



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní
a pedagogická



Prostorová funkční struktura města Mladá Boleslav

Bakalářská práce

Studijní program: B1301 – Geografie
Studijní obor: 1301R022 – Aplikovaná geografie
Autor práce: **Ondřej Jizba**
Vedoucí práce: Mgr. Emil Drápela, Ph.D.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej Jizba**
Osobní číslo: **P13000303**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Aplikovaná geografie**
Název tématu: **Prostorová funkční struktura města Mladá Boleslav**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

CÍL:

Všeobecné zhodnocení prostorové struktury města Mladá Boleslav, zjištění problémů a navržení řešení.

POSTUP:

1. Zmapovat Land use (využití krajiny) města Mladá Boleslav, vytyčit funkční zóny a zjistit, jaké jsou mezi nimi vztahy.
2. Zanalyzovat prostorovou strukturu z hlediska dopravy, bydlení ap., zjistit problémy a navrhnout možná řešení.
3. Zhodnotit trendy v prostorové struktuře města, tj. suburbanizace, citadelizace, gentrifikace ap.

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**
Rozsah pracovní zprávy: **cca 45 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:

JEŽEK, J., 2004. Aplikovaná geografie města. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni. ISBN 80-7043-275-6.

KNOX, P.; PINCH, S., 2010. Urban social geography: An introduction. 6th ed. Harlow: Pearson Education. ISBN 978-0-273-71763-8.

SÝKORA, L. a kolektiv, 2002. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku. ISBN 80-901914-9-5.

SÝKORA, L., 2001. Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešoviensis - Folia Geographica XXXV.

SÝKORA, L., 1993. Teoretické přístupy ke studiu města. In: SÝKORA, Luděk. Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK Praha.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Emil Drápela, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **14. dubna 2015**
Termín odevzdání bakalářské práce: **29. dubna 2016**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



doc. RNDr. Branislav Nižňanský, CSc.
vedoucí katedry

dne **21/6/15**

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum: 25.4. 2016

Podpis:



Rád bych tímto poděkoval panu Mgr. Emilu Drápelovi, Ph.D. za odborné vedení bakalářské práce, vstřícnost a poskytnutí cenných rad, které mi dopomohli ke zpracování této práce.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá funkční prostorovou strukturou města Mladá Boleslav. V práci je zmapované a zanalyzované funkční využití ploch a vztahy mezi zónami ve městě. Dále se práce zabývá změnami v prostorové struktuře města (tj. suburbanizace, revitalizace, apod.) a tyto trendy uvádí na konkrétních příkladech. Poslední částí práce je zhodnocení prostorové struktury z hlediska dopravy, bydlení apod. a zjištění problémů v těchto sférách. K tomuto účelu posloužilo dotazníkové šetření.

Klíčová slova

prostorová struktura města, Mladá Boleslav, využití ploch, suburbanizace

Annotation

Bachelor thesis deals with urban structure of the city Mladá Boleslav. The thesis mapped and analyzed land use and relations between zones in the city. The next part is about changes in spatial structure of the city (i.e. suburbanization, revitalization etc.) and these trends are shown on particular examples. The last part is evaluation of spatial structure in terms of traffic, housing etc. and detection of problems in these sectors. Survey was used for this purpose.

Key words

urban structure, Mladá Boleslav, land use, suburbanization

Obsah

1. Úvod a cíle práce	12
2. Teoretická část geografie sídla	13
2.1 Geografie sídel a základní směry jeho výzkumu	13
2.2 Prostorová struktura města	16
2.3 Změny v prostorové struktuře města	17
3. Charakteristika města Mladá Boleslav	22
3.1 Poloha města	22
3.2 Historie města	23
3.3 Obecná charakteristika	23
3.4 Obyvatelstvo	24
3.5 Vývoj zástavby	25
4. Metodika zpracování funkčních ploch	27
5. Využití ploch v Mladé Boleslavi	28
5.1 Stanovení hypotéz	29
5.2 Obecná charakteristika ploch	29
5.3 Vyhodnocení hypotéz	31
6. Rozdělení města do zón	34
6.1 Škoda Auto + sídla firem a maloobchod na severu města	34
6.2 Hlavní sídliště	35
6.3 Zóna rodinných domů západně od ŠA	35
6.4 Zóna rodinných domů jižně od ŠA	35
6.5 Severozápadní okraj města podél toku Jizery	36
6.6 Západní oblast technického vývoje Škoda Auto podél toku Jizery	36
6.7 Jihovýchodní část maloobchodu a průmyslu	36
6.8 Širší centrum	37
6.9 Užší centrum	37
6.10 Jižní okrajová část	38
7. Vztahy mezi zónami ve městě	39
8. Spádovost za supermarkety, hypermarkety a obchodními domy	42
9. Konkrétní změny v prostorové struktuře města	45
10. Dotazníkové šetření	52

10.1	Metodika dotazníkového šetření	52
10.2	Sociodemografická identifikace.....	52
10.3	Hlavní část dotazníkového šetření	55
10.4	Stanovení a vyhodnocení hypotéz v dotazníkovém šetření	65
10.5	Zhodnocení výsledků dotazníkového šetření	68
11.	Závěr	70
	Seznam příloh	77

Seznam obrázků

Obr. 1: Burgessův zónový model.....	13
Obr. 2: Hoytův sektorový model.....	14
Obr. 3: Harris-Ullmanův vícejaderný model.....	15
Obr. 4: Poloha a rozdělení města Mladá Boleslav, 2016.....	22
Obr. 5: Vývoj počtu obyvatel města Mladá Boleslav mezi lety 1869 – 2011.....	24
Obr. 6: Funkční plochy v Mladé Boleslavi, 2016.....	28
Obr. 7: Sídliště Severní město, pohled směrem na Kosmonosy.....	30
Obr. 8: Supermarkety, hypermarkety a obchodní domy v Mladé Boleslavi, 2016.....	42
Obr. 9: Jste z Mladé Boleslavi.....	52
Obr. 10: Rozdělení respondentů podle pohlaví.....	53
Obr. 11: Rozdělení respondentů podle věku.....	53
Obr. 12: Rozdělení respondentů podle nevyššího dosaženého vzdělání.....	54
Obr. 13: Rozdělení respondentů podle ekonomické aktivity.....	54
Obr. 14: Spokojenost respondentů se stavem veřejné zeleně.....	55
Obr. 15: Rozdělení respondentů podle typu bydlení.....	57
Obr. 16: Spokojenost rezidentů s bydlením.....	57
Obr. 17: Názor respondentů na vliv Škoda Auto na město.....	58
Obr. 18: Rozdělení respondentů podle četnosti využívání hromadné městské dopravy.....	60
Obr. 19: Rozdělení respondentů podle pravidelnosti návštěv supermarketů a hypermarketů ve městě.....	62
Obr. 20: Rozdělení rezidentů podle vzdálenosti od nejbližšího supermarketu či hypermarketu.....	62
Obr. 21: Návštěvnost konkrétních supermarketů a hypermarketů.....	63
Obr. 22: Spokojenost respondentů s nemocničními službami ve městě.....	64

Seznam tabulek

Tab. 1: Rozlohy funkčních ploch.....	33
Tab. 2: Počty obyvatel při SLDB v letech 1991, 2001 a 2011 ve venkovských městských částech Mladé Boleslavi.....	45
Tab. 3: Počty domů při SLDB v letech 1991, 2001 a 2011 ve venkovských městských částech Mladé Boleslavi.....	45
Tab. 4: Počty obyvatel ve vybraných blízkých obcích Mladé Boleslavi podle SLDB	

v letech 1991, 2011 a 2011.....	47
Tab. 5: Počty domů ve vybraných blízkých obcích Mladé Boleslavi podle SLDB v letech 1991, 2011 a 2011.....	47
Tab. 6: Navštěvovaná místa respondentů se zelení ve městě a jeho okolí.....	56
Tab. 7: Odpovědi respondentů na otázku, proč má Škoda Auto pozitivní vliv na město.....	59
Tab. 8: Odpovědi respondentů na otázku, proč má Škoda Auto negativní vliv na město.....	60
Tab. 9: Rozdíly ve spokojenosti v kvalitě bydlení podle typu bydlení.....	65
Tab. 10: Vztah vzdálenosti a pravidelnosti navštěvování supermarketů a hypermarketů.....	66
Tab. 11: Rozdíly mezi pravidelností navštěvování supermarketů a hypermarketů podle pohlaví.....	66
Tab. 12: Vztah mezi vzdělaností a pravidelností využívání městské hromadné dopravy.....	67

Seznam použitých zkratk a symbolů

AZNP - Automobilový závod národní podnik

ČOV - Čistírna odpadních vod

ČSÚ - Český statistický úřad

ČÚZK - Český úřad zeměměřický a katastrální

KSČ - Komunistická strana Československa

OC - Obchodní centrum

OSVČ – Osoba samostatně výdělečně činná

SLDB - Sčítání lidu, domů a bytů

ŠA - Škoda Auto

UIR - Územně identifikační registr

WMS - Web Map Service

1. Úvod a cíle práce

Město je složitý útvar, který charakterizují vlastnosti, jako jsou vysoká koncentrace obyvatel a větší výskyt služeb na rozdíl od vesnice. Studium geografie města zkoumá vztahy uvnitř tohoto složitého celku. Prostorová struktura města vyjadřuje rozložení fyzických, funkčních a sociálních složek uvnitř města. Tato práce se zabývá funkční prostorovou strukturou, čili funkčním využitím ploch a rozmístěním lidských aktivit. Funkční prostorová struktura se dá vyjádřit pomocí mapy funkčních ploch či využití pozemků (anglicky *land use*).

Pro tento výzkum bylo vybráno město Mladá Boleslav, ke kterému má autor určitý vztah, jelikož se v něm narodil. V 10. století byl zbudován hrad Mladá Boleslav a s ním se začala budovat osada podél břehu řeky Jizery, tím započala historie tohoto města. Mladá Boleslav zažila v průběhu historie několik rozkvětů a úpadků, důležitým milníkem je však průmyslová revoluce v 19. století, která dala základ současné tváři města. Město mají lidé v povědomí jako průmyslové město s vysokou koncentrací panelových sídlišť, což se tato práce snaží částečně vyvrátit.

Práce má několik dílčích cílů. Prvním cílem je z dostupných zdrojů zmapovat využití krajiny ve městě, tedy vytvořit mapu *land use* a v ní vytyčit zóny, které spojuje určitá funkce. Následně tyto zóny charakterizovat, zjistit vztahy mezi nimi a potvrdit či vyvrátit určené hypotézy.

Dalším cílem je zhodnocení změn v prostorové struktuře (tj. suburbanizace, gentrifikace, revitalizace apod.). V případě suburbanizace pomůžou k tomuto účelu statistická data počtu obyvatel a domů ve venkovských městských částí a blízkých okolních obcí. V případě ostatních trendů v prostorové struktuře napomůžou především internetové zdroje.

Posledním dílčím cílem je zanalyzovat prostorovou strukturu z hlediska bydlení, dopravy apod., zjistit problémy a navrhnout možná řešení, pokud je to možné. K tomuto účelu je zvoleno dotazníkové šetření.

2. Teoretická část geografie sídla

2.1 Geografie sídel a základní směry jeho výzkumu

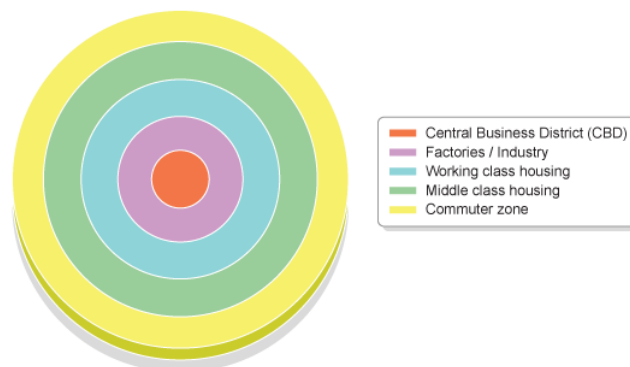
Geografie sídel jako vědní disciplína se dělí na dva základní přístupy. Prvním je *urbánní geografie* neboli geografie města, která zkoumá intraurbánní vztahy, tedy vztahy uvnitř jednoho města, jejich strukturu, změny a faktory, které tyto změny podmiňují. Druhý přístup je tzv. „sídelní“ nebo geografie sídel, který zkoumá interurbánní vztahy. Jedná se tedy o přístup, který zkoumá postavení a vztahy mezi jednotlivými sídly. Oba tyto přístupy zahrnují poznatky z geografických, ale i dalších vědních oborů (územní plánování, ekonomická geografie apod.) (Toušek, 2008, s. 97).

Podle Sýkory (1993, s. 64) lze rozdělit vývoj studia měst do čtyř základních směrů: sociálně-ekologický, neoklasický, institucionální a politicko-ekonomický.

Sociálně-ekologický

Tento přístup vychází ze sociálního darwinismu Herberta Spencera, kde je město chápáno jako uzavřený organismus. V této teorii se na společenské struktury, jako je sociální prostorová struktura, zhlíží jako na výsledek evolučního mechanismu, tzn. rozdíly mezi majetnějšími a chudšími lidmi je přirozený důsledek evoluce (Sýkora, 1993, s. 65).

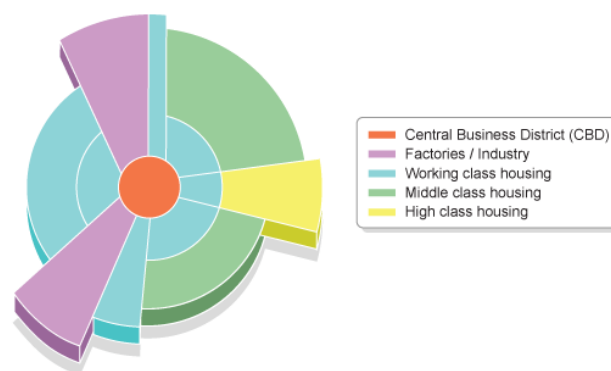
Prostorovou strukturu se poprvé snažil objasnit Burgess se svým zónovým modelem. Tento model pomohl na začátku 20. století vysvětlit dynamiku vývoje severoamerických měst.



Obr. 1: Burgessův zónový model (zdroj: BBC GCSE – Burgess Model, 2016)

Centrum je tvořeno tzv. Central Business District (CBD), jedná se o politické a hospodářské centrum města. Toto centrum je obklopeno továrnami, které dávají lidem ve městě práci a jedná se o přechodovou zónu rozdělující centrum od bydlení dělnické třídy (Working class housing). Následuje zóna bydlení střední vrstvy a na okraji je zóna dojíždějících. Tento model je v současnosti poměrně zastaralý, jelikož byl vytvořen ještě před masovým využíváním automobilů. Dalším problémem je, že v současnosti lidé spíše pracují na okrajích měst, kde vznikají průmyslové oblasti.

Tento model se dočkal dvou důležitých modifikací. První z nich je tzv. sektorový model města (Hoytův).



Obr. 2: Hoytův sektorový model (zdroj: *BBC GCSE – Hoyt Model, 2016*)

Hoyt na rozdíl od Burgessa analyzoval nájemné ve městě. Předpokládal, že podél železnic jsou vystavěné továrny a okolo nich se nachází levné dělnické bydlení. Na druhou stranu bohatší obyvatelstvo se sdružovalo na opačné straně města. Tento model stejně jako Burgessův byl vytvořen před masivním využíváním automobilů, které právě později oslabilo význam železnic a celkově vedlo ke změně struktury města.

Druhým modelem vycházejícím ze zónového modelu je vícejaderný, který vytvořili Harris a Ullman. Tento model předpokládá, že města mají více jader, z nichž se každé specializuje na jinou funkci. Za výhodu se může považovat oddělení obytných čtvrtí od znečištěných průmyslových oblastí. Tento model přibližuje vnitřní strukturu města více k realitě.

Harris and Ullman's Multiple Nuclei Model



Obr. 3: Harris-Ullmanův vícejaderný model (zdroj: *Harris and Ullman's Model, 2016*)

Neoklasický

Neoklasická teorie neboli land use teorie vznikla na počátku šedesátých let jako náhrada za pouhé generalizování vytvářením modelů. Tato teorie vnímá společnost jako soubor jednotlivců, kteří se individuálně podílejí na chodu ekonomiky. Neoklasická teorie se zaměřuje na využívání půdy ve městech a jejím hospodařením. Tento model se dočkal rozvoje v disciplíně „nová sídelní ekonomie“, která tuto teorie doplňuje o termíny, které zkoumala jen abstraktně – renta a populační hustota s měnící se vzdáleností od centra (Sýkora, 1993, s. 70-74).

Institucionální

Tato teorie na rozdíl od sociálně-ekologické a neoklasické nevidí změnu ve využití půd ve městech jen jako rozhodnutí individuálních domácností na trhu, ale i různých subjektů s různou ekonomickou silou a politickým vlivem. Rozmístění těchto subjektů je dáno výsledkem konfliktu mezi nimi (Sýkora, 1993, s. 76).

Politicko-ekonomický

Směr, který vznikl v 60. letech, klade důraz na rovnováhu mezi sociálním postavením obyvatel a ekonomickým stavem. Pozornost je věnována sociálním nerovnostem a spravedlivému přerozdělování zdrojů. Zabývá se tedy sociální nerovností, zda a do jaké míry jsou nevyhnutelné a návrhy na možná zmírnění tohoto problému (Sýkora, 1993, s. 82).

2.2 Prostorová struktura města

Prostorová struktura města je tvořena dvěma základními složkami - sociálním a fyzickým prostředím. Sociální prostředí tvoří obyvatelé a jejich aktivity, fyzické je tvořeno zástavbou a přírodním prostředím. Tato práce se zabývá hodnocením lidských aktivit, tj. bydlení, doprava apod. V tomto případě hovoříme o analýze funkční prostorové struktury. Sýkora (2001a, s. 196 - 199) sleduje prostorovou strukturu města ve třech složkách: fyzická, funkční a sociální.

Fyzická prostorová struktura

Fyzická (morfologická) prostorová struktura se utváří různým zastavením jednotlivých částí měst. Základními prvky jsou budovy a ulice, které poté tvoří složitější systémy, jako jsou uliční sítě či celé čtvrtě budov. Morfologická struktura má dvě dimenze – vertikální a horizontální. V případě vertikální dimenze se jedná o výškovou strukturu městské zástavby, u horizontální mluvíme o půdorysném uspořádání města. V různých obdobích historie byly vytvořeny specifické typy zástavby např. středověká historická část, moderní vilová čtvrť apod. Současné transformační procesy jsou *intenzifikace*, kdy se zachovává současná uliční síť a budovy rostou pouze vertikálně, *asanace*, kdy se mění uliční síť a stará zástavba je nahrazována novou a *revitalizace*, kde dochází ke zlepšení fyzického stavu části města.

Funkční prostorová struktura

Funkční prostorovou strukturu se rozumí rozmístění lidských aktivit na území města a jejich vzájemná provázanost. Zpravidla je znázorňována využitím pozemků (land use). Základní dělení je na plochy zastavěné a nezastavěné. Mezi nezastavěné pozemky se řadí plochy pro lesnictví, zemědělství těžbu a dále parky či veřejná zeleň. Zastavěné pozemky lze rozdělit na nebytové a bytové. Mezi nebytové patří mnoho kategorií – výroba, služby, sport apod. a mezi bytové veškeré plochy sloužící pro bydlení (rodinné domy, bytové domy,...). Morfologicky se dělí na plošné prvky (např. obytné areály), liniové prvky (komunikace) a uzly a zóny (rozmístění služeb a obchodů). Často se k jednomu území nedá přidělit pouze jediná funkce, příkladem jsou městská centra, která sdružují více funkcí. V minulosti se kladl důraz na oddělování funkcí, naopak v současnosti je snaha o polyfunkční městské prostory.

Sociální prostorová struktura

Sociální prostorová struktura je hodnocena diferenciací charakteristik trvale bydlicího obyvatelstva v prostoru města. Sýkora (2001a, s. 197) k analýzám používá následující charakteristiky: demografický status (věková struktura, počet dětí), sociálně-ekonomický status (vzdělanost, kvalita bytového fondu), etnický status (národnostní složení, náboženství) a sociálně-patologické jevy (rozvodovost, potratovost). Změny v sociální struktuře města se analyzují srovnáním statistických dat ze sčítání lidu ze dvou časových horizontů.

Tyto tři složky prostorové struktury jsou velmi provázané. Příkladem může být to, že každá budova je charakterizována jak fyzickým stavem, tak funkčním využitím, tak i sociálním statutem obyvatel, kteří v daném domě žijí.

2.3 Změny v prostorové struktuře města

Prostorová struktura města je měněna složitými a propojenými procesy změn jejich fyzických, funkčních i sociálních složek. Tyto procesy se nazývají např. suburbanizace, revitalizace, komercializace či gentrifikace. Při výzkumu těchto procesů není prvotním cílem zkoumání procesů změn, ale zkoumání následných konfliktů, jak mezi sociálními skupinami, tak např. ve funkci využití pozemků (Sýkora, 2001a, s. 199).

Suburbanizace

Podle Sýkory (2003, s. 219) se suburbanizací rozumí rozrůstání města do okolní krajiny, přičemž nová zástavba je velice rozvolněná a hustota zalidnění je mnohem menší než v centrech měst. Takovéto oblasti zpravidla tvoří samostatné domy s vlastní zahradou a průmyslové oblasti, lokalizované u důležitých komunikací či uzlů.

Suburbanizace se značně liší ve Spojených státech a Evropě. Zatímco ve Spojených státech se často tvořili suburbie (tj. zcela nová sídla v zázemí velkých měst), v Evropě díky dlouhodobě utvářené struktuře osídlení nová sídla téměř nevznikají, ale pouze transformují sídla stávající.

Harris a Larkham (1999, s. 28) zmiňují, že suburbanizace a její vývoj je po celém světě rozdílný. Shodují se ovšem na pěti bodech, které charakterizují téměř veškeré suburbanizované oblasti: periferní umístění se vztahem k městskému centru, mají částečně nebo úplně rezidenční charakter, nízká hustota osídlení, rozdílnou kulturu

a způsob života od obyvatel v centru a utvářejí samostatné komunity, které často vedou k vzniku místní samosprávy.

Zkoumání důsledků suburbanizace je složité. Měli by být sledovány takové výsledky lidské činnosti, které vedou k dlouhodobé změně krajiny. Nejde však jen o výstavbu nových objektů, ale i o následné zvýšené využívání místní infrastruktury, a to i dokonce lidmi, kteří v dané lokalitě nežijí či nepracují (např. při dojížděcí do hypermarketu). Problémem je také dojíždění do práce z těchto řídko osídlených oblastí. Tyto oblasti je těžké obsloužit hromadnou dopravou a to vede k využívání automobilové dopravy k dojíždění do centra města za prací. Tento problém je stupňován tím, že obyvatelé vnitřních měst často dojíždí za prací do příměstských oblastí (maloobchod, sklady), jelikož nemají prostředky pro bydlení v těchto oblastech. Tím, že lidé využívají automobilovou dopravu, tak přispívají k individualizaci, ztrátě sociální soudržnosti a oslabování sociálního kapitálu (Sýkora, 2003, s. 225-227).

Suburbanizace se nedá zastavit, je možné ji však zmírnit. Např. tzv. koncentrovaná suburbanizace, která se vyznačuje vyšší hustotou zástavby a obyvatel. Vznikají různá plánovací teorie jako např. Smart Growth, která se snaží o promísení různých funkčních ploch, zachování otevřených prostor (náměstí, návsi) či se snaží poskytovat více možností přepravy (Smart Growth, 2016).

V současnosti je suburbanizace chápána více jako součást urbanizačního cyklu. Tato problematika se poprvé objevila v publikaci *A Study of Growth and Decline* (van der Berg a kol. 1982). Tento kolektiv hodnotil vývoj několika evropských měst a rozeznávají čtyři stádia vývoje. Prvním stadiem je urbanizace, která vzniká přebytkem pracovní síly v zemědělství a rozvojem průmyslu ve městech. To způsobuje přesun obyvatelstva z venkova především do center měst. V dalším vývoji dochází k velkému rozvoji města a s tím spojenou výstavbou nových průmyslových čtvrtí. To vede k přílivu nových obyvatel do centra a ke stěhování původních směrem na okraj za lepšími životními podmínkami.

Druhou fází je právě suburbanizace, která souvisí se zlepšením dopravních možností a to vede k přesunu obyvatel na okraje měst. Stejný proces probíhá i v případě průmyslových továren, které se přesouvají z center do míst, kde nejsou na obtíž a zároveň jsou dobře dopravně dostupné.

Třetím stadiem je deurbanizace. Začínají se projevovat nevýhody především s neúnosným zatížením dopravního systému. Centrum je pro obyvatele stále méně dostupné a zvětšuje se nárok parkovací místa. Městská centra a částečně i předměstí se

vyklidňují a stěhují se do širších zázemí měst, ve kterých se rapidně zvyšuje počet obyvatel. V případě úspěšné deurbanizace lidé pracují na místě, kam se přestěhovali. Často jsou však závislí na městě. V tomto případě se jedná jen o jiný druh suburbanizace (Stádia vývoje měst, 2016).

Poslední fází je reurbanizace. V tomto procesu se jedná především o politické snahy o oživení městských center. Podle van der Berga (1982, s. 40) k tomuto účelu slouží vylepšení sociální infrastruktury, vytváření pěších zón, rehabilitace obytných zón či zlepšení dopravní situace. Jako východisko řešení problému udává aktivní politiku orientovanou na řešení dopravních problémů, např. přiblížením místa pracoviště a bydliště.

Revitalizace

Revitalizace je proces, kdy dochází ke zlepšení fyzického stavu části města (výstavba nových budov či jejich rekonstrukce). V mnoha případech dochází ke změně funkčního využití (komercializace) či změně sociálního statusu obyvatel (gentrifikace). Pojmem revitalizace se označuje celá řada změn funkčního využití, fyzického stavu a sociálního statusu městských čtvrtí. Za revitalizaci je považováno, když je zlepšena alespoň jedna z těchto charakteristik a zároveň nedošlo ke zhoršení jiné. (Sýkora, 2001a, s. 203)

S pojmem revitalizace úzce souvisí pojem brownfield. Tímto pojmem rozumíme nemovitost, která je nevyužívaná, zanedbaná a může být kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, vojenské či jiné aktivity (Czech Invest, 2016). Tyto oblasti tvoří potenciálně revitalizovatelné území. Typickým českým příkladem úspěšné revitalizace brownfieldu je Dolní oblast Vítkovic v Ostravě.

Gentrifikace

Gentrifikace, jako jedna z možností revitalizace, je významným procesem, který radikálně mění tvář vnitřních měst. Jedná se o proces, ve kterém je revitalizováno obytné prostředí některých částí vnitřního města a zároveň dochází k vytlačování původního obyvatelstva bohatšími lidmi. Gentrifikace tak přináší zlepšení, jak sociální úrovně obyvatel, tak fyzického stavu budov. Gentrifikace je doprovázena zvyšováním cen domů a bytů.

Zvláštním typem gentrifikace je tzv. „*incumbent upgrading*“. V tomto procesu dochází také k fyzické revitalizaci budov, avšak sociální status obyvatel se nemění (zůstávají stejní lidé nebo se do těchto oblastí stěhují lidé se stejným sociálním statusem) (Clay in Varady, 1986, s. 1-2).

O první komplexnější vysvětlení gentrifikace se pokusil Neil Smith (1979, s. 540-547). Zmiňuje, že prvotním činitelem ke vzniku tohoto procesu je nutnost nových zisků společností a podnikatelů a až na druhém místě je strana poptávky. Svoji teorii začíná tím, že investice podnikatelů do výstavby budov je činnost, která vede k dlouhodobé návratnosti vložených prostředků. Avšak s novým nástupem moderních technologií došlo k rychlejšímu znehodnocování těchto budov, nižší využívanosti a prodlužování doby navrácení vložených prostředků. Pro investory už není výhodné revitalizovat tyto oblasti a raději stavět nové budovy. Lidé se z těchto oblastí stěhují pryč a pomalu dochází až k úplnému opuštění. V návaznosti na toto Smith formuluje tzv. *rent gap* teorii. Jedná se o rozdíl maximálního výdělku z jednoho pozemku a současného výdělku z tohoto pozemku. Pokud dojde k takovému rozdílu, který by zajistil zisk z tohoto pozemku, je tato skutečnost zaznamenána podnikateli a dochází k následné revitalizaci a gentrifikaci oblasti. Na závěr udává, že gentrifikace znamená návrat zpět do města, avšak kapitálu, ne lidí.

Komerzializace

Komerzializace představuje zvyšování podílů komerčních funkcí (obchody, hotely, restaurace, kanceláře) především v centrech měst. Mezi hlavní způsoby komerzializace patří: nahrazování ploch pro bydlení komerčními funkcemi, demolice existujících budov a nahrazení komerčními funkcemi a zástavba proluk (nezastavěný stavební pozemek mezi dvěma domy) a nahrazení komerčními projekty. Komerzializace přináší zlepšení fyzického stavu objektů a vyšší ekonomickou efektivitu.

Komerzializace však způsobuje i problémy. Mezi nejzávažnější patří úbytek obyvatel v důsledku vytlačování obytné funkce. Dalším problémem je střet developerů a ochrany historického a architektonického dědictví. Problém je také zvýšení automobilové dopravy v centrech měst a s tím spojená nutnost stavby parkovišť, zvýšeného hluku a vyšších emisí. (Sýkora, 1999, s. 98-99)

Sýkora (2001b, s. 141-142) udává příklad komercializace na Praze jako na významném postkomunistickém městě. Na počátku 90. let docházelo k vysoké komercializaci z důvodu nedostatku kancelářských ploch. Ve srovnání let 1991 a 2001 centra Prahy (Praha 1, Praha 2) počet obyvatel klesl z 104463 na 84567, což je pokles o více než 19% a nadpoloviční většinou se na tomto úbytku podílelo stěhování. Podobná čísla platí i pro počet trvale obydlených bytů. Komercializace se také v centru Prahy podílela na zvýšení automobilové dopravy mezi lety 1990 a 2000 o téměř dvojnásobek.

Ghettoizace

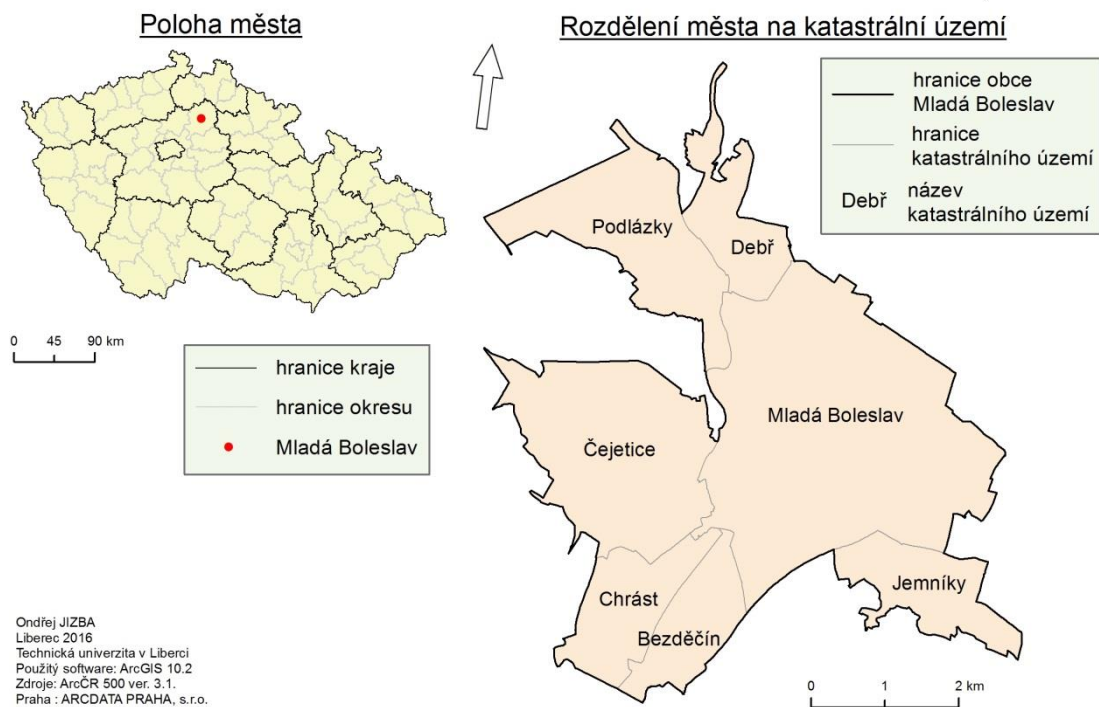
Ghettoizace je proces, který vede ke zvyšování koncentrace obecně slabších sociálních skupin, zahrnující starší obyvatele, rodiče samoživitele, mentálně nemocné obyvatele nebo etnické menšiny, často umístěné v uzavřených sídlištích. Termín obvykle označuje nedobrovolně vytvářené skupiny (Knox a Pinch, 2009, s. 326). Oblasti většinou nemají instituce a nenachází se zde vzory potřebné k úspěchu obyvatel ve společnosti.

3. Charakteristika města Mladá Boleslav

3.1 Poloha města

Město leží ve Středočeském kraji v okrese Mladá Boleslav, jehož je i centrem. Mladá Boleslav leží na soutoku řeky Jizery a říčky Klenice. Téměř celé město se nachází na levém břehu řeky Jizery. Geomorfologicky se řadí do provincie Česká vysočina, subprovincie Česká tabule, oblasti Severočeská tabule, celek Jičínská pahorkatina, podcelek Turnovská pahorkatina a okrsek Mladoboleslavská kotlina (Česká tabule, 2016).

POLOHA A ROZDĚLENÍ MĚSTA MLADÁ BOLESLAV, 2016



Obr. 4: Poloha a rozdělení města Mladá Boleslav, 2016 (zdroj: vlastní návrh)

Mladá Boleslav se nachází na strategickém místě. Leží přibližně mezi třemi významnými městy České republiky – Praha (64 km), Liberec (53 km) a Hradec Králové (85 km). Dobrou polohu města také podtrhuje to, že se zde nachází dálnice D10 na jeho okraji, která výrazně urychluje dopravu, jak směrem na sever do Německa, tak i na jih do Prahy.

3.2 Historie města

V 10. století založil Boleslav II. hrad nazývaný Mladá Boleslav. Zároveň pod tímto hradem, na břehu Jizery, začala vznikat osada. Koncem 13. století byl hrad i podhradí zpustošeno. Po vymření Přemyslovců v roce 1306 se město dostalo pod majetek Michaloviců. V této době dostala Mladá Boleslav mnoho výjimečných městských práv. Během husitských válek bylo město znovu zničeno a s ní i všechny kláštery.

Po husitských válkách v roce 1469 město získal rod Tovačovských. Jan Tovačovský se oženil s Johankou Krajířovou z Krajku, která byla příznivkyně Jednoty bratrské. Po vymření Tovačovských se Mladá Boleslav dostala právě do držení Krajířů z Krajku. Pod jejich vládou se z Mladé Boleslavi stalo centrum Jednotky bratrské, často se tomuto městu přezdívalo „bratrský Řím“. Jednalo se o velký rozkvět – bylo vystavěno mnoho klášterů a kostelů. Postavena byla také renesanční radnice.

Císař Rudolf II. v roce 1600 povýšil Mladou Boleslav na královské město. Následná třicetiletá válka znamenala pro město další úpadek, město i hrad zaznamenalo velké poničení. Pravděpodobně největší rozkvět město zaznamenalo s rozvojem průmyslu. Na březích Jizery začalo vznikat velké množství továren. V roce 1865 byla do Mladé Boleslavi přivedena železnice, která umožnila ještě rychlejší rozvoj. Důležitým milníkem je rok 1895, respektive 1905. V roce 1895 byla založena továrna Slavia, která vyráběla jízdní kola. V roce 1905 se z této továrny stala automobilka Laurin & Klement, ze které se později stala Škoda Auto.

Mladá Boleslav, stejně jako řada jiných českých měst, byla bombardována. Poslední nálet se uskutečnil 9. května 1945, již několik hodin po oficiálním ukončení války. Mladá Boleslav se tak stala posledním bombardovaným městem v Evropě. Při tomto náletu byla také zničena značná část závodu Škoda Auto. Za komunistické vlády byla v 60. letech Mladá Boleslav značně přebudována a byly vystavěny typicky známé panelové domy (Historie Mladé Boleslavi, 2016).

3.3 Obecná charakteristika

Mladá Boleslav je statutární město ležící ve Středočeském kraji ve stejnojmenném okrese. Rozloha města je 28,91 km² a k 1. 1. 2015 zde žilo 44 318 obyvatel (ČSÚ – Malý lexikon obcí, 2016). Obec se dělí do 7 katastrálních území –

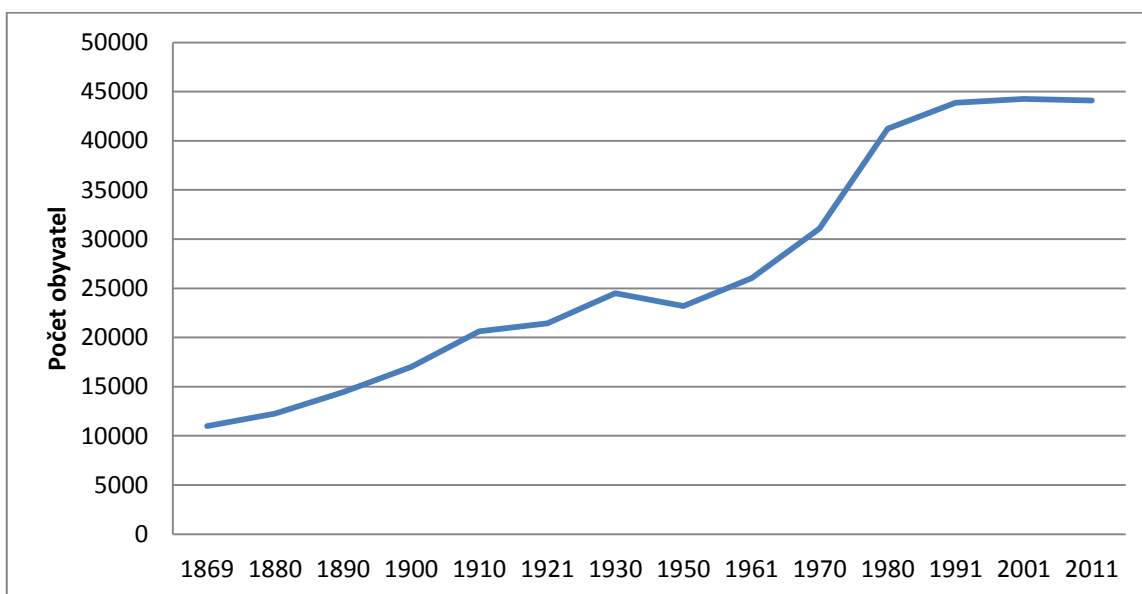
Mladá Boleslav, Bezděčín, Čejetice, Debř, Chrást, Jemníky a Podlázky. Mladá Boleslav je pak rozdělena do pěti částí obce – Mladá Boleslav I (Staré Město), Mladá Boleslav II (Nové Město), Mladá Boleslav III (Podolec), Mladá Boleslav IV (Pták) a Podchlumí (UIR, 2016).

Mladá Boleslav se nachází na několika důležitých dopravních tazích. Nejdůležitější z nich je dálnice D10 (bývalá R10) propojující Prahu a Turnov. Městem dále prochází dvě další silnice první třídy – silnice č. 16 spojující Řevničov (okres Rakovník) a česko-polskou hranici u obce Královec (okres Trutnov). Druhou silnicí první třídy je silnice č. 38, která spojuje Jestřebí (okres Česká Lípa) a vede jihovýchodně republikou až na česko-rakouskou hranici v obci Hatě (okres Znojmo).

Město je také významnou železniční křižovatkou, střetávají se zde čtyři železniční tratě. Trať z Mladé Boleslavi do Nymburka, Staré Paky a Mělníka a také trať Praha – Turnov. Ve městě také funguje městská hromadná doprava, na kterou má velký vliv podnik Škoda Auto, která je jí a jejími zaměstnanci velice ovlivněna.

Mladá Boleslav také tvoří přirozené centrum dojížděky za vzděláním, především ze svého okresu. Ve městě se nachází 13 základních škol, 13 středních škol (z toho 2 gymnázia) a 1 vysoká škola (Rejstřík škol, 2016).

3.4 Obyvatelstvo



Obr. 5: Vývoj počtu obyvatel města Mladá Boleslav mezi lety 1869 – 2011

(zdroj: ČSÚ – *Vývoj obyvatelstva ve městě Mladá Boleslav*, 2016)

V grafu jsou znázorněny všechna sčítání lidu od roku 1869 do 2011. Počet obyvatel se mezi těmito lety zvýšil přibližně o 400%. V porovnání s nárůstkem v rámci České republiky se jedná o nárůstek extrémní, jelikož na území dnešní České republiky bylo v roce 1869 7 565 463 obyvatel a v roce 2011 10 562 214 (ČSÚ – Historický lexikon obcí, 2016). Jedná se tedy o přibližně 140% nárůstek.

Mezi sčítáními 1869 a 1910 počet obyvatel trvale rostl. Poté následovalo menší zpomalení růstu, způsobené první světovou válkou, avšak po válce zase začal stoupat počet obyvatel. V roce 1940 z důvodu války neprobíhalo sčítání lidu. Podle odhadů však právě v roce 1940 dosáhla populace dnešní České republiky maxima, přesáhla hodnotu 11 000 000 obyvatel. Po válce markantně klesl počet obyvatel republiky. To bylo způsobeno zejména hromadným odsunem Němců z české země. Tento odsud nijak výrazně neovlivnil Mladou Boleslav, jelikož se nejednalo o příhraniční oblast, kde bylo německé obyvatelstvo zastoupeno nejvíce. Poté však zase začala populační křivka stoupat. Značný příbytek obyvatel je na grafu možný vidět v 70. letech. Tento trend byl způsoben propopulační politikou za vlády Gustáva Husáka. V 90. letech se nárůst zastavil a počet obyvatel začal stagnovat pod hranicí 45 000 obyvatel až do dnes.

3.5 Vývoj zástavby

Ve 20. století v předválečném období patřila Mladá Boleslav mezi menší města v rámci České republiky. Na počátku století byla vybudována Palackého ulice (souběžná s třídou Václava Klementa), která byla jistým způsobem reprezentativní, jelikož se v něm nacházeli a stále nachází důležité budovy (gymnázia, divadlo, banka). Na významu začalo město získávat po první světové válce. Hlavním důvodem byl rozvoj průmyslu, především firmy Laurin & Klement. Na významu městu dodávala i jeho poloha, mezi Prahou a Libercem, který také získával na důležitosti. Díky těmto faktorům se Mladá Boleslav stala důležitou dopravní křižovatkou.

V prvorepublikovém období společně s novým regulačním plánem se město dále vyvíjelo, v této době zejména jihozápadním směrem, kde vznikaly čtvrtě Sahara, Belveder, Dubce a Habeš. Tyto čtvrtě byly vystavěny na písčitém podloží, z toho vycházejí názvy jako Sahara či Habeš (Herčík, 2004, s. 69). Druhá světová válka město příliš neovlivnila. Několik budov změnilo svoji funkci – např. některé školy se staly německými vojenskými nemocnicemi. V květnu 1945, jak už bylo zmíněno, bylo město

bombardováno, údajně německým letectvem. Při tomto náletu byla zničena část mladoboleslavské automobilky a zemřelo několik obyvatel.

Po válce a zejména po roce 1948 se k moci dostává komunistická strana a tím dochází ke znárodnění majetku a začíná centrálně řízené hospodářství. V této době dochází k nejvýraznější proměně města. Začíná vznikat nový územní plán, který počítá s rozšířením průmyslu a osídlení směrem na sever. Na konferenci KSČ v roce 1960 je rozhodnuto, že je nutné zlikvidovat bytové problémy po celé republice. Mladá Boleslav tento problém vyřešila zcela novým způsobem – rozsáhlou rekonstrukcí centra města. (Trtílek, 1974, s. 345). Došlo k velké proměně centra, při níž se nedbalo na historickou hodnotu, avšak bytový fond se v centru zvýšil mnohonásobně. Tato změna se týkala silnice z centra směrem na Jičín (třídy T. G. Masaryka a Jičínské ulice) a oblasti okolo Starého města. Z dnešního pohledu se na tento krok pohlíží velice kriticky a autor Osvald Dörbert je považován za velmi kontroverzního architekta.

Stálý rozvoj automobilky (v té době AZNP) a rozvoj bytového fondu přilákal do města další obyvatele. Tento fakt podnítil další rozvoj panelových domů. V 70. a 80. letech byla snaha za co nejkratší dobu postavit co nejvíce bytů. V této době vzniká sídliště Severní město (Trtílek, 1974, s. 330).

Významnou stavbou, která vzniká v této době je dnešní dálnice D10 (dříve R10). Výstavba začíná v roce 1967 právě v úseku u Mladé Boleslavi. V roce 1981 byl postaven celý úsek mezi Prahou a Mladou Boleslaví. Do roku 1992 je poté dobudován zbytek dálnice až do Turnova (Dálnice.com – D10, 2016). Dálnice D10 je v současnosti velice důležitá pro město, jelikož úsek od Bezděčína do Kosmonos není zpoplatněný a slouží k odlehčení dopravy uvnitř města.

4. Metodika zpracování funkčních ploch

Předmětem výzkumu bylo zdigitalizovat využití krajiny (land use) pro území města Mladá Boleslav a následně z tohoto výsledku řešit problémy ve městě. K tomuto účelu byl použit software od společnosti Esri – ArcGIS verze 10.2.

Podklady pro zpracování mapy využití krajiny byly:

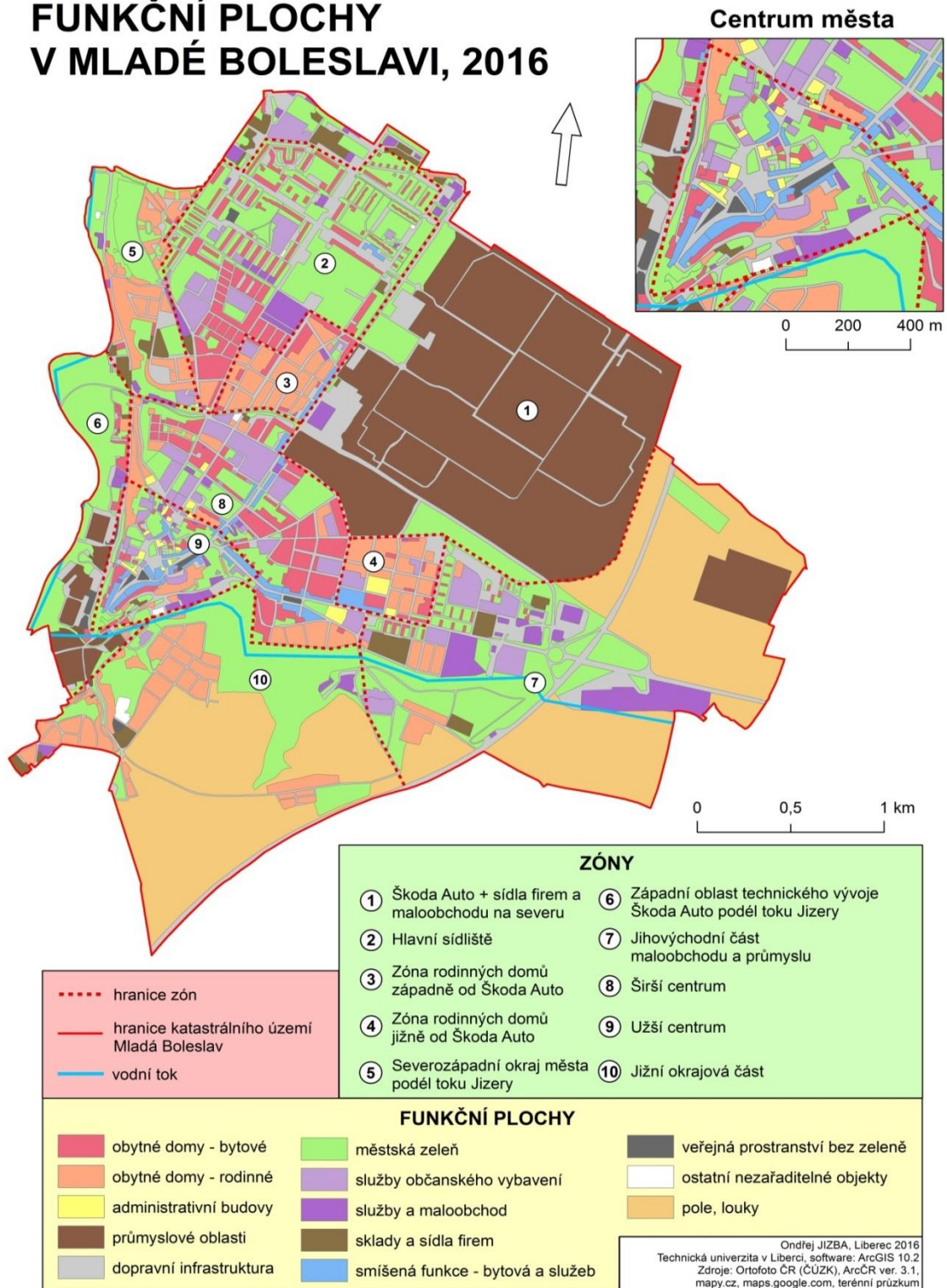
1. WMS služba Ortofoto České republiky od ČÚZK s poslední aktualizací 29. 1. 2016, která sloužila jako primární zdroj informací pro digitalizaci
2. Google Maps se službou Street View, která sloužila v případech, kdy nebylo možné z ortofota poznat využití plochy
3. Mapy.cz – tento server sloužil zejména k rozeznání silniční sítě, která občas nebyla jasně rozeznatelná na ortofotu
4. ArcČR od společnosti ARCDATA Praha – z této databáze byla použita hranice obce Mladá Boleslav
5. Terénní průzkum a znalost území

Výsledkem je mapa využití krajiny, rozdělená na 12 typů ploch:

1. Obytné domy – bytové
2. Obytné domy – rodinné se zahradami
3. Administrativní budovy – soudy, banky, pojišťovny, pošta, magistrát a další úřady
4. Průmyslové oblasti
5. Dopravní infrastruktura – silnice, parkoviště, garáže, cyklostezky, železnice a nádraží
6. Městská zeleň – parky, hřiště, hřbitovy a zahradní osady
7. Služby občanského vybavení - školy, nemocnice, kulturní objekty, policie, hasiči a pečovatelské domy
8. Služby a maloobchod – restaurace, hotely, sportovní haly, koupaliště a bazény
9. Sklady a sídla firem
10. Smíšená funkce – obytných bytových domů a služeb či maloobchodu
11. Veřejná prostranství bez zeleně – náměstí
12. Ostatní – nezařaditelné objekty

5. Využití ploch v Mladé Boleslavi

FUNKČNÍ PLOCHY V MLADÉ BOLESLAVI, 2016



Obr. 6: Funkční plochy v Mladé Boleslavi, 2016 (zdroj: vlastní návrh)

5.1 Stanovení hypotéz

Pro následné vyhodnocení jsem si stanovil následující hypotézy týkající se funkčních ploch ve městě:

1. Služby občanského vybavení se budou nacházet v blízkosti ploch pro bydlení.
2. Služby a maloobchod budou z velké části umístěny na okrajích města.
3. Smíšená funkce (bytová a služby) bude umístěna zejména v centru města.
4. Kromě ploch smíšených se v centru bude nacházet minimum ploch čistě pro bydlení.
5. Jelikož je Mladá Boleslav považována za průmyslové město, největší zastavěnou plochu budou zabírat plochy průmyslové.

5.2 Obecná charakteristika ploch

Obecně nejvíce zastoupenou plochou v Mladé Boleslavi je městská zeleň, do které se mimo parky řadí i hřbitovy, zahradní osady, hřiště či bezprostřední okolí bytových domů, které mají na městské zeleni významný podíl. Nejvyšší podíl na zeleni ve městě má lesopark Štěpánka na jihu, kterým protéká řeka Klenice. Lesopark nabízí obyvatelům sportovní vyžití v podobě tenisových či volejbalových kurtů. V roce 2014 proběhla revitalizace tohoto parku, kdy došlo k opravení několika mostů, instalaci nového osvětlení, rekonstrukci hudebního altánu, vytvoření naučné stezky pro děti a mnoho dalšího. Na západě tvoří městskou zeleň zahradní osady. Mimo katastrální území města se ještě nachází národní přírodní památka Radouč (severozápadně od města), který společně s lesoparkem Štěpánka tvoří jediná dvě místa, kam mohou lidé jít relaxovat mimo zástavbu města. Jedná se o místo výskytu ohroženého sysla obecného, kteří jsou však poměrně ochočeni a mají s lidmi velice dobrý vztah.

Další významně zastoupenou plochou jsou průmyslové oblasti, zejména samotná firma Škoda Auto. Tato firma založená v roce 1895 je největší český výrobce automobilů a závod v Mladé Boleslavi k 31. 12. 2014 zaměstnával 19 754 lidí (Škoda auto – výroční zpráva, 2014). Většina plochy této firmy je situována na severovýchodě města. Druhá, menší část, se nachází na jihozápadě, kde probíhá technický vývoj.

Obytné domy bytové tvoří další významnou složku města. Největší výstavba probíhala v sedmdesátých a osmdesátých letech, kdy kvůli masivnímu nárůstu obyvatel vzniklo největší sídliště ve městě s názvem Severní město (oblast západně od Škoda Auto).



Obr. 7: Sídlíště Severní město, pohled směrem na Kosmonosy (zdroj: *mb-net.cz – Severní sídliště, 2016*)

Rodinné domy tvoří zejména část mezi širším centrem města a sídlišti na okraji. Tato zóna domů je částečně narušena díky Škodovce. Druhou významnou částí, kde se nachází rodinné domy je jih města, především jihozápadně od parku Štěpánka.

Další významnou složkou jsou služby a služby občanské vybavenosti. Služby občanské vybavenosti jsou obecně rozprostřeny po celém území města, s tím, že vyšší hustota je v centru města, kde se nacházejí zejména kulturní objekty a několik škol, čím více k okraji města, tím je vyšší koncentrace škol. Nemocnice je situována na rozhraní širšího centra a zóny rodinných domů. Služby a maloobchod jsou obecně více zastoupené až na úplných okrajích města, kde se nachází nákupní zóny, které tvoří většinu objektů této kategorie. Zvláštní kategorií jsou plochy smíšené obytné funkce a služeb. Tyto plochy se nacházejí podél nejdůležitějších silnic ve městě (třídy Václava Klementa, T. G. Masaryka a Jičínské ulice) a centra města (taktéž při silničních komunikacích). Jsou charakteristické zejména vysokými panelovými domy s maloobchodní funkcí v přízemí.

Plochy dopravní infrastruktury jsou rovnoměrně rozprostřeny po celém území. Na mapě využití krajiny jsou silnice mezi sídlišti často širší než hlavní třídy. To je způsobeno tím, že mezi sídlišti je velké množství parkovacích míst, které se do této kategorie řadí také, zatímco u hlavních silnicích se takováto parkoviště nenachází. Podél hlavní třídy Václava Klementa (západně od Škoda Auto) se nachází velká parkoviště pro zaměstnance Škody Auto a pro návštěvníky obchodních center.

Další plochy jsou již méně zastoupené. Administrativní budovy se nachází, kromě okresního soudu a finančního úřadu, výhradně v nejužším centru města. Sklady a sídla firem naopak na okraji. Veřejná prostranství bez zeleně, do kterých se řadí z největší části náměstí, se situují v centru. Několik dalších nerozeznatelných ploch je rozprostřeno na několika místech po celém městě.

5.3 Vyhodnocení hypotéz

Hypotéza č. 1: Služby občanského vybavení se budou nacházet v blízkosti ploch pro bydlení.

Při pohledu na mapu funkčních ploch je možné vidět velké množství ploch pro bydlení, které se dají rozdělit na plochy bytových a rodinných domů. Bytové se z největší části nachází v zóně hlavního sídliště a širšího centra, částečně pak na jihovýchodě města. Ve všech těchto případech je vidět, že se v těchto zónách skutečně koncentruje vysoký počet služeb občanského vybavení, ať už se jedná o školy, nemocnice či kulturní objekty. Na druhou stranu v okolí ploch rodinného bydlení, které se také nachází ve více zónách (v okolí ŠA (Škoda Auto), na severozápadě a jihu města), se nachází minimum služeb občanského vybavení a v některých oblastech téměř žádné. Tato hypotéza se tedy dá částečně potvrdit, jelikož služby občanského vybavení se nachází v blízkosti ploch bytových domů, ale nikoliv rodinných domů.

Hypotéza č. 2: Služby a maloobchod budou z velké části umístěny na okrajích města.

Podle mapy funkčních ploch jsou plochy služeb a maloobchodu rozšířeny po celém území. Určitá vyšší koncentrace těchto ploch je možná vidět ve třech zónách (ŠA a sídla firem na severu, jihovýchodní část maloobchodu a služeb a hlavní sídliště). Poslední zmiňovaná zóna, tedy hlavní sídliště obsahuje několik menších ploch služeb a jednu velkou (hypermarket Kaufland), avšak není okrajové. Zbylé dvě zmiňované se již

nachází na okraji a nachází se zde vyšší počet těchto ploch, tím je tedy hypotéza potvrzena.

Hypotéza č. 3: Smíšená funkce (bytová a služby) bude umístěna zejména v centru města.

Plochy smíšené funkce se na první pohled nachází podél důležitých komunikací, kde mají tyto plochy obecně největší využití. Smíšené plochy se tedy nachází podél třídy Václava Klementa (cca od OC Bondy směrem do centra města), Jičínské ulici a navazující ulici T. G. Masaryka. Tyto plochy dále pokračují podél Náměstí Míru a Staroměstského náměstí. Ačkoliv je v užším centru vysoká koncentrace těchto ploch, nedá se tvrdit, že jich je většina. Velké množství smíšených ploch se nachází také v širším centru a v zónách rodinných domů okolo ŠA). Tato hypotéza je tedy tímto vyvrácena.

Hypotéza č. 4: Kromě ploch smíšených se v centru bude nacházet minimum ploch čistě pro bydlení.

V užším centru města se sice nachází značně menší procento ploch bydlení z celkové plochy zóny oproti jiným zónám, ve kterých se nachází bydlení, ale stále tu jsou, jak ve formě bytových, tak i rodinných domů. Společně tedy s plochami smíšenými se v centru nachází poměrně větší množství ploch pro bydlení, než bylo očekáváno. Hypotéza je tímto tedy vyvrácena.

Hypotéza č. 5: Jelikož je Mladá Boleslav považována za průmyslové město, největší zastavěnou plochu budou zabírat plochy průmyslové.

Katastrální území Mladá Boleslav zaujímá podle součtu všech funkčních ploch přibližně 11,74 km² a podle rozdělení na typy funkčních ploch zaujímají jednotlivé plochy následující rozlohu:

Tab. 1: Rozlohy funkčních ploch (*zdroj: vlastní tvorba, analýza ArcMap*)

<i>Typ funkční plochy</i>	<i>Rozloha (km²)</i>
Obytné domy – bytové	0,629
Obytné domy – rodinné	0,892
Administrativní budovy	0,038
Průmyslové oblasti	2,484
Dopravní infrastruktura	1,682
Městská zeleň	2,669
Služby občanského vybavení	0,414
Služby a maloobchod	0,316
Sklady a sídla firem	0,174
Smíšená funkce (služby, bydlení)	0,117
Veřejná prostranství bez zeleně	0,028
Ostatní nezařaditelné objekty	0,016
Pole, louky	2,284

Z tabulky je možné vidět, že největší plochu zaujímá městská zeleň (2,67 km²). Jedná se však o plochu nezastavěnou. Z ploch zastavěných zabírá největší území průmyslové oblasti (2,48 km²) a hypotéza je tím potvrzena. Dalšími hojně zastoupenými plochami jsou pole a louky (2,28 km²), plochy dopravní infrastruktury (1,68 km²) a rodinné domy se zahradami (0,89 km²). Naopak nejmenší území zaujímají ostatní nezařaditelné objekty (0,02 km²), veřejná prostranství bez zeleně (0,03 km²) a administrativní budovy (0,04 km²).

6. Rozdělení města do zón

Město se dá rozdělit do homogenních zón, které spojuje jeden nebo více společných prvků. V mém případě jsem si Mladou Boleslav rozdělil do 10 větších zón. Jedná se o následující zóny:

- Škoda Auto + sídla firem a maloobchod na severu města
- Hlavní sídliště
- Zóna rodinných domů západně od ŠA
- Zóna rodinných domů jižně od ŠA
- Severozápadní okraj města podél toku Jizery
- Západní oblast technického vývoje Škoda Auto podél toku Jizery
- Jihovýchodní část maloobchodu a průmyslu
- Širší centrum
- Užší centrum
- Jižní okrajová část

6.1 Škoda Auto + sídla firem a maloobchod na severu města

Tato zóna se rozléhá z největší části na severovýchodě území, kterou zabírá společnost Škoda Auto. Zbytek této zóny je na severu města a je spojen s touto částí. Tato zóna je homogenní v tom, že v ní trvale nežijí žádní obyvatelé. Ty do ní pouze přijíždějí za uspokojení svých potřeb – práce (vydělávání peněz) a nakupování.

Jak již bylo zmíněno, zónu tvoří společnost Škoda Auto, obchody Penny Market (dvakrát), Albert, Tesco, OBI, obchodní centrum Bondy a několik dalších menších obchodů. Dále je zde benzinová pumpa, sídlo společnosti COMPAG, která se stará o svoz a ukládání komunálního odpadu, několik restaurací a základní a mateřská škola. Zóna je charakteristická velkou plochou dopravní infrastruktury z důvodu velkých parkovišť zejména u Škodovky jako parkoviště pro zaměstnance a u obchodů. Zóna sousedí s městem Kosmonosy, se kterým je Mladá Boleslav spojena.

6.2 Hlavní sídliště

Zóna hlavního sídliště je jedno z míst, které výrazně ovlivňuje tvář města. Nenachází se zde žádné rodinné domy, obytná funkce je tvořena pouze panelovými domy. Lze předpokládat, že v této zóně žije nejvíce lidí ze všech ostatních zón. Jedná se o určitý druh suburbanizace, která u nás probíhala v době komunismus, kdy se snažilo ubytovat co nejvíce lidí na co nejmenším prostoru.

V této zóně se nachází bytové domy s poměrně velkým množstvím městské zeleně mezi těmito domy. Velkou část tvoří také fotbalový stadion FK Mladá Boleslav. Mezi panelovými domy se nachází několik mateřských a základních škol a také hypermarket Kaufland. Z jistého hlediska by se dalo říci, že tato část tvoří samostatný celek. Obyvatelé bytových domů zde mají všechny základní služby a potřeby. To vede k oslabování centra města, které se pro obyvatele města stává nepotřebným a nedůležitým a nemá jim co nabídnout.

6.3 Zóna rodinných domů západně od ŠA

Tato zóna rodinných domů tvoří první část větší zóny domů, která se nachází mezi širším centrem města a panelovými domy. Je tvořena primárně rodinnými domy, mezi kterými se občas nachází panelový dům. U hlavní třídy Václava Klementa se poté mísí funkce bytového bydlení a služeb a maloobchodu. Naopak od sídlišť se zde nenachází téměř žádné služby a obyvatelé jsou nuceni urazit delší vzdálenost za nimi. Nejedná se tedy o soběstačnou zónu, jako v případě sídlišť, ale poloha právě mezi sídlištěm a Škodovkou staví tuto zónu do poměrně výhodné pozice.

6.4 Zóna rodinných domů jižně od ŠA

Jedná se o už zmíněné pokračování předešlé zóny, které je však přerušeno Škodovkou. Je to přibližně stejně velké území s velmi podobnými vlastnostmi. Rozdílem je výskyt několika administrativních budov – finanční úřad a část okresního soudu.

6.5 Severozápadní okraj města podél toku Jizery

Tato zóna převážně rodinných domů je vcelku jasně vymezena – ze západu Jizerou, ze severu parkem Radouč, který se nachází již mimo katastrální území města a z východu sídlištěm. Jak již bylo řečeno, jedná se z většiny o rodinné domky, které výrazně kontrastují se sousedními panelovými domy. Na severu oblasti je velké množství zeleně společně se zahradní osadou a na jihu se naopak nachází i budovy výrobní sféry a sídla firem.

6.6 Západní oblast technického vývoje Škoda Auto podél toku Jizery

Jedná se o okrajovou zónu, primárně určenou pro vývoj a výzkum pro Škodovku. Hlavní podnik v této oblasti se jmenuje Česana, který se v posledních letech velmi vyvíjel. Zabývá se vývojem motorů a v současnosti je nejmodernějším pracovištěm svého druhu v koncernu Volkswagen.

Sever této zóny tvoří především dětská hřiště a veřejné zeleně. Nachází se zde lokalita Krásná louka, uvnitř které je chovatelský areál, ale i možnost sportovního či kulturního vyžití. Severně od této oblasti, mimo katastrální území obce, se nachází ČOV.

6.7 Jihovýchodní část maloobchodu a průmyslu

Tato zóna je v poměru k ostatním poměrně heterogenní. Na západě se nachází několik bytových domů. Tyto bytové domy jsou v této zóně, jelikož se nehodili do zón okolních. Je zde nejvyšší koncentrace obchodů a obchodních center z celého města. Dále je v této oblasti velice dominantní budova při jízdě po dálnici D10 – Škoda Parts Centrum. Jedná se o největší sklad originálních dílů v České republice. Sklady a průmysl dále pokračují směrem na východ mimo katastrální území města. Na jihu se nachází zahradní osada a severně od ní venkovní koupaliště.

Tato oblast z velké části není určena pro bydlení. Do této zóny převažuje zejména dojížděka – za službami, za prací a za odpočinkem. Pro velké množství lidí je tato zóna pouze jako průjezdní, především pro pracovníky automobilky, jelikož sem ústí nově vybudovaná výpadovka od obchodního centra Bondy. Tito lidé dále pokračují buďto na dálnici nebo po silnici první třídy směrem na Jičín.

6.8 Širší centrum

Širší centrum Mladé Boleslavi je na první pohled velice různorodá oblast, která je ohraničena důležitými silničními komunikacemi – ulice Ptácká na západě, Jaselská na jihozápadě, třída T. G. Masaryka na jihu, Laurinova na severovýchodě a skrz ní vede i třída Václava Klementa.

Velká část zóny je tvořena panelovými domy, zejména na jihovýchodě. Charakteristickým je však vysoká hustota služeb občanského vybavení. Největší plochu tvoří oblastní Klaudiánova nemocnice. Nachází se zde velké množství škol – obě mladoboleslavská gymnázia, střední průmyslová škola, střední zdravotnická škola a několik základních a mateřských škol. Spádovost za odbornými středními školami pochází z celého okresu Mladá Boleslav, jelikož žádné školy stejného typu se zde nenachází. Další ze služeb občanského vybavení je divadlo, domov důchodců, dům s pečovatelskou službou a dům kultury.

Je zde i velká část tvořena městskou zelení. Nachází se zde Starý hřbitov, který je vcelku neobvykle umístěn v blízkosti centra. Dalším významným místem je park Výstaviště. Malý park umístěný v blízkosti centra města slouží především pro odpočinek. Dominantou tohoto parku je hudební altán, který v současnosti funguje jako kavárna.

6.9 Užší centrum

Nejsložitější zónou je užší centrum města, kde se na malém prostoru střetává velké množství různých funkčních ploch. I v centru města se nachází, pro Mladou Boleslav typické, plochy smíšeného typu bydlení a služeb, především na Náměstí Míru a Staroměstském náměstí. Společně se smíšenou funkcí se zde mísí administrativní budovy (magistrát města, katastrální a stavební úřad a banky) a služby občanského vybavení (Škoda Auto vysoká škola, integrovaná střední škola, obchodní akademie, základní a mateřské školy).

V této zóně se nachází většina důležitých náměstí. Pravděpodobně nejdůležitější náměstí je Staroměstské. To v roce 2010 bylo značně rekonstruováno – byly vybudovány podzemní garáže, byla vytvořena vodní kaskáda napodobující tok Jizery či na náměstí vznikla fontána. Tato rekonstrukce je považována za kontroverzní a obyvatelé města na ní mají smíšené pocity (viz. str. 64). Komenského náměstí bylo také

v roce 2014 revitalizováno, konkrétně park, který se na něm nachází. Došlo k vysazení mnoha stromů, vybudování nových laviček, stojanů na kola, odpadkových košů a herních prvků pro děti. Dále se v této zóně nachází Náměstí Míru a Českobratrské náměstí.

6.10 Jižní okrajová část

Pro tuto zónu je typická zástavba rodinnými domy a velké množství městské zeleně. Tu tvoří především lesopark Štěpánka. Oblast severně od Štěpánky je tvořená smíšeně rodinnými a bytovými domy, jihozápadně se nachází už výhradně rodinné domy s jednou mateřskou a základní školou a několika sídlícími firmami. Na jihovýchodě se pak samostatně nachází nový moderní městský bazén.

Lesoparkem Štěpánka protéká řeka Klenice, která se o několik set metrů dále vlévá do Jizery. Tento fakt způsobuje oddělení zástavby a zároveň ztraktivňuje bydlení obyvatel žijících v této oblasti, jelikož se jejich bydlení nachází v blízkosti zeleně.

7. Vztahy mezi zónami ve městě

Zóny ve městě jsou velice různorodé, v jedné převažuje vyjíždka, v dalších dojíždka a v některých je poměr vyjíždky a dojíždky vyrovnaný. Každá ze zón má v rámci celého města svoji specifickou funkci. Aby bylo město komplexní, tak spolu musí tyto zóny spolupracovat a musí být mezi nimi nějaké vztahy.

Do zóny ve které se nachází Škodovka a oblast na severu převažuje zcela jistě dojíždka. Dá se předpokládat, že lidé do této zóny přijíždějí za prací ze všech obytných částí ve městě, nejvíce ale pravděpodobně ze sídliště Severní město, které bylo za tímto účelem postaveno. Automobilový závod dává těmto lidem dobré pracovní příležitosti v bezprostřední blízkosti jejich bydliště. Pro město je zaměstnání těchto obyvatel výhodou, jelikož velká část z nich nepotřebuje pro dopravu do práce automobil a tím ulehčují zatíženost v dopravní špičce. Tato zóna samozřejmě úzce spolupracuje se zónou na západě, kde probíhá technický vývoj a se zónou na jihovýchodě, kde se nachází sklady. Škodovka dále spolupracuje se subjekty i za hranicemi katastrálního území města a v celém regionu Mladoboleslavsko.

Obyvatele sídliště Severní město, jak již bylo řečeno, pravděpodobně z velké části směřují do Škodovky. Co se týče docházky či dojíždky za službami a maloobchodem, tak buďto neprobíhá žádná, jelikož tato zóna je svým způsobem soběstačná a nachází se v ní, jak maloobchod, tak i určité služby občanského vybavení (zejména školy), nebo probíhá do zóny Škodovky, kde se také nachází ve vcelku velkém množství maloobchod (sever města) i s poměrně rozsáhlým obchodním centrem Bondy. Obyvatelé tohoto a okolních sídlišť směřují ve svém volném čase hlavně do parku Radouč, případně v letních měsících ke břehu Jizery za odpočinkem. Další možností využití volného času obyvatel je fotbalový stadion, nacházející se přímo v této zóně.

Zóny rodinných domů západně a jižně od Škodovky jsou z hlediska funkční prostorové struktury téměř zcela totožné. Liší se pouze minimálně (např. v zóně na jihu je administrativní budova finančního úřadu). Z hlediska dojíždky za prací, převážně ze západní zóny, se dá očekávat práce v hlavním závodě Škoda. U jižní zóny je možné zaměstnání v jihovýchodní části maloobchodu a průmyslu, které také nabízí velké množství pracovních míst, jak v obchodech, tak v průmyslu u obce Řepov, která bezprostředně sousedí s Mladou Boleslaví. K relaxaci obyvatel může sloužit, jak park Radouč, tak i bližší (zejména pro jižní zónu) a rozsáhlejší lesopark Štěpánka,

nacházející se v sousední jižní okrajové zóně, který nabízí více možností pro trávení volného času.

Severozápadní okraj města podél toku Jizery je tvořena z největší části rodinnými domy a městskou zelení. Absence jakýchkoli služeb nutí obyvatele za nimi vyjíždět. Co se týče vyjížděky za obchodem, dá se předpokládat, že obyvatelé budou mířit do sousedního sídliště Severní město, kde se nachází velký Kaufland nebo do obchodního centra Bondy. Ve vyjížděce za školami mají obyvatelé této zóny velký výběr. Tato oblast je obklopena mnoha školami, všech stupňů z okolních zón. Obyvatelé mají ve své blízkosti, jak park Radouč, Jizeru, tak i lokalitu Krásná louka, díky čemuž jsou v blízkosti přírody a možnosti relaxace.

Jižně od předcházející zóny se nachází západní oblast technického vývoje pro Škodovku. Jedná se téměř čistě o zónu, kde je pouze dojížděka. Zde se dá předpokládat, že dojíždějí lidé s vyšším vzděláním, převážně s vysokoškolským. Sever území tvoří, již zmiňovaná, Krásná louka.

Širší centrum je velice různorodé, a to ztěžuje analýzu dojížděky. Zjednodušeně se dá říci, že do této zóny směřuje velká část dojížděky za školami, ze všech ostatních zón a také velká část dojížděky za zdravotnictvím z celého města. Zároveň v této zóně žije velké množství obyvatel v bytových domech. Tato zóna jim nenabízí žádnou možnost nákupu v supermarketu. Za tím musí vyjíždět, buďto do obchodního centra Bondy, či do jihovýchodní zóny maloobchodu, kde je obecně větší nabídka, díky různorodosti obchodů. Stejně jako v ostatních případech u zón, kde se nacházela obytná funkce, míří vyjížděka obyvatel za prací do Škodovky, případně oblasti technického vývoje.

Užší centrum jako nejkomplikovanější celek by mělo tvořit celek, kam přirozeně míří obyvatelé z celého města za nejrůznějšími službami. Tradičně by se mělo jednat o místo, kde se lidé schází. To však dle mého názoru v tomto případě neplatí, centrum města Mladá Boleslav postupem času ztratilo svojí funkci, jelikož nemůže obyvatelům nabídnout něco, co ostatní zóny, zejména ty ve kterých se ve velkém míře vyskytují služby a maloobchod. To vede k tomu, že centrum slouží pouze jako místo pro zaměstnání a bydlení, ne však k trávení volného času. Dále má tato zóna vztah se zónou Škodovky, jelikož automobilka aktivně finančně podporuje město se sídlem na magistrátu v centru města. Obyvatelé centra, žijící především ve vysokých panelových domech podél komunikací mají vzdálenost do větších obchodů nejdelší z celého města.

Jižní okrajová část je zóna s velkou převahou ploch pro bydlení, především bytového. To znamená, že obyvatelé musí za většinou služeb vyjíždět. Zónu tvoří i park Štěpánka, který výrazně ovlivňuje zástavbu v této oblasti. Zatímco obyvatelé severně od parku jsou poměrně dobře napojeni na dopravní infrastrukturu a tudíž i jejich vyjíždka za službami je lepší. Pro vyjíždku za školami se jako nejlepší nabízí širší centrum města, které nabízí největší možnosti. Pro vyjíždku za obchody je pravděpodobně nejvýhodnější vyjíždět do jihovýchodní zóny maloobchodu, která také nabízí nejlepší možnosti a nachází se poměrně blízko. Obyvatelé bytových domů jižně od Štěpánky, kterých je v této zóně většina, mají napojení na hlavní dopravní tahy ve městě horší. Vzdálenostně kratší je jízda přes centrum města, ale jako rychlejší alternativa se nabízí nedaleké napojení na dálnici D10, pokud lidé vyjíždí za obchody či prací na jihovýchod města. Práce se těmto lidem také nabízí ve vedlejší zóně technického vývoje Škodovky.

8. Spádovost za supermarkety, hypermarkety a obchodními domy

SUPERMARKETY, HYPERMARKETY A OBCHODNÍ DOMY V MLADÉ BOLESLAVI (2016)



Ondřej JIZBA
Liberec 2016
Technická univerzita v Liberci
Použitý software: ArcGIS 10.2
Zdroje: World Street Map

Obr. 8: Supermarkety, hypermarkety a obchodní domy v Mladé Boleslavi, 2016 (zdroj: vlastní návrh)

Supermarkety, hypermarkety a obchodní domy jsou situovány především na okrajích města. Tento trend je typický pro velkou řadu měst všech vyspělých zemí. Tento fakt tedy podporuje malé obchody v centru města s často velmi úzce zaměřeným sortimentem, kterých je právě v centru Mladé Boleslavi velké množství, nejvíce v podobě malých obchodů v přízemí panelových domů.

Obchody se v dnešní době staví v blízkosti důležitých komunikací, z důvodu, aby byli pro obyvatele lépe dostupné. Na jihovýchodě území se tedy nachází největší nákupní zóna ve městě, právě v blízkosti dálnice D10. Této zóně dominuje obchodní centrum Olympia, která mimo obchod Albert nabízí i obchody s oděvem, elektronikou či občerstvení. Tuto zónu doplňují supermarkety Penny Market, Lidl a další Albert.

Druhá zóna se nachází na severu města v blízkosti silnice první třídy číslo 38, která směřuje směrem na Českou Lípu a je velmi frekventovaná a třídy Václava Klementa, důležité komunikace uvnitř města. V této oblasti jsou supermarkety a hypermarkety Tesco, Albert, 2 Penny Markety a Kaufland.

Samostatně se v blízkosti centra města nachází supermarket Billa uvnitř obchodního centra Bondy.

V porovnání s mapou využití krajiny lze předpokládat, že obyvatelé severního sídliště budou nakupovat v jedné z pěti jim nejbližších obchodů, tedy Penny Market Havlíčkova a Jiráskova, Tesco, Albert Jana Palacha a Kaufland. Jejich preference bude ovlivňovat především pěší vzdálenost od určitého obchodu. U obyvatel rodinných domů západně od automobilky lze předpokládat, že budou navštěvovat hypermarket Kaufland i přesto, že velká část z nich má na nižší pěší vzdálenost obchod Billa v obchodním centru Bondy. Pro vysvětlení tohoto jevu existuje více důvodů: pro vstup do obchodního centra musí překonat frekventovanou třídu Václava Klementa, která v tomto místě působí jako jakási bariéra, která zvyšuje dobu docházky do obchodu. Dále se obchod nachází uvnitř obchodního centra a slouží tedy především lidem, u kterých nebyla návštěva supermarketu prvotním cílem. Jedním z důvodů také může být to, že obchodní plocha obchodu Billa není velká jako v samostatných supermarketech a tím nemůže nabídnout tak široký sortiment.

Lze tedy předpokládat, že obchod Billa bude ze značné části navštěvován lidmi, kteří nežijí přímo v Mladé Boleslavi, ale v jeho blízkém okolí, obyvateli velmi blízkých oblastí tomuto obchodu a lidmi, u kterých nebyla návštěva obchodu primárním cílem (např. na cestě z práce). Tomuto dopomáhá i to, že se obchod nachází v bezprostřední blízkosti automobilky.

V obchodní zóně na jihovýchodě města se dá očekávat nejvyšší návštěvnost hypermarketu Albert v obchodním centru Olympia. Důvodem je umístění přímo u vjezdu na dálnici D10 a zároveň u velmi frekventované silnice první třídy směrem na Jičín. Tento fakt zvyšuje pravděpodobnost návštěvy i zcela náhodných lidí, kteří chtějí jen touto oblastí projet. Dalším důvodem je to, že obchodní centrum Olympia nabízí nejvyšší počet parkovacích míst ze všech obchodů a obchodní center a díky tomu je lidem příjemně pobyť obchodního centra tím, že nemusí hledat parkovací místo.

Zbylé menší supermarketů v této oblasti mohou sloužit zejména pro obyvatele rodinných a bytových domů jižně od automobilky a také pro pracovníky Škody, kteří přijíždějí či odjíždějí směrem na dálnici, jelikož v listopadu 2015 byl dobudován nový obchvat centra města jižně od automobilky, který propojuje OC Bondy a autobusové nádraží s dálnicí D10. Právě u tohoto obchvatu se nachází zmíněné tři menší obchody – Penny Market Jičínská, Lidl a Albert Jičínská.

Obyvatelé žijící v centru či v okolí centra nemají v dosahu cca jednoho až dvou kilometrů žádný z větších obchodů. Tito obyvatelé jsou poté nuceni nakupovat v menších samoobsluhách v centru a využívat automobilovou či městskou hromadnou dopravu pro přepravu do vzdálenějších supermarketů.

9. Konkrétní změny v prostorové struktuře města

Suburbanizace se dá nejlépe zkoumat na venkovských městských částech a okolních obcích. ČSÚ poskytuje statistická data počtu obyvatel a domů v těchto částech a obcích. Mladá Boleslav má celkem 9 následujících venkovských městských částí: Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Debř, Chrást, Jemníky, Michalovice, Podchlumí a Podlázky. Pro zjišťování suburbanizace jsou nejvhodnější pouze poslední tři sčítání z let 1991, 2001 a 2011, jelikož suburbanizace se v České republice začala výrazněji projevovat až v posledních desetiletích.

Tab. 2: Počty obyvatel při SLDB v letech 1991, 2001 a 2011 ve venkovských městských částech Mladé Boleslavi (*zdroj: Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2011*)

	1991	2001	2011
Bezděčín	186	235	393
Čejetice	736	923	1103
Čejetičky	963	1047	1071
Debř	753	825	990
Chrást	94	115	147
Jemníky	67	73	162
Michalovice	17	15	180
Podchlumí	100	137	160
Podlázky	255	292	392

Tab. 3: Počty domů při SLDB v letech 1991, 2001 a 2011 ve venkovských městských částech Mladé Boleslavi (*zdroj: Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2011*)

	1991	2001	2011
Bezděčín	73	77	90
Čejetice	241	294	352
Čejetičky	272	282	290
Debř	268	291	318
Chrást	40	46	57
Jemníky	43	41	62
Michalovice	7	7	71
Podchlumí	55	58	59
Podlázky	123	125	130

Z tabulky počtu obyvatel je na první pohled vidět nárůst mezi lety 1991 a 2011 u všech devíti sledovaných částí. Obecně se dá říci, že větší nárůst proběhl v menších částech, zatímco ve větších probíhal pouze v menším množství. V absolutních číslech přibylo mezi lety 1991 a 2011 nejvíce obyvatel v částech Čejetice (367 obyvatel) a Debrž (237 obyvatel). Obě tyto části však patří mezi největší. Pozoruhodný je nárůst u části Michalovice z 15 obyvatel v roce 2001 na 180 v roce 2011. Je to způsobeno hlavně masivní výstavbou rodinných, ale i bytových domů v tomto tisíciletí. Další výrazný nárůst zaznamenaly části Bezděčín, Chrást a Jemníky. Všechny tyto části leží v bezprostřední blízkosti průmyslových oblastí, ale zároveň jsou oddělené od města, což může být hlavním důvodem tak vysokého nárůstu. Nárůst u všech částí je jasným signálem, že Mladá Boleslav je pro obyvatele atraktivní, zejména co se týká pracovních příležitostí.

Počet domů koreluje s počtem obyvatel. Stejně jako v případě počtu obyvatel i počet domů stoupá u všech devíti částí. Nejvíce domů mezi lety 1991 a 2011 bylo vybudováno v částech Čejetice (111 domů) a Michalovice (64 domů). Velké rozšíření Michalovic je zde jednoznačně vidět, když v roce 2001 zde bylo 7 domů a v roce 2011 už 71.

Suburbanizace se dá dále v této oblasti zkoumat pomocí okolních obcí, kde často vznikají a rozvíjejí se satelitní města. Obecně platí tvrzení, že čím se obec nachází blíže Mladé Boleslavi, tím více vzrůstá počet obyvatel a domů, především v posledních dvaceti letech.

Tab. 4: Počty obyvatel ve vybraných blízkých obcích Mladé Boleslavi podle SLDB v letech 1991, 2001 a 2011 (zdroj: *Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2011*)

	1991	2001	2011
Bradlec	215	437	1216
Březno	596	585	932
Dolní Stakory	147	186	270
Hrdlořezy	490	517	735
Kosmonosy	3557	3885	5159
Luštěnice	818	1380	2194
Nepřevázka	277	321	420
Písková Lhota	492	539	710
Plazy	335	358	503
Řepov	545	552	704
Semčice	453	488	692

Tab. 5: Počty domů ve vybraných blízkých obcích Mladé Boleslavi podle SLDB v letech 1991, 2001 a 2011 (zdroj: *Historický lexikon obcí ČR 1869 – 2011*)

	1991	2001	2011
Bradlec	88	169	382
Březno	189	190	298
Dolní Stakory	50	65	84
Hrdlořezy	193	198	235
Kosmonosy	869	978	1158
Luštěnice	311	332	478
Nepřevázka	109	118	144
Písková Lhota	198	208	255
Plazy	102	117	143
Řepov	165	173	210
Semčice	148	149	223

Nejvíce dynamicky rozvíjející se obec v okolí Mladé Boleslavi je bezpochyby Bradlec. Mezi lety 1991 a 2001 se počet obyvatel zvýšil z 215 na 1216. To podporuje i vybudování domů z 88 na 382. Poloha obce zajišťuje dobrou dopravní dostupnost do Mladé Boleslavi. Jedná se taky o velice atraktivní území, co se týká přírody, obec leží nad údolím řeky Jizery. Půda byla na začátku 90. let znehodnocena po skládkách a to bylo jedním z hlavních důvodů, proč právě v této době začala masivní výstavba rodinných domů. Nová výstavba navazovala na jádro obce, které bylo tvořeno staršími domy. Ačkoliv v roce 2011 měla obec 1216 obyvatel, neexistuje zde doposud žádné

centrum. To může být způsobeno velmi rychlým rozvojem bydlení, přičemž se nekladl důraz na ostatní funkce obce. V obci je také téměř absolutní absence služeb občanského vybavení, nachází se zde pouze jedna mateřská škola. Za ostatními službami jsou obyvatelé nuceni dojíždět do Mladé Boleslavi. Nedaří se nalézt investora, který by zafinancoval rozvoj služeb, hlavními důvody jsou blízkost Mladé Boleslavi (veškeré služby se nachází tam, přičemž dojezdová vzdálenost je velmi nízká) a absence důležitějšího hlavního tahu v obci (Temelová, Puldová, 2010, s. 1-9).

V absolutních číslech se nejvíce rozvíjela obec Kosmonosy, která je na jihu napojena na Mladou Boleslav. Mezi lety 1991 a 2011 počet obyvatel stoupl o 1602 (z 3557 na 5159) z čehož převážná část přibyla až v druhém sledovaném desetiletí. Rozrůstal se zejména západ města Kosmonosy a obec Horní Stakory, která spadá pod toto město. Zejména v případě nových domů v Kosmonosích se jedná o poměrně velmi rozprostřenou zástavbu typickou právě pro suburbanizaci.

Další výrazně se rozvíjející obce jsou Písková Lhota, ležící jižně od Mladé Boleslavi, které zvyšuje atraktivitu blízkost dálnice a průmyslových oblastí. Druhou obcí je Březno, ležící západně od Boleslavi, která se nachází také u důležité komunikace – silnice první třídy č. 16 z Mladé Boleslavi do Jičína. To obci dává krátkou dojezdovou vzdálenost zejména na východ města za zaměstnáním.

Vzdálenější obcí je obec Luštěnice (cca 13 km od Mladé Boleslavi). Avšak dle mého názoru je obec také ovlivňována Mladou Boleslaví, jelikož dává zaměstnání lidem ze širokého okolí. Právě část obce Luštěnice – Zelená zažila v posledních 25 letech výrazný rozvoj. S obcí Bradlec se jedná o nejlepší příklad suburbanizace v tomto regionu. Část obce Zelená byla do roku 1991 část vojenského prostoru Mladá. Po následném zrušení tohoto prostoru začali rekonstrukce a výstavby. Nejprve bylo zrekonstruováno několik bytových domů a po přelomu tisíciletí došlo k velké výstavbě rodinných domů, z nichž nejvýraznější je čtvrť Slunečná. Počet obyvatel v části obce Zelená byl v roce 1991 nulový, v roce 2001 zde žilo 338 obyvatel a v roce 2011 1101. Stoupající čísla můžeme vidět i v počtu domů, kdy v roce 2001 zde bylo postaveno 14 domů, zatímco v roce 2011 143 domů. Podle plánu rozvoje obce se počítá s výstavbou dalších asi 80 rodinných domů (Luštěnice, 2016).

Další výrazně se vyskytující proměnou v prostorové struktuře je revitalizace. Mnoho míst, zejména parků a náměstí, po Mladé Boleslaví prošlo v posledních letech různými stupni revitalizace.

Nejrozsáhlejším územím, které prošlo revitalizací, je park Štěpánka. Tato revitalizace byla dokončena v roce 2014. Plánem bylo zachování přírodního rázu parku, s co možná nejmenším kácením zeleně a zároveň zařídit, aby park sloužil pro obyvatele k aktivnímu odpočinku. Ve finále bylo zrekonstruováno pět mostů přes řeku Klenici, instalováno nové osvětlení, lavičky, odpadkové koše, informační cedule atp. Do původní podoby byl upraven i hudební altán. Dále vznikla naučná stezka pro děti, která je seznamuje se životem zvířat v lesoparku Štěpánka. Pro podporu sportovního vyžití bylo vybudováno disk golfové hřiště a několik dětských hřišť bylo doplněno o nové prvky. Revitalizace byla také doplněna kácením starých stromů a výsadbou nových ovocných stromů a keřů. Celkové náklady na projekt byly vyčísleny na více než 28 mil. korun, z čehož 85% bylo spolufinancováno z dotací z evropských fondů (Revitalizace Štěpánka, 2016).

Centrum města, konkrétně Staroměstské náměstí, je dalším místem, které prošlo revitalizací, která se uskutečnila v roce 2010. V minulosti toto náměstí sloužilo především jako parkoviště. Domy a komunikace byly zanedbané. Cílem projektu bylo oživení městského centra, aby se stalo místem atraktivním, kde by se lidé chtěli setkávat a odsunout parkoviště z prostoru náměstí. Na náměstí vznikl model koryta řeky Jizery od jejího pramene až k ústí do Labe. Podél toku jsou znázorněna města, kterými řeka protéká. Vedle koryta řeky byla umístěna fontána, která je v noci osvětlená LED diodami. Revitalizace stála cca 110 mil. korun, z čehož 85% bylo spolufinancováno z evropských fondů (Obnova Staroměstského náměstí, 2016).

Parkování se z náměstí částečně přesunulo pod zem. Vzniklo zde čtyřpodlažní podzemní parkoviště Militká, které nabízí 77 parkovacích míst. Parkování přímo na náměstí je stále možné a nabízí 52 parkovacích míst, zejména pro krátkodobé stání (Parkování Staré město, 2016).

Druhým náměstím, které prošlo v posledních letech revitalizací je Komenského náměstí. Tento projekt se uskutečnil v první polovině roku 2014. Jednalo se o obnovu pěších komunikací, výstavbu nových laviček a instalaci veřejného osvětlení, stojanů na kola, šachových betonových stolků či dalších různých herních prvků pro děti. Byla snaha i o zachování původní zeleně, vykáceny byly pouze staré stromy. Důležitou součástí je i zhotovení nového Památníku legionářů se sochou legionáře. Náklady na tento projekt byly vyčísleny na necelých 10 mil. korun, přičemž část byla také spolufinancována evropskými fondy (Revitalizace Komenského náměstí, 2016).

Park Výstaviště také prošel v roce 2012 revitalizací. Park, nacházející se v blízkosti centra města, který měl sloužit reprezentativně, pomalu chátral. Došlo k upravení zeleně, k výsadbě desítek nových stromů. Veškeré cesty byly vydlážděny a bylo nainstalováno nové veřejné osvětlení a mobiliář (lavičky, stojany na kola, odpadkové koše, atd.). Bývalý hudební altán, nacházející se přibližně ve středu parku, byl upraven na kavárnu. Finální náklady na projekt byly cca 20 mil. korun. (Revitalizace Výstaviště, 2016).

Poslední důležitější revitalizací z posledních let byla revitalizace lokality Ptácká. Lokalita Ptácká se nachází na západě města, podél stejnojmenné ulice a jedná se o jednu z nejvýznamnějších komunikací ve městě. Cílem projektu byla rekonstrukce a rozšíření využitelnosti tohoto území pro občany a investory. Došlo k celkové rekonstrukci komunikace, vybudování chodníků a cyklostezek, veřejného osvětlení a parkovacích míst. Dále došlo k sanaci skalního svahu nacházejícího se podél komunikace a rekonstrukci Podstupenského pramene, což je nejstarší vodohospodářský objekt ve městě. Celkové náklady na revitalizaci byly vyčísleny na více než 70 mil. korun (Revitalizace lokality Ptácká, 2016).

Ve všech zmíněných případech revitalizace došlo téměř pouze ke zlepšení fyzického stavu města, tedy rekonstrukci a výstavbě nových objektů. V případě revitalizace Staroměstského náměstí se dá hovořit i o změně funkčního využití plochy, kdy část plochy pro parkování byla přebudována do plochy náměstí. U žádného z případů se nedá mluvit o revitalizaci, při které došlo ke změně sociálního statusu obyvatel.

Ve městě také proběhl, na začátku nového tisíciletí, proces gentrifikace, avšak úplně unikátním způsobem. V centru města, mimo jiné, žili početné skupiny romských obyvatel v bytových domech. Skupina podnikatelů tyto domy skupila od města a začali tyto lidi vystěhovávat mimo město. Obyvatelé s nabídkou souhlasili, protože byli pod nátlakem, jelikož často neplatili nájem, či měli další dluhy a zároveň nevěděli, kam se stěhují. Podnikatelé skupovali staré, často chátrající domy, převážně v severních Čechách, kam byli přestěhováni. Vystěhováním těchto sociálně slabších obyvatel z těchto oblastí začali stoupat ceny nemovitostí. Společně s následnou rekonstrukcí těchto bytů si tyto byty mohli dovolit pouze lidé ekonomicky silnější (Vystěhování Romů, 2016).

Podle průzkumu názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel Mladé Boleslavi jako jedné z příloh Strategického plánu rozvoje města, vydaného v roce 2010 se obyvatelé

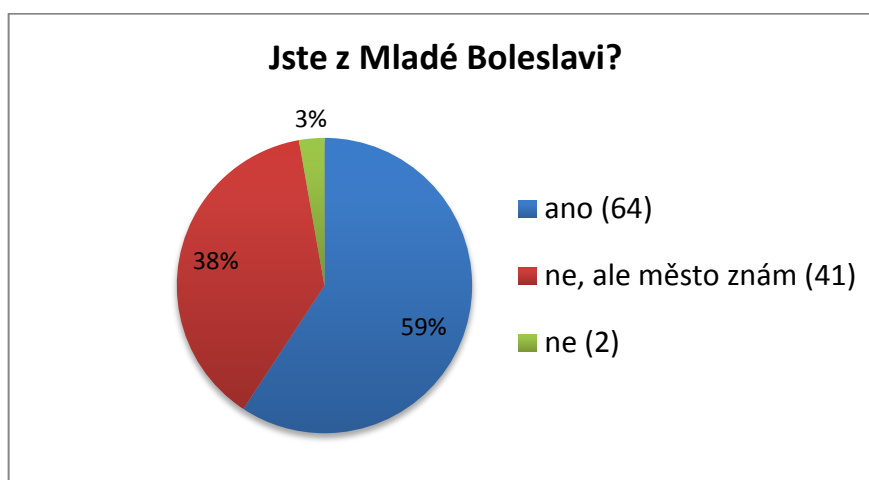
města necítí bezpečně a někteří naznačují vznik ghett. Problém se podle průzkumu netýkal pouze Romů, ale i narkomanů a opilců. Jako místo, kde ghetta vznikají, lidé jednoznačně uváděli Severní sídliště. Lidé uváděli, že se bojí o bezpečnost svojí a svých dětí, jelikož se v oblasti nachází několik základních a mateřských škol. Někteří uvedli, že zvažují i odstěhování ze sídliště.

10. Dotazníkové šetření

10.1 Metodika dotazníkového šetření

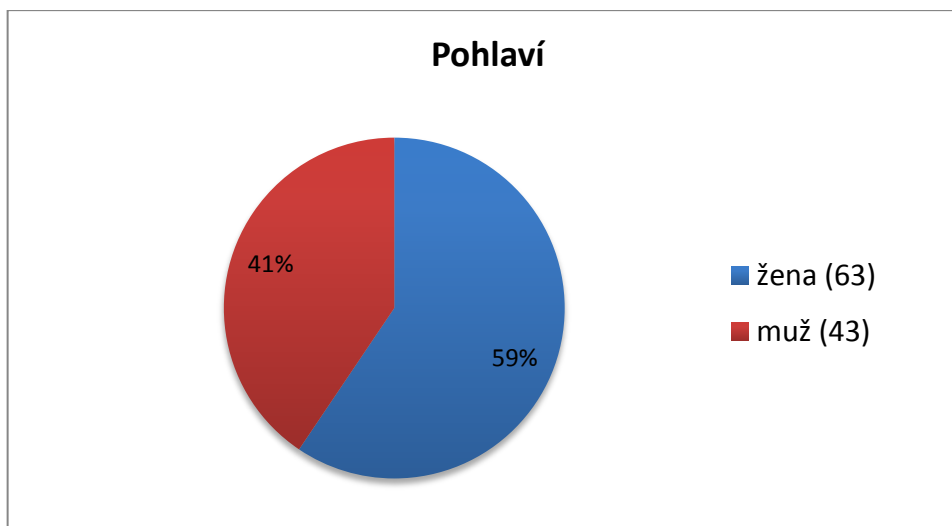
Dotazníkové šetření probíhalo na internetovém serveru vyplnto.cz. Dotazník měl celkem 19 otázek, z nichž 14 bylo uzavřených a 5 otevřených. Z 19 otázek bylo 5 otázek sociodemografické identifikace. Uzavřené otázky byly povinné, zatímco otevřené byly dobrovolné. Dotazník se ve třech otázkách dělil, a to v první "Jste z Mladé Boleslavi?" při odpovědi „Ne“ dotazník končil, v osmé „Pokud žijete v Mladé Boleslavi, v jakém typu bydlení žijete?“ při odpovědi „nežiji v Mladé Boleslavi“ byla přeskočena následující otázka týkající se spokojenosti s bydlením ve městě a po desáté otázce „Myslíte si, že společnost Škoda Auto má pozitivní vliv na město?“ v závislosti na odpovědi následovala otevřená otázka „Proč ano?“ nebo „Proč ne?“. Dotazníkové šetření probíhalo mezi daty 19. 3. 2016 – 2. 4. 2016 a vyplnilo ho 108 respondentů.

10.2 Sociodemografická identifikace



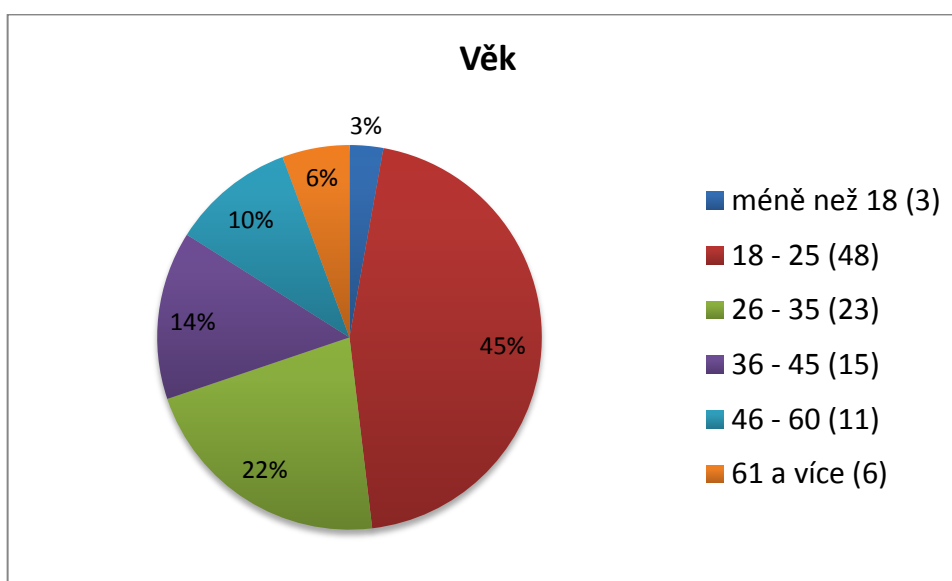
Obr. 9: Jste z Mladé Boleslavi? (zdroj: vlastní šetření)

Ze 108 respondentů uvedlo 64 (59%), že žijí v Mladé Boleslavi, 41 (38%), že nežijí, ale město znají a 2 (3%), že nežijí, ani neznají. Pro výzkum je žádoucí, že více než polovina respondentů bydlí ve zkoumaném městě. Avšak díky tomu, že jsme získali určitý počet respondentů, kteří ve městě nežijí, ale znají ho, tak můžeme porovnávat odpovědi s místními obyvateli a zjistit odlišnosti. Pro respondenty, kteří odpověděli „Ne“ dotazník skončil.



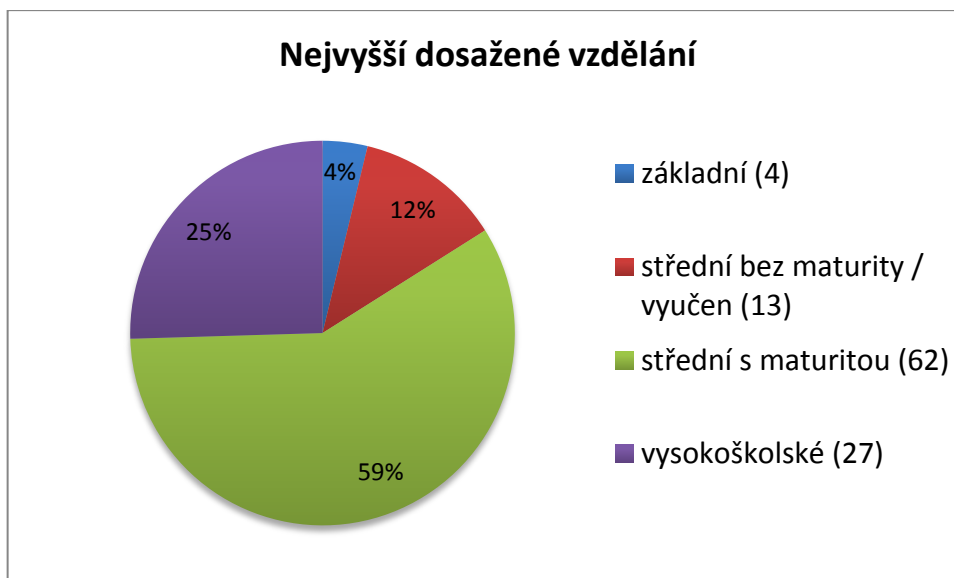
Obr. 10: Rozdělení respondentů podle pohlaví (*zdroj: vlastní šetření*)

Ze 106 respondentů, kteří žijí v Mladé Boleslavi nebo toto město znají, bylo 63 žen (59%) a 43 mužů (41%).



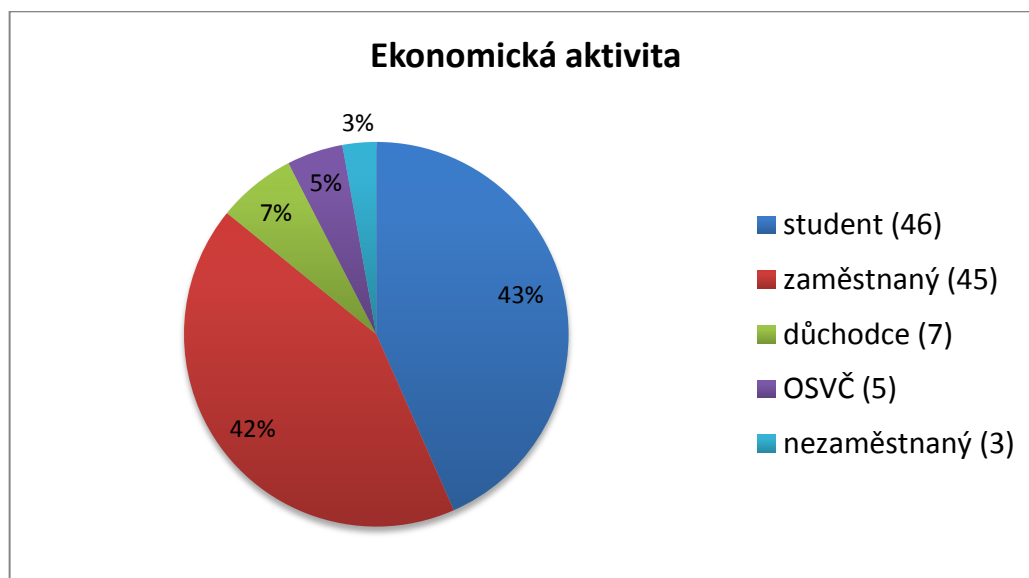
Obr. 11: Rozdělení respondentů podle věku (*zdroj: vlastní šetření*)

Největší počet respondentů byl ve věkovém rozmezí 18 a 25 let (45%). Tento fakt je způsoben tím, že internet a zejména Facebook, kde byl dotazník mimo jiné sdílen, využívají mladí lidé. Ve věkovém rozmezí mezi 26 a 35 lety dotazník vyplnilo 23 lidí (22%), mezi lety 36 a 45 – 15 lidí (14%) a mezi lety 46 a 60 – 11 lidí (10%). Dotazník vyplnilo i 6 lidí nad 60 let, což tvoří 6%. Nejméně respondentů zodpovědělo dotazník v nejmladší věkové skupině, tedy pod 18 let, konkrétně 3 (3%). Pro další analýzu budou zajímavé syntézy mezi věkem a jednotlivými odpověďmi.



Obr. 12: Rozdělení respondentů podle nejvyššího dosaženého vzdělání (*zdroj: vlastní šetření*)

Vzdělání nadpoloviční většiny respondentů je střední s maturitou – 62 lidí (59%). Následuje vysokoškolské vzdělání, které uvedlo 27 lidí (25%) a střední bez maturity nebo vyučen – 13 lidí (12%). Nejméně lidí uvedlo jako své nejvyšší dosažené vzdělání základní, a to 4 lidé (4%). Stejně jako v případě věku budou zajímavé syntézy mezi nejvyšším dosaženým vzděláním a dalšími odpověďmi.



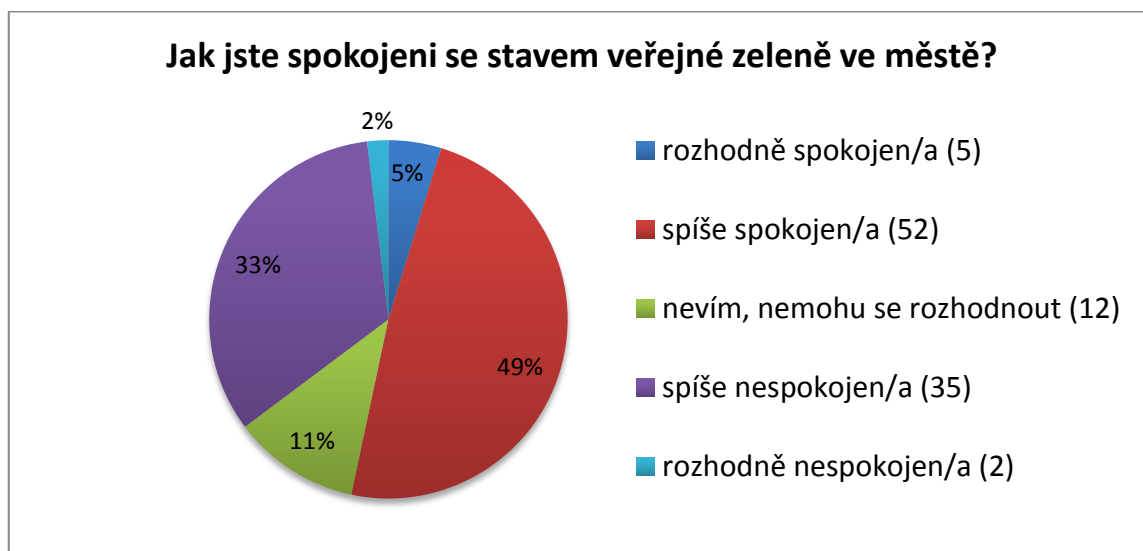
Obr. 13: Rozdělení respondentů podle ekonomické aktivity (*zdroj: vlastní šetření*)

Nejvyšší podíl respondentů tvořily dvě skupiny, které tvoří 85% všech odpovídajících – studenti, kterých bylo 46 (43%) a zaměstnaní, kterých bylo 45 (42%).

Dotazníků se také zúčastnilo 7 důchodců (7%), 5 osob samostatně výdělečně činných (5%) a 3 nezaměstnaní (3%).

10.3 Hlavní část dotazníkového šetření

Hlavní část obsahuje 14 otázek, z nichž je 9 uzavřených a 5 otevřených. V otázce číslo 8, týkající se typu bydlení respondentů, se dotazník dělí a pro obyvatele města následuje jedna otázka navíc, týkající se spokojenosti s bydlením, dále dotazník pokračuje stejně pro obě skupiny. Dále se dotazník dělí v otázce číslo 10 a podle odpovědi následuje jedna otevřená otázka, dále pokračuje dotazník pro obě možnosti stejně.



Obr. 14: Spokojenost respondentů se stavem veřejné zeleně (*zdroj: vlastní šetření*)

Z grafu je možné vidět, že více obyvatel je spokojeno se stavem veřejné zeleně ve městě. Celých 57 (54%) označilo, že jsou spokojeni, z toho převážná většina, že jsou spíše spokojeni, konkrétně 52 (49%), zatímco možnost rozhodně spokojen/a byla vybrána pouze pětikrát (5%). Na druhé straně 37 lidí (35%) je nespokojených se stavem zeleně, z čehož zase převážná většina (33%) je spíše nespokojena a pouhý dva obyvatelé označili možnost, že jsou rozhodně nespokojeni. 12 obyvatel (11%) neví nebo se nemůže rozhodnout. Výsledek poukazuje na to, že město má v tomto směru stále co zlepšovat. Sice je minimum obyvatel rozhodně nespokojena, ale už poměrně velké procento lidí uvedlo, že je spíše nespokojena a zároveň minimum lidí je rozhodně spokojeno. Mnoho míst, kde se vyskytuje veřejná zeleň, bylo v posledních několika

letech revitalizováno (park Štěpánka, park Výstaviště), takže problém by neměl být v kvalitě těchto míst, ale v jejich kvantitě – ve městě není dostatek míst, kam lidé mohou jít do přírody. S touto otázkou souvisí i následující.

Kam ve městě nebo do jeho okolí chodíte do přírody?

Jedná se o otevřenou otázku. Tuto otázku zodpovědělo 69 lidí ze 105, což se rovná přibližně 66%.

Tab. 6: Navštěvovaná místa respondentů se zelení ve městě a jeho okolí (*zdroj: vlastní šetření*)

Místo	Počet respondentů
Park Štěpánka	43
Park Radouč	42
Park Chlum	9
Krásná Louka	4
Park Výstaviště, Jizera	2
Čejetice, Podlázky	1
Český ráj*	6
Zvířetice*	3

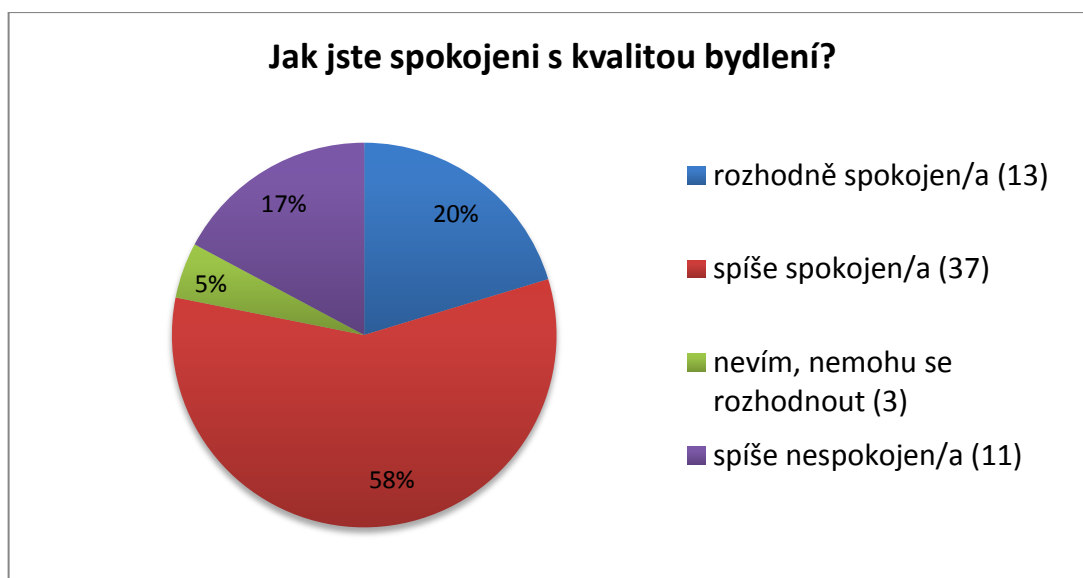
* místo se nachází mimo město Mladá Boleslav

Respondenti nejčastěji navštěvují dva největší parky ve městě, tedy park Štěpánka, který uvedlo 43 lidí a park Radouč – 42 lidí. Následuje přírodní park Chlum, který na jihovýchodě u venkovské části Jemníky zasahuje do Mladé Boleslavi. Oproti předchozím parkům, tento park zasahuje mimo zástavbu a přesto je pro obyvatele města dobře dostupný – např. od centra města, Staroměstského náměstí, se přírodní park nachází jen přibližně 3 km daleko. Následují méně časté odpovědi: Krásná Louka (4 respondenti), park Výstaviště (2), Jizera (2), Čejetice (1) a Podlázky (1). Někteří respondenti také uvedli několik lokalit mimo Mladou Boleslav, z toho nejčastěji Český ráj (nebo Příhrázské skály) a Zvířetice, což je zřícenina hradu nedaleko Bakova nad Jizerou.



Obr. 15: Rozdělení respondentů podle typu bydlení (*zdroj: vlastní šetření*)

Tato otázka sloužila pouze pro respondenty z Mladé Boleslavi. Počítá se tedy s celkovým počtem 64 lidí pro tuto otázku. Nejvíce odpovídajících uvedlo, že žijí v panelovém domě – konkrétně 44 (69%) a pouze 14 lidí (22%) bydlí v rodinném domě. Zjednodušeně z výsledku této otázky se dá říci, že ze čtyř lidí žije pouze jeden v rodinném domě. Dalších 6 lidí (9%) uvedlo, že žije v jiném typu.



Obr. 16: Spokojenost rezidentů s bydlením (*zdroj: vlastní šetření*)

Stejně jako v předchozí otázce se zde počítá s celkovým počtem odpovídajících 64. Z grafu je možné vidět, že lidé jsou spokojeni s kvalitou bydlení. 78% odpovídajících je nějakým způsobem spokojeno s bydlením, 20% rozhodně spokojeno

(13 respondentů) a 58% spíše spokojeno (37). Pouhých 17% je spíše nespokojeno (11 obyvatel) a 5% neví nebo se nemůže rozhodnout (3). Žádný z odpovídajících neuvedl, že by byl rozhodně nespokojen. Pro další analýzu bude vhodné porovnat tuto otázku s předešlou, jestli typ bydlení ovlivňuje spokojenost s kvalitou bydlení.



Obr. 17: Názor respondentů na vliv Škoda Auto na město (*zdroj: vlastní šetření*)

Naprostá většina odpovídajících si myslí, že společnost Škoda Auto má pozitivní vliv na město – 96 lidí (91%), zatímco pouze 10 respondentů (9%) si myslí, že nemá. Odpověď na tuto otázku může být sporná, jelikož někdo si může myslet, že společnost má pozitivní a zároveň negativní vliv. Zde šlo především o názor, který u odpovídajících převažoval. Po této otázce se dotazník dělí. Při odpovědi „ano“ následuje otevřená otázka „Proč ano?“ a při odpovědi „ne“ otázka „Proč ne?“. Dále pokračuje dotazník pro obě skupiny respondentů stejně.

Proč ano?

Jelikož se jedná o otevřenou otázku, tak je zde široké spektrum různých odpovědí. Z 96 respondentů, kteří v předchozí otázce odpověděli „ano“, zodpovědělo tuto otázku 66. Jedná se tedy o přibližně 63% z nich.

Tab. 7: Odpovědi respondentů na otázku, proč má Škoda Auto pozitivní vliv na město
(zdroj: vlastní šetření)

Odpověď	Počet respondentů
Zaměstnání	41
Sponzorování akcí, kultury, sportu	23
Ekonomická prosperita regionu	16
Rozvoj města	13
Zvyšuje životní úroveň města	4
Povědomí o městě	3
Atraktivita města, cestovní ruch, vysoká škola	1

U téměř všech respondentů, kteří odpověděli tuto otázku, byla jejich odpověď spojena s ekonomickou prosperitou, buď obyvatel, nebo města. Nejčastější odpovědí bylo, že dává zaměstnání velkému počtu obyvatel, to uvedlo 41 z 66 odpovídajících. Dále následovalo sponzorování různých kulturních a sportovních akcí, jak ve městě, tak i mimo něj, tuto možnost uvedlo 23 respondentů. Další odpovědi byly, že ekonomicky prospívá celému regionu (16), pomáhá v rozvoji města (13), zvyšuje životní úroveň města (4) a zvedá povědomí o městě (3). Mezi odpovědi, které zazněly pouze jednou, se řadí: atraktivita města, cestovní ruch a vznik vysoké školy.

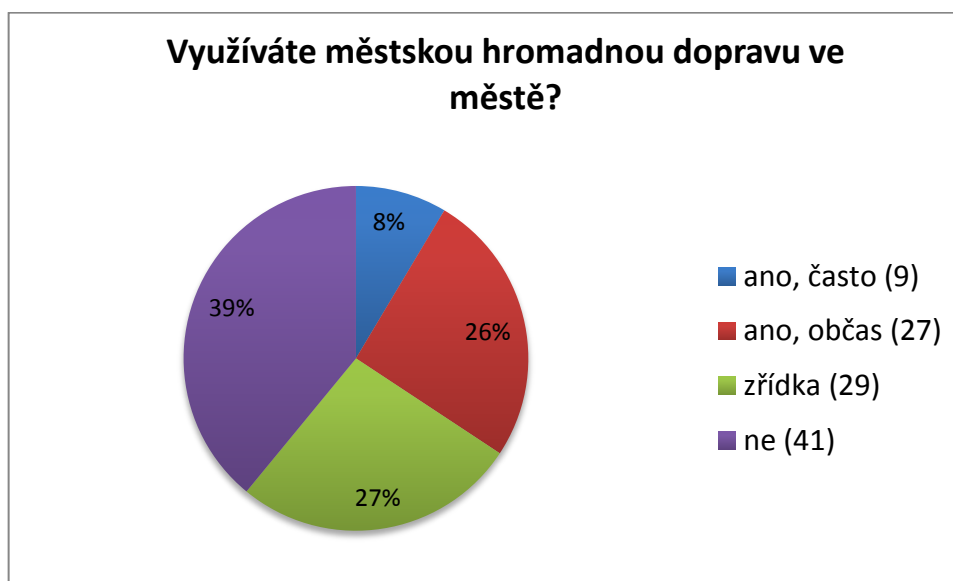
Proč ne?

Stejně jako v předešlém případě se jednalo o otevřenou dobrovolnou otázku. Z 10 respondentů, kteří odpověděli, že Škoda Auto nemá pozitivní vliv na město, zodpovědělo tuto otázku 7 lidí z 10, což se rovná 70%.

Tab. 8: Odpovědi respondentů na otázku, proč má Škoda Auto negativní vliv na město
(zdroj: vlastní šetření)

Odpověď	Počet respondentů
Průmyslový ráz města	5
Vysoká koncentrace cizinců	4
Horší životní prostředí	3
Vyšší ceny nemovitostí, hluk	2
Kriminalita, doprava, špatná spolupráce magistrát – ŠA, není místo pro jiné firmy	1

Negativních odpovědí se objevilo zřetelně méně. Nejčastější odpovědi bylo, že dává městu průmyslový ráz (5 respondentů). Další odpovědi bylo, že podporuje příliv cizinců (jmenovitě Poláků a Ukrajinců), kteří ve Škodovce pracují, což si myslí 4 lidé. Tři respondenti si myslí, že zhoršuje přírodní prostředí, dva lidé tvrdí, že zvyšují ceny nemovitostí. Stejný počet odpovědělo, že je ve městě hluk. Odpovědi, které odpověděly po jednom člověku, jsou kriminalita, horší dopravní situace, špatná spolupráce mezi magistrátem města a Škodovky a že díky Škodovce tu nemají ostatní firmy šanci. Z obou těchto otázek je zřetelné, že obyvatelé zejména vyzdvihují pozitivní vlivy na město, i přesto, že má i nezanedbatelné negativní vlivy.



Obr. 18: Rozdělení respondentů podle četnosti využívání hromadné městské dopravy
(zdroj: vlastní šetření)

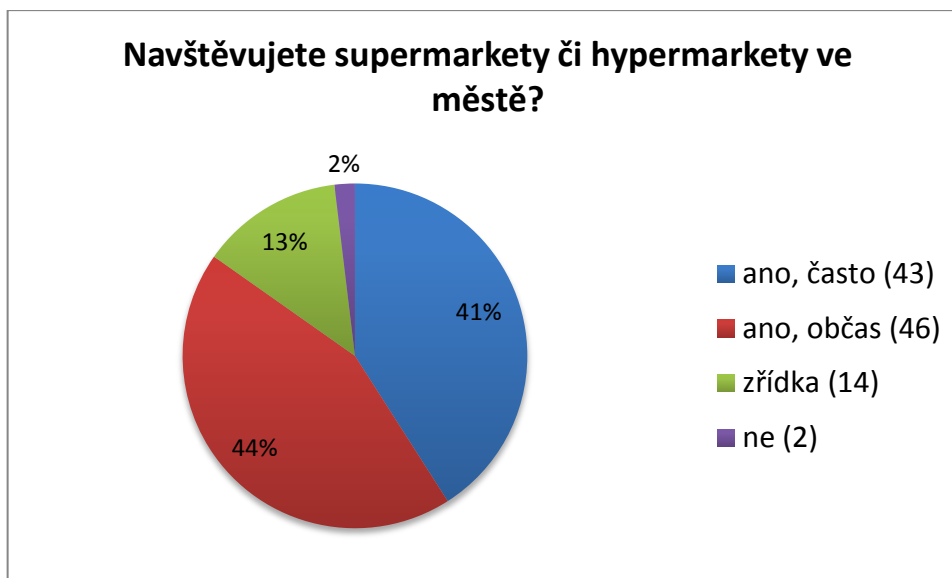
Graf jednoznačně udává, že městská hromadná doprava ve městě není tolik oblíbená a využívána. Možnost, že respondent nevyužívá služeb městské hromadné dopravy, uvedlo 41 lidí, což tvoří 39% všech odpovídajících, zatímco možnost ano zvolilo jen 36 respondentů (34%), z nichž ale pouze 9 (8%), že často, a 27 (26%), že občas. Zbýlých 29 lidí (27%) odpovědělo, že zřídka.

Jaký je váš názor na dopravu a dopravní infrastrukturu?

Jedná se o otevřenou otázku. Tuto otázku zodpovědělo 56 lidí ze 105, což se rovná přibližně 53%. Odpovědi na tuto otázku nabídli velmi široké spektrum odpovědí, což dělá tuto otázku složitou k vyhodnocení. Z tohoto důvodu se pokusím interpretovat nejdůležitější myšlenky a tvrzení, která v odpovědích zazněli.

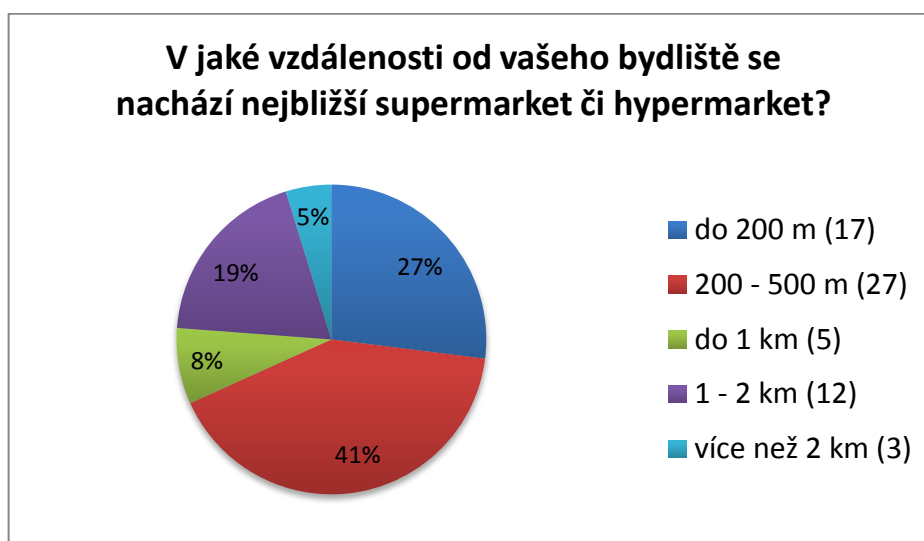
Nejčastěji se objevovala tvrzení, že doprava je přetížená kvůli Škodovce, především okolo změn směn, avšak několik lidí tvrdí, že dopravní situace ve městě je špatná i mimo tyto časy. Další zmíněné téma byly cyklostezky. Zatímco někteří chválili jejich vytvoření, další kritizovali, že jich není dostatek, jsou úzké, zbytečně se kříží s frekventovanými komunikacemi či že na sebe nenavazují. Důležitým tématem také byly parkovací místa a obecně parkování po městě. V dotaznících se objevovali odpovědi, že v okolí panelových bytů je nedostatek parkovacích míst a že obyvatelé čekají na nový systém parkování, ve kterém by měli rezidenti města větší šanci zaparkovat poblíž jejich bydliště. Další respondent navrhuje vytvoření záchytných parkovišť na okrajích města, což by mohlo ulehčit dopravní situaci ve městě. Objevovali se i tvrzení, že parkování je řešeno po městě různými způsoby – rezidentní zóny se nachází jen někde a parkovací automaty jsou nejednotné.

Často objeovaným tématem byla také městská hromadná doprava. Jedna skupina lidí si myslí, že městská hromadná doprava funguje dobře a jako hlavní důvody, proč tomu tak je, jsou: nižší cena jízdenek (nepřestupní jízdenka stojí 15kč), pro některé skupiny zcela zdarma a nízkopodlažní autobusy. Naopak větší skupina má negativní názor na MHD. Tito respondenti tvrdí, že autobusy mají dlouhé intervaly (především v dopravě z příměstských částí), není možnost přestupu, autobusy mají zpoždění (to je převážně způsobeno přetížením dopravy ve městě, někteří respondenti tvrdí, že autobusy mají zpoždění i mimo dopravní špičku) a špatně vyřešený systém placení (placení v autobuse, automaty nevrací). Jeden respondent upozornil na změnu od dubna 2016, která se týká MHD. Jedná se o zdražení jízdného a zároveň o zrušení některých spojů.



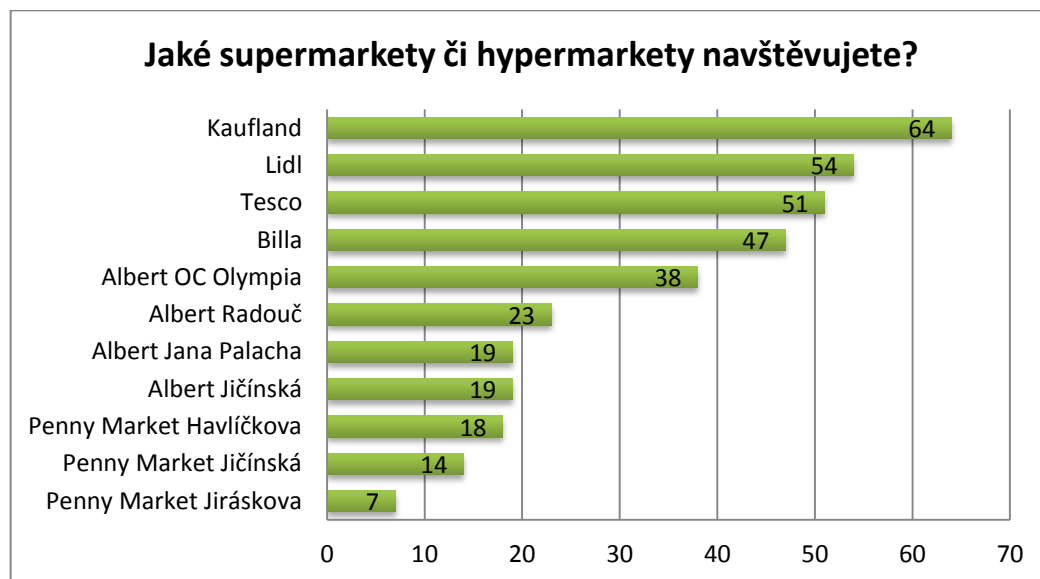
Obr. 19: Rozdělení respondentů podle pravidelnosti návštěv supermarketů a hypermarketů ve městě (*zdroj: vlastní šetření*)

Naprostá většina respondentů navštěvuje supermarkety a hypermarkety v Mladé Boleslavi. 89 odpovídajících ze 105 uvedlo, že tyto obchody navštěvuje, z nichž 43 (41%) často a 46 (44%) občas. Další 14 lidí (13%) odpovědělo, že supermarkety a hypermarkety ve městě navštěvují zřídka a pouhý 2 odpovídající (2%) uvedli, že tyto obchody nenavštěvují. Jelikož byla tato otázka i pro lidi, kteří nežijí ve městě, tak se dá předpokládat, že tito respondenti převážně volili možnosti méně časté návštěvy obchodů ve městě a naopak rezidenti volili možnosti častějších návštěv.



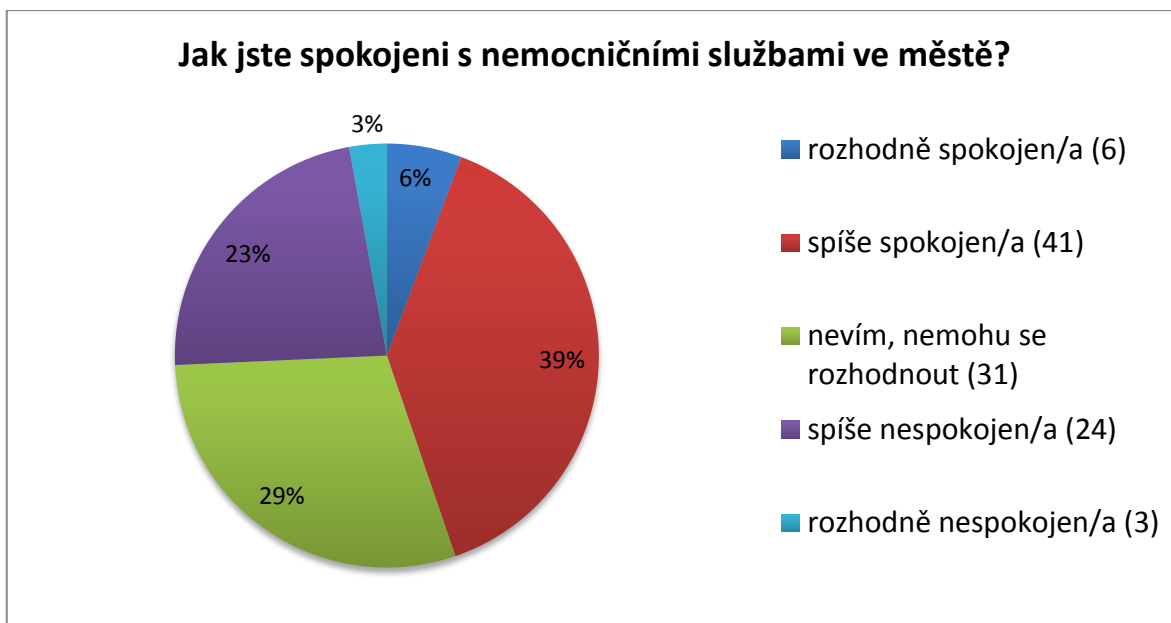
Obr. 20: Rozdělení rezidentů podle vzdálenosti od nejbližšího supermarketu či hypermarketu (*zdroj: vlastní šetření*)

Tato otázka byla určena jen pro obyvatele Mladé Boleslavi, to znamená, že se počítá s celkovým počtem 64 respondentů. Více než dvě třetiny obyvatel (68%) má nejbližší supermarket či hypermarket do půl kilometru od svého bydliště, z toho 17 (27%) dokonce 200 metrů. To jasně ukazuje dobrou dostupnost a skvělé umístění těchto obchodů. Dá se předpokládat, že obyvatelé panelových domů budou mít dostupnost obchodů obecně lepší než obyvatelé rodinných domů. Vzdálenost do 1 kilometru uvedlo 5 respondentů (8%), 1-2 kilometry uvedlo 12 lidí (19%) a více než 2 km 3 (5%).



Obr. 21: Návštěvnost konkrétních supermarketů a hypermarketů (*zdroj: vlastní šetření*)

Jedná se o uzavřenou otázku, kde respondent mohl označit jednu nebo více odpovědí. Nejvíce označovanou odpovědí byla možnost Kaufland (64x). To je způsobeno umístěním uprostřed sídliště a zároveň může lidem nabídnout velkou obchodní plochu. To samé platí i pro Tesco (51x), které navíc může nabídnout i velkou parkovací plochu i dlouhou otevírací dobu (od 6:00 do 0:00), ale je umístěno více periferně než Kaufland. Lidl (54x) naopak nabízí dobré umístění přímo u sjezdu z dálnice. To, že lidé nemusí projíždět městem je nejspíše hlavní důvod návštěvy tohoto obchodu. Následuje Billa (47x) uvnitř OC Bondy. Billa slouží jako místo pro nákup lidí, kteří sem jeli nakupovat jiný sortiment a díky své poloze blízké Škodovce, může sloužit i pro jejich zaměstnance. Albert v OC Olympia je podobný případ jako u obchodu Billa, také se nachází v obchodním centru, avšak nachází se mimo městskou zástavbu na okraji města, nedaleko dálnice. Ze všech zmíněných obchodů nabízí největší parkovací plochu.



Obr. 22: Spokojenost respondentů s nemocničními službami ve městě (*zdroj: vlastní šetření*)

Z grafu je možné vyčíst, že u obyvatel převažuje obecně spokojenost, ale je zde i velké procento lidí, kteří neví nebo se nemohou rozhodnout. Spokojeno je 47 respondentů (45%), z nichž 41 (39%) uvedlo, že jsou spíše spokojeni a pouze 6 (6%), že jsou rozhodně spokojeni. Celkem 27 obyvatel odpovědělo, že jsou nespokojeni, z nichž 24 (23%), že je spíše nespokojeno a pouze 3 (3%) jsou rozhodně nespokojeni. Velký počet lidí – 31 (29%) odpovědělo, že neví nebo se nemůže rozhodnout. To zřejmě naznačuje, že některé konkrétní nemocniční služby ve městě jsou kvalitní a jiné naopak ne.

Jaký je váš názor na centrum města?

Jedná se o otevřenou otázku. Otázku zodpovědělo 52 respondentů ze 105, což se rovná téměř 50%. Tato otázka nabízela velký rozsah možných odpovědí a pokusím se tedy interpretovat stěžejní témata.

Jako hlavní problém u této otázky se ukázalo to, že lidé si nejsou jisti, co je myšleno centrem města. Přirozeně se nabízí jako centrum města Staroměstské náměstí, jakožto střed Starého města. Někteří respondenti však jako centrum vnímají jiná místa. Jedním z míst je např. park Výstaviště, který jeden z odpovídajících bere jako nejhezčí místo ve městě vhodné pro trávení svého času. Více respondentů vnímá jako centrum OC Bondy a jeho okolí, jelikož se jedná o místo, kde se střetává velký počet lidí.

Zároveň ale většina z nich to nevnímá příjemně a povzbudivě. Další skupina lidí se ptá, jestli je centrem myšleno Staroměstské náměstí. Udávají, že pokud ano, tak jsou víceméně nespokojeni se stavem tohoto náměstí. Říkají, že byla zlikvidována poslední zeleň a místo ní nainstalovány, pro ně, nevkusné artefakty (myšleny sochy, model toku Jizery apod.). Naopak lépe jsou vnímány náměstí Míru a Republiky.

10.4 Stanovení a vyhodnocení hypotéz v dotazníkovém šetření

Pro dotazníkové šetření jsem si stanovil následující hypotézy, které se pokusím potvrdit nebo vyvrátit v závislosti na výsledku dotazníků:

1. Lidé, žijící v rodinných domech budou více spokojeni s kvalitou bydlení, než lidé žijící v panelových domech.
2. Lidé, kteří často navštěvují supermarkety a hypermarkety bydlí převážně blízko nich (do 500m).
3. Ženy budou více navštěvovat supermarkety a hypermarkety než muži.
4. Vzdělanější lidé budou více používat městskou hromadnou dopravu.

Hypotéza č. 1: Lidé, žijící v rodinných domech budou více spokojeni s kvalitou bydlení, než lidé žijící v panelových domech.

Tab. 9: Rozdíly ve spokojenosti v kvalitě bydlení podle typu bydlení (*zdroj: vlastní šetření*)

	rodinný dům	panelový dům
rozhodně spokojen/a	7	6
spíše spokojen/a	7	24
nevím, nemohu se rozhodnout	0	3
spíše nespokojen/a	0	11
rozhodně nespokojen/a	0	0

V případě bydlení v rodinném domě je 100% respondentů (14) nějakým způsobem spokojeno s bydlením, z toho 50% (7) je rozhodně spokojen a stejný počet spíše spokojeno. Co se týká bydlení v panelovém domě, tak je poměrně velké procento lidí spokojeno – 68% (30 odpovídajících), z nichž je ale pouze 6 (14%) rozhodně spokojeno a zbytek spíše spokojeno. Spíše nespokojeno s bydlení v panelovém domě je

11 lidí, rozhodně nespokojen nikdo a 3 lidé neví nebo se nemohou rozhodnout. Z dostupných dat se dá hypotéza potvrdit, ale pro úplnou jistotu by bylo potřeba více respondentů.

Hypotéza č. 2: Lidé, kteří často navštěvují supermarkety a hypermarkety bydlí převážně blízko nich (do 500m).

Tab. 10: Vztah vzdálenosti a pravidelnosti navštěvování supermarketů a hypermarketů (zdroj: vlastní šetření)

	ano, často	ano, občas	zřídka	ne
do 200 m	6	9	2	0
200 – 500 m	12	10	4	0
do 1 km	2	3	0	0
1 – 2 km	5	6	1	0
více než 2 km	2	1	0	0

Z 27 respondentů, kteří odpověděli, že supermarkety a hypermarkety navštěvují často, 67% (18) bydlí do půl kilometru od nich. Z 29 respondentů, kteří uvedli, že navštěvují tyto obchody občas, bydlí cca 66% (19) do půl kilometru. Obě tyto možnosti uvedly téměř stejný počet respondentů, takže se dá tvrdit, že je tato hypotéza vyvrácena, jelikož do vzdálenosti půl kilometru od většího obchodu bydlí téměř stejné procento lidí, jak obyvatel, kteří je navštěvují často, tak občas.

Hypotéza č. 3: Ženy budou více navštěvovat supermarkety a hypermarkety než muži.

Tab. 11: Rozdíly mezi pravidelností navštěvování supermarketů a hypermarketů podle pohlaví (zdroj: vlastní šetření)

	žena	muž
ano, často	24	19
ano, občas	31	16
zřídka	8	6
ne	0	2

Z 63 žen navštěvuje supermarkety a hypermarkety 24, což se rovná 38%. Ze 43 mužů odpovědělo, že větší obchody navštěvují často, 19, to se rovná přibližně 44%. I přes převahu žen v dotazníkovém šetření je zde vidět trend, že muži v Mladé Boleslavi nakupují častěji v těchto obchodech. Hypotéza je tedy vyvrácena.

Hypotéza č. 4: Vzdělanější lidé budou více používat městskou hromadnou dopravu.

Tab. 12: Vztah mezi vzdělaností a pravidelností využívání městské hromadné dopravy (zdroj: vlastní šetření)

	ano, často	ano, občas	zřídka	ne
základní	0	1	1	2
střední bez maturity / vyučen	0	2	3	8
střední s maturitou	4	20	15	22
vysokoškolské	5	4	9	9

Takto zvolená hypotéza je kvůli tomu, že předpokládám, že vzdělanější lidé budou více používat hromadnou dopravu, jelikož je to ekologičtější než individuální doprava. Vycházím z předpokladu, že vzdělanější lidé více řeší ekologii a jejich ekologickou stopu.

Z tabulky je jednoznačně vidět rozdíl mezi dvěma skupinami. První tvoří lidé se základním a středním vzděláním bez maturity nebo vyučením a druhou lidé se středním vzděláním s maturitou a vysokoškolským vzděláním. V první skupině převažuje obyvatelstvo, které nevyužívá městskou hromadnou dopravu, to platí i pro druhou skupinu, ale na rozdíl od první zde velké procento lidí využívající MHD alespoň občas. Pro komplexnější analýzu by bylo vhodné mít více respondentů se základním vzděláním a středním bez maturity.

Lépe se dá analyzovat rozdíl mezi lidmi se vzděláním středním s maturitou a vysokoškolským, z důvodu vyšší účasti respondentů s tímto vzděláním. V obou případech zase převažují odpovědi menší pravidelnosti využívání městské hromadné dopravy. Jedná se tedy o problém napříč všemi skupinami lidí, pravděpodobně z důvodu nepotřebnosti MHD v tomto městě. Smysl i podle některých respondentů má pouze pro obyvatele z odlehlejších částí města či městských částí.

Ačkoliv průzkumu se účastnilo o více než dvakrát více lidí se středním vzděláním s maturitou než vysokoškolským, je zde vidět rozdíl využívanosti. Zatímco lidé se středním vzděláním více využívají MHD občas, vysokoškolsky vzdělaní lidé uvedli vícekrát možnost, že MHD využívají často. Téměř 20% respondentů s vysokoškolským vzděláním využívá MHD často, zatímco přibližně jen 7% lidí se středním vzděláním. Z tohoto důvodu se dá tvrdit, že je hypotéza potvrzena.

10.5 Zhodnocení výsledků dotazníkového šetření

Z odpovědí respondentů je možné zjistit stav spokojenosti s veřejným prostorem a určit problémy v prostorové struktuře města. Co se týká spokojenosti se stavem veřejné zeleně, tak je obyvatelstvo spíše spokojeno, ale stále je zde značná část, která je nespokojena. Místa s kvalitní zelení ve městě jsou, ale není jich dostatek a ve městě není příliš prostoru pro její rozšíření. Nejnavštěvovanější místa se zelení ve městě jsou parky Štěpánka a Radouč.

Zcela očekávaně většina obyvatel žije v panelových domech, jelikož velké plochy ve městě zabírají právě sídliště. Obecně jsou lidé spokojeni s kvalitou bydlení. Respondenti žijící v bytových domech jsou však s kvalitou bydlení spokojeni více než ti, kteří žijí v panelovém domě.

Naprostá většina lidí si myslí, že společnost Škoda Auto má pozitivní vliv na město a jeho rozvoj. Mezi hlavní důvody patří to, že dává zaměstnání velkému počtu lidí, sponzoruje různé kulturní a sportovní akce ve městě, celý region díky ní ekonomicky prosperuje a zasluhuje se o rozvoj a rekonstrukci města. Mezi hlavní důvody, proč si lidé myslí, že nemá pozitivní vliv je, že město má díky ní průmyslový ráz, vyskytuje se zde vyšší koncentrace cizinců, kteří jsou tu zaměstnaní a zhoršuje životní prostředí.

Městská hromadná doprava je ve městě velmi málo využívána. Mezi možné důvody podle respondentů patří např. delší intervaly (především z příměstských částí), špatný systém placení jízdného či časté zpoždění, což je nejspíše způsobeno obecně přetížením dopravy ve městě. To podporuje obyvatele ve využívání individuální dopravy a dále prohlubuje problém s dopravou. Dle následné syntézy bylo zjištěno, že vzdělanější lidé, zejména s vysokoškolským vzděláním využívají pravidelněji služby městské hromadné dopravy. Respondenti si mimo jiné velmi stěžují na nedostatek

parkovacích míst, především v sídlištích a na již zmiňované přetížení dopravy, především v časech, kdy se ve Škodovce mění směny.

Navštěvování větších obchodů, jako jsou supermarkety a hypermarkety, je v Mladé Boleslavi velmi časté. Drtivá většina obyvatel tyto obchody navštěvuje. Více než dvě třetiny odpovídajících mají nejbližší obchod do půl kilometru, avšak podle pozdější syntézy bylo zjištěno, že vzdálenost od těchto obchodů nemá vliv na pravidelnost jejich navštěvování. Nejvíce navštěvovaným hypermarketem je dle respondentů Kaufland, nacházející se uprostřed sídliště a nabízející velkou nákupní plochu. Dle syntézy bylo zjištěno, že pohlaví neovlivňuje pravidelnost navštěvování supermarketů a hypermarketů.

Odpovědi na otázku spokojenosti s nemocničními službami ukázali, že lidé jsou spíše spokojeni, ale mnoho lidí se v této otázce nemohlo rozhodnout nebo nevědělo. To by mohlo ukazovat na rozdíly v kvalitě různých služeb ve zdravotnictví v tomto městě.

Dotazník dále ukázal, že obyvatelé města jsou zmateni, co se týče centra města. Vcelku velký počet lidí nevědělo, co přesně je myšleno centrem města. Někteří respondenti nepovažují rekonstrukci Staroměstského náměstí za důstojnou a považují za centrum jiná, pro ně, více reprezentativní místa, jako je náměstí Míru nebo park Výstaviště. Dále někteří považují za centrum prostor okolo obchodního centra Bondy, avšak s touto myšlenkou jsou vesměs nespokojeni.

11. Závěr

Došlo k naplnění všech určených cílů. Byla vytvořena mapa využití krajiny (*land use*). Tato mapa jasně potvrdila převahu průmyslu ve městě, který podle analýzy v programu ArcGIS tvoří přibližně 2,48 km². Nejvyšší plochu ve městě zabírá městská zeleň, do které se řadí parky, hřiště, hřbitovy a zahradní osady, která tvoří cca 2,67 km² plochy katastrálního území Mladé Boleslavi. Dalšími významnými plochami jsou plochy pro bydlení. Je zde vidět velký rozsah bytové výstavby, jelikož tvoří přibližně 0,63 km². Město bylo rozděleno do desíti převážně homogenních zón, které mají mezi sebou různé typy vztahů. Obecně se dá říci, že směr docházky (dojížděky) za prací míří do Škodovky, která dává práci celému regionu. Směrem do širšího centra města míří převážná většina docházky za vzděláním a zdravotnictvím. Docházka za obchody je zjednodušeně rozdělena do dvou směrů - jedni míří na sever města, druzí na jihovýchod. Pro obě skupiny existuje i pár alternativ v centru města. Za odpočinkem míří obyvatelstvo převážně na jih města, kde se nachází největší park ve městě - Štěpánka.

Bylo zjištěno, že plochy služeb občanského vybavení jsou umístěny v blízkosti bytových domů, ale nikoliv rodinných domů. Dále bylo zjištěno, že se služby a maloobchod nachází z velké většiny na okrajích města, nikoliv v centru. Třetí potvrzenou hypotézou bylo, že největší zastavěnou plochu zabírají plochy průmyslové. Dvě hypotézy byly vyvráceny. Bylo předpokládáno, že smíšená funkce (bytová a služeb) bude umístěna zejména v centru, což ale není pravda. Plochy této funkce se nachází i mimo centrum podél hlavních komunikací ve městě. Druhou nepotvrzenou hypotézou bylo to, že se kromě ploch smíšených bude v centru města nacházet pouze minimum ploch pro bydlení. Bylo zjištěno, že se v užším centru města nachází poměrně velké množství ploch pro bydlení.

Dále došlo ke zhodnocení změn v prostorové struktuře města. Nejvýznamněji se ve městě a jeho okolí projevuje trend suburbanizace, čili rozrůstání zástavby směrem do okolní krajiny. Tato zástavba je převážně tvořena samostatnými domy se zahradou, je rozvolněná s nízkou hustotou zalidnění. Nejdynamičtější růst, co se týká částí obce Mladá Boleslav, zažila část Michalovice, kde mezi lety 2001 a 2011 se zvedl počet obyvatel z 15 na 180 a počet domů ze 7 na 71. Obecně platí pravidlo, že čím větší část obce, tím se více rozšířila. Nejvíce se tedy rozšířili mezi lety 1991 a 2011 části Čejetice (o 367 obyvatel) a Debř (o 237 obyvatel), podobná čísla platí i pro domy. U všech devíti

venkovských částí obce došlo mezi lety 1991 a 2011 k růstu obyvatel a domů, což jasně poukazuje na atraktivitu tohoto regionu. Suburbanizace byla dále zkoumána na vybraných okolních obcích. Z těchto obcí jasně vystupuje Bradlec, kde se zvedl počet obyvatel mezi lety 1991 a 2011 z 215 na 1216. Jedná se o atraktivní území nad údolím řeky Jizery s velmi krátkou dojezdovou vzdáleností do Mladé Boleslavi. Prudký rozvoj obce s sebou přinesl i několik negativních vlivů - obec nemá žádné centrum, je zde absence služeb občanského vybavení (pouze jedna mateřská škola). V absolutních číslech se nejvíce rozvíjela největší obec - tedy Kosmonosy, která s Mladou Boleslaví bezprostředně sousedí. Počet obyvatel stoupl mezi lety 1991 a 2011 z 3557 na 5159. Podobné trendy je možné vidět v dalších okolních i lehce vzdálenějších obcích (např. Luštěnice).

Další druh změny v prostorové struktuře projevující se v Mladé Boleslavi je revitalizace. Revitalizací prošlo několik parků. První je park Štěpánka, kde došlo k zrekonstruování mostů přes řeku Klenici, instalaci městského mobiliáře či došlo k vytvoření naučné stezky pro děti. Druhým parkem je Výstaviště. Tento park v blízkosti centra chátral a nepůsobil reprezentativně a tak došlo k revitalizaci. Opět došlo k instalaci nového mobiliáře, výsadbě nových stromů a k úpravě hudebního altánu, nacházejícího se ve středu parku na kavárnu. Dalšími místy, která v posledních letech prošla revitalizací, jsou náměstí. Staroměstské náměstí prošlo výraznou rekonstrukcí, která měla za cíl oživit centrum města. Z náměstí bylo přemístěno část parkování pod zem, kde bylo vybudováno podzemní parkoviště. Na samotném náměstí pak vznikl model koryta řeky Jizery a fontána, která je v noci osvětlená. Druhým náměstím je Komenského náměstí, kde došlo k úpravě zeleně, instalaci mobiliáře a zhotovení Památníku legionářů. Ve městě se pak v menším množství vyskytovala v minulosti gentrifikace a ghettoizace.

Prostorovou strukturu z hlediska bydlení, dopravy a dalších aspektů řešilo dotazníkové šetření, které se zaměřovalo na spokojenost a názory obyvatel. Co se týká veřejné zeleně, tak je obyvatelstvo spíše spokojeno. Veřejná zeleň má kvalitu, ale ne dostatečnou kvantitu a příliš prostoru pro rozšíření se ve městě nenachází. Většina lidí žije v panelových domech. Zároveň ti, kteří v těchto domech žijí, jsou obecně méně spokojeni s kvalitou bydlení, než ti, kteří žijí v rodinném domě. Většina obyvatel si myslí, že Škoda Auto má pozitivní vliv na město z různých důvodů (zaměstnání, sponzorování akcí, celý region prosperuje, zasluhuje se o rekonstrukce města), ale

existuje i několik lidí, kteří si myslí, že Škoda Auto nemá pozitivní vliv na město (průmyslový ráz města, vyšší koncentrace cizinců, horší životní prostředí).

Městská hromadná doprava je velmi málo využívaná z mnoha důvodů (delší intervaly mezi linkami, špatný systém placení, časté zpoždění). Tento fakt dále vede k podpoře individuální dopravy a k prohlubování problému s dopravou ve městě. Řešením by zde mohl být propracovanější systém městské hromadné dopravy, jako jsou výhodnější ceny či různé příspěvky (např. od Škodovky) na MHD. Ohledně dopravy si obyvatelé stěžují na nedostatek parkovacích míst a přetížení dopravy, především v dopravní špičce. K ulehčení dopravy pomohlo vybudování tangenty od obchodního centra Bondy k hypermarketu Albert v Jičínské ulici, na konci roku 2015.

Supermarkety a hypermarkety jsou obyvateli hojně navštěvovány. Podle dotazníkového šetření bydlí dvě třetiny obyvatel do půl kilometru od obchodu. Nejnavštěvovanějším obchodem je Kaufland, který se nachází uprostřed sídliště. S nemocničními službami jsou lidé spíše spokojeni.

Odpovědi na otázku na názor na centrum města byly však rozporuplné. Velký počet respondentů přesně nevědělo, co je myšleno centrem města. Tito lidé považují rekonstrukci Staroměstského náměstí za nedůstojnou a raději považují za centrum města jiná místa (např. park Výstaviště, náměstí Míru nebo OC Bondy).

Navrhnout řešení pro již zmíněné problémy je poměrně složité. Město se v posledních letech snaží aktivně řešit problémy s dopravou – vybudováním tangenty OC Bondy – Jičínská či budováním cyklostezek, ale doprava ve městě je stále přeplněná. Jako řešení se nabízí zvýhodnění městské hromadné dopravy. V tomto případě by však pomohla nejspíše až radikální změna, tedy MHD zdarma, jak už to funguje v několika jiných světových městech. V tomto případě by byl nejspíše problém financování této změny. Samozřejmě jako nejlepší sponzor se nabízí Škoda Auto, která aktuálně sponzoruje město a akce v něm ve velkém. V tomto případě by však stála sama proti sobě, jelikož by se snažila omezit automobilovou dopravu, která je hlavní výdělečnou činností této firmy.

Problém centra města je také těžko řešitelný. Jelikož se na financování rekonstrukce centra města podílela Evropská unie, je nutná několikaletá udržitelnost, tudíž v současnosti není možné centrum nijak přetvářet. Změna je tedy na magistrátu a obyvatelích města – oživit centrum např. pomocí různých akcí, trhů apod., které by nalákaly obyvatele zpět do centra.

Seznam použité literatury a zdrojů

Literatura

BERG, L. van den, 1982. *A Study of Growth and Decline*. 1st ed. New York: Pergamon Press. ISBN 00-802-3156-X.

HARRIS, R. a LARKHAM, P., 1999. *Changing suburbs: foundation, form, and function*. New York: Routledge, xv, 280 s. ISBN 04-192-2050-X.

HERČÍK, K., 2004. *Čtení o Mladé Boleslavi*. Vyd. 1. Mladá Boleslav: Kompakt. ISBN 80-239-4321-9.

KNOX, P. a PINCH, S., 2009. *Urban social geography: an introduction*. 6th ed. Harlow: Pearson. ISBN 978-0-273-71763-8.

SMITH, N., 1979. *Toward a Theory of Gentrification A Back to the City Movement by Capital, not People*. Journal of the American Planning Association. **45** (4), 538-548

SÝKORA, L., 2001a. *Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst*. In: Acta facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Přírodní vědy. Folia geographica 4, roč. 35, 204 s.

SÝKORA, L., 2001b. *Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace*. In: Hampl, M. a kol., Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Praha, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, s. 127-166.

SÝKORA, L., 1999. *Proměny vnitřní prostorové struktury postkomunistické Prahy*. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis – Folia Geographica, **32** (3), 98–103.

SÝKORA, L., 2003. *Suburbanizace a její společenské důsledky*. Sociologický časopis. (39), 217-233.

SÝKORA, L., 1993. *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha : PŘF UK, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 199 s.

TEMELOVÁ, J., PULDOVÁ, P., 2010. *Rezidenční výstavba v obci Bradlec: přístup ke spolupráci obce s developerem*. Suburbanizace.cz, 11 s. ISSN 1803-8239

TOUŠEK, V., et al, 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.

TRTÍLEK V., 1974. *Mladá Boleslav od minulosti k dnešku*. Městský národní výbor v Mladé Boleslavi. 376 s.

VARADY, D., 1986. *Neighborhood upgrading: a realistic assessment*. Albany: State University of New York Press, x, 184 s. ISBN 08-870-6300-4.

Elektronické

BBC GCSE - Burgess Model [online]. [cit. 2016-04-16]. Dostupné z:
<http://www.bbc.co.uk/staticarchive/92f499f232a270e38ba20ccf9f625932d6cd4136.gif>

BBC GCSE - Hoyt Model [online]. [cit. 2016-04-16]. Dostupné z:
<http://www.bbc.co.uk/staticarchive/d7cb48a9629ef0cd0562211390cf5d6c104ac8fc.gif>

Czech Invest - Brownfieldy [online]. [cit. 2016-02-15]. Dostupné z:
<http://www.czechinvest.org/brownfieldy>

Česká tabule [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z:
http://geography.upol.cz/soubory/lide/smolova/GCR1/text_ceska%20tabule.pdf

ČSÚ - Historický lexikon obcí [online]. [cit. 2016-02-20]. Dostupné z:
<https://www.czso.cz/documents/10180/20538302/13n106cd1.pdf/cf538eaa-7f70-49f6-8e76-dc88932650ef?version=1.0>

ČSÚ - Malý lexikon obcí, okres Mladá Boleslav [online]. [cit. 2016-02-19]. Dostupné z:
<https://www.czso.cz/documents/10180/36559391/32019915018.pdf/090c5a6d-492a-4b52-b28a-c0d707059029?version=1.1>

ČSÚ - Vývoj obyvatelstva ve městě Mladá Boleslav [online]. [cit. 2016-02-20].
Dostupné z:
https://www.czso.cz/documents/11240/17829520/Mlada_Boleslav.pdf/c3be07d8-de1d-4826-b572-57c0fd23eaab?version=1.2

Dálnice.com - D10 [online]. [cit. 2016-04-11]. Dostupné z:
<http://www.dalnice.com/r/r10/r10.htm>

Harris and Ullman's Model [online]. [cit. 2016-04-16]. Dostupné z:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/8f/Multiple_nuclei_model.svg/450px-Multiple_nuclei_model.svg.png

Historie Mladá Boleslavi [online]. [cit. 2016-02-19]. Dostupné z:
<http://www.aktualne.cz/wiki/geografie/staty-a-mesta/mlada-boleslav/r~ea26c7defba811e384070025900fea04/>

Luštěnice [online]. [cit. 2016-03-31]. Dostupné z:
<http://www.lustenice.cz/index.php?page=page&kid=48>

Obnova Staroměstského náměstí [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné z:
<http://stavbaweb.dumabyt.cz/obnova-staromestskeho-namsti-v-mlade-boleslavi-7723/clanek.html>

Parkování Staré město [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <http://www.mpdmb.cz/index.php/informace/parkovani-na-starem-meste>

Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel Mladé Boleslavi, 2010 [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: http://www.mb-net.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=28888

Rejstřík škol [online]. [cit. 2016-02-21]. Dostupné z: <http://rejskol.msmt.cz/>

Revitalizace Komenského náměstí [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/park-na-komenskeho-namesti-s-novym-pomnikem-je-otevren/d-30047/query=komensk%C3%A9>

Revitalizace lokality Ptácká [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/revitalizace-lokality-ptacka-mlada-boleslav/d-28890>

Revitalizace Štěpánka [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/park-stepanka-prosel-citlivou-revitalizaci/d-32983>

Revitalizace Výstaviště [online]. [cit. 2016-04-02]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/revitalizace-parku-vystaviste-skoncila/d-12957>

Severní sídliště [online]. [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: http://www.mb-net.cz/VismoOnline_ActionScripts/Image.ashx?id_org=9629&id_obrazky=166814&datum=25%2E7%2E2014+11%3A38%3A28

Smart Growth [online]. [cit. 2016-02-15]. Dostupné z: <http://www.epa.gov/smartgrowth/about-smart-growth>

Škoda Auto - výroční zpráva 2014 [online]. [cit. 2016-03-10]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.com/SiteCollectionDocuments/company/investors/annual-reports/cs/skoda-annual-report-2014.pdf>

Stádia vývoje měst [online]. [cit. 2016-04-18]. Dostupné z: <https://web.natur.cuni.cz/~slamak/stages.html>

UIR - Mladá Boleslav [online]. [cit. 2016-02-19]. Dostupné z: <http://www.uir.cz/obec/535419/Mlada-Boleslav>

Vystěhování Romů [online]. [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: http://archiv.neviditelnypes.zpravy.cz/clanky/2002/07/23002_11_0_0.html

Datové

ArcČR 500 [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

ČÚZK - Ortofoto [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/?wmcid=2012>

Google Maps [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>

Mapy.cz [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <https://www.mapy.cz>

World Street Map [online]. [cit. 2016-04-28]. Dostupné z:
<http://www.arcgis.com/home/item.html?id=3b93337983e9436f8db950e38a8629af>

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazníkové šetření

Příloha 2: Vlastní dokumentace města

Přílohy

Příloha 1: Dotazníkové šetření

1. Jste z Mladé Boleslavi?

- a. ano
- b. ne, ale město znám
- c. ne

2. Pohlaví:

- a. žena
- b. muž

3. Věk:

- a. méně než 18
- b. 18 – 25
- c. 26 – 35
- d. 36 – 45
- e. 46 – 60
- f. 61 a více

4. Nejvyšší dosažené vzdělání:

- a. základní
- b. střední bez maturity / vyučen
- c. střední s maturitou
- d. vysokoškolské

5. *Ekonomická aktivita:*

- a. student
- b. zaměstnaný
- c. OSVČ
- d. nezaměstnaný
- e. důchodce

6. *Jak jste spokojeni se stavem veřejné zeleně ve městě?*

- a. rozhodně spokojen/a
- b. spíše spokojen/a
- c. nevím, nemohu se rozhodnout
- d. spíše nespokojen/a
- e. rozhodně nespokojen/a

7. *Kam ve městě nebo do jeho okolí chodíte do přírody? (otevřená otázka)*

8. *Pokud žijete v Mladé Boleslavi, v jakém typu bydlení žijete?*

- a. v panelovém domě
- b. v rodinném domě
- c. jinde
- d. nežijí v Mladé Boleslavi

9. *Jak jste spokojeni s kvalitou bydlení?*

- a. rozhodně spokojen/a
- b. spíše spokojen/a
- c. nevím, nemohu se rozhodnout
- d. spíše nespokojen/a
- e. rozhodně nespokojen/a

10. *Myslíte si, že společnost Škoda Auto má pozitivní vliv na město?*

a. ano

b. ne

11. *Proč ano? (otevřená otázka)*

12. *Proč ne? (otevřená otázka)*

13. *Využíváte městskou hromadnou dopravu ve městě?*

a. ano, často

b. ano, občas

c. zřídka

d. ne

14. *Jaký je váš názor na dopravu a dopravní infrastrukturu ve městě? (otevřená otázka)*

15. *Navštěvujete supermarkety či hypermarkety v Mladé Boleslavi?*

a. ano, často

b. ano, občas

c. zřídka

d. ne

16. Pokud žijete v Mladé Boleslavi, v jaké vzdálenosti od Vašeho bydliště se nachází nejbližší supermarket či hypermarket?

- a. do 200 m
- b. 200 - 500 m
- c. do 1 km
- d. 1 - 2 km
- e. více než 2 km
- f. nežijí v Mladé Boleslavi

17. Jaké supermarkety či hypermarkety navštěvujete? (více možných odpovědí)

- a. Albert Jana Palacha
- b. Albert Jičínská
- c. Albert OC Olympia
- d. Albert Radouč
- e. Billa
- f. Kaufland
- g. Lidl
- h. Penny Market Jičínská
- ch. Penny Market Jiráskova
- i. Penny Market Havlíčkova
- j. Tesco

18. Jste spokojeni s nemocničními službami ve městě?

- a. rozhodně spokojen/a
- b. spíše spokojen/a
- c. nevím, nemohu se rozhodnout
- d. spíše nespokojen/a
- e. rozhodně nespokojen/a

19. Jaký je Váš názor na současné centrum města? (otevřená otázka)

Příloha 2: Vlastní dokumentace města

Zdrojem je vlastní sbírka fotografií pořízená 9. 4. 2016



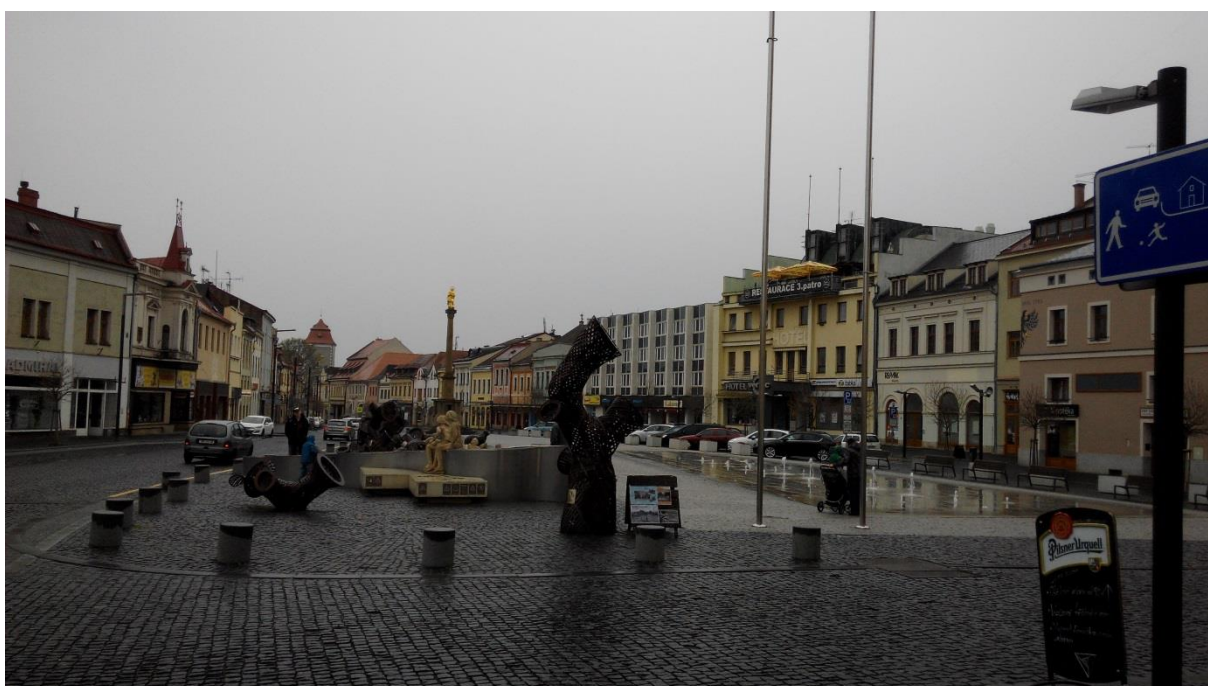
Obr. 1: Budova magistrátu na Komenského náměstí (*zdroj: vlastní fotografie*)



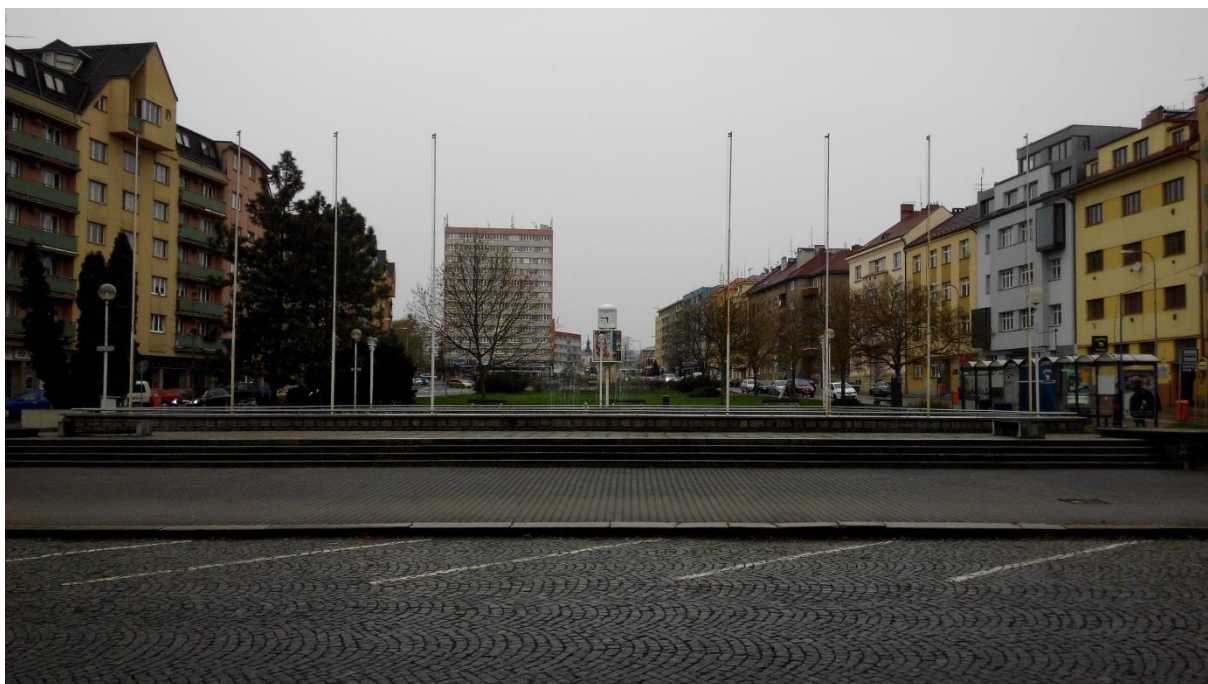
Obr. 2: Komenského náměstí (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 3: Náměstí Míru (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 4: Staroměstské náměstí (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 5: Náměstí Republiky (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 6: Českobratrské náměstí (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 7: Park Výstaviště (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 8: Park Radouč (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 9: Lesopark Štěpánka a řeka Klenice (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 10: Budova divadla (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 11: Hrad Mladá Boleslav (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 12: Obchodní centrum Bondy (*zdroj: vlastní fotografie*)



Obr. 13: Jedna z nově vybudovaných cyklostezek (Bezručova – Třída Václava Klementa) (zdroj: vlastní fotografie)