje vodovody zásobující většinu obcí v území IPRÚ Mladá Boleslav.

Zájmové území je zásobováno pitnou vodou prostřednictvím:

- skupinového vodovodu Mladá Boleslav (provozuje VaK Mladá Boleslav a.s.; zásobuje Mladou Boleslav, Plazy, Řepov, Židněves, Kolomuty, Kosmonosy, Bradlec, Březno, Dolní Stakory, Dalovice);
- samostatných vodovodů (provozuje VaK Mladá Boleslav a.s.)
  - Hrdlořezy,
  - Josefův Důl,
  - Vinec;
- Místních vodovodů (provozuje VaK Mladá Boleslav a.s.)
  - Bukovno,
  - Písková Lhota,
  - Rokytovec;
- místních vodovodů (provozují obce)
  - Krnsko,
  - Nepřevázka.

Sídla v celém zájmovém území tedy disponují veřejným vodovodem, který je zpravidla napájen vydatnými a kvalitními zdroji z velkých hloubek.

Užitková voda je zajišťována lokálně pouze pro potřeby průmyslových závodů vlastními odběry. Největší odběr má firma Škoda Auto, který zajišťuje jímání přímo z Jizery a vodu čistí v úpravně Bradlec.



Investiční potřeby v zásobování pitnou vodou jsou spojené zejména s realizací postupné náhrady starých rozvodů pitné vody, případně nahrazování méně kvalitních zdrojů pitné vody propojováním skupinových vodovodů a místních vodovodů na skupinový vodovod Mladá Boleslav<sup>11</sup>.

## 7.6 KANALIZACE

V zájmovém území jsou v provozu následující systémy splaškové kanalizace s ČOV:

- Provozované VaK Mladá Boleslav a.s.
  - Mladá Boleslav – ČOV I Neuberk (odvádí splaškové vody z Bradlece, Kosmonos a části Mladé Boleslavi)
  - Mladá Boleslav – ČOV II Podlázky (Mladá Boleslav, Hrdlořezy – centrum, Josefův Důl, Bradlec, Dalovice)
  - Místní kanalizace Bukovno
  - Místní kanalizace Řepov
- Provozované obcemi
  - Březno (Březno, Židněves)
  - Nepřevázka
  - Plazy (část k.ú. Plazy)

Územní IPRÚ Mladá Boleslav vykazuje dílčí nedostatky v odkanalizování sídel v zázemí Mladé Boleslavi. Splašková kanalizace s ČOV chybí zejména v sídlech v jihozápadní části území (Rokytovec, Vinec a Písková Lhota s Krnskem), obcích Dolní Stakory a Kolomuty a některých místních částech. Sídla bez splaškové kanalizace jsou však zpravidla menší lidnatosti a spíše nevykazují dynamický rozvoj, který by vedl ke zvyšování produkce splaškových vod a souvisejících zátěží.

V oblasti kanalizace a čištění odpadních vod přitom v zájmovém území dlouhodobě dochází k průběžnému rozšiřování kanalizační sítě a budování nových či rekonstrukcí stávajících ČOV. Příkladem je probíhající projekt Mladoboleslavsko, čištění a odkanalizování vod II, v jehož rámci je mj. realizována dostavba kanalizace v okrajových částech Mladé Boleslavi. Dochází tedy k průběžnému zvyšování podílu domácností, které jsou napojeny na veřejnou splaškovou kanalizaci a snižování vnosu škodlivých látek do vodních recipientů. Vzhledem k plánované podpoře ze SF EU i v období po roce 2014+ lze očekávat pokračování tohoto pozitivního trendu.

---

<sup>11</sup> Např. v současné době je ve zkušebním provozu vodovodní přivaděč Mladá Boleslav – Dobrovice, který má zajistit zásobování skupinového vodovodu Dobrovice, jenž byl dosud napájen z nevyhovujících místních vodních zdrojů.

## 7.7 ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Provozovatelem elektrické sítě na Mladoboleslavsku je ČEZ Distribuce, a.s. Z hlediska vlastních zdrojů není řešené území zajištěnou oblastí. Vlastní energetický systém je vyhovující a dimenzovaný na mírný nárůst spotřeby v následujících letech. V zájmovém území nejsou plánovány žádné významnější investiční záměry.

Zájmovým územím prochází přibližně v souběhu se silnicí R10 jedno dvojitě vrchní vedení VVN 400 a 220 kV z TR Čechy – střed do TR Bezděčín. Toto vedení je součástí nadřazené přenosové soustavy, která je v majetku společnosti ČEPS.

Územím vede vedení VVN 110 kV, které napájí tři transformační rozvodny VVN/VN v území. Trasa vedení je zčásti 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. Tyto rozvodny zásobují elektřinou přes soustavu vrchních vedení VN 22 kV nejen celou oblast Mladoboleslavska, ale také území za hranicemi správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav. Dvě z těchto rozvodů jsou distribuční a jedna je velkoodběratelská pro subjekt Škoda Auto, a.s (ÚAP SO ORP MB 2012).

## 7.8 ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM A PLYNEM

Zásobování teplem je v zájmovém území prováděno pouze v Mladé Boleslavi a v Kosmonosech, kde k tomu jsou předpoklady. V Mladé Boleslavi existuje teplárenská soustava provozovaná společností CENTROTHERM a.s., která zajišťuje distribuci tepla z teplárny ŠKO – ENERGO situované v závodě Škoda Auto do celého města. Teplárenská soustava zásobuje domácnosti, objekty služeb i průmyslové podniky a je rozšiřována i do nových obchodně průmyslových zón na východě města. Soustava funguje na bázi centrálních horkovodních napáječů a výměňkových stanic.

V Mladé Boleslavi i Kosmonosech jsou dále provozovány menší zdroje, kterými jsou blokové a domovní kotelny.

V zástavbě rodinných domků v Mladé Boleslavi i v obcích v zázemí Mladé Boleslavi jsou k vytápění využívána lokálních topenišť, případně etážové vytápění. Zejména ve starší zástavbě je problémem vytápění pomocí tuhých, méně šetrných paliv (zejména uhlí) v zastaralých kotlích či kamnech, což vede v topných sezónách k nadměrnému znečištění ovzduší. To platí zejména pro území bez plynofikace, v posledních letech však z důvodu vysoké ceny plynu i pro plynofikované lokality, kde se domácnosti vracejí k původním ekologicky nešetrným tuhým palivům.

Přes území vedou dva hlavní vysokotlaké plynovody VTL DN 300 Štolmíř – Mladá Boleslav a VTL DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z těchto plynovodů jsou přes regulační stanice napájeny středotlaké plynovodní soustavy ve městech a obcích.

V území IPRÚ Mladá Boleslav je podle ÚAP MB (2012) plynofikováno 8 obcí. Kromě Mladé Boleslavi jsou to Josefův Důl, Bradlec, Kosmonosy, Plazy, Řepov, Nepřevázka a Dalovice, tedy především obce, jejichž územím či v jejichž blízkosti něž vedou VTL plynovody.

Samotné město Mladá Boleslav je s výjimkou několika příměstských částí plně plynofikováno. Distribuční síť zemního plynu je napojena na dvě VTL potrubí zemního plynu podél silnice R10 Praha – Turnov. Řad 062 DN 300 Štolmíř – Mladá Boleslav slouží pouze pro potřeby Škoda Auto, a.s. Vlastní město je napojeno na řad 042 DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z tohoto plynovodu je přes redukční stanici napájena středotlaká soustava pro distribuci zemního plynu konečným spotřebitelům v Mladé Boleslavi.

Stávající kapacita plynovodů plně dostačuje aktuální poptávce. Po případném vyčerpání stávající přepravní kapacity je plánováno vybudování VTL plynovodu DN 300 Liblice – Brodce nad Jizerou. Vzhledem k cenovému vývoji zemního plynu k tomu s největší pravděpodobností v nejbližší době nedojde.

## 7.9 SHRnutí

- Území IPRÚ Mladá Boleslav má nadstandardní dopravní polohu ve vztahu k celostátním silničním komunikacím (R10, I/16 a I/38), silnice I. třídy však mají místy nevyhovující parametry, zejména z hlediska průtahů intravilány sídel. Dopravní zátěž je nejvyšší na silnici R10, vysoká je též na silnicích I/16 ve směru Jičín a I/38 ve směru Jestřebí a na ulicích Průmyslová a Jičínská v Mladé Boleslavi. Specifikem je vysoká zátěž těžkou nákladní automobilovou dopravou související s místním průmyslem. Problémem je zejména průjezd silnice I/16 intravilánem obce Židněves.
- Vzhledem k nevyhovujícím parametrům železniční dopravní infrastruktury je význam železniční dopravy pro regionální a dálkovou dopravu v území malý. Zásadní část dopravních výkonů ve veřejné osobní dopravě připadá na autobusovou dopravu, kterou v území provozuje DP Mladé Boleslavi a společnosti Transcentrum bus a ČSAD Střední Čechy. V území zatím není plně rozvinut integrovaný dopravní systém, zejména pak jeho zásadní prvky.
- Území má dobré předpoklady pro cyklistickou dopravu sloužící k rekreaci i dojížděcí do zaměstnání. Síť značených cyklotras je poměrně hustá, jejich kvalita je však limitována místními kolizemi s ostatními druhy dopravy a dalšími bezpečnostními závadami. Cyklostezky existují pouze v Mladé Boleslavi, již spojují s Nepřevázkou. Pro zvýšení potenciálu cyklistické dopravy bude zapotřebí další rozvoj cyklostezek v Mladé Boleslavi i spojení Mladé Boleslavi cyklostezkami s okolními sídli (zejména dynamicky se rozvíjejícími suburbii), odstranění závad v síti cyklotras a rozvoj doplňkové infrastruktury.
- Letecká doprava má v území malý význam. Sportovní letiště Mladá Boleslav je využíváno pouze rekreačně, případně i složkami IZS. Pro obsluhu území je důležité především Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně, které je mimo dopravní špičku poměrně dobře dostupné.

- Sídla v celém území IPRÚ Mladá Boleslav jsou zásobována pitnou vodou z veřejných vodovodů. Pitná voda je získávána vrty z velkých hloubek, kapacita vodních zdrojů je dostačující a jakost vody vysoká. Investiční potřeby v zásobování vodou spočívají zejména v postupném nahrazování starých rozvodů pitné vody.
- Větší část sídel v zájmovém území má splaškovou kanalizaci s ČOV. Kromě Pískové Lhoty a Krnska chybí kanalizace spíše jen v populačně menších obcích, kde nedochází k výraznému územnímu rozvoji a nárůstu produkce splaškových vod.
- Zásobování elektrickou energií je v zájmovém území dostačující a nejsou zde plánovány žádné významnější investice.
- Většina obcí v zájmovém území není plynofikována, jedná se však o spíše populačně menší obce na západním a východním okraji území. Vzhledem k vysokým cenám plynu a tím pádem malé poptávce domácností po zavedení plynu se v současné době nepředpokládá výrazný rozvoj distribuční sítě. Pro případ vyčerpání kapacit stávajících VTL plynovodů je plánováno vybudování VTL plynovodu DN 300 Liblice – Brodce nad Jizerou.
- V Mladé Boleslavi je provozována poměrně rozsáhlá teplotenská soustava napájená teplotnou závodů Škoda Auto. V některých částech Mladé Boleslavi i Kosmonos jsou provozovány blokové a domovní kotelny. Domácnosti v rodinných domech i v okolních obcích používají vlastní zdroje vytápění, což místy zejména ve spojení s vytápěním tuhými palivy vede ke znečišťování ovzduší.

## 8 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Nejdůležitější institucí veřejné správy v zájmovém území je Magistrát statutárního města Mladá Boleslav. Ten má zároveň statut úřadu obce s rozšířenou působností pro SO ORP Mladá Boleslav, do níž spadá (včetně samotné Mladé Boleslavi) celkem 98 obcí a měst. Magistrát tak vykonává agendu přenesené státní působnosti pro tyto obce (např. evidenci obyvatel, vydávání občanských průkazů, cestovních pasů, vydávání živnostenských oprávnění, výplatu sociálních dávek, apod.). Zajištění agendy pro samotné statutární město i obce v SO tak vyžaduje nejen značné personální kapacity, ale i patřičné technické zabezpečení chodu agend, včetně používání informačních technologií. O náročnosti úkolů Magistrátu vypovídá skutečnost, že je zde zaměstnáno přibližně 350 zaměstnanců.

Všechny obce a města v území IPRÚ Mladá Boleslav spadají do SO ORP Mladá Boleslav. Vzhledem k malé lidnatosti většiny obcí v zájmovém území je zde jediným dalším z hlediska zaměstnanosti významnějším orgánem místní samosprávy městský úřad Kosmonosy (který má řádově desítky zaměstnanců).

K zajištění efektivní a přístupné veřejné správy je nezbytné používat funkční a moderní informační technologie. Ty je přitom nutné v pravidelných cyklech obnovovat, protože jak hardwarové tak softwarové vybavení má omezenou životnost a zároveň je nutné zajišťovat kompatibilitu informačních systémů používaných úřadem s obecně rozšířenými systémy. Potřeba pravidelné obnovy počítačového a programového vybavení se přitom týká všech orgánů státní správy, resp. samosprávy v území. Pro efektivní práci s informačními technologiemi a jejich údržbu je zároveň vhodné usilovat o konsolidaci vybavení spočívající mj. v používání jednotných technologií.

Magistrát statutárního města Mladá Boleslav momentálně zpracovává žádost o dotaci na konsolidaci hardware a software vybavení, přičemž součástí projektu má být kromě nákupu samotných technologií i nákup balíků navazujících služeb. Z hlediska cyklu obnovy vybavení informačními technologiemi lze očekávat, že v průběhu programovacího období 2014-2020 bude ze strany Magistrátu potřeba uskutečnit další podobný projekt.

K zajištění kvalitní veřejné správy je zároveň nezbytná průběžná realizace aktivit zaměřených na zvyšování kompetencí personálu a jeho seznamování s novinkami ovlivňujícími jejich pracovní náplň. Zde je potřeba nejen zvyšování odborných kompetencí personálu a seznamování s novými poznatky v oboru a novou legislativou, ale i zvyšování interpersonálních kompetencí, znalosti cizích jazyků (což může být užitečné mj. s ohledem na množství cizinců žijících v regionu) a schopnosti práce s novými technologiemi (zejména informačními technologiemi).

### 8.1 SHRnutí

- Magistrát statutárního města Mladá Boleslav vykonává vedle správy samotného města i agendu přenesené státní působnosti pro obce v SO ORP Mladá Boleslav. To přináší vedle

poměrně vysoké náročnosti na personální kapacity i zvýšené nároky na vybavení informačními technologiemi.

- V období 2014-2020 lze zde strany místních orgánů veřejné správy a samosprávy očekávat poptávku po obnově vybavení informačními technologiemi a realizaci „měkkých“ projektů zaměřených na kvalitu služeb a zejména na kompetence pracovníků ve veřejné správě.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

ČHMÚ (2012a): Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika. Tabelární ročenky.

Dostupné z: <[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab\\_roc/tab\\_roc\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html)>

ČHMÚ (2014b): Emisní bilance za rok 2012.

Dostupné z: <[http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/embil/12embil/index\\_CZ.html](http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/embil/12embil/index_CZ.html)>

ČSÚ (2006): Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005.

Dostupné z: <<http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4128-04>>

ČSÚ (2014a): Počet obyvatel v obcích k 1.1.2013.

Dostupné z: <<http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/p/1301-13>>

ČSÚ (2014b): Databáze demografických údajů za obce ČR.

Dostupné z: <[https://www.czso.cz/cz/obce\\_d/index.htm](https://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm)>

ČSÚ (2014c): Počet obyvatel v obcích ČR k 1.1.2013

Dostupné z: <[http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/publ/1301-13-r\\_2013](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/publ/1301-13-r_2013)>

IRZ (2014): Integrovaný registr znečišťování.

Dostupné z: <<http://www.irz.cz/>>

Klaudiánova nemocnice (2014): Výroční zpráva 2012.

Dostupné z: <[http://www.klaudianovanemocnice.cz/images/soubory-ke-stazeni/vyrocnizpravy-nem/Vyrocnizprava\\_2012.pdf](http://www.klaudianovanemocnice.cz/images/soubory-ke-stazeni/vyrocnizpravy-nem/Vyrocnizprava_2012.pdf)>

Komunitní plán sociálních služeb Statutárního města Mladá Boleslav na období 2014-2018

Krajský úřad Středočeského kraje (2014): Adresář škol.

Dostupné z: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/skolstvi/Adres%C3%A1%C5%99+%C5%A1kol.htm>>

MPSV (2014): Časové řady.

Dostupné z: <[http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/casove\\_rady](http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/casove_rady)>

MVČR (2014): Počty obyvatel v obcích.

Dostupné z: <<http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>>

Psychiatrická nemocnice Kosmonosy (2014): O nemocnici.

Dostupné z: <<http://www.plkosmonosy.cz/>>

ŘSD (2014): Sčítání dopravy 2010.

Dostupné z: <<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>>

Úřad práce ČR, krajská pobočka v Příbrami (2014): Zpráva o situaci na krajském trhu práce, o realizaci APZ v roce 2013 a strategie APZ pro rok 2014.

Dostupné z: <[http://portal.mpsv.cz/upcr/kp/stc/statistiky/rocni/pbkraj\\_2013.pdf](http://portal.mpsv.cz/upcr/kp/stc/statistiky/rocni/pbkraj_2013.pdf)>

Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR (2014): Zdravotnictví středočeského kraje 2012.

Dostupné z: <<http://www.uzis.cz/system/files/karstc2012.pdf>>

Územně analytické podklady SO ORP Mladá Boleslav (2012): 2. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav.

Dostupné z: <<http://twist.mb-net.cz/>>





# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## ANALYTICKÁ ČÁST A 2: SWOT ANALÝZA



## 9 SWOT ANALÝZA

Úvodním krokem tohoto výstupu je definice problémových okruhů pro zpracování SWOT analýzy. Na základě informací z předchozích analytických výstupů byly definovány 4 okruhy, které představují relativně ucelená témata. Jedná se o tyto tematické okruhy:

- Dopravní infrastruktura
- Kvalita života
- Životní prostředí
- Kultura, sport a volnočasové aktivity

Jednotlivé problémové okruhy byly podrobeny SWOT analýze. Ta představuje metodu, pomocí níž je možné klasifikovat hlavní rozvojové faktory. Informace jsou metodou SWOT standardně tříděny do čtyř kategorií:

- silné stránky (S = strengths),
- slabé stránky (W = weaknesses),
- příležitosti (O = opportunities),
- hrozby (T = threats).

Tyto kategorie sledují logiku uvedenou v tabulce.

**Tabulka 18: Konstrukce SWOT analýzy**

	pozitiva	negativa
<b>vnitřní faktory, přítomnost, výchozí stav</b>	silné stránky (S)	slabé stránky (W)
<b>vnější faktory, budoucnost, potřeba intervencí</b>	příležitosti (O)	hrozby (T)

Z důvodů celkové přehlednosti tohoto výstupu byly zpracovány 4 samostatné SWOT analýzy pro uvedené tematické okruhy. V rámci SWOT analýzy byl tedy zpracován přehled jednotlivých faktorů pro každý problémový okruh. Smyslem těchto SWOT analýz je identifikace hlavních rozvojových faktorů působících na rozvoj zájmového území v každém tematickém okruhu.

Každá SWOT analýza tedy umožňuje identifikovat rozvojové faktory v konkrétním problémovém okruhu, a všechny jsou tak cenným podkladem pro rozhodování o cílech, aktivitách, projektových záměrech a o podobě intervenční logiky strategie.

## 9.1 SWOT ANALÝZA: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

### SILNÉ STRÁNKY

- Nadstandardní dopravní poloha ve vztahu k celostátním komunikacím (R10, I/16 a I/38)
- Postupné budování a zkapacitňování systému páteřních silničních komunikací Mladé Boleslavi
- Relativní blízkost významného mezinárodního letiště Václava Havla Praha, Ruzyně
- Postupný rozvoj a budování systému cyklotras v městě Mladá Boleslav i okolním obcích
- Široká nabídka dálkových autobusových spojů do Prahy a dalších českých měst

### SLABÉ STRÁNKY

- Intenzivní tranzitní doprava zatěžující intravilány obcí
- Špatný stav, zastaralá síť a dlouhodobá podfinancovanost silnic 2. a 3. třídy včetně špatného technického stavu mostů, viaduktů a propustků a nedostatečné údržby okolí silnic
- Množství problematických průjezdů obcemi, chybějící obchvaty sídel a bodové závady na komunikacích
- Neprovázanost silniční a železniční nákladní dopravy
- Nedostatečné parkovací kapacity na sídlištích a v centru Mladé Boleslavi
- Chybějící využití moderních ICT systémů a telematiky v dopravě
- Málo kapacitní a uživatelsky neatraktivní návaznost IAD na veřejnou dopravu vč. MHD, absence záchytných parkovišť P+R
- Špatný technický stav železniční sítě včetně drážních objektů a nevyhovující poloha železničních stanic a zastávek v sídlech
- Nízká konkurenceschopnost osobní železniční dopravy ve srovnání s IAD a autobusovou dopravou
- Nedostatečná preference MHD v systému dopravy
- Nízká integrace veřejné dopravy do IDS Středočeského kraje
- Deficity v infrastruktuře pro cyklistickou dopravu a v její funkci každodenního přesunu obyvatel za prací a do škol v území IPRÚ Mladá Boleslav (chybějící úseky cyklotras, nízký podíl cyklostezek a cyklopruhů, nedostatečná doplňková infrastruktura)
- Výrazná konfliktnost pěší a cyklistické dopravy s dopravou silniční
- Pomalá výstavba rekreačních cyklotras, především Greenway Jizera

**PŘÍLEŽITOSTI**

- Výstavba a modernizace páteřních silničních komunikací (R10 a silnic I. třídy), aktuálně zejména přeložka I/16 R10 - Sukorady
- Budování obchvatů sídel, modernizace a zkapacitňování stávajících komunikací včetně výstavby protihlukových opatření a doplňující zeleně
- Posílení provázanosti silniční a železniční nákladní dopravy
- Rozvoj veřejné hromadné dopravy
- Nárůst preference pěší, cyklistické a veřejné dopravy před IAD

**HROZBY**

- Zpoždění významných silničních i železničních staveb
- Dlouhodobý nedostatek finančních zdrojů na údržbu komunikací nižšího řádu vedoucí k trvalému zhoršení jejich stavu
- Nedostatečné legislativní řešení problematiky budování dopravních staveb veřejného významu (výkupy pozemků)
- Nárůst IAD zejména v okrajových částech Mladé Boleslavi a v jeho nejbližším zázemí jako důsledek pokračující suburbanizace
- Absence širšího společenského konsensu nad rolí a potřebou rozvoje veřejné dopravy jako plnohodnotné alternativy vůči IAD
- Pokračující rozvoj infrastruktury jednotlivých dopravních modů bez jejich vzájemné provázanosti
- Převaha dopravní funkce náměstí a ulic, pokračující odlidšťování veřejného prostoru
- Potřeba neustálého navyšování parkovacích kapacit vyvolaná výstavbou nové silniční infrastruktury a růstem intenzity IAD
- Nedostatek reálných opatření k preferenci veřejné dopravy před IAD
- Obtížný konsensus nad územním vedením významných dopravních staveb

## 9.2 SWOT ANALÝZA: KVALITA ŽIVOTA

### SILNÉ STRÁNKY

- Dlouhodobě mírně rostoucí počet obyvatel území IPRÚ Mladá Boleslav
- Příznivá věková sktruktura obyvatel
- Vysoký podíl osob s úplným středním vzděláním je determinován charakterem trhu práce
- Poměrně vysoká životní úroveň obyvatel (vyšší průměrné mzdy) a nízká míra nezaměstnanosti
- Relativně dobrá dostupnost většiny sociálních služeb
- Široká nabídka terénních, ambulantních a pobytových sociálních služeb v Mladé Boleslavi
- Relativně dobrá dostupnost zdravotnické péče
- Nadstandardní nabídka a rozsah škol všech stupňů

### SLABÉ STRÁNKY

- Nízká míra identifikace obyvatel s Mladoboleslavskem
- Nedostatečná reakce na měnící se a rostoucí potřeby vybraných cílových skupin v oblasti sociálních služeb a zdravotnictví
- Chybějící nebo nedostatečná nabídka vybraných sociálních a zdravotních služeb v území
- Proces zásadní změny věkové struktury populace
- Nedostatečná nabídka volnočasových aktivit pro seniory, rodiny s dětmi, osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a děti a mládež
- Slabá provázanost mateřských – základních – středních – vysokých škol
- Nedostatečné propojení škol, praxe a VaV
- Pokračující pokles zájmu dětí a technické obory
- Neodpovídající pokrytí území IPRÚ Mladá Boleslav mateřskými a základními školami
- Vysoká kriminalita dětí a mládeže
- Koncentrace sociálních problémů a sociálně nežádoucích jevů v některých lokalitách města Mladá Boleslav
- Nedostatky ve vybavení složek IZS

**PŘÍLEŽITOSTI**

- Rozvoj infrastrukturní sítě sociálních služeb s důrazem na malokapacitní pobytová zařízení, ambulantní a terénní služby
- Podpora začleňování vybraných cílových skupin do společnosti
- Využití potenciálu sociálního podnikání
- Modernizace zdravotnických zařízení
- Rozvoj preventivních opatření a programů pro zlepšení zdravotního stavu obyvatel
- Růst mezinárodní mobility podporující příchod vzdělaných a kvalifikovaných obyvatel
- Vytváření partnerství pro znalostní transfer mezi podniky a VŠ
- Přilákat a následně adaptovat zahraniční studenty VŠ s potenciálem zaměstnanosti na odborných pozicích a jejich stabilizace v regionu
- Rozvoj a zlepšování vztahu mezi veřejnou správou a občany

**HROZBY**

- Další prohlubování procesu demografického stárnutí bez adekvátní odezvy do městské, sociální a zdravotní infrastruktury
- Suburbanizační trendy ve stěhování obyvatel vytvářející tlak na výstavbu nové infrastruktury občanské vybavenosti
- Snižování dostupnosti bydlení ve vazbě na deregulaci nájemného
- Nárůst počtu osob ohrožených ztrátou bydlení
- Nárůst počtu osob ohrožených předlužením, i ve vazbě na nízkou finanční gramotnost
- Vznik sociálně vyloučených lokalit, prostorová koncentrace sociálně patologických jevů
- Nedostatečná prevence a osvěta v oblasti zdraví a zdravého a aktivního stárnutí
- Růst mezinárodní mobility umožňující mj. odchod mladší a vzdělanější části obyvatel do vyspělejších zemí

## 9.3 SWOT ANALÝZA: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### SILNÉ STRÁNKY

- Rostoucí kvalita, úprava a funkčnost urbánní zeleně v Mladé Boleslavi
- Dostatečná kapacita infrastruktury pro centrální zásobování teplem
- Aktuálně vyhovující kvalita i kapacita zdrojů pitné vody
- Vysoký podíl domácností napojených na vodovodní přípojku
- Postupné rozšiřování kanalizační sítě a ČOV
- Dostatečná kapacita zdrojů a rozvodů elektrické energie
- Vyčerpaná kapacita skládky Michalovice řešena budovanou mechanicko-biologickou třídírnou

### SLABÉ STRÁNKY

- Zhoršená kvalita ovzduší především v městě Mladá Boleslav způsobená hlavně lokálním vytápěním, velkými stacionárními zdroji a dopravou
- Mírně zhoršená kvalita vody přítoků Jizery a řeky Dobrovky je daná nižší vodností, zemědělskou činností a nekompletním odkanalizováním území
- Setrvalý nárůst hlukové zátěže z automobilové dopravy
- Kapacita sběrných dvorů v Mladé Boleslavi není dostatečná, v některých obcích ze sledovaného území sběrné dvory nebo sběrná místa zatím nebyla vybudována
- V regionu existují lokality s ekologickými zátěžemi, navíc není zpracován zcela aktuální přehled těchto lokalit v území
- Chybějící odkanalizování a zásobování vodou některých venkovských obcí
- Riziko skalních řícení a sesuvů půdy a s růstem podílu zastavěné plochy roste i riziko povodní
- Neprovázaná a tedy ne plně funkční síť biokoridorů
- Omezená a/nebo zanedbaná nabídka veřejných prostranství v menších sídlech IPRÚ
- Spíše slabá znalost některých environmentálních témat u dospělých obyvatel

### PŘÍLEŽITOSTI

- Dobudování veřejných vodovodů, zvýšení kvality pitné vody a postupná modernizace systému čištění odpadních vod díky novým technologiím



- Obecně silný důraz jednotlivých národních a evropských politik na ochranu životního prostředí a na energetická opatření, zpřísnování norem vyvolávající tlak na realizaci potřebných investic
- Postupná modernizace systémů lokálního vytápění domácností ve venkovských oblastech jako významný aspekt zlepšení kvality ovzduší
- Značné rezervy v energetické náročnosti budov a možnostech energetických úspor (relativně snadno dosažitelná výrazná změna)
- Rozšíření sítě sběrných dvorů, sběrných míst a zařízení pro sběr a třídění odpadů
- Nárůst opětovného využití odpadu (materiálový a energetický zdroj) i v souvislosti s novými technologiemi
- Inventarizace a sanace kontaminovaných lokalit
- Realizace environmentálně šetrných protipovodňových opatření
- Posílení ekologické stability a biodiverzity sídelního prostředí i krajiny
- Dlouhodobý koncepční systém EVVO s participací občanského sektoru
- Snížení emisní zátěže díky lepší organizaci dopravy (P+R, veřejná doprava, cyklo doprava)

## HROZBY

- Globální změny klimatu vedoucí k nutnosti změn v hospodaření v krajině (nejen opatření k eliminaci dopadů katastrof, ale i k prevenci v podobě obnovy původních ekosystémů apod.)
- Neřízená komerční i rezidenční suburbanizace vedoucí k zastavování přírodně a zemědělsky hodnotných částí území
- Výhledová nedostačující kapacita zdrojů pitné vody (i v kontextu globálních změn klimatu)
- Změny lidského chování ve vztahu k přírodě zvyšující riziko živelních pohrom, zejména záplav (jak rozsáhlých záplav v okolí větších vodních toků, tak přívalových záplav na menších vodních tocích)
- Nedůvěra české veřejnosti vůči rozvoji OZE daná i jejich mediálním obrazem a předchozími nevhodnými politickými rozhodnutími
- Slabší územní integrace aktivit na eliminaci rizik v oblasti životního prostředí (povodně, snížení kapacity zdrojů pitné vody) v rámci území IPRÚ Mladá Boleslav
- Nedostatečná kapacita infrastruktury v zázemí Mladé Boleslavi jako důsledek živelné suburbanizace

## 9.4 SWOT ANALÝZA: KULTURA, SPORT A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

### SILNÉ STRÁNKY

- Solidní nabídka volnočasové, kulturní a sportovní infrastruktury v Mladé Boleslavi
- Mírně rostoucí počet obyvatel, stabilní ekonomická situace, nízký odchod obyvatel z území IPRÚ Mladá Boleslav

### SLABÉ STRÁNKY

- Nedostačující sportovní infrastruktura a infrastruktura volného času ve venkovských obcích
- Nedostatečný rozvoj nabídky kulturních, volnočasových a sportovních aktivit v dynamicky rostoucích suburbánních obcích
- Nevyhovující stav některých budov pro volnočasové aktivity
- Navzdory celkově pestré nabídce kulturního vyžití je nabídka kulturních akcí komornějšího či alternativního charakteru poměrně omezená
- Technický stav některých sportovišť je nevyhovující a současně chybí velkokapacitní sportovní zařízení určená pro širší veřejnost, včetně aquaparku
- Nízký potenciál pro rozvoj cestovního ruchu

### PŘÍLEŽITOSTI

- Širší zapojení obyvatel do přípravy kulturních a volnočasových akcí „zdola“
- Posílení zájmu obyvatel o dění v místě jeho bydliště
- Zvýšení sebeidentifikace obyvatel s Mladoboleslavskem
- Vyšší míra propojení volnočasových aktivit s formálním vzděláváním
- Zkvalitnění trávení volného času dětí a mládeže jako významný nástroj prevence dětské kriminality

### HROZBY

- Omezené možnosti sportovního vyžití, což může mít dopady na zdraví a tělesnou zdatnost obyvatel
- Omezené možnosti kulturního vyžití, což může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště

# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## ANALYTICKÁ ČÁST

### A 3: ANALÝZA STAKEHOLDERŮ



## 10 ANALÝZA STAKEHOLDERŮ

Tato kapitola poskytuje analytický pohled na stakeholdery ve studovaném regionu z hlediska jejich potenciálu aktivně přispět k naplnění cílů IPRÚ, a tím i rozvoji celého území. Hlavními zdroji informací je Socioekonomická analýza IPRÚ MB, neboť v rámci jednotlivých tematických kapitol je většina klíčových aktérů uvedena, a vlastní rešerše na internetu.

Manuál IPRÚ (Sýkora a kol., 2014) doporučuje analyzovat aktéry v několika kategoriích. Tyto kategorie byly konkretizovány pro situaci Mladé Boleslavi a okolních obcí (viz následující tabulka). Aktéři, kteří jsou vnímáni jako zcela nerelevantní, nejsou do přehledu zahrnuti.

**Tabulka 19: Hlavní aktéři relevantní z hlediska přípravy nebo realizace IPRÚ**

Kategorie aktérů dle Manuálu IPRÚ	Konkrétní stakeholdeři relevantní z hlediska IPRÚ
Všechna města a obce v daném území	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mladá Boleslav jako nositel IPRÚ</li> <li>Obce ve sledovaném území</li> </ul>
Další územní jednotky kraje – Středočeský kraj, resp. NUTS 2 Střední Čechy, okolní kraje	<ul style="list-style-type: none"> <li>Středočeský kraj, resp. region soudržnosti NUTS 2 Střední Čechy</li> </ul>
Státní a veřejné instituce (ČSÚ, ÚP, Správa povodí)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ČSÚ jako zdroj informací pro analytickou část, ale rovněž pro monitorování IPRÚ</li> <li>ÚP jako zdroj informací pro analytickou část</li> <li>Provozní středisko MB státního podniku Povodí Labe jako zdroj informací</li> </ul>
Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací (např. hospodářská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy apod.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Okresní hospodářská komora Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na podnikatelský sektor)</li> <li>Okresní agrární komora Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na oblast zemědělství)</li> <li>Svaz zemědělských družstev a společností Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na oblast zemědělství)</li> </ul>
Významné podniky	<ul style="list-style-type: none"> <li>Škoda Auto a.s. jako významný subjekt nejen z hlediska hospodářského, ale také jako aktér v oblasti místního rozvoje</li> <li>Další podniky, např. Faurecia Interior Systems, Johnson Controls – IPRÚ se jich dotýká spíše zprostředkovaně, nezaměřuje se na podnikatelský sektor</li> </ul>
Vlastníci a správci důležité infrastruktury (dopravní, energetická, environmentální, telekomunikační, vodohospodářská apod.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav (IPRÚ částečně zaměřeno na vodohospodářskou infrastrukturu)</li> <li>Ředitelství silnic a dálnic (IPRÚ částečně zaměřeno na dopravní infrastrukturu)</li> <li>Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. (IPRÚ částečně zaměřeno na dopravní infrastrukturu)</li> </ul>
Školská a vzdělávací zařízení - školy, školící poradny, akademická obec (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ, vědeckotechnologické	<ul style="list-style-type: none"> <li>Školská a vzdělávací zařízení všech stupňů (IPRÚ částečně zaměřeno na rozvoj vzdělávání)</li> </ul>

parky)	
Výzkumné instituce	<ul style="list-style-type: none"> <li>Škoda Auto, výzkum je zaměřený na dopravní bezpečnost, samostatně se výzkumu věnuje rovněž Škoda Auto VŠ (zejména oblast ekonomie)</li> </ul>
Nadace a nadační fondy	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nadační fond Šance pro děti (primární prevence rizikového chování)</li> <li>Linka důvěry pro děti a mládež (Lenka Nedvědová)</li> <li>Dotyk (Prevence nežádoucích společenských jevů mezi dětmi a mládeží)</li> <li>Občanské sdružení R-Mosty (azylový dům pro matky s dětmi v krizové situaci spojené se ztrátou bydlení)</li> </ul>
Další organizace zřízené či založené městem, ostatními obcemi či krajem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Městská policie</li> <li>Městské divadlo MB (okrajově - oblast kultury prakticky není podpořitelná z ESIF v rámci IPRÚ)</li> <li>Městská knihovna MB (okrajově - oblast kultury prakticky není podpořitelná z ESIF v rámci IPRÚ)</li> <li>HZS Středočeského kraje, územní odbor MB</li> <li>Sbor dobrovolných hasičů jednotlivých obcí (nejen ve vazbě na bezpečnost, ale i na zajištění volnočasových aktivit v obcích)</li> <li>Oblastní nemocnice MB (zřizovatel Středočeský kraj)</li> <li>Psychiatrická nemocnice Kosmonosy</li> </ul>
Nevládní neziskové organizace – zejména v oblasti poskytování sociálních služeb a volnočasových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jekhetami Luma – Společný svět, o.s. (Poskytování sociálních služeb, poradenství a telefonické krizové pomoci)</li> <li>DMO-Pobyty – pomoc hendikepovaným k aktivnímu způsobu života</li> <li>Medvídek Dáda, o.p.s. – organizace pro zdravotně postižené</li> <li>Centrum pro zdravotně postižené Středočeského kraje</li> <li>Pečovatelská služba Mladé Boleslavi</li> <li>Svaz tělesně postižených v ČR, o.s. okresní organizace MB</li> <li>JIVA, spol. s r.o.</li> <li>Centrum pro integraci cizinců, o.p.s.</li> <li>Občanské sdružení Rodiče proti lhostejnosti - patologických jevů v řadách dětí a mládeže</li> <li>Pionýr Mladá Boleslav</li> <li>Skaut</li> <li>Slánka – volnočasové aktivity pro děti</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování.

Identifikování relevantní aktéři byli analyzováni z hlediska jejich zájmu a vlivu na přípravu a naplňování integrované strategie. Hodnocení bylo provedeno prostřednictvím třístupňové škály – vysoký zájem/vliv, nízký zájem/vliv a okrajový zájem/vliv. Výsledky této analýzy jsou uvedeny v následující tabulce, v níž je současně i naznačeno, jakou formou mohou být daní stakeholderi zapojeni do přípravy nebo realizace IPRÚ. Do čtyřpolní matice, která přehledně a souhrnně demonstruje výsledky této analýzy, pak byly zahrnuty jen ty subjekty, jejichž zájem a vliv je alespoň nízký. Byli vyřazeni aktéři, kteří v některém z hledisek spadali do kategorie okrajových.



**Tabulka 20: Analýza zájmu a vlivu relevantních stakeholderů**

Stakeholder / kategorie stakeholderů	Zájem			Vliv			Forma zapojení subjektů / zástupců kategorie subjektů			Pozn.
	Vysoký	Nízký	Okrajový	Vysoký	Nízký	Okrajový	Zdroj informací	Pracovní skupiny	Konzultace	
Statutární město Mladá Boleslav	X			X			X	X	X	Zapojení v podobě jednotlivých odborů
Obce ve sledovaném území	X			X			X	X	X	Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce
Středočeský kraj, resp. region soudržnosti NUTS 2 Střední Čechy		X			X		X		X	
ČSÚ			X			X	X			
Úřad práce			X			X	X			
Okresní Provozní středisko MB státního podniku Povodí Labe		X				X	X			
Hospodářská komora Mladá Boleslav			X			X	X			
Okresní agrární komora MB			X			X	X			
Svaz zemědělských družstev a společností MB			X			X	X			
Škoda Auto a.s	X			X			X	X	X	
Další podniky (např. Faurecia Interior Systems, Johnson Controls)			X			X				
Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav	X				X		X	X		
Ředitelství silnic a dálnic	X				X		X		X	
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	X				X		X			
Školská a vzdělávací zařízení	X				X		X		X	



všech stupňů						
Nadační fondy v oblasti sociálních služeb	X		X	X	X	Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce, případně informace zprostředkovat přes úředníky Magistrátu
Městská policie	X		X		X	
Městská kulturní zařízení		X		X		
HZS Středočeského kraje, územní odbor MB	X		X	X		
Sbor dobrovolných hasičů jednotlivých obcí	X		X		X	
Zdravotnická zařízení	X		X	X	X	Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce, případně informace zprostředkovat přes úředníky Magistrátu
NNO v oblasti poskytování sociálních služeb a volnočasových aktivit	X		X	X	X	Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce, případně informace zprostředkovat přes úředníky Magistrátu.

Zdroj dat: Vlastní zpracování



**Tabulka 21: Čtyřpolní matice zájmu a vlivu**

		VLIV	
		NÍZKÝ	VYSOKÝ
ZÁJEM	NÍZKÝ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Středočeský kraj</li> </ul>	
	VYSOKÝ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VaK MB</li> <li>• ŘSD, DP MB</li> <li>• Školská a vzděl. zařízení, zdrav. zařízení</li> <li>• Městská policie</li> <li>• HZS Středočeského kraje, územní odbor MB</li> <li>• Sbor dobrovolných hasičů</li> <li>• Nadační fondy, NNO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce ve sledovaném území</li> </ul>

Zdroj dat: Vlastní zpracování

# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## ANALYTICKÁ ČÁST

### A 4: ANALÝZA PROBLÉMŮ A POTŘEB



## 11 ÚVOD A METODIKA

Analýza problémů a potřeb je zpracována pomocí problémové analýzy. Problémy lze v logice strategických dokumentů definovat jako rozpory mezi žádoucím stavem a stavem současným (zjištěným pomocí analýz). V tomto bodě tedy analýza problémů a potřeb navazuje na socioekonomickou analýzu:

- výstupy analýzy jsou transformovány problémovou analýzou do přehledu a popisu problémů,
- na zjištěné problémy reaguje návrh prioritních oblastí, opatření a projektů.

Formulace problémů rozvoje území Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav (IPRÚ) představuje v procesu tvorby IPRÚ významný mezník, neboť ukazuje, v jakých oblastech (tématech) se koncentrují problémy Mladoboleslavska a na co tedy při rozhodování o směřování finanční podpory z ESIF zaměřit pozornost. Problémem přitom nemusí být jen slabá stránka IPRÚ Mladá Boleslav nebo vnější hrozba, ale také nevyužitá silná stránka či příležitost.

Pro identifikaci problémů je využita metoda stromu problémů pracující se dvěma až třemi hierarchickými úrovněmi „stromu problémů“:

- problémová oblast – celkem 4 oblasti, které se v další části IPRÚ transformují do prioritních oblastí,
- hlavní problémy – několik problémů v rámci každé problémové oblasti, které jsou podrobně popsány a v další části IPRÚ se transformují do opatření,
- dílčí problémy – spíše informační shrnutí popisu hlavních problémů, které se v další části IPRÚ volně transformuje do vzorových projektů v rámci jednotlivých opatření.

Jednotlivé hlavní problémy jsou při využití této metody popsány v jednotné struktuře, kdy každý z nich je vysvětlen výčtem příčin (dílčích problémů) a jejich obsahovou specifikací. Metoda tak jednotlivé dílčí problémy přiřazuje k hlavním problémům a ty seskupuje do problémových oblastí, což umožňuje nalézt mezi problémy příčinné vazby a souvislosti. Celá problémová analýza je přehledně zobrazena ve stromu problémů.

Při formulaci problémů je třeba mít na paměti, že zde nejsou diskutovány pouze problémy, které mohou být řešeny za finanční podpory z ESIF v rámci programového období 2014 – 2020.

# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

ANALYTICKÁ ČÁST

A 5: ANALÝZA RIZIK



## 12 ANALÝZA RIZIK

Analýza rizik obsahuje přehled klíčových rizik realizace IPRÚ Mladá Boleslav, jejich hodnocení a návrhy opatření k eliminaci těchto rizik.

Rizika jsou hodnocena na základě vlivu a pravděpodobnosti výskytu.

Riziko s *vysokým faktorem vlivu* je takové, které může způsobit ohrožení nebo narušení naplňování IPRÚ Mladá Boleslav, nicméně výběrem správného opatření a kvalitním řízením je možno dosáhnout požadovaných parametrů v plánovaných termínech. Riziko s *nízkým faktorem vlivu* může způsobit pouze nepodstatné narušení IPRÚ Mladá Boleslav, operativním řízením lze obnovit plánovaný vývoj.

Riziko s *vyšším hodnocením pravděpodobnosti* indikuje častý výskyt rizika, trvalé nebo očekávatelné nebezpečí výskytu rizika a s *nižším hodnocením pravděpodobnosti* pak riziko nepravděpodobné, ale s možným výskytem, kdy nebezpečí hrozí výjimečně.

Vliv i pravděpodobnost rizika bude hodnocen na škále 1 až 5, kdy stupeň 1 představuje nejmenší pravděpodobnost/vliv rizika a stupeň 5 nejvyšší pravděpodobnost/vliv rizika. Výsledný dopad rizika je součinem vlivu a pravděpodobnosti s tím, že výsledná škále je definována takto:

- 1-6 nízký dopad,
- 7-13 střední dopad,
- 14-19 vysoký dopad,
- 20-25 kritický dopad.

Pro rizika s vysokým a kritickým dopadem byla navržena opatření k eliminaci rizika.

Kompletní analýza rizik je prezentována v následující tabulce.

**Tabulka 22: Přehled rizik a jejich hodnocení z hlediska vlivu a pravděpodobnosti výskytu**

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření	
<b>Ekonomická rizika</b>							
1.	Zásadní změna ekonomického prostředí	Změna ekonomického prostředí může zásadně změnit potřeby cílových skupin a negativně ovlivnit finanční zdroje	5	1	5	Nízký	NR
2.	Růst vybraných cen na trhu	Růst vybraných cen na trhu může způsobit růst nákladů na některé typy projektů/ opatření a ohrozit tak naplnění vybraných indikátorů	3	2	6	Nízký	NR
<b>Metodická a věcná rizika</b>							
3.	Nedodržení harmonogramu	Nedodržení harmonogramu realizace vybraných aktivit/ opatření může způsobit nenaplnění vybraných cílů	3	3	9	Střední	NR
4.	Nekvalitní zpracování IPRÚ	Nekvalitní zpracování dílčích výstupů IPRÚ může způsobit nevhodné nastavení rozvojových aktivit a problémy s jejich realizací	4	2	8	Střední	NR
5.	Nedodržení podmínek OP, právních norem České republiky a Evropské unie	Systematické nedodržování podmínek OP, právních norem ČR a EU by způsobilo zásadní problém v naplňování cílů IPRÚ	5	1	5	Nízký	NR
6.	Aktuálnost opatření a aktivit	Vývoj hospodářství může omezit vhodnost nastavených opatření a aktivit	4	4	16	Vysoký	Opatření a aktivity jsou nastaveny v širokém konsenzu významných a zkušených aktérů v území. V průběhu realizace IPRÚ je počítáno s hodnocením a možnou úpravou intervenční části IPRÚ

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad	Opatření	
7. Pozdní schvalování metodik	Pozdní schvalování metodik a manuálů ze strany MMR může způsobit časový skluz realizace IPRÚ	5	3	15	<i>Vysoký</i>	Nositelé IPRÚ jsou aktivně zapojeni do přípravy a s MMR úzce spolupracují na přípravě souvisejících metodik a manuálů
<b>Personální rizika</b>						
7. Vysoká fluktuace pracovníků	Vysoká fluktuace pracovníků nositele IPRÚ může snížit schopnost ho efektivně řídit	4	2	8	<i>Střední</i>	NR
8. Nízká odbornost pracovníků	Nízká odbornost pracovníků nositele IPRÚ může snížit schopnost ho efektivně řídit	4	1	4	<i>Nízký</i>	NR
9. Nekvalitní tým IPRÚ	Nekvalitní, neodborné nebo nevhodné složení týmu zajišťujícího realizaci IPRÚ může způsobovat problémy při realizaci IPRÚ	5	2	10	<i>Střední</i>	NR
<b>Politická rizika</b>						
10. Změny politické reprezentace nositele IPRÚ	Změny politické reprezentace nositele IPRÚ by mohly vést ke snaze změnit nastavení IPRÚ a negativně ovlivnit jeho realizaci	4	2	8	<i>Střední</i>	NR
11. Změny politické reprezentace obcí v IPRÚ	Změny politické reprezentace obcí v IPRÚ by mohly vést ke snížení zájmu o realizaci projektů a negativně tak ovlivnit jeho realizaci	3	2	6	<i>Nízký</i>	NR
12. Změny politické reprezentace na úrovni ČR/ EU	Změny politické reprezentace na úrovni ČR/ EU by mohly vést ke snaze změnit nastavení celého systému územní dimenze a negativně tak ovlivnit realizaci tohoto IPRÚ	4	1	4	<i>Nízký</i>	NR
<b>Komunikační rizika</b>						

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření
13. Nekvalitní tým IPRÚ	Nekvalitní, neodborné nebo nevhodné složení týmu zajišťujícího realizaci IPRÚ může způsobovat problémy při realizaci IPRÚ	5	2	10	<i>Střední</i>	NR
14. Nízká podpora IPRÚ ze strany cílových skupin	Nezájem cílových skupin o IPRÚ a tak i problémy s jeho realizací nebo využíváním jeho výstupů	5	2	10	<i>Střední</i>	NR
15. Nevhodně nastavený způsob řízení a komunikace	Nevhodně nastavený způsob řízení a komunikace v i vně týmu IPRÚ může vést k zásadním problémům při řízení i naplňování IPRÚ	5	2	10	<i>Střední</i>	NR
16. Špatná koordinace prací	Špatná koordinace prací při zpracování i realizaci IPRÚ může vést k zásadním problémům při jeho řízení i naplňování	4	2	8	<i>Střední</i>	NR

Zdroj: vlastní zpracování

Pozn.: NR – není relevantní, jedná se o riziko s nízkým nebo středním dopadem



## 13 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

### 13.1 DEFICITY V SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Z hlediska polohy v rámci celonárodní silniční sítě má Mladobosleslavsko nadstandardní postavení. Stav infrastruktury pro silniční dopravu se však vyznačuje relativně širokým spektrem problémů a deficitů. Jedná se především o **nevyhovující trasování a kapacitu vybraných silnic**, resp. chybějící přeložky a objízdné trasy silnic s intenzivní dopravní zátěží v intravilánech obcí. To platí především o silnici I/16 ve směru na Jičín (průjezd intravilánem obce Židněves). Mezi další problematické úseky patří intenzivní tranzitní doprava na silnici II/280 v intravilánu obce Březno nebo chybějící JV tangenta zajišťující obchvat Mladé Boleslavi a Kosmonos.

V území se vyskytuje **množství bodových závad** a to na všech stupních silnic a komunikací. Na rychlostní komunikaci R10 to je nevhodné řešení sjezdů 39 Zámostí a 40 Mladá Boleslav - Bezděčín. Další bodové závady představuje komplikovaný železniční přejezd u stanice Mladá Boleslav hl. nádraží, úzká silnice ve směru na Vinec nebo nevhodná řešení vybraných křižovatek (např. křižovatka silnic I/38 a II/610 v Debři, I/38 v Hrdlořezích, Ptácká a Laurinova).

Dále se jedná o **špatný technický stav silnic a komunikací**. To platí především o silnicích II. a III. třídy, u kterých v souvislosti s dynamickým rozvojem některých obcí v zázemí Mladé Boleslavi dochází k přetížení a jejichž parametry neodpovídají aktuální dopravní zátěži. Současně je významným problémem nedostatečná údržba silnic a jejich okolí.

V městě Mladá Boleslav to je pak potřeba **rekonstrukce a zvýšení kapacity vybraných mostů** (např. Laurinova x Havlíčkova, most přes Jizeru v Debři) a **viaduktů** na železniční trati č. 070 v Podlázkách a Čejeticích. V neposlední řadě také rekonstrukce a zkapacitnění vybraných městských komunikací (např. třída Václava Klementa).

**Automobilová doprava je významným zdrojem hlukové zátěže**, která představuje problém především pro obyvatele žijící při průtazích silnic I. třídy, a to konkrétně při silnicích R10, I/16, I/38. Přímo v Mladé Boleslavi nadměrný hluk tíží více než 2000 obyvatel, zejména populace žijící v ulicích Jičínská/TGM/Jaselská, Průmyslová a V. Klementa.

Nedostatkem je také **neprovázanost silniční a železniční nákladní dopravy** ve vazbě na Škoda Auto a.s.

Další skupinu problémů představují **nedostatky v řízení a bezpečnosti dopravy**. Ty se týkají především intravilánů sídel a patří sem deficity ve vybavenosti infrastrukturou pro pěší (chodníky, osvětlené přechody, bezbariérové úpravy) nebo bezpečnostní opatřeními (psychologické a fyzické prvky zklidňování dopravy). V Mladé Boleslavi pak také chybějící systém telematického řízení provozu.

V neposlední řadě se jedná o **problém s parkováním**, resp. dopravou v klidu, a to především ve vybraných částech města Mladá Boleslav (historické centrum města a sídliště). Chybějící kapacity již

neumožňují rozšiřovat povrchová stání, proto je nutné řešit výstavbou parkovacích domů a preferencí MHD.

Problematiku silniční dopravy lze shrnout do následujících bodů:

- Zatížení intravilánů obcí intenzivní tranzitní dopravou,
- Množství problematických průjezdů silnic obcemi, chybějící obchvaty sídel a bodové závady na komunikacích
- Špatný technický stav vybraných silnic, komunikací, mostů, viaduktů a propustků,
- Neprovázanost silniční a železniční nákladní dopravy,
- Nedostatky v řízení a bezpečnosti dopravy,
- Nedostatečné parkovací kapacity na sídlištích a v centru Mladé Boleslavi.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Trasování silnic a komunikací neodpovídající aktuálním požadavkům dopravy
- Vysoké intenzity silniční dopravy
- Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na silniční stavby
- Obtížný konsensus nad územním vedením významných dopravních staveb
- Dlouhodobý nedostatek finančních zdrojů na údržbu komunikací nižšího řádu vedoucí k trvalému zhoršení jejich stavu
- Proces suburbanizace vedoucí ke zvýšeným nárokům na dopravní obslužnost sídel v zázemí Mladé Boleslavi
- Neodpovídající stav infrastruktury pro pěší

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Zpoždění významným silničních staveb
- Odlidštění veřejného prostoru a omezení jeho funkce na tranzitní prostor
- Zvýšení nehodovosti
- Zvýšená hluková zátěž obyvatel

### 13.2 DEFICITY VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ

V oblasti veřejné hromadné dopravy se území IPRÚ Mladá Boleslav vyznačuje naprosto **neodpovídajícím stavem železniční infrastruktury**. Její hlavní deficity jsou nepříznivé směrové, místy

i sklonové poměry, technický stav a parametry, které neodpovídají potřebám moderní železniční dopravy. Železniční osobní doprava tak nemůže nabídnout cestovní doby, které by byly konkurenceschopné s individuální automobilovou dopravou a často i s autobusovou dopravou. Problémem je také místy nepříznivá dopravní poloha stanic a zastávek železniční osobní dopravy vůči intravilánům sídel, což platí zejména o uzlové stanici Mladá Boleslav hl. n.

V oblasti autobusové dopravy a MHD je hlavním nedostatkem **nízká integrace do IDS Středočeského kraje**. Potřeba je také **obnovit a rozšířit vozový park MHD** a modernizovat a doplňovat související infrastrukturu (např. rekonstrukce a rozšiřování autobusových zastávek, zavádění informačního značení na zastávkách a v autobusech).

S hlavním problémem 2.1 je úzce provázána **nedostatečná preference městské hromadné dopravy** (např. vlastní pruhy, preferenční opatření na křižovatkách, parkoviště P+R).

Problematiku veřejné hromadné dopravy lze shrnout do následujících bodů:

- Špatný technický stav železniční sítě včetně drážních objektů,
- Nízká konkurenceschopnost osobní železniční dopravy ve srovnání s IAD a autobusovou dopravou,
- Nevyhovující poloha železničních stanic a zastávek v sídlech,
- Nedostatečná preference MHD v systému dopravy,
- Nízká integrace veřejné dopravy do IDS Středočeského kraje,
- Potřeba rozvíjet vozový park a infrastrukturu MHD.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Neodpovídající stav infrastruktury pro železniční dopravu
- Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na železniční stavby
- Nižší atraktivita veřejné hromadné dopravy z hlediska rychlosti, komfortu a přehlednosti nabízených služeb

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Preference IAD ze strany obyvatel způsobující vyšší intenzitu silniční dopravy
- Nízké využívání veřejné hromadné dopravy, především osobní železniční dopravy
- Nekonkurenceschopná osobní železniční doprava

### 13.3 NEDOSTATKY V INFRASTRUKTUŘE PRO CYKLODOPRAVU

Cyklistická doprava (rekreační i jako alternativní forma dopravy do zaměstnání/za službami) prožívá v posledních letech v České republice výrazný rozvoj. Významná část území IPRÚ Mladá Boleslav má vhodné podmínky pro rozvoj cyklo dopravy jako alternativní dopravy do zaměstnání. Jedná se o jádrové území Mladé Boleslavi (Severní Město – Staré Město – Rozvoj), areál automobilky a severovýchodní oblast IPRÚ. V současné době je převážná část území IPRÚ Mladá Boleslav pokryta dostatečně hustou sítí cyklotras. Tyto cyklotrasy však **většinou nejsou trasovány po cyklostezkách** (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty).

Další rozvoj potenciálu cyklo dopravy je limitován **nedostatečnou sítí cyklotras v samotné Mladé Boleslavi včetně jejich neprovázanosti na cyklotrasy v okolních obcích a chybějící doplňkovou infrastrukturou** (cyklostojany, vodorovné a svislé dopravní značení, B+R parkoviště apod.). V systému cyklotras se vyskytuje několik bodových závad (např. v ulici Palackého u Klaudiánovi nemocnice, v ulici Palackého u gymnázia, historické centrum města). Rozvoj cyklo dopravy v Mladé Boleslavi je řešen Generelem cyklistické dopravy v Mladé Boleslavi.

V oblasti rekreační cyklistické dopravy je potřeba **pokračovat ve výstavbě cyklotras podél Jizery a Klenice**. Podstatné je především širší zapojení do projektu pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) výstavbou potřebné infrastruktury v mladoboleslavském úseku. Tyto rekreační cyklostezky je potřeba rozvíjet ve vazbě na městské cyklostezky sloužící k dopravě do zaměstnání.

Problematiku infrastruktury pro cyklo dopravy lze shrnout do následujících bodů:

- Nedostatečná síť cyklotras v Mladé Boleslavi,
- Nízký podíl cyklostezek a cyklopruhů,
- Nedostatečná vybavenost sítě cyklotras doplňkovou infrastrukturou,
- Pomalá výstavba rekreačních cyklotras, především Greenway Jizera.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Neodpovídající stav infrastruktury pro cyklo dopravu

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Pomalé rozšiřování cyklo dopravy jako alternativní formy dopravy do zaměstnání v rámci území IPRÚ Mladá Boleslav
- Preference IAD ze strany obyvatel způsobující vyšší intenzitu silniční dopravy
- Zhoršená bezpečnost a zvýšený počet kolizí cyklistů s IAD
- Pomalý rozvoj rekreační cyklo dopravy

## 14 KVALITA ŽIVOTA

### 14.1 NEDOSTATKY V NABÍDCE A KVALITĚ SOCIÁLNÍCH SLUŽEB A ZDRAVOTNICTVÍ

Organizace poskytující sociální služby jsou výrazně koncentrovány v Mladé Boleslavi a poskytují široké, avšak nikoliv kompletní spektrum služeb pro obyvatelstvo města i zázemí. **Nabídka sociálních služeb neodpovídá zcela aktuálním a očekávaným požadavkům a potřebám obyvatel** území IPRÚ Mladá Boleslav.

Chybí především nízkoprahové zařízení pro děti a mládež do 12 let, středisko výchovné péče pro děti a mládež (zahrnující ambulantní i pobytové funkce), denní stacionář pro osoby s omezením funkčních schopností, ale také terénní sociální pracovníci. Problémem je také oddělování otce od rodiny v případě, že jeho děti byli s matkou umístěny do azylového domu pro matky s dětmi.

Nedostatečnou kapacitu mají především tato zařízení: domov pro seniory, chráněné bydlení pro seniory a osoby s omezením funkčních schopností, nízkoprahové zařízení pro děti a mládež od 12 let, noclehárny a azylový dům pro matky s dětmi.

Ve střednědobém výhledu jsou ohroženy zejména některé cílové skupiny, a to senioři (a osoby o ně pečující), rodiny s dětmi, osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a děti a mládež. Problematika sociálních služeb v Mladé Boleslavi je řešena Komunitním plánem sociálních služeb Statutárního města Mladé Boleslav na období 2014-2018.

V oblasti zdravotnictví lze vzhledem k postupnému stárnutí populace očekávat **zvýšenou poptávku po zdravotních službách pro seniory** (pobytových, ambulantních i terénních). Nedostačující jsou také kapacity dětských psychologů a psychiatrů. Nedostatky jsou také v přístrojovém vybavení, technickém a dispozičním stavu budov a počtu a rozsahu preventivních a rehabilitačních programů. Vhodné by bylo také propojit zdravotní a sociální systém (např. zřízení denního stacionáře pro pacienty s těžkým funkčním deficitem pro stavy po kraniotraumatech, polytraumatech apod.) vyžadující dlouhodobou rehabilitaci.

Obecným problémem zdravotních i sociálních služeb je **rozdílná kvalita, kapacita nebo dostupnost vybraných poskytovaných služeb**, což platí jak pro odborné, tak i doplňkové (stravování, úroveň vybavení, apod.) služby.

Kromě sociálních a zdravotních služeb bude **potřeba rozšířit i nabídku společenských, volnočasových a sportovních aktivit** pro uvedené cílové skupiny. Zázemí pro tyto aktivity je vhodné řešit centrálním prostorem pro všechny cílové skupiny od dětí po seniory.

V neposlední řadě je potřeba podporovat a dále **rozvíjet odbornost a komunikační dovednosti pracovníků sociálních služeb a zdravotnictví** a výměnu dobré praxe od regionální po mezinárodní úroveň.

Problematiku sociálních služeb a zdravotnictví lze shrnout do následujících bodů:

- Nedostatečná reakce na měnící se a rostoucí potřeby vybraných cílových skupin v oblasti sociálních služeb a zdravotnictví,
- Chybějící nebo nedostatečná nabídka vybraných sociálních a zdravotních služeb v území,
- Proces zásadní změny věkové struktury populace,
- Nedostatečná nabídka volnočasových aktivit cílových skupin,
- Rozdílná kvalita poskytovaných služeb.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Dlouhodobý trend postupného stárnutí obyvatel
- Ne zcela dostatečná nabídka všech potřebných sociálních, zdravotních a návazných služeb pro vybrané cílové skupiny (senioři, rodiny s dětmi, osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a děti a mládež
- Deregulace nájemného a transformace bydlení

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Riziko vzniku sociálně vyloučených lokalit s koncentrací sociálně patologických jevů
- Další růst počtu sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením
- Riziko budoucí sociální destabilizace

## 14.2 NÍZKÁ BEZPEČNOST A VYSOKÁ MÍRA KRIMINALITY V NĚKTERÝCH LOKALITÁCH

Dlouhodobě vysoká životní i majetková úroveň obyvatelstva na jedné straně a vysoká koncentrace obyvatel s relativně nižšími příjmy a relativně velký počet cizinců pracujících v automobilce na straně druhé způsobují, že **se město Mladá Boleslav potýká s vysokou mírou kriminality** a především pak extrémně **vysokou kriminalitou dětí a mládeže**.

Nejčastějšími typy trestné činnosti jsou krádeže motorových vozidel, vloupání do motorových vozidel a loupeže. Na ně se částečně vážou **některé sociálně patologické jevy**, zejména herny a gambling (prostorově koncentrovaný v ulici U Stadionu). Prostorově jsou nejrizikovějšími oblastmi z hlediska majetkové trestní činnosti lokality s velkou dopravní zatížeností (Havlíčková ul. v oblasti u Kauflandu a nákupní centra obecně), lokality s koncentrací cizinců a agenturních pracovníků (části Severního sídliště) nebo jinak rizikové oblasti (herny v ulici U Stadionu).

S kriminalitou souvisí také **slabá identifikace obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko**.

Mezi nedostatky patří **nedostatečné zázemí a vybavení jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému**, nevyhovující prostory Městské policie Mladá Boleslav a potřeba modernizovat a rozvíjet kamerový systém města.

Zároveň je potřeba dále **realizovat a rozvíjet opatření k prevenci kriminality** jako je školení, vzdělávání, prointegrační aktivity, ale i revitalizace veřejných prostranství s opatřeními k předcházení kriminalitě.

Problematiku kriminality lze shrnout do následujících bodů:

- Vysoká kriminalita dětí a mládeže,
- Koncentrace sociálních problémů a sociálně nežádoucích jevů v některých lokalitách města Mladá Boleslav,
- Nedostatky ve vybavení složek IZS,
- Slabá identifikace obyvatel s městem a regionem Mladá Boleslav.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Koncentrace obyvatel s relativně nižšími příjmy
- Vysoký podíl cizinců a obyvatel s nízkou mírou identifikace s Mladou Boleslaví

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Výskyt sociálně patologických jevů ve vybraných lokalitách Mladé Boleslavi s rizikem vzniku sociálně vyloučených lokalit
- Nižší bezpečnost ve vybraných oblastech města Mladá Boleslav

### 14.3 NEDOSTATKY V INFRASTRUKTUŘE PRO ŠKOLSTVÍ

Nabídka a rozsah škol všech stupňů je na území IPRÚ Mladá Boleslav širší než je tomu v obdobných aglomeracích. To je způsobeno především přítomností soukromé školy Škoda Auto Vysoká škola, ale i širokou nabídkou sekundárního vzdělávání.

Hlavním problémem v oblasti školství je **slabá provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol**, způsobující nedostatečný přenos informací a požadavků na vzdělání a znalosti žáků a studentů, **pokles zájmu o technické obory a nízké propojení škol a praxe**. Mladoboleslavsko se také potýká se slabým propojením škol a praxe na oblast vědy a výzkumu.

Škoda Auto Vysokou školu je potřeba dále podporovat v rozvoji studijních oborů a modulů dle potřeb širšího okruhu klíčových zaměstnavatelů a regionu.

Lokalizace školních zařízení je podobně jako v případě ostatních služeb výrazně centralizována do města Mladá Boleslav. **Vybavení území IPRÚ Mladá Boleslav školami**, především mateřskými a základními, tak **ne vždy neodpovídá jeho rozvoji v souvislosti s procesem suburbanizace**.

Podstatná část škol má také **nedostatky ve vybavení** učeben, zázemí, nabídkou studijních pomůcek nebo informačních technologií.

Problematiku školství lze shrnout do následujících bodů:

- Slabá provázanost mateřských – základních – středních – vysokých škol,
- Pokračující pokles zájmu dětí o technické obory,
- Nedostatečné propojení škol, praxe a VaV,
- Potřeba podporovat Škoda Auto Vysokou školu v rozvoji studijních oborů a modulů dle potřeb širšího okruhu klíčových zaměstnavatelů a regionu,
- Neodpovídající pokrytí území IPRÚ Mladá Boleslav mateřskými a základními školami,
- Nedostatky ve studijním i technickém vybavení škol na území IPRÚ Mladá Boleslav.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Pokračující normativní způsob financování školství
- Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na školství (investice, neinvestice i mzdy učitelů)
- Proces suburbanizace v zázemí Mladé Boleslavi

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Nedostatek technicky vzdělaných absolventů SŠ a VŠ
- Nedostatečné kapacity vybraných mateřských škol a v budoucnu i základních škol v Mladé Boleslavi a některých obcích
- Riziko neudržení dostatečné úrovně vzdělávání v souvislosti s odchodem učitelů a nedostatečnou úrovní studijního a technického vybavení škol



## 15 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### 15.1 ZNEČIŠTĚNÉ OVZDUŠÍ A HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

**Ovzduší na Mladoboleslavsku se vyznačuje vyššími koncentracemi některých škodlivých látek.** Imisní limity bývají překročeny v případě oxidu dusičitého, přízemního ozónu a nejčastěji u atmosférického aerosolu. **Hlavní znečišťující látky** emitované ve sledovaném území s významnějším podílem na hodnotách Středočeského kraje jsou **tělavé organické látky (11,4 %) a oxid uhelnatý (9 %)**. Tyto polutanty určují dva hlavní zdroje, resp. kategorie zdrojů znečištění ovzduší. Zprvu se jedná o teplárnu ŠKO-ENERGO, závod Škoda Auto v Mladé Boleslavi, a lakovnu, jakožto **velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší**, z jejichž emisí jsou nejhorší **tělavé organické látky, oxid siřičitý a oxidy dusíku**. Druhým hlavním zdrojem znečištění jsou lokální topeniště, tedy **malé stacionární zdroje znečišťování ovzduší**, které se podílejí na příčinách vzniku smogu v zimních měsících z 80 %. V jejich emisích dominuje **oxid uhelnatý a tuhé znečišťující látky**. Méně šetrnými palivy jsou vytápěny domácnosti hlavně venkovských obcí sledovaného území. Doplňkovým zdrojem znečištění, i když u některých látek klíčovým, je doprava, která způsobuje svými emisemi zejména vysoké hladiny atmosférického aerosolu a přízemního ozónu hlavně v letních měsících, což je nicméně problémem většiny území České republiky.

**Automobilová doprava je nicméně především zdrojem hlukové zátěže**, která představuje problém především pro obyvatele žijící při průtazích silnic I. třídy, a to konkrétně při silnicích R10, I/16, I/38. Přímo v Mladé Boleslavi nadměrný hluk tíží více než 2000 obyvatel, zejména populaci žijící v ulicích Jičínská/TGM/Jaselská, Průmyslová a V. Klementa.

Problematiku znečištěného ovzduší a hlukové zátěže lze shrnout do následujících bodů:

- Znečištěné ovzduší je problémem pro celé zájmové území IPRÚ a nadměrná hluková zátěž pro více než 2000 obyvatel území,
- Významným zdrojem znečištění jsou velké stacionární zdroje znečištění ovzduší (teplárna ŠKO-ENERGO a lakovna) a malé stacionární zdroje znečištění ovzduší z důvodu topení nekvalitními palivy a používáním zastaralých zařízení,
- Dalším zdrojem znečištění ovzduší i hlukové zátěže je zvyšující se intenzita dopravy.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší
- Vysoké intenzity silniční dopravy
- Absence protihlukových opatření
- Používání starých zařízení na pevná paliva zejména v domácnostech

### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Zvýšené koncentrace některých znečišťujících látek
- Smog v zimních měsících
- Zvýšená hluková zátěž obyvatel

## 15.2 ZHORŠENÁ KVALITA VOD A NEDOSTATKY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY OBCÍ

Kvalita vody v řece Jizeře je v principu uspokojivá, resp. dosahuje II. třídy – mírně znečištěná voda. **Přítoky Jizery a Dobrovka z povodí Labe však mají poněkud zhoršenou kvalitu vody, což je dáno třemi základními faktory. Zaprvé se jedná o nižší vodnost, která vede k vyšší koncentraci vnášených škodlivin a nižší samočisticí schopnosti těchto toků, zadruhé o intenzivní zemědělskou činnost a zatřetí o neúplné odkanalizování sledovaného území.** Nedostatků v odkanalizování (např. chybějící splašková kanalizace s ČOV) se objevují zejména v obcích Rokytovec, Vinec a Písková Lhota, Krnsko, Dolní Stakory, Kolomuty, Hrdlořezy, část obce Bradlec, některých částech Kosmonos, část obce Valy (Plazy), Řepov (průmyslová zóna) a některých místních částech.

Území je zásobeno velmi kvalitní pitnou vodou. Investiční potřeby v zásobování pitnou vodou jsou spojené zejména s postupným nahrazováním starých rozvodů pitné vody a propojováním skupinových vodovodů a místních vodovodů na skupinový vodovod Mladá Boleslav. Nedostatků v zásobování obyvatel pitnou vodou se objevují zejména v části obce Jemníky, v obcích Nepřevázka, Krnsko, Kosmonosy, Hrdlořezy-Důl, v části obce Březno (místní část Dolánky).

Problematiku zhoršené kvality vod a nedostatků technické infrastruktury obcí lze shrnout do následujících bodů:

- Mírně zhoršená kvalita vody přítoků Jizery a Dobrovky je daná nižší vodností, zemědělskou činností a nekompletním odkanalizováním území,
- Území se potýká s ne zcela vyhovující infrastrukturou v oblasti odkanalizování a zásobování pitnou vodou.

### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nižší vodnost některých řek
- Intenzivní zemědělská činnost
- Chybějící kanalizace a ČOV v některých oblastech
- Některé staré rozvody pitné vody

### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Zhoršená kvalita vod některých toků

- Ne zcela efektivní systém zásobování pitnou vodou

### 15.3 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ A EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE ÚZEMÍ

V současnosti budovaná mechanicko-biologická třídírna vyřeší problémovou skládku komunálního odpadu Michalovice, jejíž kapacity jsou již prakticky vyčerpány. V oblasti odpadového hospodářství však není pokryta celá síť sběrných dvorů nebo sběrných míst v okolních obcích. V Mladé Boleslavi je stávající síť dvou sběrných dvorů nedostatečná. Problémem souvisejícím, byť nižšího řádu je nepořádek v okolí kontejnerů, a to včetně kontejnerů na tříděný odpad. Některým částem města by proto slušela možnost vybudování podzemních kontejnerů.

Dosud ne zcela řešeným problémem jsou **lokality s ekologickými zátěžemi**, a to zejména v podobě bodového znečištění vod, bývalých skládek komunálního odpadu, stávajících či bývalých průmyslových areálů a dalších zátěží označovaných jako zátěže bodového či lokálního dosahu s nízkým rizikem. Vyšší rizikovitost z důvodu ohrožení povrchových a podzemních vod je přičítána lokalitě výrobního závodu Škoda Auto a.s. Situaci regionu z hlediska ekologických zátěží ztěžuje i skutečnost, že neexistuje přesný přehled a evidence těchto lokalit.

Problematiku odpadového hospodářství a ekologických zátěží území lze shrnout do následujících bodů:

- Kapacity skládky komunálního odpadu Michalovice jsou vyčerpány, v současnosti je však budována mechanicko-biologická třídírna,
- Kapacita sběrných dvorů v Mladé Boleslavi není dostatečná, v některých obcích ze sledovaného území sběrné dvory nebo sběrná místa zatím nebyla vybudována,
- V regionu existují lokality s ekologickými zátěžemi, navíc není zpracován zcela aktuální přehled těchto lokalit v území.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nedostatek prostředků pro vybudování dostatečné sítě sběrných dvorů a sběrných míst v Mladé Boleslavi a okolních obcích
- Ponechané ekologické zátěže území, které nejsou zmapovány a systematicky sledovány

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Neefektivní nakládání s odpady
- Rizika ohrožení povrchových a podzemních vod, kontaminace půdy

## 15.4 ENVIRONMENTÁLNÍ RIZIKA

Klíčovým environmentálním rizikem ve sledovaném území jsou především **povodně**. **Příčiny** je třeba spatřovat především v **nárůstu zastavěné plochy města**, která brání plynulejšímu odtoku vod do řek, a naopak **vede k prudšímu odtoku**, jenž při intenzivních deštích neúměrně zatěžuje stokový systém a vede k **lokálním záplavám** sklepních a dalších prostor nacházejících se pod úrovní terénu. Řeky, které by měly přivítat vodu přijmout, jsou často zanesené, což rovněž zhoršuje průběh a rozsah povodní, obdobně negativní efekt na průběh povodní mají i některé neudržované oblasti v bezprostředním okolí řek, zarostlé náletovými dřevinami (např. mezi Podlázkami a Hrdlořezy).

Dalším rizikem jsou **sesuvy půdy a skalní řícení**. Skalní řícení je problém, který je v Mladé Boleslavi nutné řešit v bezprostřední blízkosti centra, podél ulice Ptácká. Prudké svahy, kde hrozí sesuvy, se ve sledovaném území nacházejí například v Josefově Dole, Bradleci nebo Jemníkách.

Problematiku environmentálních rizik území lze shrnout do následujících bodů:

- Klíčovým environmentálním rizikem ve sledovaném území jsou především povodně,
- Ve sledovaném území je nutné řešit také situaci některých lokalit z hlediska sklaniho řícení a sesuvů půdy.

### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nárůst zastavěné plochy města
- Zanesené řeky a jejich neupravené povodí

### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Lokální povodně
- Skalní řícení, svahové sesuvy
- Velká zátěž pro stokový systém

## 15.5 SÍDELNÍ ZELENĚ

V Mladé Boleslavi se nachází tři **evropsky významné lokality systému NATURA 2000**. Jedná se o lokality Bezděčín-letiště, Chlum a Radouč. Problematická je především lokalita Radouče, která čelí mimořádnému tlaku s negativními projevy v důsledku sousedství se sídlištěm s velkým počtem obyvatel. Městem Mladá Boleslav prochází údolím Jizery nadregionální biokoridor s regionálním biocentrem Debř a několika lokálními biocentry. Z tohoto biokoridoru se v Mladé Boleslavi oddělují dva lokální biokoridory. **Síť biokoridorů** ve sledovaném regionu **není kompletně propojená**, což brání v naplnění jejich primární funkce.

**Nabídka veřejných prostranství** v Mladé Boleslavi pro setkávání a krátkodobou rekreaci **by měla být zkvalitněna** (např. by byla třeba rekonstrukce Nového parku) **či rozšířena** – např. les Sahara, který v současnosti slouží jako hospodářský les, by bylo vhodné překategorizovat do lesa zvláštního určení – příměstský les se zvýšenou rekreační funkcí. Jak zde, tak i u jiných zelených ploch by bylo vhodné obnovit nebo doplnit mobiliář. Tyto změny by podpořily zdravý životní styl dětí a mládeže, resp. obyvatel obecně.

Městské zeleně se dotýká rovněž nedůstojná situace Nového hřbitova. Lokalita dlouhodobě nevyhovuje svému pietnímu účelu. Nový hřbitov tvoří funkčně nevhodnou enklávu v průmyslové zóně, vymezené už před mnoha lety schváleným územním plánem pro průmyslovou výrobu. V souladu s územním plánem došlo k obestavení části hřbitova vysokými výrobními halami společnosti Škoda Auto a lze očekávat, že tento trend bude pokračovat. Hřbitov tak bude postupně výrobním areálem Škoda Auto těsně obklopen a oddělen a tradiční městská zezeň zcela ztratí svou původní funkci. Situace by proto měla být řešena ve veřejném zájmu včasnou přípravou mnohem pietnějšího náhradního prostoru, včetně kvalitní městské zeleně, urbanisticky podstatně lépe začleněného do území města.

**Sídelní zezeň** ve sledovaném regionu by také bylo vhodné **doplnit o vzdělávací složku** – např. se nabízí vybudovat naučnou stezku památné stromy a dendrologické zajímavosti regionu – čímž by se mohla posílit vazba obyvatel na město a region, neboť identita s místem bydliště je vlivem v analýze diskutovaných aspektů slabá.

**Ostatní obce vymezeného území mají vesměs nabídku veřejných prostranství velmi omezenou, zanedbanou** a bez mobiliáře, který by motivoval ať už k setkávání obyvatel nebo aktivnímu či pasivnímu odpočinku. Tento problém se objevuje jak ve venkovských sídlech, tak v rozvíjejících se suburbánních obytných zónách.

**Síť dětských hřišť ve městě i okolních obcích by měla být optimalizována** ve smyslu jejich rovnoměrného rozložení, ale i pravidel, která kladou vyšší nároky na bezpečnost.

Problematiku nevyhovujícího stavu některých veřejných prostranství lze shrnout do následujících bodů:

- Síť biokoridorů není zcela funkční vlivem jejich neprovázanosti,
- Stav některých veřejných prostranství určených ke krátkodobé rekreaci a setkávání obyvatel v Mladé Boleslavi je nevyhovující, což se týká i zanedbatného mobiliáře či chybějícího vzdělávacího rozměru,
- Nabídka veřejných prostranství v ostatních obcích vymezeného území je nedostatečná.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nedocnění významu biokoridorů
- Poměrně rozsáhlá plocha veřejné zeleně v Mladé Boleslavi, jejíž správa je nákladná
- Nedocnění významu veřejných prostranství v některých obcích

### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti migrace pro zvěř využívající biokoridory
- Omezené možnosti společenského vyžití a rizika pro posilování identity s místem bydliště
- Omezené možnosti pro krátkodobý odpočinek
- Limity pro vstřípení zdravého životního stylu dětem a mládeži

## 15.6 CELOŽIVOTNÍ UČENÍ V OBLASTI OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ochrana životního prostředí je velmi prospěšný zejména ohleduplný přístup každého jednotlivce. Jenže se ukazuje, že lidé v některých případech nejsou informováni o velmi podstatných aspektech ochrany životního prostředí, například pokud jde o podrobnější pravidla správného třídění odpadů. Tyto nedostatky se týkají zejména dospělých, neboť děti jsou i v těchto oblastech většinou vzdělávány ve školách.

Problematiku celoživotního učení v oblasti životního prostředí lze shrnout do následujících bodů:

- Zejména dospělí obyvatelé nemají dostatečně podrobnou znalost některých environmentálních témat.

### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Soustředění dosavadní environmentální výchovy především na cílovou skupinu děti a mládež

### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Spíše slabá znalost některých environmentálních témat u dospělých obyvatel

## 16 KULTURA, SPORT A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

### 16.1 NEDOSTATKY INFRASTRUKTURY PRO KULTURNÍ VYŽITÍ

Mladá Boleslav nabízí poměrně pestré možnosti kulturního vyžití, s výjimkou **nabídky akcí komornějšího či alternativního charakteru**, která je ve srovnání s městy analogické velikosti **relativně chudá**. Příčinu je třeba spatřovat také v malé iniciativě vycházející přímo z činnosti občanských sdružení či jednotlivých obyvatel, ačkoli významný problém představuje technický či spíše architektonický stav některých budov v čele s Domem kultury. Právě rekonstrukce této budovy bude sama o sobě nezbytná a velmi nákladná. **Vybavenost pro kulturní vyžití je v ostatních obcích sledovaného území poměrně omezená**, což do určité míry limituje také společenský život v těchto obcích a může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště. Významným aktérem ve venkovských obcích jsou místní hasiči (sbor dobrovolných hasičů), kteří zajišťují mnohdy jediné či jedno z mála možností volnočasového vyžití. I tato organizace se však na mnoha místech potýká se zcela nevyhovujícími podmínkami.

Problematiku infrastruktury pro kulturní vyžití lze shrnout do následujících bodů:

- Navzdory celkově pestré nabídce kulturního vyžití je nabídka kulturních akcí komornějšího či alternativního charakteru poměrně omezená,
- Občanská sdružení a obyvatelé jsou spíše méně iniciativní při pořádání kulturních akcí „zdola“,
- Omezená je vybavenost v oblasti kultury v některých obcích a stav některých budov pro kulturní vyžití (včetně Mladé Boleslavi) je nevyhovující.

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Omezené investice do kulturní infrastruktury

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti kulturního vyžití, což může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště

### 16.2 ZANEDBANÁ SPORTOVNÍ INFRASTRUKTURA

Ačkoli **nabídka v oblasti sportu je v Mladé Boleslavi poměrně pestrá**, **technický stav některých objektů určených pro sport a volnočasové aktivity je nevyhovující** (např. sportovní hala, krytý bazén v objektu sokolovny). Další problém představuje **nedostatek kapacitnějších sportovních center**, neboť existující větší zařízení jsou využívána především pro profesionální sport nebo jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Ve všech obcích v zájmovém území se nicméně nachází alespoň

jedno hřiště, většina obcí má také tělocvičnu, do větších a komplexnějších sportovišť je však třeba dojíždět.

Přírodními podmínkami regionu, konkrétně nízkou vodností je ovlivněna **slabá nabídka koupališť**, protože veřejné koupaliště se nachází kromě Mladé Boleslavi pouze v Kosmonosích. Tento nedostatek je v letní sezóně kompenzován možností přírodního koupání v Jizeře, nicméně po zbytek roku se projevuje **absence většího koupaliště či aquaparku** (jímž disponují prakticky všechna okolní srovnatelně velká i menší města). Výstavba, resp. rekonstrukce takového zařízení již postupně probíhá.

Městu dále chybí vyšší objem finančních prostředků věnovaných do této oblasti (např. v porovnání s profesionálním sportem) určený na jednotlivé akce, ale např. i na kvalifikované pedagogy volného času.

Problematiku zanedbané sportovní infrastruktury lze shrnout do následujících bodů:

- Technický stav některých sportovišť je nevyhovující a současně chybí velkokapacitní sportovní zařízení určená pro širší veřejnost, včetně aquaparku,

#### HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Omezené investice do sportovní infrastruktury
- Nižší vodnost řek v regionu ovlivňující nabídku koupališť

#### HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti sportovního vyžití, což může mít dopady na zdraví a tělesnou zdatnost obyvatel

### 16.3 OMEZENÉ MOŽNOSTI PRO VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Možnosti pro volnočasové aktivity jsou úzce spjaty se sportovní infrastrukturou a infrastrukturou pro kulturní vyžití. Další příležitosti skýtají školská zařízení, ve všech případech nicméně využití těchto prostor pro volný čas naráží na vytíženost této infrastruktury, případně její nevhodné parametry. Zejména trávení volného času dětí a mládeže by však bylo třeba posunout k vyšší kvalitě, a to nejen z hlediska prostorů, ale i nabídky.

Současnou nabídku by bylo vhodné rozšířit a zatraktivnit, což by mohlo posloužit i jako integrační mechanismus pro cizince žijící v regionu i pro sociálně slabé obyvatele, s akcentem na děti obou zmíněných skupin. Zkvalitnění trávení volného času dětí a mládeže lze považovat i jako významný nástroj prevence z hlediska dětské kriminality, neboť Mladá Boleslav figuruje dlouhodobě na prvních příčkách v tomto ohledu a pestrá nabídka kvalitních volnočasových aktivit by mohla přispět ke změně tohoto trendu.



V ostatních obcích vymezeného regionu představuje klíčového aktéra z hlediska volnočasových aktivit Sbor dobrovolných hasičů. Zajišťuje některé kroužky pro děti a mládež, pořádá sportovní i kulturní akce, navíc často disponuje jedinými prostory v obci, které lze považovat za komunitní centrum. Tyto prostory jsou však mnohdy nevyhovující.

Problematiku zanedbané sportovní infrastruktury lze shrnout do následujících bodů:

- Ve městě i okolních obcích nejsou mnohdy vhodné prostory pro volnočasové aktivity, existující kulturní či sportovní infrastruktura (případně školská zařízení) je často příliš vyčerpána, případně je nevyhovující,
- Nabídka volnočasových aktivit by měla být rozšířena a zpestřena s cílem nabídnout atraktivní trávení volného času i pro znevýhodněné skupiny dětí a mládeže a jako prevence před významným problémem dětské kriminality.

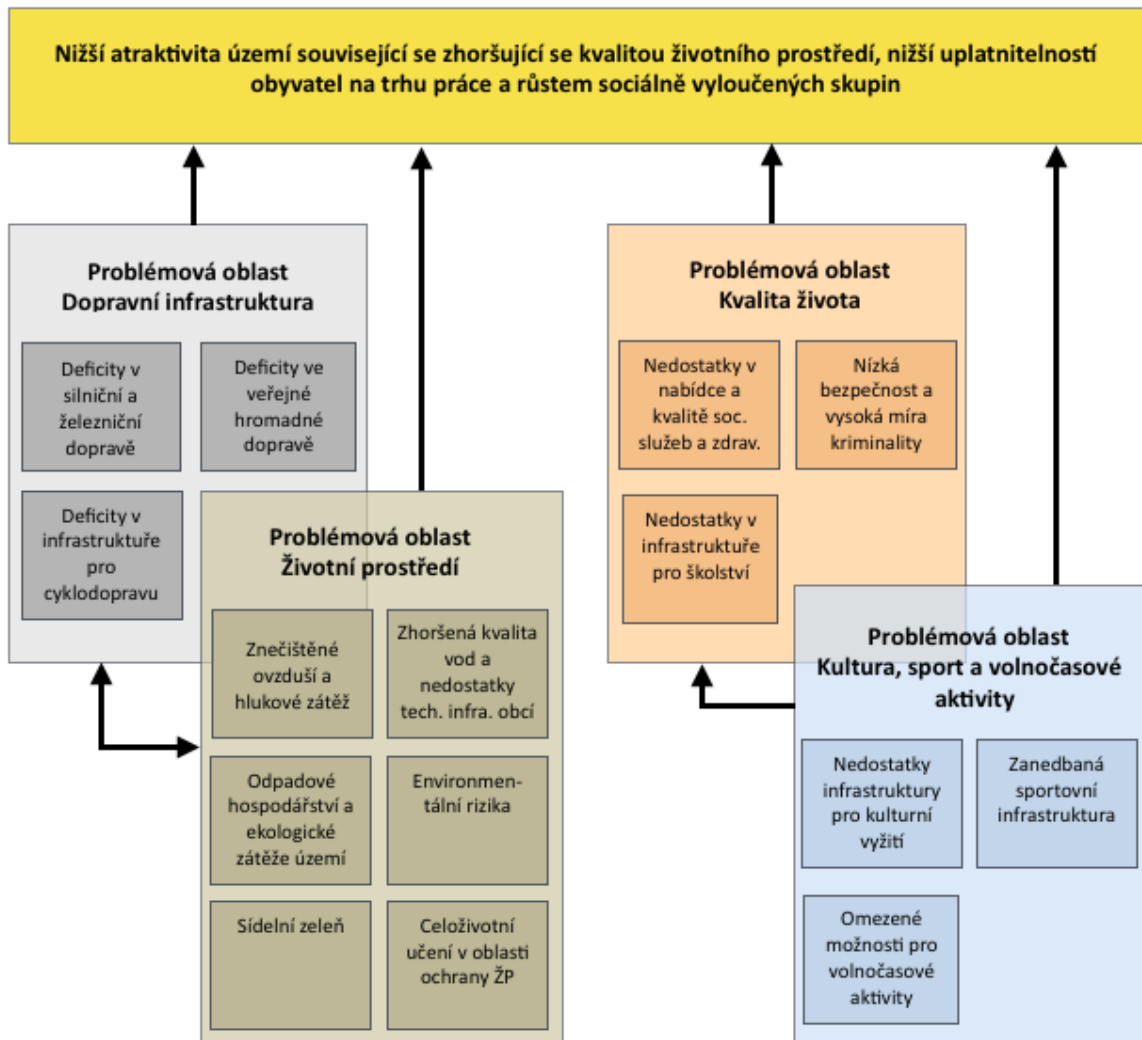
#### **HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU**

- Omezené investice do volnočasové, ale i kulturní a sportovní infrastruktury a školských zařízení a současně jejich velká vyčerpání

#### **HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU**

- Omezené možnosti obyvatel Mladé Boleslavi a zejména dětí a mládeže pro trávení volného času

## 17 STROM PROBLÉMŮ



# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## ANALYTICKÁ ČÁST

### A 6: POPIS SOULADU SE SOUVISEJÍCÍMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTY



## 18 POPIS SOULADU SE SOUVISEJÍCÍMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTY

Je zvykem, že při strategickém plánování jsou zohledněny vztahy dané strategie vůči dříve zpracovaným strategickým dokumentům. Tento požadavek je formulován i v Manuálu IPRÚ (Sýkora a kol., 2014) a dle tohoto doporučení je třeba vazby identifikovat jak z hlediska tematického, tak regionálního, a to i na různých řádovostních úrovních. Soulad strategie IPRÚ byl vyhodnocen po jednotlivých prioritních oblastech IPRÚ. Byly zohledněny klíčové strategické dokumenty České republiky, Středočeského kraje i města Mladá Boleslav, a to i strategie sektorové. Na tomto místě je uvést, že operační programy nebyly analyzovány, neboť soulad IPRÚ MB s nimi je dostatečně patrný z přehledových karet v Intervenční části, kde jsou uvedeny jako zdroj financování.

**Tabulka 23: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v PO 1 Doprava**

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola / priorita, relevantní z hlediska intervencí IPRÚ MB
ČR	Národní program reforem (duben 2014)	Dobudování páteřní dopravní infrastruktury a napojení zbývajících regionů a hlavních průmyslových center na hlavní české i evropské trasy je vnímáno jako nezbytná podmínka obnovy trvale udržitelného ekonomického růstu.
ČR	Dohoda o partnerství (11. srpna 2014 – finální verze ke schválení EK)	Vazba na oblast 1.1.2 Infrastruktura, 1.1.2.1 Dopravní infrastruktura a dostupnost/mobilita. Priorita financování: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
ČR	Strategie regionálního rozvoje 2014-2020 (duben 2013)	Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území: <ul style="list-style-type: none"> <li>1.3 Podpora integrace dopravních systémů</li> <li>1.4 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury</li> </ul> Priorita 6 Ochrana a udržitelné využívání přírodních zdrojů v regionech <ul style="list-style-type: none"> <li>6.4 Omezování negativních vlivů dopravy (hluk, prach atd.) na obyvatelstvo a na krajinu</li> </ul>
ČR	Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050	Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá: <ul style="list-style-type: none"> <li>modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,</li> <li>zlepšení kvality silniční dopravy,</li> <li>omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,</li> <li>zvýšení bezpečnosti dopravy,</li> <li>podpora multimodálních přepravních systémů,</li> <li>rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,</li> <li>využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),</li> <li>snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.</li> </ul>
Kraj	Program rozvoje	Priorita B Infrastruktura a územní rozvoj

	územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B.1 Zajištění kvalitní sítě dopravní a technické infrastruktury</li> <li>• B.2 Zlepšení dopravní obslužnosti Středočeského kraje – veřejná doprava</li> </ul>
Město	Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi (2011)	<p>Priorita 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy, konkrétně opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1 Silniční a železniční infrastruktura</li> <li>• 4.2 Automobilová doprava</li> <li>• 4.3 Veřejná doprava</li> <li>• 4.4 Cyklistická a pěší doprava</li> <li>• 4.5 Doprava v klidu</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování.

**Tabulka 24: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v PO 2 Kvalita života**

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola / priorita, relevantní z hlediska intervencí IPRÚ MB
ČR	Národní program reformem (duben 2014)	<p>Vláda bude podporovat opatření přispívající k začleňování osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených do společnosti, a to jak prostřednictvím inkluzivního trhu práce, tak skrze zvyšování dostupnosti, kvality a udržitelnosti základních zdrojů a služeb včetně důstojného příjmu, bydlení a vzdělání. Ve svém důsledku má osobám sociálně vyloučeným či sociálním vyloučením ohroženým přinést možnost participovat na otevřeném trhu zboží a služeb, přispět ke zmírňování sociálního napětí a předcházení jeho negativním sociálním a ekonomickým dopadům a ke snižování výdajů na řešení nepříznivých sociálních důsledků vyloučení.</p> <p>Vláda chápe zdravotnictví jako veřejnou službu, jež je založena na principu solidarity, neziskovosti, rovnosti a všeobecné dostupnosti. Prioritou je přitom zajištění kvalitní a efektivní péče všem občanům včetně dětí a seniorů.</p> <p>Vzdělávání považuje vláda za jeden z základních pilířů své politiky. Bude také usilovat o rozvoj kompetencí a potenciálu lidí prostřednictvím celoživotního učení. Cílem je posílit rovný přístup ke kvalitnímu vzdělávání v klíčových kompetencích, podporovat a vést školy k lepším výsledkům žáků, zlepšit kariérové poradenství a zvýšit relevanci středoškolského vzdělávání k požadavkům trhu práce, posílit význam vzdělání ve vztahu k celkovému rozvoji jedince, jeho občanské odpovědnosti, schopnosti orientovat se v rychle měnícím se světě a schopnosti kritického myšlení.</p>
ČR	Dohoda o partnerství (11. srpna 2014 – finální verze ke schválení Evropskou komisí)	<p>Vazba na oblast 1.1.1 Konkurenceschopnost ekonomiky, 1.1.1.2 Moderní a kvalitní vzdělávací systém a oblast 1.1.4 Sociální začleňování, boj s chudobou a systém péče o zdraví.</p> <p>Priority financování:</p>

		<p>Sociální systém začleňující sociálně vyloučené skupiny a působící preventivně proti chudobě.</p> <p>Kvalitní vzdělávací systém (celoživotní učení) produkující kvalifikovanou a adaptabilní pracovní sílu.</p>
ČR	Strategie regionálního rozvoje 2014-2020 (duben 2013)	<p>Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.5 Adaptabilita trhu práce</li> </ul> <p><sup>12</sup>Priorita 3 Zkvalitnění sociálního prostředí</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Průřezové opatření 3.X Podpora integrace sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených skupin obyvatelstva</li> <li>• 3.1 Zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami</li> <li>• 3.2 Rozvoj a zlepšování podmínek pro volnočasové aktivity obyvatel a pro využití kulturního potenciálu</li> <li>• 3.3 Podpora bydlení jako nástroje sociální soudržnosti</li> </ul> <p>Priorita 4 Vyvážený rozvoj stabilizovaných území</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1 Zajištění odpovídající kapacity infrastruktury veřejných služeb</li> <li>• 4.2 Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území</li> </ul>
ČR	Strategie prevence kriminality v České republice na léta 2012 – 2015 (2011)	<p>Města a obce, shodně jako kraje, budou postupovat v oblasti prevence kriminality v samostatné působnosti. Tvoří základní úroveň, na které bude prakticky naplňována Strategie ve většině svých cílů. Na obcích leží váha praktického výkonu projektů, aktivit a opatření prevence kriminality.</p> <p>Při plnění cílů Strategie se zaměří zejména na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení výskytu delikventní činnosti u cílových skupin definovaných ve Strategii, nebo jejich ochrana</li> <li>• Zvýšení bezpečí na veřejných prostranstvích</li> <li>• Oslabování rizikových faktorů, které přispívají k výskytu delikventního jednání</li> <li>• Vytvoření efektivního a stálého systému sběru, předávání a poskytování informací v oblasti prevence kriminality na a mezi všemi úrovněmi subjektů prevence kriminality</li> </ul>
ČR	Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)	<p>Prioritní osa 1: Společnost, člověk a zdraví</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorita 1.1: Zlepšování podmínek pro zdravý život</li> </ul> <p>Prioritní osa 2: Ekonomika a inovace</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorita 2.3: Rozvoj lidských zdrojů, podpora vzdělávání, výzkumu a vývoje</li> </ul> <p>Prioritní osa 3 Rozvoj území</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorita 3.2: Zvyšování kvality života obyvatel</li> </ul>

<sup>12</sup> Ze současného popisu SRR není zřejmé, zda území vymezené pro potřeby IPRÚ bude spadat mezi rozvojová nebo stabilizovaná území. Jsou proto uvedena opatření pro obě tyto kategorie.

		<p>území</p> <p>Prioritní osa 5: Stabilní a bezpečná společnost</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorita 5.1: Posilování sociální stability a soudržnosti</li> </ul>
ČR	Strategie sociálního začleňování 2014 - 2020	<p>Cíl: Zajistit dostatečně rozvinutý systém sociálních služeb pro potřeby osob sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožené reagující na jejich individuální potřeby v kontextu společenské zakázky</p> <p>Cíl (z hlediska sociálního začleňování): Zajistit rovný přístup ke vzdělání pro všechny</p> <p>Cíl: Zvýšení dostupnosti bydlení pro osoby ohrožené vyloučením z bydlení nebo po jeho ztrátě</p>
Kraj	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 - 2020	<p>Priorita B Infrastruktura a územní rozvoj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B.5 Zajištění bezpečnosti občanů Středočeského kraje</li> </ul> <p>Priorita C Lidské zdroje a vzdělávání</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• C.1 Zajištění podmínek vzdělávání obyvatel a zlepšení možnosti jejich uplatnění na trhu práce</li> <li>• C.2 Podpora dostupnosti a zvyšování kvality sociální a zdravotní péče</li> <li>• C.3 Zlepšení možnosti trávení volného času dospělých a dětí, podpora kulturních, sportovních a zájmových činností a uskupení</li> </ul>
Město	Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi (2011)	<p>Priorita 3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu, konkrétně opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.1 Nabídka v oblasti volného času</li> </ul> <p>Priorita 5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby, konkrétně opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.1 Cizinci a národnostní menšiny</li> <li>• 5.2 Kriminalita a sociálně patologické jevy</li> <li>• 5.3 Sociálních služby pro seniory</li> <li>• 5.4 Sociální bydlení</li> </ul>
Město	Komunitní plán sociálních služeb statutárního města Mladá Boleslav na období 2014 - 2018	<p>Priorita č. I. Podpora informovanosti a osvěta pro občany nacházející se v těžké životní situaci</p> <p>Priorita č. II. Podpora prostupného rozptýleného bydlení pro osoby v krizi</p> <p>Priorita č. V. Podpora setrvání občanů v domácím prostředí</p> <p>Priorita č. VI. Řešení/podpora zaměstnávání ohrožených osob</p> <p>Priorita č. VII. Podpora pobytových služeb</p> <p>Priorita č. VIII. Podpora volnočasových a vzdělávacích aktivit</p> <p>Priorita č. IX. Podpora poradenských služeb</p> <p>Priorita X. Zvyšování odbornosti sociálních pracovníků a pracovníků</p> <p>Priorita č. XI. Podpora služeb pro děti, mládež a rodinu ohroženou rizikovými jevy</p> <p>Priorita č. XII. Zajištění služeb pro obyvatele/osoby v krizi</p> <p>Priorita č. XIII. Řešení dostupnosti návazných služeb</p>

**Tabulka 25: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v PO 3 Životní prostředí**

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola / priorita, relevantní z hlediska intervencí IPRÚ MB
ČR	Národní program reforem (duben 2014)	Minimalizovat negativní dopady lidské a průmyslové činnosti na životní prostředí je prioritou vlády.
ČR	Dohoda o partnerství (11. srpna 2014 – finální verze ke schválení Evropskou komisí)	Vazba na oblast 1.1.5 Životní prostředí, 1.1.5.1 Ochrana životního prostředí a 1.1.5.2 Změna klimatu a řešení rizik. Priority financování: Ochrana životního prostředí a krajiny, přizpůsobení se změně klimatu a řešení rizik.
ČR	Strategie regionálního rozvoje 2014-2020 (duben 2013)	Priorita 6 Ochrana a udržitelné využívání přírodních zdrojů v regionech <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.1 Odstraňování starých ekologických zátěží, revitalizace brownfields a území po bývalé těžbě nerostných surovin</li> <li>• 6.2 Snížení produkce komunálních odpadů a zvýšení jejich materiálového využití</li> <li>• 6.3 Využívání obnovitelných zdrojů energie a podpora úspor energie ve vazbě na místní podmínky</li> <li>• 6.5 Udržitelné užívání vodních zdrojů</li> </ul> Priorita 7 Ochrana přírody a krajiny, prevence vzniku živelních pohrom a řešení jejich dopadů <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.1 Zlepšení kvality prostředí v sídlech, ochrana a rozvoj krajinných hodnot</li> <li>• 7.2 Posílení preventivních opatření proti vzniku živelních pohrom</li> </ul>
ČR	Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)	Prioritní osa 4: Krajina, ekosystémy a biodiverzita <ul style="list-style-type: none"> <li>• Priorita 4.1: Ochrana krajiny jako předpoklad pro ochranu druhové diverzity</li> <li>• Priorita 4.3: Adaptace na změny klimatu</li> </ul>
ČR	Státní politika ŽP 2012 – 2020	Tematické oblasti: 1. Ochrana a udržitelné využívání zdrojů 3. Ochrana přírody a krajiny 4. Bezpečné prostředí
Kraj	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020	Priorita B Infrastruktura a územní rozvoj <ul style="list-style-type: none"> <li>• B.1 Zajištění kvalitní sítě dopravní a technické infrastruktury</li> </ul> Priorita E Životní prostředí <ul style="list-style-type: none"> <li>• E.1 Péče a ochrana jednotlivých složek životního prostředí</li> <li>• E.2 Eliminace rizik spojených s ochranou životního prostředí</li> <li>• E.3 Vzdělávání veřejnosti v oblasti životního prostředí</li> </ul>
Město	Strategický plán	Priorita 2 Zlepšení stavu ŽP, konkrétně opatření:



rozvoje města Mladé  
Boleslavi (2011)

- 2.1 Komunální odpad a třídění odpadu
- 2.2 Ovzduší
- 2.3 Hluk a světelný smog
- 2.4 Veřejná zeleň

Zdroj: vlastní zpracování

# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## STRATEGICKÁ ČÁST



## 19 VIZE A GLOBÁLNÍ CÍL

Vize rozvoje území IPRÚ Mladá Boleslav je formulována jako výrok, který vyjadřuje žádoucí budoucí stav, jehož má být naplněním strategické části IPRÚ dosaženo. K naplnění vize dojde ve střednědobém až dlouhodobém časovém rámci (tj. vize nemusí být naplněna bezprostředně po ukončení realizace IPRÚ a k jejímu naplnění nevede pouze IPRÚ Mladá Boleslav). Motto vize je dále specifikováno ve čtyřech tématech. Globální cíl je pak formulován jako konkretizovaný, faktický a srozumitelný popis žádoucího stavu, jehož prostřednictvím bude vize naplněna v rámci 3 hlavních oblastí.

Vize, strategie a globální cíl pracují s úplným spektrem rozvojových témat, tedy jsou zpracovány bez ohledu na věcné zaměření nástroje IPRÚ a jeho finanční podpory z ESIF.

Další kapitoly obsahující popis prioritních oblastí a opatření naplňujících globální cíl a vizi jsou již zacíleny úžeji právě na ta témata, v rámci nichž bude uplatněn nástroj IPRÚ.

### 19.1 FORMULACE VIZE

## MLADOBOLESLAVSKO – SOUČASNÉ A LASKAVÉ

### 19.2 POPIS VIZE

Specifikace vize je provedena v následujícím popisu formou čtyř témat, která jsou pro budoucí rozvoj území IPRÚ Mladá Boleslav nezbytná. Jedná se o tato témata:

#### MODERNÍ A BEZPEČNÁ DOPRAVA

Území IPRÚ Mladá Boleslav bude dále zlepšovat svoji dopravní síť a nadstandardní postavení v rámci celonárodní silniční sítě. Bude se jednat především o výstavbu přeložky silnice I/16 R10 – Sukorady. Zároveň budou realizovány další zásadní dopravní stavby mezi které patří např. přeložka silnice II/280 obchvat Března, JV tangenta Kosmonosy – Bezděčín, rekonstrukce mostů Laurinova x Havlíčkova a přes Jizeru v Debři a rekonstrukce viaduktů na železniční trati č. 070 v Podlázkách a Čejeticích. Zároveň dojde k rozvoji provázanosti silniční a železniční nákladní dopravy. Důležitý je také další rozvoj systému parkování v Mladé Boleslavi a zavedení systému telematického řízení silničního provozu.

V oblasti veřejné dopravy bude pokračovat modernizace vozového parku, realizace bezbariérových opatření, dojde k plné integraci MHD Mladá Boleslav do IDS Středočeského kraje a zavedení informačního systému pro cestující.

V neposlední řadě dojde k rozvoji infrastruktury pro cyklodopravu, především jako alternativní formy dopravy do zaměstnání a za službami a systému záchytných parkovišť P+R, K+R a B+R.

### **KVALITNÍ A BEZPEČNÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Stav životního prostředí se v řešeném období na území IPRÚ Mladá Boleslav výrazně zlepší. Podporou modernizace lokálních topenišť a snižování energetické náročnosti veřejných budov dojde ke zlepšení kvality ovzduší. Bude dobudován systém kanalizace a souvisejících čistíren odpadních vod. Bude se dále zvyšovat podíl tříděného a opětovně využitého odpadu. Dojde ke zmapování a inventarizaci ekologických zátěží v území a bude probíhat jejich odstraňování. Systematicky budou prováděna preventivní opatření pro snížení environmentálních rizik, zejména povodní a svahových nestabilit, včetně rozšíření a zkvalitnění varovného systému.

V případě stavu krajiny území IPRÚ Mladá Boleslav dojde k posílení její ekologické stability a biodiverzity. V městech a obcích na území IPRÚ pak bude koncepčně pečováno o sídelní zeleň a vodní plochy včetně lepšího hospodaření se srážkovými vodami.

Zároveň bude vytvořen systém celoživotního učení v oblasti životního prostředí a dojde ke zvýšení úrovně povědomí obyvatel, především starší generace, o ochraně životního prostředí.

### **POSÍLENÍ BEZPEČNOSTI A HRDOSTI OBYVATEL**

Na území IPRÚ Mladá Boleslav dojde ke zvýšení bezpečnosti obyvatel především prostřednictvím vyšší míry integrace sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených osob do společnosti. Důraz bude kladen na zapojení znevýhodněných skupin dětí a mládeže prostřednictvím rozšíření a zatraktivnění nabídky volnočasových aktivit.

Současně bude uskutečněna modernizace složek IZS na úroveň odpovídající potřebám území a dojde k modernizaci a zefektivnění fungování orgánů veřejné správy.

Realizované aktivity ve výsledku zvýší sounáležitost a sebeidentifikace obyvatel s městem a územím Mladoboleslavska.

### **SOUČASNÝ ŽIVOTNÍ STYL**

Vybavenost území IPRÚ Mladá Boleslav veřejnými službami (zdravotnická zařízení, sociální služby, kulturní a sportovní zařízení apod.) bude reagovat na aktuální vývoj poptávky a výzvy trhu. Kapacitu a strukturu zdravotnických, sociálních služeb, ale i sportovních, kulturních a volnočasových aktivit pro různé cílové skupiny bude město Mladá Boleslav ve spolupráci s obcemi a dalšími organizacemi průběžně přizpůsobovat měnící se demografické skladbě obyvatel (zejména nárůstu podílu i počtu obyvatel v poproduktivním věku). Zařízení sociálních služeb a zdravotnická zařízení budou postupně doplňována a modernizována tak, aby jejich služby odpovídaly skutečným potřebám jejich uživatelů a současným standardům kvality.

Realizace širokého spektra neinvestičních projektů významně přispěje k začlenění do společnosti, zvýšení zaměstnanosti a uplatnění na trhu práce sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožených skupin obyvatel.

Mladoboleslavské školství se bude na všech úrovních rozvíjet v úzké vazbě na aktuální potřeby a výzvy trhu. Dojde především k vytvoření funkčních vazeb mezi jednotlivými stupni škol a mezi školami a praxí. Škola Auto Vysoká škola se stane centrem celoživotního vzdělávání pro celý region a bude nabízet spektrum studijních oborů a modulů odpovídajících potřebám klíčových zaměstnavatelů v území. Území IPRÚ Mladá Boleslav dále posílí svoje postavení a image aktivizací znalostního transferu mezi VŠ a podniky.

### 19.3 GLOBÁLNÍ CÍL

Globálním cílem IPRÚ Mladá Boleslav je: **Posílit konkurenceschopnost, podporovat trvale udržitelný rozvoj území, zlepšit kvalitu života a sebeidentifikaci obyvatel a postavení regionu v rámci České republiky.**

Globální cíl se skládá ze 3 oblastí, kterými jsou:

1. Doprava
2. Kvalita života
3. Životní prostředí

Jednotlivé oblasti lze v kontextu naplnění vize a jejich témat charakterizovat následujícím způsobem.

**Doprava** – Území IPRÚ Mladá Boleslav bude vybavena dostatečně kapacitní a kvalitní infrastrukturou zajišťující odpovídající mobilitu obyvatel a hospodářských subjektů, tranzitní tahy na okolní metropole i místní obslužnost se zřetelem na šetrnost vůči životnímu prostředí a krajině. Rozhodující změnou je modernizace a dobudování silnic, výstavba odpovídajících obchvatů sídel, rozvoj a prohloubení integrace veřejné dopravy v území IPRÚ i v rámci IDS Středočeského kraje a zvýšení atraktivity a bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy.

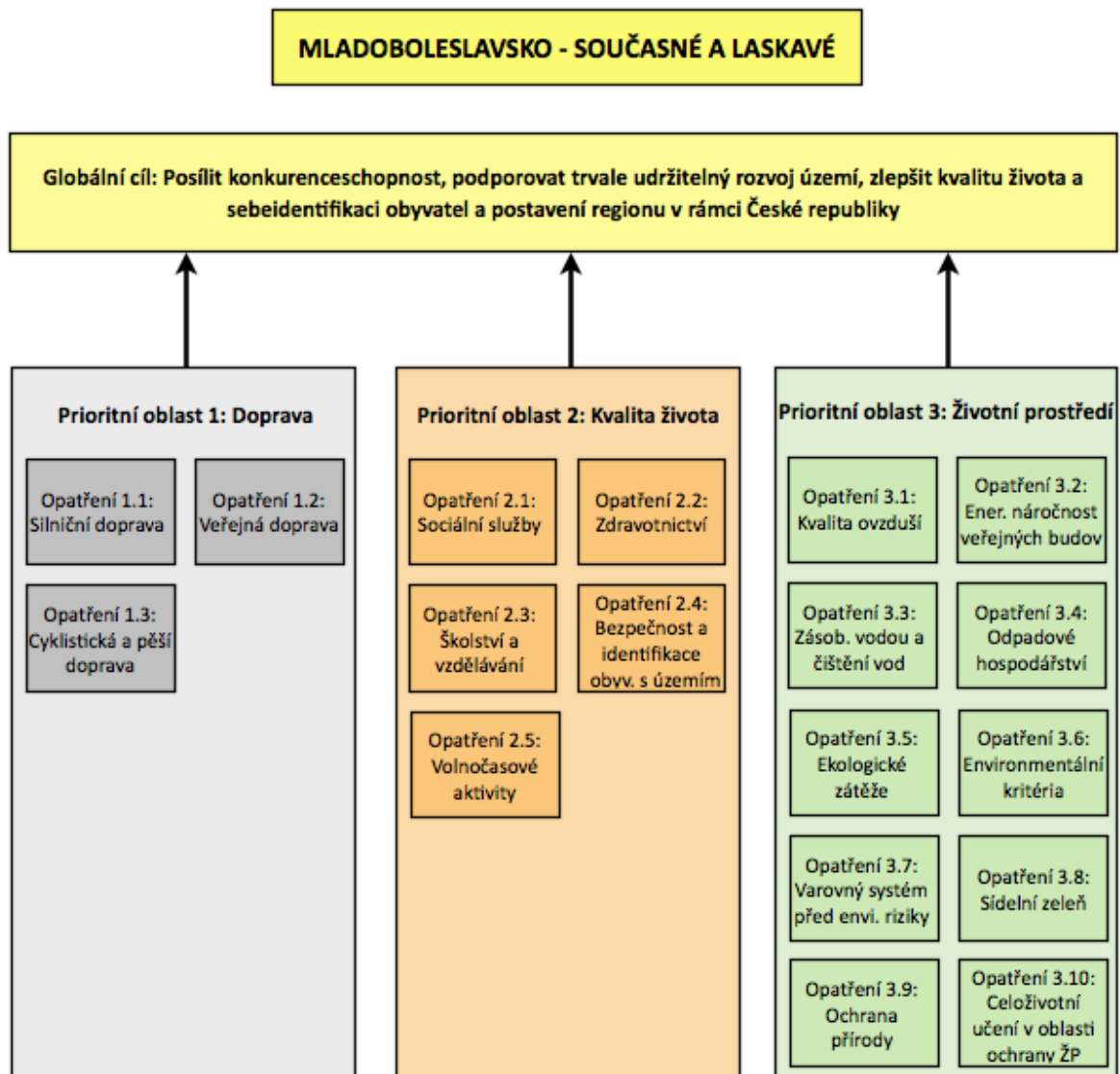
**Kvalita života** – Předpokladem vytvoření odpovídajícího prostředí pro vysokou kvalitu života na Mladoboleslavsku je dostatečná kapacita a kvalita sociálních a zdravotních služeb a ochrana před sociálním vyloučením vybraných cílových skupin populace v rámci celého území IPRÚ Mladá Boleslav. Současně je podmínkou posílení konkurenceschopnosti obyvatel na trhu práce k čemuž dojde prostřednictvím posílení prováznosti mezi jednotlivými úrovněmi škol a škol s praxí. Škoda Auto Vysokou škola bude fungovat jako centrum internacionalizace regionu i celoživotního vzdělávání. V neposlední řadě se zvýší efektivita a transparentnost veřejné správy a posílí sebeidentifikace obyvatel s území Mladoboleslavska.

**Životní prostředí** – Území IPRÚ Mladá Boleslav sníží negativních dopady lidské činnosti na životní prostředí, a to i rozvojem potřebné infrastruktury. Území jako celek bude připraveno čelit environmentálním rizikům, především pak hrozbě povodní a svahovým nestabilitám. Zfunkčnění sítě biokoridorů i zkvalitnění sídelní zeleně posílí celkovou ekologickou stabilitu území. V oblasti bude dobudována technická infrastruktura a posílen systém sběru, třídění a opětovného využití odpadů. Významným snížením emisí lokálních topenišť a realizací podstatných energetických úspor veřejných budov dojde k významnému zvýšení kvality ovzduší.

## 20 PRIORITYNÍ OBLASTI A DÍLČÍ CÍLE

Návrh přiměřeně ambiciózních rozvojových cílů navazuje na závěry analýzy SWOT, identifikaci problémů a potřeb a na formulaci vize. Dobře zvolené a naformulované cíle umožňují následně najít adekvátní řešení v podobě opatření a následně generovaných projektů, a to s ohledem na možnosti finanční podpory z jednotlivých OP pak zvolit vhodnou intervenční logiku strategie. Splnění zvolené vize a globálního cíle je podmíněno realizací řady aktivit. Jejich formulace je dle míry obecnosti, resp. konkrétnosti provedena ve 3 úrovních, které představují intervenční schéma strategie (viz také následující schéma):

- prioritní oblasti (naplňující obecné cíle a současně respektující zvolenou vizi a reagující na jednotlivé oblasti globálního cíle),
- dílčí cíle každé z prioritních oblastí,
- konkrétní opatření naplňující příslušné dílčí cíle.



## 20.1 INTEGROVANÝ PŘÍSTUP

Problémy ve vybraných oblastech, tedy dopravě a dopravní infrastrukturu, sociální oblasti, zdravotnictví a školství, životním prostředí, volnočasových aktivitách, nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Naopak je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření, které jsou schopny pouze společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury společně s podporou lidských zdrojů). V rámci IPRÚ Mladá Boleslav je možné tyto intervence sdružit tak, aby mohly být spolu koordinovány a jejich výsledný efekt byl co největší. Právě proto je nutná intervence z více OP, které jsou k sobě v mnoha oblastech komplementární. Prostřednictvím IPRÚ bude zajištěno, že subjekty budou mít možnost využít více zdrojů k řešení jednoho problému a proto budou schopni dosáhnout znásobeného efektu. Integrovanost lze spatřovat v několika rovinách:

- **územní integrovanost**, kdy budou realizovány projekty a aktivity s dopadem na celé území IPRÚ Mladá Boleslav,
- **věcná integrovanost**, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztržitosti zdrojů bývají prováděny odděleně,
- **finanční integrovanost**, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých specifických cílů jednoho operačního programu, případně z různých operačních programů,
- **organizační integrovanost**, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.

Území IPRÚ Mladá Boleslav zahrnuje sídla intenzivně funkčně propojené s Mladou Boleslaví. Vzniklo tak území zahrnující sídla mající různou velikost a funkční specializaci. Na jedné straně se nachází Mladá Boleslav jako jedno z největších průmyslových a hospodářských center v Česku, na straně druhé se pak nacházejí menší města a obce, které se potýkají jak s typickými projevy svého venkovského charakteru (infrastrukturní deficit), tak s dopady exponované polohy v zázemí velkého města (nárůst dopravních intenzit, nárůst počtu obyvatel, suburbanizace a postupná proměna v sídla městského typu), případně s oběma typy problémů současně.

Dynamický rozvoj Mladoboleslavska s sebou v posledních dekádách přináší proměnu fyzických, sociálních a prostorových struktur této oblasti. Význam Mladé Boleslavi se začal prudce posilovat s úspěšnou privatizací automobilky Škoda Auto a.s. a jejím rozvojem v následujících letech. Mladá Boleslav nyní představuje významný pól růstu nejen v Česku, ale také v celé střední Evropě. Na ekonomický rozvoj a stabilní hospodářskou situaci města následně navázaly nové trendy a jevy (suburbanizace, růst IAD, změny socioekonomického chování obyvatel apod.) často způsobující problémy, jejichž řešení vyžaduje integrovaný přístup. „Integrovaným přístupem“ se přitom rozumí jak věcná a územní integrace aktivit pro řešení komplexních problémů, tak také integrace organizační a finanční (koncentrace zdrojů), jak je uvedeno výše.

Město Mladá Boleslav začalo v minulém programovém období let 2007 – 2013 realizovat aktivity a projekty integrovaného charakteru na straně jedné (prostřednictvím Integrovaných plánů rozvoje města) a s dopadem na zázemí města na straně druhé. Tento proces dostal významný impulz díky silnějšímu důrazu na urbání rozvoj ve stávajícím programovacím období regionální politiky EU let 2014 – 2020, jehož klíčovým nástrojem jsou integrované územní investice (ITI) a integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ). Z toho důvodu bylo potřeba definovat klíčová rozvojová témata území IPRÚ Mladá Boleslav. Následně došlo k funkčnímu vymezení území IPRÚ Mladá Boleslav a následně vytvoření přípravných struktur za účelem tvorby a následně realizačních k implementaci

integrovaného plánu rozvoje pro území Mladá Boleslav, která je nezbytným předpokladem pro uplatnění zmíněného nástroje IPRÚ.

Dosavadní spolupráce v rámci území IPRÚ Mladá Boleslav se nejsilněji rozvíjela v oblasti **dopravy**. Došlo tak zlepšování vzájemné propojenosti regionu především v oblasti veřejné dopravy a rozvoje cyklo dopravy jako alternativní formy dopravy do zaměstnání a za službami. Výzvou pro příští roky jsou navazující opatření v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy vedoucí k snížení intenzity IAD, dobudování chybějící infrastruktury a zavádění moderních forem řízení a organizace dopravy.

Pro udržitelný rozvoj je nezbytné, aby byly úspěchy v oblasti hospodářského rozvoje doprovázeny kvalitním sociálním prostředím a životním prostředím, resp. aby hospodářský rozvoj nebyl realizován na jejich úkor. Mladoboleslavsko nemá příliš příznivé **životní prostředí**. Jedním ze zásadních problémů je zhoršená kvalita ovzduší daná především dopravní zátěží, ale také znečištěním jak z velkých stacionárních zdrojů, tak z lokálních topenišť. Životní prostředí přinejmenším lokálně zhoršuje také chybějící technická infrastruktura, zejména pak odkanalizování částí sídel. Oblast jako celek je obecně energeticky velmi náročná a vyžaduje realizaci zásadních energetických úspor. Velkou výzvou do budoucna je eliminace environmentálních rizik, která vyplývají i z globálních změn klimatu. Pro území IPRÚ Mladá Boleslav jsou podstatné jednak záplavy, které dnes představují ohrožení pro podstatnou část Česka, tak také hrozba půdních sesuvů a skalních řícení.

**Oblast školství** nabízí nadstandardně široké spektrum škol a studijních oborů. Cílem pro následující období je posílit provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol, zvýšení zájmu o technické obory a zlepšit propojení škol s praxí. Škoda Auto Vysokou školu je potřeba dále podporovat v rozvoji studijních oborů a modulů dle potřeb širšího okruhu klíčových zaměstnavatelů a regionu a to včetně vazby na vědu a výzkum. Je třeba podpořit vytváření vazeb mezi ŠAVŠ a SŠ v regionu. Je třeba podpořit ŠAVŠ jako centrum internacionalizace regionu, které je atraktivní pro potencionální kvalitní zahraniční studenty a následně vysoce odborně kvalifikované zaměstnance.

**Sociální oblast a zdravotnictví** se na Mladoboleslavsku vyznačují relativní stabilitou. Přesto se i v této oblasti odehrávají dynamické změny, které vedou k větší polarizaci společnosti podle sociálního, vzdělanostního či ekonomického statusu. Patří sem také problematika vysoké kriminality, především dětí a mládeže a související výskyt některých sociálně patologických jevů. Tyto skutečnosti spolu se sociodemografickými trendy (stárnutí obyvatel, větší provázání rodinného a pracovního života rodičů atd.) vyvolávají potřebu koordinovaného řešení nabídky sociálních, vzdělávacích a zdravotních služeb. Dlouhodobě je potřeba rozvíjet a integrovat sociální a zdravotní služby pro specifické cílové skupiny (seniory, matky s dětmi, ohrožené skupiny). Všem takto ohroženým skupinám je nutné umožnit přístup k zaměstnání, vzdělávání, bydlení. Vhodnou formou se mohou stát mj. sociální podniky. Dalším cílem je zvyšování nabídky a kvality terénní sociální práce a terénních programů a rozvoj inkluzivního vzdělávání.

S touto oblastí úzce souvisí nedostatečná nabídka kulturních, sportovních a volnočasových aktivit v převážné většině obcí území IPRÚ Mladá Boleslav. Zvláště se to projevuje v obcích dynamicky rostoucích v rámci suburbanizace, kdy nabídka těchto služeb nestačí reagovat na rostoucí počet obyvatel a jejich měnící se potřeby. Na to také navazuje nízká míra identifikace obyvatel s Mladoboleslavskem a nižší zájem o zapojování se do společenského života obce a regionu.



## 20.2 PRIORITYNÍ OBLASTI

Jednotlivé prioritní oblasti jsou popsány formou „karet“. Pro každou prioritní oblast je zpracována jedna karta ilustrující věcné zaměření a zdůvodnění dané prioritní oblasti, její rizika, vliv na horizontální témata, časový rámec a přehled opatření, která danou prioritní oblast naplní.

<b>PRIORITYNÍ OBLAST 1: DOPRAVA</b>	
Cíl prioritní oblasti	<b>Zvýšit kvalitu regionální silniční sítě a posilovat atraktivitu a využívání veřejné a dalších druhů alternativní dopravy</b>
Vazba na konkrétní výstupy Analytické části	Území IPRÚ Mladá Boleslav má nadstandardní postavení v rámci celonárodní silniční sítě. Zároveň dochází k postupnému propojení v rámci IDS Středočeského kraje a v posledních letech je kladen důraz na rozvoj udržitelných druhů dopravy, především pak dopravy cyklistické. Díky realizaci několika projektů se na řadě míst zvýšila bezpečnost v dopravě a byla odstraněna její bariérovost. Území IPRÚ Mladá Boleslav se na druhou stranu stále potýká s vysokým zatížením intravilánů obcí intenzivní dopravou a špatným technickým stavem komunikací nižšího řádu. Veřejná doprava dosud není dostatečně integrována do IDS Středočeského kraje a vyžaduje rozvoj vozového parku a související infrastruktury. Ve veřejné dopravě, ale i jiných druzích dopravy jsou dosud málo zavedené informační systémy a málo využita telematika. Rozvoj cyklistické dopravy vyžaduje zásadní infrastrukturní zlepšení, především výstavbu dalších potřebných úseků cyklotras, cyklostezek a cyklopruhů a posílit jejich propojení mezi Mladou Boleslaví a okolními obcemi. V dopravě je řada bodových závad zhoršujících bezpečnost jejich účastníků.
Význam prioritní oblasti	Realizace této prioritní osy bude mít zásadní vliv na naplnění části vize a globálního cíle týkající ho se dopravy. Navíc jeho aktivity vedoucí k omezení hlučnosti silniční dopravy a rozvoj veřejné dopravy a cyklo dopravy budou mít přímý pozitivní dopad i na tu část vize a globálního cíle týkající se životního prostředí.
Vazba na jiné prioritní oblasti	Prioritní oblast 3 Životní prostředí: <ul style="list-style-type: none"> <li>Doprava má některé negativní dopady na životní prostředí. V rámci PO 1 Doprava a PO 3 Životní prostředí jsou aktivity nastaveny tak, aby společně tyto negativní dopady eliminovaly. Konkrétně se jedná o vzájemné provázání aktivit zaměřených na rozvoj veřejné a cyklo dopravy a budování protihlukových a zelených pásů podél silnic v rámci PO 1 Doprava s aktivitami zaměřenými na ochranu a rozvoj zeleně, zvýšení biodiverzity a zvýšení vzdělanosti obyvatel v oblasti ochrany životního prostředí v rámci PO 3 Životní prostředí.</li> </ul>
Vliv na horizontální témata	Rovné příležitosti: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prioritní oblast 1 Doprava bude mít pozitivní vliv na horizontální téma rovné příležitost. Aktivity jsou zaměřeny na integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace (např. starší osoby, osoby na invalidních vozících, neslyšící, zrakově handikepované, rodiče s dětmi v kočárcích) realizací bezbariérových úprav v systému veřejné a pěší dopravy.</li> </ul> Udržitelný rozvoj: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prioritní oblast 1 Doprava bude mít pozitivní vliv na horizontální téma udržitelný rozvoj. Navržená opatření přímo přispívají ke zlepšení životního prostředí.</li> </ul>
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	Bude doplněno dle NČI 2014+
Rizika naplnění cíle	Mezi významná rizika patří zpoždění významných silničních a cyklistických (příp. i železničních) staveb podporovaných v rámci IPRÚ Mladá Boleslav a z toho vyplývající problémy související s jejich vzájemnou provázaností. Podstatným rizikem je dále nedostatečné legislativní a procesní řešení přípravy dopravních staveb veřejného

	významu (výkupy pozemků, majetkové vztahy atd.). S tím souvisí i často obtížný konsensus nad územním vedením významných dopravních staveb. Rizikem v oblasti cyklo dopravy je také absence širšího společenského konsensu nad potřebou jejího zkvalitňování jako plnohodnotné alternativy vůči IAD. PO Doprava zahrnuje rozvoj řady dopravních módů, přičemž podstatná je jejich vzájemná provázanost a koordinovaný rozvoj, který je organizačně náročný a k jehož dosažení může pomoci právě nástroj IPRÚ.
Časový rámec	2014 - 2020
Přehled opatření	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opatření 1.1: Silniční doprava</li> <li>• Opatření 1.2: Veřejná doprava</li> <li>• Opatření 1.3: Cyklistická a pěší doprava</li> </ul>

<b>PRIORITNÍ OBLAST 2: KVALITA ŽIVOTA</b>	
Cíl prioritní oblasti	<b>Zvýšit dostupnost kvalitních sociálních a zdravotních služeb, posílit úroveň školství včetně vazby na trh práce a posilovat bezpečnost a sebeidentifikaci obyvatel s územím Mladoboleslavska</b>
Vazba na konkrétní výstupy Analytické části	<p>Nabídka infrastruktury sociálních, zdravotních a návazných služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav neodpovídá aktuálním a v budoucnosti očekávaným potřebám cílových skupin. Některé druhy sociálních služeb vykazují deficity kapacit, jiné v území úplně chybí. Přístrojové vybavení zdravotnických služeb je potřeba modernizovat a upravit dispoziční řešení budov. Zároveň je potřeba zvyšovat odbornost a komunikační dovednosti pracovníků v těchto službách. V oblasti školství a vzdělávání to je slabá provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol a mezi školami a praxí. Systém vzdělávání v celé šíři celoživotního učení není vybaveností ani kvalitou vzdělávání adekvátní potřebám současného trhu práce v území IPRÚ Mladá Boleslav. Není tak generován dostatečný počet absolventů či uchazečů o zaměstnání s vhodnou kvalifikací a kompetencemi pro potřeby zaměstnavatelů a k uspokojení poptávky firem. V rámci formálního vzdělávání je podinvestovaná infrastruktura základních a středních škol, včetně nedostatku moderní ICT infrastruktury. Území se dlouhodobě potýká s vysokou mírou kriminality a to především dětí a mládeže. S tímto problémem úzce souvisí nízká míra identifikace obyvatel s městem a regionem. Je proto potřeba posílit inkluzi skupin osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených, ale i zlepšovat úroveň a kvalitu veřejné správy.</p> <p>Současná nabídka volnočasových aktivit neumožňuje zapojit všechny skupiny dětí do zájmové činnosti. Paletu zájmové činnosti by bylo vhodné rozšířit a zatraktivnit a na základě individuálního přístupu zapojovat vybrané děti ze znevýhodněných skupin do vhodných kroužků. To by mělo posloužit jako integrační mechanismus pro děti se speciálními vzdělávacími potřebami. Zkvalitnění trávení volného času dětí a mládeže lze považovat i jako významný nástroj prevence z hlediska dětské kriminality, neboť Mladá Boleslav figuruje dlouhodobě na prvních příčkách v tomto ohledu a pestrá nabídka kvalitních volnočasových aktivit by mohla přispět ke změně tohoto trendu.</p>
Význam prioritní oblasti	Realizace této prioritní osy bude mít zásadní vliv na naplnění části vize a globálního cíle týkající ho se kvality života, životního stylu a bezpečnosti. Navíc jeho aktivity zaměřené na modernizaci veřejných budov budou mít přímý pozitivní dopad i na tu část vize a globálního cíle týkající se životního prostředí.
Vazba na jiné prioritní oblasti	<p>Prioritní oblast 3 Životní prostředí:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Území IPRÚ Mladá Boleslav se potýká s nedostatky ve vybavení složek IZS a vybranými environmentálními riziky v území. V rámci PO 2 Kvalita života a PO 3 Životní prostředí jsou aktivity nastaveny tak, aby společně tyto negativní aspekty eliminovaly. Konkrétně se jedná o vzájemné provázání aktivit zaměřených na modernizaci a rozvoj složek IZS v rámci PO 2 Kvalita života s aktivitami</li> </ul>

	zaměřenými realizaci environmentálně šetrných protipovodňových opatření a modernizaci systému varování před povodněmi v rámci PO 3 Životní prostředí.
Vliv na horizontální témata	<p>Rovné příležitosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritní oblast 2 Kvalita života by měla mít výrazně pozitivní vliv na horizontální téma rovné příležitosti. Zaměřuje se na integraci sociálně slabých obyvatel, seniorů, osob sociálně vyloučených nebo ohrožených sociálním vyloučením, rodin s dětmi, dětí se speciálními vzdělávacími potřebami a usiluje o prevenci některých sociálně patologických jevů a posílení identifikace obyvatel s regionem Mladoboleslavsko.</li> </ul> <p>Udržitelný rozvoj:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritní oblast 2 Kvalita života bude mít neutrální vliv z hlediska jejího vlivu na horizontální téma udržitelný rozvoj.</li> </ul>
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	Bude doplněno dle NČI 2014+
Rizika naplnění cíle	Rizika jsou svázána zejména s omezenými finančními zdroji a s tím související nezbytností zvolit k řešení jen některé problémy. Riziko představují i možné změny na celonárodní úrovni, které nejsou zcela předvídatelné a které mohou v budoucnu vyvolat potřebu zásadního přehodnocení priorit.
Časový rámec	2014 - 2020
Přehled opatření	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opatření 2.1: Sociální služby</li> <li>• Opatření 2.2: Zdravotnictví</li> <li>• Opatření 2.3: Školství a vzdělávání</li> <li>• Opatření 2.4: Bezpečnost a identifikace obyvatel s územím</li> <li>• Opatření 2.5: Volnočasové aktivity</li> </ul>

<b>PRIORITNÍ OBLAST 3: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>	
Cíl prioritní oblasti	Zvýšit kvalitu životního prostředí, snížit environmentální zátěž a snížit dopady environmentálních rizik v Mladé Boleslavi a okolních obcích
Vazba na konkrétní výstupy Analytické části	<p>Ovzduší na Mladoboleslavsku se vyznačuje vyššími koncentracemi některých škodlivých látek. Hlavními zdroji znečištění jsou velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší, lokální topeniště, tedy malé stacionární zdroje znečišťování ovzduší, a doprava. Kvalita vody v řece Jizeře je v principu uspokojivá, horší situace je u jejích přítoků, kvůli nižší vodnosti, intenzivní zemědělské činnosti a neúplnému odkanalizování sledovaného území. Ačkoli je území zásobeno velmi kvalitní pitnou vodou, v regionu jsou přítomny některé investiční potřeby v zásobování pitnou vodou. V oblasti odpadového hospodářství je problémem nekompletní síť sběrných dvorů nebo sběrných míst v okolních obcích. Lokality s ekologickými zátěžemi tíží region zejména v podobě bodového znečištění vod, bývalých skládek komunálního odpadu, stávajících či bývalých průmyslových areálů a dalších zátěží označovaných jako zátěž bodového či lokálního dosahu s nízkým rizikem. Vyšší rizikovost z důvodu ohrožení povrchových a podzemních vod je přičítána lokalitě výrobního závodu Škoda Auto a.s. Problémem je i to, že neexistuje přesný přehled a evidence těchto lokalit. Klíčovým environmentálním rizikem ve sledovaném území jsou především povodně, způsobené hlavně nárůstem zastavěné plochy města, která brání plynulejšímu odtoku vod do řek a neúměrně zatěžuje stokový systém. Dalším rizikem jsou sesuvy půdy a skalní říční. Mladé Boleslavi jako průmyslovému městu hrozí rizika spojená s chemickými látkami a případnými haváriemi. V Mladé Boleslavi se nachází tři evropsky významné lokality systému NATURA 2000. Městem Mladá Boleslav prochází několik biokoridorů, jejich síť však ve sledovaném regionu není kompletně propojená, což brání v naplnění jejich</p>

	primární funkce. Mladá Boleslav má potenciál pro rozšíření a hlavně zkvalitnění veřejných prostranství pro setkávání a krátkodobou rekreaci.
Význam prioritní oblasti	Realizace této prioritní osy bude mít zásadní vliv na naplnění části vize a globálního cíle týkající ho se životního prostředí. Navíc jeho aktivity zaměřené na koncepční a systematické úpravy veřejných prostor, sídelní zeleně a vodních ploch budou mít přímý pozitivní dopad i na tu část vize a globálního cíle týkající se dopravy.
Vazba na jiné prioritní oblasti	<p>Prioritní oblast 1 Doprava:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Doprava je jednou z příčin znečištěného ovzduší ve sledovaném regionu, některá její opatření jsou proto zaměřena tak, aby tyto negativní aspekty zmírnila (např. doplňující zeleň podél rekonstruovaných silnic, obchvaty, nákup nízkoemisních vozidel, podpora veřejné a cyklistické dopravy).</li> </ul>
Vliv na horizontální témata	<p>Rovné příležitosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vliv většiny opatření prioritní oblasti 3 životní prostředí na horizontální téma rovné příležitosti je neutrální. Výstupy této priority budou přístupné pro všechny obyvatele sledovaného území. Opatření 3.10: Celoživotní učení v oblasti ochrany životního prostředí se zaměřuje více na skupinu obyvatel, která má ztížený přístup ke vzdělání v oblasti životního prostředí (oproti dětem a mládeži, na něž se orientuje vzdělávání ve školách v této oblasti). Nicméně i výstupy tohoto opatření budou přístupny všem.</li> </ul> <p>Udržitelný rozvoj:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vliv priority na horizontální téma udržitelný rozvoj je vysoce pozitivní. Navržená opatření přímo přispívají ke zlepšení životního prostředí.</li> </ul>
Výsledky/výstupy (indikátory) dané prioritní oblasti	Bude doplněno dle NČI 2014+
Rizika naplnění cíle	Rizika jsou svázána zejména s omezenými finančními zdroji a s tím související nezbytností zvolit k řešení jen některé problémy. Riziko představují i možné změny klimatu, které nejsou zcela předvídatelné a které mohou v budoucnu vyvolat potřebu zásadního přehodnocení priorit.
Časový rámec	2014 - 2020
Přehled opatření	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opatření 3.1: Kvalita ovzduší</li> <li>Opatření 3.2: Energetická náročnost veřejných budov</li> <li>Opatření 3.3: Zásobování vodou a čištění vod</li> <li>Opatření 3.4: Odpadové hospodářství</li> <li>Opatření 3.5: Ekologické zátěže</li> <li>Opatření 3.6: Environmentální rizika</li> <li>Opatření 3.7: Varovný systém před environmentálními riziky</li> <li>Opatření 3.8: Sídelní zeleň</li> <li>Opatření 3.9: Ochrana přírody</li> <li>Opatření 3.10: Celoživotní učení v oblasti ochrany životního prostředí</li> </ul>

# INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV

## INTERVENČNÍ ČÁST



## 21 POPIS OPATŘENÍ

Pro úroveň opatření jsou zpracovány tzv. „karty opatření“. Každému opatření přísluší jedna karta, které v jednotné struktuře popisuje věcné zaměření daného opatření, typové projekty, zdroj financování, časový plán a přehled zapojených subjektů.

### 21.1 PRIORITY OBLAST 1: DOPRAVA

<b>OPATŘENÍ 1.1: SILNIČNÍ DOPRAVA</b>	
<b>Cíl opatření</b>	<b>Doplnit a zkvalitnit regionální silniční infrastrukturu</b>
<b>Zdroj financování</b>	IROP, PO 1, IP 7b, SC 1.1 Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoj sítí regionální silniční infrastruktury navazující na síť TEN-T OPD, PO 3, IP 1, SC 3.1 Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T
<b>Zdůvodnění opatření</b>	Území IPRÚ Mladá Boleslav má v rámci celonárodní silniční sítě nadstandardní postavení. Silniční síť se však vyznačuje relativně širokým spektrem problémů. V území chybí řada potřebných silničních obchvatů sídel i adekvátních silničních napojení nově rozvíjených lokalit na páteřní síť. Na stávajících silnicích se vyskytuje množství bodových závad. Silnice nižších tříd dále trpí podfinancovaností způsobující špatný technický stav povrchů a mostů a nedostatečnou údržbu okolí. Vysoká intenzita silniční dopravy způsobuje nepřiměřeně vysokou hlukovou zátěž pro významnou část obyvatel. Nákladní silniční dopravu lze omezit částečným přesunutím na železnici. Město Mladá Boleslav citelně chybí systém telematického řízení provozu a vybrané části města mají nedostatečné kapacity pro parkování.
<b>Popis opatření a typových aktivit</b>	<p>Opatření se zaměřuje na rozšíření, rekonstrukci a zkvalitnění silniční sítě, včetně navazujících a synergických aktivit (např. protipovodňová ochrana nebo výsadba pásů zeleně jako součást dopravních staveb).</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekonstrukce, modernizace, zkapacitňování popř. výstavba silnic navazujících na síť TEN-T vč. mostů, viaduktů, propustků, protihlukových a protipovodňových opatření a doplňující zeleně – např. zkapacitnění třídy Václava Klementa a silnice ve směru na Vinec, rekonstrukce mostu Laurinova x Havlíčkova, mostu přes Jizeru v Debři, rekonstrukce viaduktů na železniční trati č. 070 v Podlázkách a Čejeticích</li> <li>• Budování obchvatů sídel na vybrané regionální silniční síti s cílem zvýšit konektivitu k síti TEN-T vč. protihlukových opatření a doplňující zeleně – např. přeložka I/16 R10 – Sukorady, JV tangenta Kosmonosy – Bezděčín, přeložka II/280 obchvat Březno</li> <li>• Modernizace a odstraňování bodových závad silniční sítě – např. úprava sjezdů 39 Zámostí a 40 Mladá Boleslav – Bezděčín na R10, modernizace křižovatek silnic I/38 a II/610 v Debři, I/38 v Hrdlořezích, Ptácká a Laurinova, úprava železničního přejezdu u stanice Mladá Boleslav hl. nádraží</li> <li>• Posílení provázanosti silniční a železniční nákladní dopravy</li> <li>• Výstavba parkovišť a rozvoj parkovacích systémů</li> <li>• Výstavba systému telematického řízení provozu</li> <li>• Realizace fyzických i psychologických prvků ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy</li> </ul>

Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• Ředitelství silnic a dálnic</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 1.2: VEŘEJNÁ DOPRAVA</b>	
Cíl opatření	<b>Rozšířením a zkvalitněním infrastruktury veřejné dopravy zvýšit její potenciál a míru využívání</b>
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	<p>V oblasti veřejné dopravy se území IPRÚ Mladá Boleslav vyznačuje neodpovídajícím stavem železniční infrastruktury. Osobní železniční doprava je z toho důvodu nekonkurenceschopná v porovnání s IAD i autobusovou dopravou.</p> <p>V případě autobusové dopravy a MHD je hlavním nedostatkem nízká integrace do IDS Středočeského kraje. Jedním z nezbytných předpokladů rozvoje MHD je také modernizace vozového parku. Veřejná doprava se také potýká s přetrvávající bariérovostí a fyzickou a morální zastaralostí významné části zastávek. Očekávat lze pozvolný nárůst uživatelské preference veřejné dopravy a také společenského tlaku na rozvoj udržitelné dopravy, její nedostatečná infrastruktura však může způsobit naopak pokles zájmu o ni a další růst IAD především v nejbližším zázemí Mladé Boleslavi jako jeden z důsledků suburbanizace.</p>
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření se zaměřuje na rozšíření, rekonstrukci a zkvalitnění infrastruktury pro veřejnou dopravu, nákup autobusů a související infrastruktury, vč. P+R parkovišť a informačního systému pro cestující.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu včetně doplňující zeleně</li> <li>• Nákup nízkoemisních vozidel MHD</li> <li>• Modernizace stávajících a výstavba nových autobusových zastávek včetně bezbariérových úprav a instalace informačního systému pro cestující</li> <li>• Instalace informačního systému pro cestující na zastávkách i do autobusů</li> <li>• Výstavba systémů pro přestup na veřejnou dopravu P+R, K+R, B+R včetně doplňující zeleně</li> <li>• Plná integrace MHD Mladá Boleslav do IDS Středočeského kraje</li> <li>• Realizace preferenčních opatření MHD (např. vlastní pruhy, preferenční opatření na křižovatkách)</li> <li>• Podpora realizace V. železničního koridoru</li> <li>• Realizace fyzických i psychologických prvků ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 1.3: CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA</b>	
Cíl opatření	<b>Zvýšit atraktivitu, využití a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy</b>

Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	<p>Významná část území IPRÚ Mladá Boleslav se vyznačuje vhodnými podmínkami pro rozvoj cyklo dopravy jako alternativní dopravy do zaměstnání a převážná část území je pokryta dostatečně hustou sítí cyklotras. Pouze minimální podíl z nich je ale veden po cyklostezkách (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty), což snižuje bezpečnost cyklo dopravy.</p> <p>V samotné Mladé Boleslavi není dosud dokončena výstavba základní sítě cyklotras a nedostatečná je také provázanost na cyklotrasy v okolních obcích.</p> <p>Obecným limitem dalšího rozvoje cyklo dopravy v území IPRÚ Mladá Boleslav je chybějící doplňková infrastruktura.</p> <p>K posílení bezpečnosti pěší dopravy je především v intravilánech měst potřeba odstranit deficity ve vybavenosti infrastrukturou pro pěší a posílit psychologické i fyzické bezpečnostní prvky.</p> <p>V oblasti rekreační cyklo dopravy je potřeba dokončit výstavbu cyklotras podél Jizery a Klenice.</p>
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření zahrnuje výstavbu a rekonstrukci systému cyklotras (zahrnující především cyklostezky a cyklopruhy) a související infrastruktury a dále aktivity směřující ke zvýšení bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy v území IPRÚ, a to zejména v místech kontaktu jednotlivých dopravních módů.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Výstavba a rekonstrukce cyklotras sloužících alternativnímu způsobu dopravy především formou cyklostezek a cyklopruhů včetně doplňující zeleně</li> <li>• Výstavba a rekonstrukce Greenway Jizera a cyklotrasy podél Klenice včetně potřebné doplňkové infrastruktury</li> <li>• Budování doprovodné infrastruktury pro cyklo dopravy ve vazbě na další systémy dopravy (např. cyklostojany, vodorovné a svislé dopravní značení, B+R parkoviště)</li> <li>• Odstraňování bodových závad v systému cyklotras – např. v ulici Palackého u Kladiánovi nemocnice, v ulici Palackého u gymnázia, historické centrum města</li> <li>• Zvýšení bezpečnosti chodců a v místech křížení cyklotras se silničními komunikacemi (výstavba chodníků, osvětlených přechodů, bezbariérové úpravy)</li> <li>• Realizace psychologických a fyzických bezpečnostních prvků zklidňování dopravy v místech se zvýšeným výskytem chodců</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Středočeský kraj</li> </ul>



## 21.2 PRIORITY OBLAST 2: KVALITA ŽIVOTA

<b>OPATŘENÍ 2.1: SOCIÁLNÍ SLUŽBY</b>	
Cíl opatření	<b>Zvýšit kapacitu, dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením</b>
Zdroj financování	<p>IROP, PO2, IP 9a, SC 2.1: Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi</p> <p>IROP, PO2, IP 9c, SC 2.2 : Vznik nových a rozvoj existujících podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání</p> <p>OPZ, PO1, IP 1.3, SC 1: Zvýšit odbornou úroveň znalostí, dovedností a kompetencí pracovníků a soulad kvalifikační úrovně pracovní síly s požadavky trhu práce</p> <p>OPZ, PO2, IP 2.1, SC 1: Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce</p> <p>OPZ, PO2, IP 2.1, SC 2: Rozvoj sektoru sociální ekonomiky</p> <p>OPZ, PO2, IP 2.2, SC 1: Zvýšit kvalitu a udržitelnost systému sociálních služeb, služeb pro rodiny s dětmi a dalších navazujících služeb podporujících sociální začleňování</p> <p>OPZ, PO3, SC 1: Zvýšit efektivitu sociálních inovací a mezinárodní spolupráce v tematických oblastech OPZ</p>
Zdůvodnění opatření	<p>Nabídka infrastruktury sociálních služeb a návazných služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav neodpovídá aktuálním a v budoucnosti očekávaným potřebám cílových skupin. Některé druhy sociálních služeb vykazují deficity kapacit, jiné v území úplně chybí. Nedostatečné kapacity lze pozorovat například u služeb pro seniory, pro děti a mládež od 12 let nebo osoby sociálně vyloučené. Mezi chybějící sociální služby patří zařízení pro děti a mládež do 12 let, pro otce rodiny jehož děti byli s matkou umístěny do azylového domu pro matky s dětmi nebo denní stacionář pro osoby s omezením funkčních schopností.</p> <p>Dále je potřeba realizovat neinvestiční projekty podporující začleňování sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením do společnosti. Zároveň je vhodné podpořit vznik a existenci sociálních podniků pro zvýšení zaměstnanosti a uplatnitelnosti na trhu práce osob sociálně vyloučených a ohrožených sociálním vyloučením.</p> <p>Rozdíly jsou také v kvalitě poskytovaných služeb, což je vhodné řešit zvyšováním odbornosti a komunikačních dovedností pracovníků sociálních služeb a výměnu dobré praxe na regionální, národní i mezinárodní úrovni.</p>
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření se zaměřuje na rozvoj infrastrukturní sítě sociálních služeb, a to všech forem. Podporována jsou rovněž malokapacitní pobytová zařízení pro specifické cílové skupiny. Dále se jedná o podporu začleňování vybraných cílových skupin do společnosti, rozvoj sociálního podnikání a zvyšování odbornosti a komunikačních dovedností pracovníků sociálních služeb včetně výměny zkušeností a dobré praxe.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení nových či rekonstrukce stávajících zařízení pro poskytování komunitní péče</li> <li>• Zřízení nových či rekonstrukce stávajících zařízení pro dosažení deinstitutionalizované péče (ve vazbě na schválené transformační plány)</li> <li>• Zřízení infrastruktury pro terénní a ambulantní formy sociálních, zdravotních a návazných služeb pro osoby sociálně vyloučené či sociálním vyloučením ohrožené</li> <li>• Podpora transformace a deinstitutionalizace pobytových sociálních služeb (zejména pro osoby se zdravotním postižením a seniory), zdravotnických služeb, psychiatrické péče, zařízení ústavní péče pro děti a rozvoj nových služeb komunitního typu ambulantních a terénních služeb a nových typů péče</li> <li>• Zřízení nízkokapacitních pobytových forem sociálních, zdravotních a návazných služeb pro osoby sociálně vyloučené či sociálním vyloučením ohrožené</li> <li>• Výstavba infrastruktury komunitních center</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora sociálních služeb (terénní i ambulantní)</li> <li>• Propojování podpory v oblasti bydlení, zaměstnání, sociální práce a zdravotní péče</li> <li>• Podpora mladým lidem ze sociálně znevýhodněného prostředí při vstupu do samostatného života a na trh práce po ukončení vzdělání</li> <li>• Aktivity přispívající k boji s diskriminací</li> <li>• Programy prevence sociálně patologických jevů a prevence kriminality</li> <li>• Aktivní a zdravé stárnutí</li> <li>• Podpora pořízení bytových domů pro sociální bydlení</li> <li>• Výstavba, rekonstrukce, rozšíření a vybavení sociálních podniků</li> <li>• Další profesní vzdělávání zaměstnanců podporované zaměstnavateli, zaměřené na odborné i klíčové kompetence, včetně podpory dalšího profesního vzdělávání OSVČ</li> <li>• Tvorba a realizace podnikových vzdělávacích programů, včetně přípravy podnikových lektorů a instruktorů</li> <li>• Podpora odborné praxe a stáží v podnicích</li> <li>• Spolupráce regionů v oblasti zaměstnanosti a sociálního začleňování</li> <li>• Výměna zkušeností a přenos dobré praxe mezi členskými státy EU v otázkách týkajících se aktivní politiky zaměstnanosti</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• NNO</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 2.2: ZDRAVOTNICTVÍ</b>	
Cíl opatření	<b>Zvýšit kvalitu péče a odbornou úroveň zdravotnictví</b>
Zdroj financování	<p>IROP, PO2, IP 9a, SC 2.3: Rozvoj infrastruktury pro poskytování zdravotních služeb a péče o zdraví</p> <p>OPZ, PO1, IP 1.3, SC 1: Zvýšit odbornou úroveň znalostí, dovedností a kompetencí pracovníků a soulad kvalifikační úrovně pracovní síly s požadavky trhu práce</p> <p>OPZ, PO2, IP 2.2, SC 2: Zvýšit kvalitu péče o duševní zdraví a přispět k udržitelnosti systému zdravotnictví cílenou podporou zdraví, zdravého životního stylu a prevence nemocí</p>
Zdůvodnění opatření	<p>Nabídka infrastruktury zdravotních služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav musí reagovat na aktuální a v budoucím potřeby cílových skupin. Je proto potřeba modernizovat a doplnit přístrojové vybavení zdravotnických zařízení a současně upravit dispoziční řešení budov. Zároveň je potřeba realizovat kroky vedoucí k deinstitucionalizaci zdravotních služeb a rozvíjet preventivní opatření pro zlepšení zdravotního stavu všech skupin obyvatel. Rozdíly jsou také v kvalitě poskytovaných služeb, což je vhodné řešit zvyšováním odbornosti a komunikačních dovedností pracovníků v oblasti zdravotnictví.</p>
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření se zaměřuje na modernizaci přístrojové techniky a stavební úpravy budov. Zároveň jsou podporovány aktivity zaměřené na podporu zdravého životního stylu a zvyšování odbornosti a komunikačních dovedností pracovníků v oblasti zdravotnictví.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora transformace a deinstitucionalizace pobytových sociálních služeb (zejména pro osoby se zdravotním postižením a seniory), zdravotnických služeb, psychiatrické péče, zařízení ústavní péče pro děti a rozvoj nových služeb komunitního typu ambulantních a terénních služeb a nových typů péče</li> <li>• Modernizace infrastruktury návazné péče v podobě pořízení přístrojového vybavení a nezbytných stavebních úprav včetně doplňující zeleně v okolí budov</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transformace psychiatrické péče pořízením vybavení mobilních týmů, zřizováním nových či rekonstrukcí stávajících zařízení pro poskytování komunitní péče a zřizováním nových či rekonstrukcí stávajících zařízení pro dosažení deinstitucionalizované péče</li> <li>• Podpora specializačního vzdělávání lékařů v oborech vyznačujících se regionálními rozdíly v dostupnosti, v oborech, kde nepříznivý věkový průměr způsobuje nedostupnost péče, a oborech s nedostatečným pokrytím péče</li> <li>• Aktivity na podporu zdraví a zdravého životního stylu, jako jsou tvorba metodik zdravého životního stylu, poradenské služby, realizace a vyhodnocení programů ochrany veřejného zdraví, screeningových programů, programů na podporu determinant zdraví a programů podpory zdravého životního stylu, včetně vzdělávání pracovníků ochrany a podpory zdraví a pracovníků, kteří se zabývají podporou zdravého životního stylu</li> <li>• Další profesní vzdělávání zaměstnanců podporované zaměstnavateli, zaměřené na odborné i klíčové kompetence, včetně podpory dalšího profesního vzdělávání OSVČ</li> <li>• Tvorba a realizace podnikových vzdělávacích programů, včetně přípravy podnikových lektorů a instruktorů</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• Oblastní nemocnice Mladá Boleslav a.s.</li> <li>• Ostatní zdravotnická zařízení</li> </ul>

### OPATŘENÍ 2.3: ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ

Cíl opatření	<b>Zvýšit kvalitu všech úrovní systému školství v území IPRÚ Mladá Boleslav a zlepšit jejich vazbu na trh práce</b>
Zdroj financování	<p>IROP, PO 2, IP 10, SC 2.4 Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení</p> <p>OPPIK PO 1, IP 1, SC 1.2 Zvýšit intenzitu a účinnost spolupráce ve výzkumu, vývoji a inovacích</p> <p>OPVVV, PO 3, IP1, SC 3.1 Vzděláváním k sociální integraci dětí a žáků se SVP</p> <p>OPVVV, PO 3, IP2, SC 1 Zvýšení kvality předškolního vzdělávání včetně usnadnění přechodu dětí na ZŠ</p> <p>OPVVV, PO 3, IP2, SC 2 Zlepšení kvality vzdělávání a výsledků žáků v klíčových kompetencích</p> <p>OPVVV, PO 3, IP2, SC 3 Rozvoj systému strategického řízení a hodnocení kvality ve vzdělávání</p> <p>OPVVV, PO 3, IP2, SC 4 Zkvalitnění přípravy budoucích a začínajících pedagogických pracovníků</p> <p>OPVVV, PO 3, IP2, SC 5 Zvyšování kvality odborného vzdělávání včetně posílení jeho relevance pro trh práce</p>
Zdůvodnění opatření	<p>Území IPRÚ Mladá Boleslav se potýká s problémem slabé prováznosti mezi jednotlivými úrovněmi škol na jedné straně a mezi školami a praxí na druhé straně. To ve výsledku způsobuje nedostatečný počet absolventů či uchazečů o zaměstnání s vhodnou kvalifikací a kompetencemi pro potřeby zaměstnavatelů a k uspokojení poptávky firem.</p> <p>Škoda Auto Vysokou školu je potřeba dále podporovat v rozvoji studijních oborů a modulů dle potřeb širšího okruhu klíčových zaměstnavatelů a regionu a to včetně vazby na vědu a výzkum. Je třeba podpořit vytváření vazeb mezi ŠAVŠ a SŠ v regionu. Je třeba podpořit ŠAVŠ jako centrum internacionalizace regionu, které je atraktivní pro potencionální kvalitní zahraniční studenty a následně vysoce odborně kvalifikované</p>

	<p>zaměstnanec.</p> <p>V rámci formálního vzdělávání je podinvestovaná infrastruktura základních a středních škol, včetně nedostatku moderní ICT infrastruktury. Projevují se územní rozdíly v kapacitách a vybavení škol, včetně zařízení předškolního vzdělávání, a v následné kvalitě poskytovaného vzdělávání, což se promítá do vyšší dojíždělosti za kvalitnějším vzděláváním do Mladé Boleslavi.</p> <p>V souvislosti s demografickým vývojem je pak nutné kapacitně reagovat na výkyvy v poptávce po místech v předškolních zařízeních a na základních a středních školách.</p>
<p>Popis opatření a typových aktivit</p>	<p>Opatření je zaměřeno na podporu rozvoje vzdělávací infrastruktury pro celoživotní učení, učeben odborné výuky a výcviku, včetně moderního vybavení, které bude sloužit ke zvýšení kvality výuky jako celku. Opatření se primárně orientuje na technické a technicko-ekonomické obory a potřebu podpory klíčových kompetencí žáků a studentů včetně jazykových kompetencí.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Přizpůsobení kapacit pro předškolní a základní vzdělávání demografickému vývoji</li> <li>• Výstavba, rekonstrukce a vybavení odborných učeben, laboratoří, dílen a pozemků pro výuku přírodovědných a technických oborů a pro výuku technických a řemeslných dovedností</li> <li>• Vznik Centra celoživotního vzdělávání při Škoda Auto Vysoké škole</li> <li>• Výstavba laboratoří a odborných učeben na ŠAVŠ v návaznosti na definovanou poptávku zaměstnavatelů po nových studijních oborech nebo modulech</li> <li>• Rozvoj aktivit vedoucích k vytváření trvalých vazeb mezi ŠAVŠ a SŠ v regionu</li> <li>• Rozvoj aktivit pro přilákání a následnou adaptaci zahraničních studentů ŠAVŠ s vysokým potenciálem zaměstnatelnosti na odborných pozicích a jejich stabilizaci v regionu</li> <li>• Tvorba nových služeb podpůrné infrastruktury, tj. vědecko-technických parků, podnikatelských inovačních center, podnikatelských inkubátorů</li> <li>• Vytváření partnerství pro znalostní transfer mezi podniky a VŠ</li> <li>• Rekonstrukce a vybavení vzdělávacích zařízení pro rozvoj klíčových kompetencí (komunikace v cizích jazycích, matematická schopnost a základní schopnosti v oblasti vědy a technologií, finanční gramotnost, schopnost práce s digitálními technologiemi; další klíčové kompetence)</li> <li>• Rozvoj aktivit a programů k vyššímu propojení studia a praxe včetně zahraniční praxe a stáží</li> <li>• Úpravy budov a učeben, vybavení nábytkem, stroji, didaktickými pomůckami, kompenzačními pomůckami a vybavením pro vzdělávání žáků a studentů se SVP<sup>13</sup></li> <li>• Rozvoj vnitřní konektivity škol (a školských zařízení) v učebnách, laboratořích a dílnách a připojení k internetu</li> <li>• Rozvoj a využití zázemí škol pro mimoškolní vzdělávací volnočasové aktivity především v technických oborech a pro integraci obyvatel a cizinců</li> <li>• Zavedení a rozšíření postupů a nástrojů individuální podpory pedagogů, jež pomohou zlepšit jejich práci na ZŠ a SŠ i v neformálním a zájmovém vzdělávání</li> <li>• Rozvoj kultury sdílení pedagogických zkušeností, poskytování metodické podpory a odborné zpětné vazby a učení se od kolegů</li> <li>• Tvorba a realizace místních plánů pro rozvoj vzdělávání</li> </ul>
<p>Časový plán realizace</p>	<p>2014 – 2020</p>

<sup>13</sup> Děti se speciálními vzdělávacími potřebami jsou dle školského zákona (č. 561/2004 Sb., o předškolním, školním, středním a vyšším odborném a jiném vzdělávání) považovány osoby se zdravotním postižením, se zdravotním znevýhodněním a se sociálním znevýhodněním.

Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Škoda Auto Vysoká škola o.p.s.</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• Organizace založené a zřízené Středočeským krajem</li> <li>• Školské právnické osoby</li> </ul>
-------------------	---

**OPATŘENÍ 2.4: BEZPEČNOST A IDENTIFIKACE OBYVATEL S ÚZEMÍM**

Cíl opatření	<b>Zvýšit bezpečnost a posílit sebeidentifikaci obyvatel s územím Mladoboleslavska</b>
Zdroj financování	<p>IROP, PO 1, IP 5b, SC 1.3 Zvýšení připravenosti k řešení a řízení rizik a katastrof</p> <p>OPZ, PO 2, IP 2.1, SC 1 Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce</p> <p>OPZ, PO 2, IP 2.1, SC 2 Rozvoj sektoru sociální ekonomiky</p> <p>OPZ, PO 4, IP 4.1, SC 1 Zvýšit efektivitu a transparentnost veřejné správy</p>
Zdůvodnění opatření	<p>Město Mladá Boleslav se dlouhodobě potýká s vysokou mírou kriminality a to především dětí a mládeže. S tímto problémem úzce souvisí nízká míra identifikace obyvatel s městem a regionem. Je proto potřeba posílit inkluzi skupin osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených, ale i zlepšovat úroveň a kvalitu veřejné správy. Zároveň je potřeba zaměřit se na modernizaci a rozvoj zázemí a vybavení jednotlivých služeb Integrovaného záchranného systému k posílení jejich připravenosti a schopnosti efektivně zasáhnout v případě nenadálých katastrof i pro každodenní činnost.</p>
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření zahrnuje investice do zázemí a vybavenosti složek IZS, neinvestiční aktivity v oblasti inkluze vybraných cílových skupin obyvatel a investice do zvyšování efektivity veřejné správy.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpora sociálního začleňování osob sociálně vyloučených či sociálním vyloučením ohrožených prostřednictvím sociálních služeb, služeb pro rodiny a děti a dalších služeb obecného zájmu se zaměřením na zapojení těchto osob do ekonomického, sociálního, pracovního života společnosti</li> <li>• Vzdělávání a poradenství, aktivizační, asistenční a motivační programy (na podporu rodičovských kompetencí, uplatnění se na trhu práce, společenského začlenění osob vystavených institucionalizaci, aktivního a zdravého stárnutí, právní a finanční gramotnosti, dobrovolnictví apod.)</li> <li>• Podpora mladým lidem ze sociálně znevýhodněného prostředí při vstupu do samostatného života a na trh práce po ukončení vzdělání</li> <li>• Realizace programů prevence sociálně patologických jevů a prevence kriminality</li> <li>• Realizace programů sekundární a terciární prevence pro osoby ohrožené závislostmi nebo závislé na návykových látkách</li> <li>• Tvorba strategií za účelem předcházení a komplexního řešení problémů sociálního vyloučení</li> <li>• Modernizace a rozvoj zázemí složek IZS k zajištění jejich adekvátní připravenosti</li> <li>• Posílení vybavení složek IZS technikou a věcnými prostředky k zajištění jejich připravenosti</li> <li>• Modernizace vzdělávacích a výcvikových středisek pro složky IZS zaměřených na rozvoj specifických dovedností a součinnost složek IZS při řešení mimořádných událostí</li> <li>• Zlepšení komunikace a zvyšování důvěry mezi veřejnou správou a občany mimo jiné prostřednictvím propagačních a popularizačních aktivit, zjednodušení přístupu veřejnosti ke službám a informacím veřejné správy</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nastavení a rozvoj systému vzdělávání pracovníků veřejné správy</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>Obce a města na území IPRÚ</li> <li>Složky Integrovaného záchraného systému</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 2.5: VOLNOČASOVÉ AKTIVITY</b>	
Cíl opatření	<b>Upravit nabídku volnočasových aktivit tak, aby bylo možné posílit sociální integraci dětí a mládeže</b>
Zdroj financování	OPVVV, PO 3, IP 1, SC 3.1 Vzděláváním k sociální integraci dětí a žáků se SVP
Zdůvodnění opatření	Současnou nabídku volnočasových aktivit by bylo vhodné rozšířit a zatraktivnit tak, aby mohla posloužit jako jeden z integračních mechanismů pro znevýhodněné skupiny dětí, konkrétně pro děti se speciálními vzdělávacími potřebami. Zkvalitnění trávení volného času dětí a mládeže, zejména té skupiny se sociálním znevýhodnění <sup>14</sup> , lze považovat i jako významný nástroj prevence z hlediska dětské kriminality.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření se zaměřuje na rozšíření nabídky volnočasových aktivit tak, aby byla atraktivní a dostupná i pro znevýhodněné skupiny dětí.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Poradenství z hlediska vhodnosti volnočasových aktivit pro konkrétní děti se SVP,</li> <li>Spolupráce sociálního odboru města MB s poskytovateli volnočasových aktivit,</li> <li>Iniciace nových volnočasových aktivit,</li> <li>Vyšší míra začleňování (zvýšení počtu) dětí a žáků se SVP do již existujících organizací zájmového a neformálního vzdělávání,</li> <li>Propojování volnočasových aktivit s formálním vzděláváním.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statutární město Mladá Boleslav</li> </ul>

<sup>14</sup> Děti se speciálními vzdělávacími potřebami jsou dle školského zákona (č. 561/2004 Sb., o předškolním, školním, středním a vyšším odborném a jiném vzdělávání) považovány osoby se zdravotním postižením, se zdravotním znevýhodněním a se sociálním znevýhodněním.

## 21.3 PRIORITY OBLAST 3: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

<b>OPATŘENÍ 3.1: KVALITA OVZDUŠÍ</b>	
Cíl opatření	<b>Snížit emise z lokálních topenišť domácností</b>
Zdroj financování	OPŽP, PO 2, IP 1, SC 2.1 Snížit emise z lokálního vytápění domácností podílející se na expozici obyvatelstva nadlimitním koncentracím znečišťujících látek
Zdůvodnění opatření	Lokální topeniště, tedy malé stacionární zdroje znečišťování ovzduší, se převažujícím způsobem podílejí na příčinách vzniku smogu v zimních měsících v Mladé Boleslavi a okolních obcích. V emisích z tohoto zdroje dominuje oxid uhelnatý a tuhé znečišťující látky. Méně šetrná paliva a zastaralé topeniště se objevují hlavně ve venkovských obcích sledovaného území a jejich modernizace či připojení na centrální zdroj tepla by mělo přispět ke snížení emisí typických pro tento druh topenišť.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření je zaměřeno na výměnu lokálních topenišť tak, aby se nová zařízení podílela výrazně méně na vzniku zimního smogu.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Výměna kotle na pevná paliva za nový kotel na pevná paliva nebo za nový spalovací stacionární zdroj na plynná nebo kapalná paliva nebo za tepelné čerpadlo v domácnostech,</li> <li>• Podpora vytápění domácností prostřednictvím jejich napojení na centrální zdroj tepla.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Domácnosti statutárního města Mladá Boleslav a dalších obcí ve vymezeném území</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 3.2: ENERGETICKÁ NÁROČNOST VEŘEJNÝCH BUDOV</b>	
Cíl opatření	<b>Snížit energetickou náročnost veřejných budov</b>
Zdroj financování	OPŽP, PO 5, IP 1, SC 5.1 Snížit energetickou náročnost veřejných budov a zvýšit využití obnovitelných zdrojů energie
Zdůvodnění opatření	Veřejné budovy patří rovněž mezi lokální topeniště, která znečišťují ovzduší především oxidem uhelnatým a tuhými znečišťujícími látkami, a přispívají tak ke vzniku zimního smogu. Snížení jejich energetické náročnosti povede mimo jiné i ke zmenšení množství energie potřebné pro vytopení budov, a tím i emisí.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření je zaměřeno na technické úpravy veřejných budov vedoucí ke snížení jejich energetické náročnosti.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení tepelně technických vlastností budov a podpora opatření vedoucích ke snížení energetické náročnosti budov,</li> <li>• Využití odpadního tepla a realizace nízkoemisních a obnovitelných zdrojů tepla.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Zřizované organizace Mladé Boleslavi a dalších obcí ve vymezeném území</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 3.3: ZÁSBOVÁNÍ VODOU A ČIŠTĚNÍ VOD</b>	
Cíl opatření	<b>Zásobovat pitnou vodou kompletně celý region, zvýšit kvalitu vody a snížit množství vypouštěného znečištění do povrchových a podzemních vod</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 1, IP 1, SC 1.1 Snížit množství vypouštěného znečištění do povrchových i podzemních vod ze zdrojů a zajistit dodávky pitné vody v odpovídající jakosti a množství
Zdůvodnění opatření	Až na naprosté výjimky jsou domácnosti obcí ve sledovaném regionu napojeny na vodovodní přípojku. Naopak zde dosud chybí odkanalizování některých venkovských obcí, ale i některých místních částí. Vybudování kanalizace má přitom výrazně pozitivní dopad na kvalitu bydlení i na životní prostředí.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření je zaměřeno na výstavbu, úpravu a modernizaci zařízení pro zvyšování kvality a dodávku pitné vody a na čištění odpadních vod. Typovými projekty jsou: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dobudování nebo zkapacitnění veřejných vodovodů, akumulace pitné vody pro veřejný vodovod,</li> <li>• Výstavba a modernizace úpraven vody a zvyšování kvality zdrojů pitné vody,</li> <li>• Výstavba, modernizace a intenzifikace čistíren odpadních vod,</li> <li>• Výstavba kanalizace ve vazbě na existenci čistírny odpadních vod nebo její výstavbu.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav</li> <li>• Obce ve vymezeném regionu</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 3.4: ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ</b>	
Cíl opatření	<b>Zlepšit systém sběru, třídění a opětovného využití odpadů</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 3, IP 1, SC 3.1 Předcházet vzniku odpadů a snížit vliv nebezpečných vlastností odpadů OP ŽP, PO 3, IP 1, SC 3.2 Předcházet vzniku odpadů a snížit vliv nebezpečných vlastností odpadů
Zdůvodnění opatření	V Mladé Boleslavi je právě budována nová mechanicko-biologická třídírna, která by měla v podstatě vyřešit problém s komunálním odpadem. Z hlediska sběru, třídění a opětovného využití odpadů je třeba podtrhnout, že není pokryta celá oblast sítí sběrných dvorů nebo sběrných míst v okolních obcích. Někdy se objevuje nepořádek okolo kontejnerů, v některých lokalitách by proto městu prospělo vybudování podzemních kontejnerů.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na modernizaci některých aspektů systému sběru, třídění a opětovného využití odpadů. Typovými aktivitami jsou: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Výstavba a modernizace zařízení pro sběr, třídění a úpravu odpadů (např. podzemní kontejnery, sběrné dvory, včetně nebezpečného odpadu)</li> <li>• Podpora technologií k opětovnému využití odpadů (výstavba a modernizace zařízení pro materiálové využití odpadů a zařízení na energetické využití odpadů a související infrastruktury),</li> <li>• Podpora opětovného použití výrobků na konci životnosti a přípravy k opětovnému použití (např. burza odpadů, využití odpadů jako vstupního materiálu pro chráněné dílny).</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Compag Mladá Boleslav, s.r.o.</li> </ul>
--	---

**OPATŘENÍ 3.5: EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE**

Cíl opatření	<b>Zmapovat a odstranit ekologické zátěže ve sledovaném území</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 3, IP 2, SC 3.4 Odstranit a inventarizovat ekologické zátěže
Zdůvodnění opatření	Ve sledovaném území existují ekologické zátěže, které však nejsou systematicky zmapovány. Právě pečlivé zmapování je prvním krokem pro jejich následní odstranění a otevření cesty pro nové využití postiženého území a zkvalitnění životního prostředí celého regionu.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření je zaměřeno na inventarizaci kontaminovaných míst a jejich sanaci.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventarizace kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných míst, se zaměřením na bodová znečištění vod</li> <li>• Sanace vážně kontaminovaných lokalit</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> </ul>

**OPATŘENÍ 3.6: ENVIRONMENTÁLNÍ RIZIKA**

Cíl opatření	<b>Ochránit území před povodněmi a svahovými nestabilitami</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 1, IP 2, SC 1.3 Zajistit povodňovou ochranu v intravilánu a ve volné krajině
Zdůvodnění opatření	Sledovaný region se z hlediska environmentálních rizik potýká zejména s povodněmi a svahovými nestabilitami. Povodně by bylo možné zmírnit především zvýšením retenčního potenciálu krajiny, řek a přilehlých niv a celkově zpomalením odtoku srážkové vody, která vlivem stále rostoucí zastavěné plochy odtéká příliš rychle.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Podstatou intervencí jsou především environmentálně šetrná protipovodňová opatření.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zprůtočnění nebo zvýšení retenčního potenciálu koryt vodních toků, rybníků a přilehlých niv,</li> <li>• Zlepšení přirozených rozlivů vody v krajině,</li> <li>• Zadržování srážkové vody v krajině a její další využití,</li> <li>• Obnova, výstavba, rekonstrukce a modernizace vodních děl určených k povodňové ochraně (např. retenční nádrže),</li> <li>• Stabilizace a sanace svahových nestabilit ohrožujících zdraví, majetek a bezpečnost.<sup>15</sup></li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• Povodí Labe, s.p.</li> </ul>

<sup>15</sup> Dle „Registru svahových nestabilit“

<b>OPATŘENÍ 3.7: VAROVNÝ SYSTÉM PŘED ENVIRONMENTÁLNÍMI RIZIKY</b>	
Cíl opatření	<b>Rozšířit a zkvalitnit systém prevence před environmentálními riziky</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 1, IP 2, SC 1.4 Podpořit preventivní protipovodňová opatření OPŽP, PO 3, IP 3, SC 3.5 Snížit environmentální rizika a rozvíjet systémy jejich řízení
Zdůvodnění opatření	V Mladé Boleslavi existuje systém varování před povodněmi, ten však nebyl vytvořen pro obce ve sledovaném regionu. Také povodňové plány by bylo třeba aktualizovat. Četnost a rozsah rozsáhlých záplav v důsledku globálních změn klimatu a nedostatečných investic k ochraně před nimi přitom v posledních dekádách výrazně roste a vyvolává tak nezbytnost integrovaného řešení prevence povodní ve sledovaném regionu. Mladé Boleslavi jako průmyslovému městu hrozí rizika spojená s chemickými látkami a případnými haváriemi. Tato rizika je třeba zmírnit.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na prevenci v souvislosti s environmentálními riziky. Typovými aktivitami jsou: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizace systému varování před blížící se povodní,</li> <li>• Aktualizace povodňových plánů,</li> <li>• Vytvoření informačních systémů, znalostních portálů a SW nástrojů pro tvorbu a aplikaci nových metodik a postupů v managementu chemických látek a prevenci závažných chemických havárií,</li> <li>• Vytvoření expertních center REACH a center prevence rizik-infrastruktura pro institucionální zázemí implementace REACH a prevence závažných chemických havárií.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> <li>• Středočeský kraj</li> <li>• Povodí Labe, s.p.</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 3.8: SÍDELNÍ ZELEŇ</b>	
Cíl opatření	<b>Zkvalitnit sídelní zeleň v regionu</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 4, IP1, SC 4.4 Zlepšit kvalitu prostředí v sídlech
Zdůvodnění opatření	Sídelní zeleň vyžaduje koncepční a systematický přístup. Dílčí plochy a prvky sídelní zeleně vyžadují v některých případech rekonstrukci či zkvalitnění. Zvětšení a zkvalitnění zelených ploch ve městě přispěje rovněž ke zpomalení odtoku povrchových vod.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na péči o vegetační a vodní plochy a prvky. Typovými aktivitami jsou: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematické a koncepční plánování, péče a ochrana zeleně, vodních ploch a prvků v sídlech,</li> <li>• Posílení ekologické stability a biodiverzity sídelního prostředí,</li> <li>• Zlepšení hospodaření se srážkovými vodami (zvýšení retence, vsaku a výparu srážek v území, zvýšení odolnosti území proti suchu a přívalovým deštům) s využitím vegetačních a vodních ploch a prvků v sídlech,</li> <li>• Revitalizace některých parků a překategorizování lesa Sahara.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>• Obce a města na území IPRÚ</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Středočeský kraj</li> </ul>
--	--

<b>OPATŘENÍ 3.9: OCHRANA PŘÍRODY</b>	
Cíl opatření	<b>Posílení ekologické stability a biodiverzity</b>
Zdroj financování	OP ŽP, PO 4, IP1, SC 4.3 Posílit přirozené funkce krajiny
Zdůvodnění opatření	V Mladé Boleslavi se nachází tři evropsky významné lokality systému NATURA 2000. Jedná se o lokality Bezděčín-letiště, Chlum a Radouč. Problematická je především lokalita Radouče, která čelí mimořádnému tlaku s negativními projevy v důsledku sousedství se sídlištěm s velkým počtem obyvatel. Městem Mladá Boleslav prochází údolím Jizery nadregionální biokoridor s regionálním biocentrem Debř a několika lokálními biocentry. Z tohoto biokoridoru se v Mladé Boleslavi oddělují dva lokální biokoridory. Síť biokoridorů ve sledovaném regionu však není kompletně propojená, což brání v naplnění jejich primární funkce. Mladá Boleslav trpí vysokým podílem zastavěných ploch, z tohoto důvodu je nutné aplikovat opatření na zpomalení odtoku srážkové vody.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření se zaměřuje na ochranu přírody a podporu přirozených funkcí krajiny.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zprůchodnění migračních bariér pro vodní a suchozemské živočichy a opatření k omezení úmrtnosti živočichů spojené s rozvojem technické infrastruktury,</li> <li>Vytváření, regenerace či posílení funkčnosti krajinných prvků a struktur,</li> <li>Revitalizace a podpora samovolné renaturace vodních toků a niv, obnova ekostabilizačních funkcí vodních a na vodu vázaných ekosystémů,</li> <li>Realizace přírodě blízkých opatření vyplývajících z komplexních studií cílených na zpomalení povrchového odtoku vody, protierozní ochranu, a adaptaci na změnu klimatu.</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statutární město Mladá Boleslav</li> <li>Obce a města na území IPRÚ</li> <li>Středočeský kraj</li> </ul>

<b>OPATŘENÍ 3.10: CELOŽIVOTNÍ UČENÍ V OBLASTI OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</b>	
Cíl opatření	<b>Zvýšit vzdělanost obyvatel regionu v oblasti ochrany životního prostředí</b>
Zdroj financování	IROP, PO 2, IP3, SC 4.4 Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
Zdůvodnění opatření	Zatímco děti a mládež jsou v oblasti ochrany životního prostředí vzdělávány poměrně systematicky, starší generace v tomto ohledu nemá většinou patřičné základy, navíc není v regionu instituce, ve které by bylo možné získat v oblasti ochrany životního prostředí vzdělání (ve smyslu celoživotního vzdělávání). V rámci opatření by měly vzniknout prostory, které umožní atraktivním způsobem vzdělávat populaci v oblasti životního prostředí.
Popis opatření a typových aktivit	<p>Opatření se zaměřuje na podporu celoživotního učení v oblasti ochrany životního prostředí.</p> <p>Typovými aktivitami jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Výstavba, rekonstrukce a vybavení odborných učeben (včetně pozemků) pro výuku přírodovědných oborů</li> </ul>
Časový plán realizace	2014 – 2020

Zapojené subjekty

- Statutární město Mladá Boleslav