

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA PLÁNOVÁNÍ KRAJINY A SÍDEL



DIPLOMOVÁ PRÁCE

Bývalé letiště Boží Dar – systematické a koncepční řešení
Former airport Boží Dar – systematic and conceptual solution

Vedoucí práce: Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Diplomant: Marie Coňková

2020

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Marie Coňková

Rozvoj venkova a zemědělství
Prostorové plánování

Název práce

Bývalé letiště Boží Dar – systematické a koncepční řešení

Název anglicky

Former airport Boží Dar – systematic and conceptual solution

Cíle práce

Cílem práce je nejdříve systematicky posoudit jednotlivé návrhy na vojenský prostor Boží Dar a následně vytvořit celkový koncept návrhu pro toto území. Celkový koncept bude vycházet jednak z jednotlivých návrhů pro dané území, jednak ze zkušeností s revitalizací podobných území u nás i v zahraničí, které tato práce představí a posoudí.

Metodika

1. Práce určí, zda je území Boží Dar vůbec vhodná k revitalizaci, a to na základě posouzení kritérií definovaných CzechInvestem. Definuje podmínky pro území dané územně plánovací dokumentací a posoudí, zda jsou tyto podmínky v souladu s kritérii danými CzechInvestem.
2. Představí historii území a vývoj vizí, které v průběhu historie byly pro Boží Dar vytvořeny. Na základě těchto vizí, resp. možných způsobů využití, budou vybrány 3 lokality pro případové studie, které budou podkladem pro koncepční návrh pro Boží Dar. V daných lokalitách budou posouzeny důsledky návrhu na okolí.
3. Jednotlivé dílčí projekty pro Boží Dar budou zaevidovány a prezentovány nejen textem, ale též graficky, ve formě mapy.
4. Finální koncept návrhu na základě případových studií navrhne vhodné nové využití území a na základě již zpracovaných projektů navrhne lokalizaci těchto využití a některých klíčových aktivit (např. vstupů a vjezdů do území, koncentraci aktivit, hustot, apod.). Prezentován bude koncept jak textově, tak grafickým schématem.

Doporučený rozsah práce

cca 40 stran textu

Klíčová slova

Milovice, případové studie, Boží Dar

Doporučené zdroje informací

- Frantál, B., Kunc, J., Jaňurová, M., & Krejčí, T., 2020: Problems of transforming military training areas in a post-communist space: local community perceptions and policy implications. *Transylvanian Review of Administrative Sciences* 59 E: 40-58.
- FŽP ČZU, 2017: Metodické pokyny pro zpracování diplomové práce na FŽP. Nařízení děkana č. 03/2017.
- Klusáček, P., Konečný, O., Zgodová, A. & Navrátil, J., 2020: Application of the Smart City Concept in Process of Urban Recycling – Case Study of Špitálka in Brno, Czech Republic. *The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 12 (1), 22-40.
- Klusáček, P., Martinát, S., Krejčí, T., & Bartke, S., 2019: Re-development of a former military training area-The case of Brdy told from a local actors' perspective. *Land use policy* 82: 147-157.
- Osman, R., Frantal, B., Klusáček, P., Kunc, J. & Martinat, S., 2015: Factors affecting brownfield regeneration in post-socialist space: The case of the Czech Republic. *Land use policy* 48: 309-316.
-

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Vladka Kirschner, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 2. 3. 2021

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 3. 2021

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 12. 03. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně pod odborným vedením Ing. arch. Vlad'ky Kirschner, Ph.D. a veškeré podklady, ze kterých jsem čerpala, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 01.03.2021

.....

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. arch. Vlad'ce Kirschner, Ph.D. za její ochotu, cenné rady, trpělivost a přátelský přístup, který měla po celý čas zpracování této diplomové práce.

V Praze 01.03.2021

.....

Abstrakt

Diplomová práce "Bývalé letiště Boží Dar – systematické a koncepční řešení" se v teoretické části práce zabývá problematikou brownfields, řeší způsobilost území Boží Dar k revitalizaci na základě kritérií definovaných CzechInvestem. Představena je historie území a vývoj vizí, které v průběhu historie byly pro Boží Dar vytvořeny. Na základě možných způsobů využití, byly vybrány 3 lokality pro případové studie, které jsou podkladem pro koncepční návrh Boží Dar. V daných lokalitách byly posouzeny důsledky návrhu na okolí.

V analytické části práce jsou posouzeny historické návrhy využití území, data o docházkové vzdálenosti a širších vztazích, jsou zpracována prostřednictvím ArcGIS. Je diskutován pohled vedení města Milovice na budoucí využití území.

Výsledkem práce je koncept návrhu (zpracován textově i graficky) na základě případových studií a historických návrhů. Finální koncept je zpracován v programu AutoCad. Koncept navrhuje vhodné využití území na základě již zpracovaných projektů, navrhuje lokalizaci využití a klíčových aktivit (vstupů a vjezdů do území).

Klíčová slova

Milovice, případové studie, Boží Dar

Abstract

The diploma thesis "Former Boží Dar airport – a systematic and conceptual solution" in the theoretical part of the thesis deals with the issue of brownfields, addresses the eligibility of the Boží Dar area for revitalization on the basis of criteria defined by CzechInvest. The history of the territory and the development of visions that have been created for Boží Dar throughout history are presented. Based on possible uses, 3 localities were selected for case studies, which are the basis for the conceptual design of Boží Dar. The consequences of the proposal for the surroundings were assessed in the given localities.

The analytical part of the work assesses historical proposals for land use, data on walking distance and wider relationships, are processed through ArcGIS. The view of the management of the town of Milovice on the future use of the area is discussed.

The result of the work is the concept of design (processed textually and graphically) based on case studies and historical designs. The final concept is processed in the program AutoCad. The concept proposes a suitable use of the territory on the basis of already processed projects, proposes the location of the use and key activities (entrances and entrances to the territory).

Key words

Milovice, case studies, Boží Dar

OBSAH

1. Úvod	12
2. Cíle práce.....	13
3. Metodika.....	14
4. Teoretická východiska.....	15
4.1. Definování pojmu brownfields.....	15
4.2. Určení potenciálu rozvoje brownfields v ČR, kritéria definované agenturou CzechInvest.....	16
5. Případové studie brownfields v České republice a Švédsku.....	19
5.1. Případová studie Malmö	19
5.1.1. Informace o poloze	19
5.1.2. Historie	20
5.1.3. Västra Hamnen (BO01).....	21
5.1.4. Cíle projektu	22
5.1.5. Výsledky projektu	22
5.1.6. Dopad na životní prostředí	23
5.1.7. Dopad na život ve městě	25
5.1.8. Dopad na regionální dopravu.....	26
5.1.9. Dopad na lokální dopravu	26
5.2. Bývalé vojenské letiště Žatec	27
5.2.1. Projekt Triangle	27
5.2.2. Omezení dle územních plánů obcí	29
5.2.3. Realizace projektu Triangle	29
5.2.4. Projekt Triangle City	32
5.2.5. Realizace Triangle City	33
5.2.6. Dopad na život v přilehlých obcích.....	34
5.2.7. Dopad na životní prostředí	35

5.2.8.	Dopad na dopravu.....	35
5.3.	VVP Ralsko – letiště Hradčany.....	37
5.3.1.	Historie.....	37
5.3.2.	Aktuální situace VVP Ralsko – letiště Hradčany.....	39
5.3.3.	Dopad na životní prostředí.....	40
5.3.4.	Dopad na dopravu.....	41
5.4.	Bývalý vojenský výcvikový prostor – Boží Dar.....	41
5.4.1.	Základní informace o území.....	41
5.4.2.	Historie BVVP – Boží Dar.....	42
5.5.	Územní plánování.....	45
5.5.1.	Historie územních plánů – Milovice.....	45
5.5.2.	Současný územní plán Milovic.....	47
5.5.3.	Zadání regulačního plánu dle platného územního plánu.....	49
5.5.4.	Zhodnocení podmínek: potenciál území řešeného území.....	50
5.6.	Přehled a základní informace uvažovaných projektů BVVP Boží Dar.....	52
5.7.	Popis a Souhrn pokusů o rozvoj Milovice – Boží Dar.....	52
5.7.1.	Testovací areál Škody Auto.....	52
5.7.2.	Mezinárodní nákladní letiště a přestupní civilní letiště.....	54
5.7.3.	Cargo letiště, průmyslová zóna.....	55
5.7.4.	Průmyslová zóna Milovice.....	56
5.7.5.	Mladá RP s.r.o.....	57
5.7.6.	Valeo Autoklimatizace.....	57
5.7.7.	MILTOWN – město budoucnosti.....	59
6.	Analytická část.....	63
6.1.	Řešené území.....	63
6.2.	Metodika analýz.....	63
6.2.1.	Širší vztahy.....	64

6.2.2.	Docházková vzdálenost.....	64
6.3.	Posouzení bývalých návrhů na využití BVVP Boží Dar	65
6.3.1.	Testovací areál (polygon).....	67
6.3.2.	Mezinárodní nákladní a přestupní civilní letiště.....	68
6.3.3.	Cargo letiště + průmyslová zóna	69
6.3.4.	Mladá RP – bydlení, sport, OV, VTP, FVE	70
6.3.5.	Průmyslová zóna.....	71
6.3.6.	Valeo Autoklimatizace – testovací polygon	72
6.3.7.	Město budoucnosti	73
6.4.	Koncept návrhu využití území	74
7.	Diskuze	80
8.	Závěr	81
9.	Seznam literatury a použitých zdrojů	82
10.	Seznam obrázků	98
11.	Seznam tabulek	99
12.	Seznam příloh.....	99

Seznam zkratk

SPZ – Strategická průmyslová zóna

ÚK – Ústecký kraj

MF – Ministerstvo financí České republiky

MPO – Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky

MO – Ministerstvo obrany České republiky

AČR – Armáda České republiky

ÚP – Územní plán

ČR – Česká republika

BVVP – Bývalý vojenský výcvikový prostor

MPO – Ministerstvo průmyslu a obchodu

OV – Občanské vybavení

FVE – Fotovoltaická elektrárna

VTP – Vědeckotechnologický park

1. ÚVOD

Bývalé letiště Boží Dar je pro občany Milovic a okolních obcí velmi silným tématem k diskusi. V minulosti většina investorských plánů na využití letiště vyvolávaly vlnu emocí, jak pozitivních, tak i negativních. Bývalé letiště Boží Dar se považuje za vojenský brownfield. Podstatný je také fakt, že ne všechny brownfields nutně musí být opuštěné nebo dokonce zchátralé. Část může být dále využívána (Ferber, 2006).

Nad historií, současností a případným využitím se zamýšlí vlastník letiště Středočeský kraj, již od té doby, co tento vojenský prostor Boží Dar opustila sovětská vojska. Zaznělo mnoho návrhů, co se s tímto rozsáhlým územím bude dít. Přes několik plánů revitalizace, přetvoření armádního letiště v mezinárodní nebo sportovní areál, oblast pro chov zvířat, solární elektrárny a vědeckotechnické parky. Opětovné využití a integrace tohoto území je obtížné, náklady na demolice zde stojících budov jsou velmi vysoké a často se na těchto plochách nachází nebezpečné látky spojené s vojenskou činností včetně staré ekologické zátěže.

Tématem této diplomové práce je posouzení jednotlivých návrhů, které se v minulosti naskytly na území vojenského prostoru Boží Dar a následně vytvořit celkový koncept návrhu pro toto území.

2. CÍLE PRÁCE

Cílem práce je nejdříve systematicky posoudit jednotlivé návrhy pro vojenský prostor Boží Dar a následně vytvořit celkový koncept návrhu pro toto území. Celkový koncept bude vycházet jak z jednotlivých návrhů pro dané území, tak i ze zkušeností s revitalizací podobných území u nás i v zahraničí, které tato práce představí a posoudí.

3. METODIKA

Práce určí, zda je území Boží Dar vůbec vhodné k revitalizaci, a to na základě posouzení kritérií definovaných CzechInvestem. Definuje podmínky pro území dané územně plánovací dokumentací a posoudí, zda jsou tyto podmínky v souladu s kritérii danými CzechInvestem. Představí historii území a vývoj projektů, které v průběhu historie byly pro Boží Dar vytvořeny. Na základě těchto projektů, resp. možných způsobů využití, byly vybrány tři lokality pro případové studie, které jsou podkladem pro koncepční návrh pro Boží Dar. V daných lokalitách jsou posouzeny dopady návrhu na okolí.

V analytické části práce jsou nejdříve popsány jednotlivé návrhy projektů, které v minulosti byly navrženy pro území Boží Dar. Následně jsou tyto projekty zakresleny do jednoho výkresu, územního průmětu, abychom zjistili, zda nejsou v územním střetu. Potenciální dopad návrhů na okolí Božího Daru je diskutován na základě dopadů, které způsobily podobné návrhy v lokalitách zpracovaných případovými studii.

Finální koncept navrhuje využití území, na základě již zpracovaných projektů, navrhuje lokalizaci těchto využití a některých klíčových aktivit (např. vstupů a vjezdů do území, koncentraci aktivit, hustoty apod.). Jedním ze základních stavebních kamenů návrhu byl také rozhovor s místostarostkou obce Milovice Mgr. Ludmilou Šimkovou. Prezentován bude koncept jak textově, tak grafickým schématem.

4. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

4.1. DEFINOVÁNÍ POJMU BROWNFIELDS

Problematice brownfieldů je v České republice věnována pozornost od konce devadesátých let (Ministerstvo průmyslu a obchodu a spol., 2019). V současné době bývalé vojenské výcvikové prostory na světě pokrývají oblast 2 až 2,5 milionu km², což představuje více než 2% globální povrchové plochy (Zentelis a spol., 2017). Následkem změn hospodářství zůstaly na řadě míst opuštěné průmyslové, vojenské nebo zemědělské areály, výrobní haly, skladištní a dopravní plochy, které představují závažný problém pro udržitelný rozvoj obcí, měst i regionů. Zároveň se v regeneraci těchto nemovitostí skrývá velký rozvojový potenciál, který se však často neobejde bez iniciativy a podpory ze strany státu a veřejného sektoru (Ministerstvo průmyslu a obchodu a spol., 2019).

Dosavadní postupy však nevedly k přesné definici pojmu brownfields. Jeho význam v praxi není celistvý a lze tvrdit, že definice se vyvíjí současně s výzkumem tohoto prostorového problému (Hercik a spol. 2014). Brownfields jako mezinárodně uznávaný pojem označuje jakoukoli dříve užívanou nebo zastavěnou půdu, která je dnes nevyužívaná, nebo využívaná pouze částečně (Alker a spol., 2000). Tyto pozemky bývají zanedbané nebo kontaminované. Ve většině případů nejsou vhodné k využití bez zásahu a regenerace. Zahrnují opuštěné budovy, pozemky a infrastrukturu, které zabírají významnou část městských i venkovských oblastí.

Jejich vznik je nejčastěji spojován s ekonomickými změnami způsobenými úpadkem tradičních průmyslových odvětví, s procesy transformace či privatizace (Matković, 2019). Brownfields představují komplexní prostorový problém, který vyžaduje speciální metodická řešení, ale jsou také významným prostorovým zdrojem pro budoucí rozvoj měst (Gregorová, a spol., 2020). Degradují životní prostředí z vizuálního, estetického, sociologického, ekonomického, psychologického hlediska a kvůli špatnému stavu jsou často bezpečnostním rizikem (Austin, 2013).

Brownfields lze najít kdekoli, jsou charakteristické pro větší městské oblasti nebo jejich centrální části, a to díky procesům intenzivního městského růstu spojeného se suburbanizací a decentralizací funkcí z centrálních částí města (Matković, 2019).

Bývalé vojenské výcvikové prostory (dále BVVP) jsou typické svým umístěním, které v naprosté většině případů lze označit za periferní (Frantál a spol., 2015).

V Evropě se revitalizace vojenských areálů stala v posledním desetiletí běžnější, protože urbanizace zelených ploch je v hustě obydlených oblastech méně dostupná, dražší a více chráněná (Zagroba a spol., 2015). Rozvoj a regenerace brownfields je udržitelnějším způsobem rozvoje. Půda je jedním ze základních strategických zdrojů při rozvojových aktivitách k přilákání investorů. Potřeba nového využití brownfieldů je stále zřetelnější (Frantál a spol., 2015).

Příznivý dopad na komunitu a zlepšování kvality je dosaženo podle zásad udržitelného rozvoje, právě kvůli těmto výhodám jsou dnes brownfields v centru zájmu plánování udržitelného rozvoje (Bagaeen a Clark, 2016).

4.2. URČENÍ POTENCIÁLU ROZVOJE BROWNFIELDS V ČR, KRITÉRIA DEFINOVANÉ AGENTUROU CZECHINVEST

Regenerace brownfieldů přináší zlepšení podmínek pro podnikání, život a vzhled měst, obcí a krajiny (Ministerstvo průmyslu a obchodu a spol., 2019).

V České republice zabírají bývalé vojenské výcvikové prostory stále výrazně vyšší podíl půdy (přibližně 1,7 %) než v sousedních zemích (přibližně 0,5 %) (Kazatel, 2012). V období 2007-2014 se v České republice podle odhadů podařilo regenerovat až 15 % ploch brownfieldů v rámci tržních mechanismů nebo s využitím veřejné podpory (Ministerstvo průmyslu a obchodu a spol., 2019).

Z celkového počtu 2355 brownfieldů v České republice se zde nachází 101 revitalizovaných brownfieldů (Vyhledávací studie pro lokalizaci brownfieldů, 2007). Ze zkušeností krajů a měst, které se aktivně zabývají podporou regenerací brownfieldů, vyplývá, že největšími překážkami znovuvyužití brownfieldů jsou majetkoprávní vztahy, finanční náročnost revitalizace, kontaminace lokalit a konkurence nabídky ploch na zelené louce (Ministerstvo průmyslu a obchodu a spol., 2019). Investoři mohou vnímat jako překážky velkou časovou náročnost revitalizace či nedostupnost úvěrů. Specifickými překážkami projektů regenerací jsou plánovací a povolovací

procesy a oceňování nemovitostí typu brownfield (Ministerstvo průmyslu a obchodu a spol., 2019).

Za regenerovaný brownfield byly považovány pouze takové případy, které v minulosti byly využívány, poté byly bez částečného či úplného využití a v současnosti jsou opět využívány (Osman, 2014). V České republice se vyskytují brownfields o celkové rozloze 10 326 hektarů (0,13 % rozlohy ČR). Z pohledu počtu jsou nejčastěji zastoupeny brownfieldy s původně zemědělským (34,9 %) a průmyslovým (33,3 %) využitím. Z hlediska rozlohy největší plochu zabírají brownfieldy průmyslové (42,8 %) následovány vojenskými (23,2 %) a zemědělskými (17,8 %). Lokality, které byly původně využívány k armádním účelům, vypověděly největší průměrnou rozlohu 15,9 ha na brownfields (Osman a spol., 2015).

Z databáze CzechInvest vyplývá, že vojenské (20,8 %) brownfields jsou revitalizované nejčastěji společně s průmyslovými (49,5 %) (CzechInvest, 2018). Z porovnání jednoznačně vyplývá, že vyšší zastoupení mají původně průmyslové a vojensky využívané lokality v souboru již revitalizovaných brownfieldů (Seidl a Chromý, 2010). Zatímco ze stávajících brownfieldů představují pouze 6 % případů a 23 % celkové rozlohy brownfields, v souboru revitalizovaných brownfieldů 21 % případů a 31 % rozlohy (Osman a spol., 2015). Zatímco v souboru stávajících brownfieldů představuje zemědělství kategorii s nejvyšší četností (34,9 %) v souboru revitalizovaných pouhou šestinu (15,8 %) (CzechInvest, 2018).

Mezi hlavní faktory revitalizace brownfieldů v České republice, v rámci úspěšně revitalizovaných brownfields, byl nejčastěji zmiňován faktor blízkosti železnice (11,5 %), podpora ze strany místní samosprávy (10,8 %) a dekontaminace (10,6 %). Naopak s nejnižší frekvencí byl využíván faktor obdobného typu využití po regeneraci (2,5 %) a historická hodnota území či objektů (3,0 %) (Osman a spol., 2015).

Při porovnání brownfields ve městech a na venkově se obě kategorie uplatňovaly srovnatelně. Vysoká nezaměstnanost se vyskytuje na venkově (8,9 %) více než ve městech (5,8 %), naopak dlouhodobá snaha o regeneraci se uplatňuje ve městech (4,8 %) spíše než na venkově (1,6 %) (Osman a spol., 2015). V Německu, České republice a Polsku je důležitá poloha v městské oblasti a dopravní konektivita

brownfields. V této souvislosti se zdůrazňuje, že nejméně úspěšněji regenerované lokality se nacházejí v blízkosti centra velkých měst (Matković, 2019).

Přesto je při srovnání původního a současného využití revitalizovaných lokalit zjevná změna od aktivit produkčních k těm spotřebním, což odpovídá důsledkům procesů demilitarizace, deagrarizace a průmyslové restrukturalizace (Osman a spol., 2015).

Vojenské výcvikové prostory představují specifický typ periferie se značným nadměrným potenciálem, využitelný pro budoucí udržitelný rozvoj (Kustrová a spol., 2013). Lze konstatovat, že lokality s původně průmyslovým a vojenským využitím jsou revitalizovány s vyšší četností než lokality s jinými druhy původního využití (Frantál a spol., 2015). Svůj význam sehraává i velikost brownfieldu. Minimálně u původně průmyslově a vojensky využitých lokalit jsou častěji revitalizovány ty prostorově rozsáhlejší (Osman a spol., 2015).

Jedním ze zásadních cílů pro úspěšnou transformaci vojenských oblastí je naslouchat potřebám a myšlenkám místních komunit a udržovat veřejnost zapojenou do celého procesu. Spolupráce zúčastněných stran mohou proměnit i nedostatečné podmínky a nízký potenciál na pozitivní výsledky (Frantál a spol., 2015). V mnoha případech nemusí být využity dobré podmínky pro prosperitu lokality, pokud existují subjektivní problémy a překážky, jako je slabá místní politická angažovanost, nedostatek informací, špatná komunikace a spolupráce, pokud klíčoví aktéři nechtějí využít potenciál dané lokality (Klusáček a spol., 2018).

5. PŘÍPADOVÉ STUDIE BROWNFIELDS V ČESKÉ REPUBLICĚ A ŠVÉDSKU

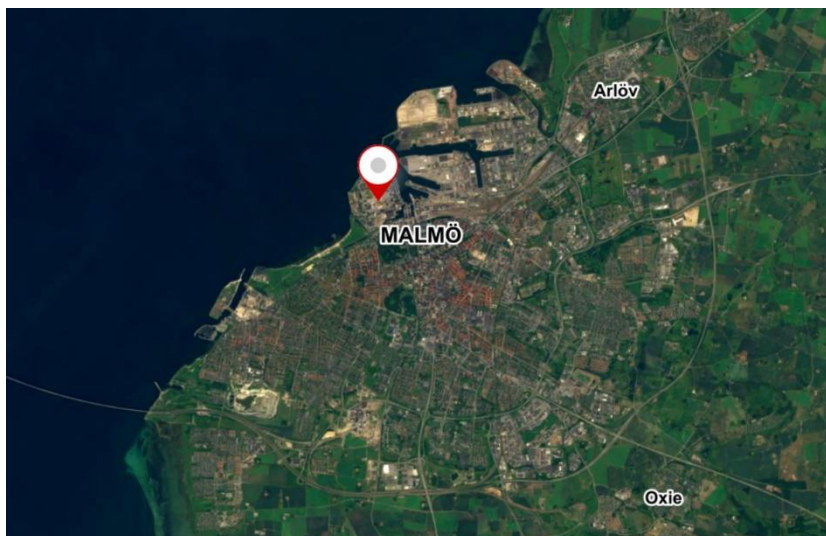
Vybrané případové studie pojednávají o revitalizaci brownfields v České republice a Švédsku. Zvoleny byly tři studie jako tři příklady přístupů k regeneraci brownfields. První případová studie je příkladem přístupu rekonverze bývalých vojenských prostor na strategickou průmyslovou zónu. Druhá případová studie, letiště Hradčany, je příkladem přístupu „nechat žít“. Třetí případová studie se zabývá přeměnou bývalého přístavu Västra Hamnen ve Švédském městě Malmö na živé město.

5.1. PŘÍPADOVÁ STUDIE MALMÖ

5.1.1. INFORMACE O POLOZE

Malmö je třetí největší město Švédska s 265 000 obyvateli, strategicky umístěné uprostřed regionu Öresund a s rychlou komunikací do všech směrů. Rozloha kraje činí 2 535,762 km². Malmö zahrnuje 11 obcí: Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Skurup, Staffanstrop, Svedalam Trelleborg a Vellinge. Lund, ve kterém žije přes 100 000 obyvatel a ve kterém sídlí významná skandinávská univerzita, tvoří dohromady s Malmö vzdělávací a ekonomickou osu regionu.

Västra Hamnen se nachází na severu švédského města Malmö ve čtvrti Västra Hamnen, která byla průmyslovou oblastí až do 21. století, kdy byla zavřena i poslední továrna. Dnes je z této oblasti nejexkluzivnější a nejdražší čtvrť v Malmö. Västra Hamnen je čtvrť, která byla přeměněna z loděnice a průmyslové oblasti na atraktivní městské prostředí.



Obrázek 1 - Poloha Västra hamnen (Mapy.cz, 2020)

5.1.2. HISTORIE

K růstu středověkého města Malmö došlo během třináctého století, díky jeho poloze přímo naproti městu Kodaň na druhé straně řeky Øresundu. Malmö se tak stalo vhodným místem pro námořní dopravu mezi Kodaní a Lundem. Také to byla část trhu se sleděm podél Øresundu. Tato skutečnost byla charakteristickým rysem až do industrializace v devatenáctém století (Urban historia, 2007).

Historicky bylo město součástí Dánska. Během 17. století a na počátku 18. století se Skåne stalo bojištěm mezi švédskou a dánskou armádou (Urban historia, 2007). Během 18. století došlo v Malmö k poměrně velkému úpadku, který lze částečně přičíst jeho začlenění do Švédska. Švédské dobytí změnilo město z centrálního obchodního města v Dánském království na relativně bezvýznamné ve Švédsku. Hlavní funkcí města od té doby bylo sloužit jako vojenská pevnost. Západní přístav v Malmö byl od konce 19. století dlouholetým hostitelem lodního průmyslu. Teprve s rychlou expanzí Malmö na konci 19. století a rostoucím významem doků zde vznikly rozsáhlé oblasti pro přístaviště, sklady a komerční budovy (Danishdesignreview, 2014).

V té době bylo město považováno za velmi úspěšné průmyslové město. Krize v 70. až 80. letech tvrdě zasáhla město a nakonec vedla ke ztrátě jednoho z hlavních ekonomických pilířů vedoucí ke ztrátě 30 000 pracovních míst (Danishdesignreview, 2014). V 90. letech byla založena továrna SAAB, která však byla brzy zrušena a

pozemky byly v roce 1996 prodány zpět městu. Po uzavření loděnic koupil magistrát v roce 1996 západní přístav o rozloze 175 hektarů (Danishdesignreview, 2014). V reakci na hospodářskou krizi, kterou západní přístav zažíval, bylo potřeba pro město Malmö vytvořit silný plán rozvoje pro budoucnost (Anderberg, 2015). Cílem bylo vybudovat novou městskou část.

5.1.3. VÄSTRA HAMNEN (BO01)

Na přelomu tisíciletí bylo rozhodnuto vyřešit problém staré loděnice v Malmö uspořádáním městského veletrhu Bo01 (UrbanLab, 2018). Bo01 byla výstava bytů, projekt nese název Bo01 podle data otevření v roce 2001 (tedy 01), „Bo“ v názvu je švédské sloveso „přebývat“ (Guardian, 2005).

První etapa oblasti Bo01 byla dokončena před zahájením Evropského veletrhu. Datum zahájení výstavy stanovilo časovou osu plánování a vývoje pobřežního území o rozloze 218 530 m². Tento projekt byl první víceúčelový rozvoj v přístavu prováděný městem. Projekt Bo01 se stal námětem mezinárodní výstavy bydlení, která se nazývala „Město zítřka“. Poslední fází projektu byly pasivní domy v sousedství Salongen, které byly dokončeny v létě roku 2011. Oblast má 1 425 domů a obsahuje také kanceláře, podniky a parkovací garáže (Lukac, 2016). Dnes žije v oblasti Bo01 více než 2343 obyvatel. Tato oblast se vyznačuje udržitelným charakterem.

Bo01 tvoří prioritní rozvojovou oblast v Malmö a je důležitou součástí k posílení Malmö jako atraktivního místa pro život a práci (Lukac, 2016). Nyní je to místo setkávání, kultury, obchodu, bydlení a vzdělávání. V moderním Malmö existují malé a střední průmyslové, servisní a obchodní společnosti, přičemž odvětví IT je dominantní. Strategická rozhodnutí vedla k pozitivnímu rozvoji města a výstavbě mostu Öresund, který spojuje Kodaň s Malmö. Rozhodnutí vedla i k výstavbě univerzity, kde je více než 20 000 studentů, dokončena byla v roce 1998 (Austin, 2013). Vznikla nová moderní čtvrť s bydlením, kanceláři, obchody a obecními službami zaměřenými na kvalitu a udržitelnost.

5.1.4. CÍLE PROJEKTU

Cílem této oblasti bylo vytvořit udržitelný okres, přilákat do města lidi s vysokými příjmy a rozvíjet trh práce a udržitelné plánování. Za tímto účelem byla opuštěná loděnice použita k vybudování zcela nové městské obytné čtvrti. Dalším cílem bylo, aby se Västra Hamnen stala mezinárodním příkladem ekologicky přizpůsobeného hustého vnitřního města (Program, strategier, planer från Malmö stad, 2016). Plánovalo se zde bydlení pro různé sociální skupiny, aby se v okrese mohli usadit lidé s různými požadavky. Městské prostředí nabídne vyváženou kombinaci bydlení, podniků, vzdělávání, služeb a zelených ploch. Dalším cílem bylo udržitelné cestování (Givan, 2013).

V této bývalé průmyslové oblasti se po ukončení průmyslové činnosti nacházely znečišťující těžší ropné složky, které jsou považovány za karcinogenní (Af Verchou, 2005). Vzhledem k tomu, že město vlastnilo nemovitosti, financovalo dekontaminaci půdy a výstavbu infrastruktury. Upřednostněna byla dekontaminace s cílem připravit území na sanaci před rozvíjením lokalit na plochy se zemědělskou hodnotou (Givan, 2013). Cíl projektu ve Västra Hamnen lze shrnout přeměnou okresu na oblast vzdělávání, výzkumu, aktivit, bydlení, kultury a rekreace (Af Verchou, 2005).

5.1.5. VÝSLEDKY PROJEKTU

Výsledky revitalizace Västra Hamnen o celkové rozloze 175 ha jsou projekty Bo01 obytné plochy tvořící 22 ha, doky 11 ha, přístav 79 ha, Holmen univerzita 21,5 ha, přírodní plochy 18 ha, veřejné prostranství 57 ha (Urban Design, 2008).

Vyšší domy na vnějším okraji tvoří ochranu menších budov a přírodního vnitřku před větrem. Je zde různorodé bydlení vzájemně se lišící. Auta se zde podřizují podmínkám chodců. Malmö také vytvořilo barevný program, který koordinoval hlavní přístup: světlé fasády směrem k moři a silnější barvy směrem k vnitřku oblasti (Faktablad Bo01/ Västra Hamnen – Hållbart byggande & boende , 2016).

Dnes je daleko od tradičního průmyslového města, jako bývalo v minulosti. V rámci přestavby Västra Hamnen, kde se po ukončení průmyslové činnosti nacházely znečišťující složky, bylo odstraněno a ošetřeno 7 850 m³ těchto půd, které byly

nahrazeny čistou zemínou a 10 cm silnou vrstvou ornice (City of Malmö, 2006). Tento proces byl financován švédskou vládou (Urban recovery and planning, 2019). Po provedení opatření je půda dnes kvalitou rovnocenná nebo lepší než běžný park ve městě Malmö (Faktablad Bo01/ Västra Hamnen – Hållbart byggande & boende , 2016).



Obrázek 2 - Stav Västra Hamnen (Urban Design Malmö Bo01, 2008)

Život ve Västra Hamnen je stejně zajímavý a rozmanitý jako centrální Malmö. Rozmanitost oblasti zajišťuje pestrost, která je dosažena polyfunkčním využitím podniků, obytných oblastí, sportu, služeb, vzdělávání a výzkumnými zařízeními (Tanimura, 2008).

5.1.6. DOPAD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Jeden z problémů týkajících se životního prostředí byl ve vsakování dešťové vody díky velkému rozsahu zpevněných ploch. Velmi významným prvkem v oblasti je otevřený systém dešťové vody. Dešťová voda je zdržena na zelených střeších, v rybnících, na náměstích a poté je odváděna otevřenými kanály do moře (Cross, a spol., 2003). Dešťová voda neteče v potrubích pod zemí, ale v otevřených kanálech podél ulic. Voda prochází kanály a přehradami v oblasti, než dorazí do moře. Otevřený systém dešťové vody také částečně čistí vegetaci v rybnících (Dagvattenhantering, 2019). Vytvářejí podmínky pro život rostlin a zvířat, což zvyšuje biologickou rozmanitost v této oblasti (Dagvattenhantering, 2019).

V okolí oblasti se prezentuje, jak snížit negativní dopady expanze města a učinit jej zelenějším. Domy jsou blízko u sebe, v rámci ekologie je důležité cenné pozemky efektivně využívat (Faktablad Bo01 - Hållbart resande på , 2016). Obytné oblasti obsahují hodně zeleně s rostlinami pokrytými povrchy a rybníky, součástí jsou také již zmíněné zelené střechy a popínavé rostliny na stěnách (Cross, a spol., 2003).

Město také podpořilo snahu o snížení emisí a zpřístupnilo alternativní paliva. Investovalo se do čerpacích stanic pro alternativní paliva. Pokud jde o snižování emisí, jsou čerpací stanice alternativních vozidel, díky nimž došlo ke snížení emisí oxidu uhličitého přes 2 500 tun, velmi účinné (Fridh, 2016).



Obrázek 3 – Vastra Hamnen rozmístění městských parků (Tanimura, 2008).

Västra Hamnen v Malmö má nový typ městského parku, jedná se o parky/zeleň Co-created Space, Varvsparken, Koggparken, Fregattparken, Scaniaparken, Dania

park, Naturum, Öresund a Ankarparken. Díky širokému výběru mnoha švédských přírodních biotopů nabízí komplex a otevřený park olšové bažiny, dubové lesy a mořské biotopy s raky (SLADNA, 2017). Došlo ke zvýšení ekologické kompetence v procesu a rozšíření nástrojů plánování, jako je faktor zeleného prostoru pro kvalitu a množství zeleně (Johnson Institute, 2008). Stavební materiály použité při výstavbě domů musí být schopné znovupoužití po případné demolici (Cross, 2003).

Dnes se lidé na oblast ne dívají stejným způsobem (Svensson, 2016). Energetickým konceptem Bo01 je využít stoprocentně obnovitelné a lokálně vyrobené energie (Ilmar Reepalu, 2011). Ilmar Reepalu působil jako předseda městské rady, byl ve funkci od roku 1994 až do roku 2013, kdy odešel do důchodu. Byl jedním z těch, kteří pracovali s vizemi města (Avella, 2013).

5.1.7. DOPAD NA ŽIVOT VE MĚSTĚ

Ve Västra Hamnen se nachází univerzita, která přilákala více obyvatel Malmö ke studiu. Zdá se, že zvýšená úroveň vzdělání mezi obyvateli má ze sociálního hlediska pozitivní dopad na město (Jafar, 2012). Ve městě Malmö, je vyšší procento vysokoškolsky vzdělaných obyvatel (25,95 %) oproti celkové populaci ve Švédsku (20,99 %) (Källa: SCB, 2020).

Rozvoj Västra Hamnen pokračoval prostřednictvím dalších obytných oblastí, které byly pojmenovány Flagghusen a Dockan (Rosberg, 2013). Smíchání velikostí pozemku a architektonických požadavků tak, aby se rozsah a charakter budov lišily u každého bloku, zmírňuje dopad vysoké hustoty bydlení (Faktablad Bo01/ Västra Hamnen – Hållbart byggande & boende , 2016). Kombinace velikostí bytů a typů vlastnictví zvyšuje heterogenitu populace. Jedním překvapením byl větší než očekávaný počet mladých rodin, které si zde koupily nebo pronajaly byt (Källa: SCB, 2020). Interakce člověka a prostředí byla základním faktorem při plánování oblasti. Prostřednictvím přístupu k zeleni a vodě, využitím denního světla a variací vizuálních a sluchových vjemů bylo vytvořeno prostředí, ve kterém se lidé cítí dobře a stane se jednoduše lidsky udržitelným (Hållbart byggande & boende , 2016).

5.1.8. DOPAD NA REGIONÁLNÍ DOPRAVU

Propojení Švédska a zbytku Evropy se v roce 2000 podstatně zlepšilo dokončením mostu Öresund zahrnujícím dálniční a železniční infrastrukturu (Groenblauw, 2013). Öresundský most spojuje dánské hlavní město Kodaň se švédským přístavním městem Malmö (Oresundsbron, 2019).

Železnice je důležitou součástí mostu Öresund. Přibližně dvě třetiny cestujících po mostě Öresund jedou vlakem, přičemž cesta mezi Malmö a Kodaní trvá 35 minut (Oresundsbron, 2019). Švédsko disponuje velmi malým počtem dálnic, město Malmö spojují dálnice E6, E20, E22 a E65.

5.1.9. DOPAD NA LOKÁLNÍ DOPRAVU

Oblast Bo01 je téměř bez aut, chodci a cyklisté mají přednost a obyvatelům se doporučuje, aby si vybrali ekologické dopravní prostředky (Lindberg, 2012). Autobusová linka, která jezdí v této oblasti a spojuje Västra Hamnen s důležitějšími uzly v Malmö, má frekvenci 7 minut.

V oblasti Bo01 lidé žijí, aniž by potřebovali vlastní auto, a to prostřednictvím efektivní veřejné dopravy, kvalitních cyklo a pěších stezek. Kromě toho šly investice do obnovitelných paliv a vozových parků. Používání kola jako dopravního prostředku je zde snadné, v oblasti bylo vybudováno více než 8000 metrů nových cyklostezek (Lindberg, 2012). Díky malé městské struktuře a husté uliční síti, chodníkům a cyklostezkám je okres těžkopádný pro motoristy a atraktivní pro cyklisty a chodce.

Autobusy do oblasti jezdí velmi často, v hustém provozu každých pět minut a zastavují na křižovatkách v okrese. Na hlavních křižovatkách Stora Varvsgatan a Östra Varvsgatan má autobus prioritu signálu, tj. autobus vždy dostane zelenou a vozy musí čekat. Na autobusových zastávkách jsou neustále aktualizovány informace, které zobrazují skutečný čas, kdy autobus dorazí, a ne odhadovaný čas jízdního řádu. (Faktablad Bo01 - Hållbart resande på , 2016).

Ve Västra Hamnen má veřejná doprava prominentní roli, díky vysoké frekvenci, chytrým trasám, informacím v reálném čase a bezpečným autobusovým

zastávkám (Faktablad Bo01 - Hållbart resande på , 2016). Návrh hlavních ulic je sestaven tak, aby jej bylo možné v budoucnu převést na železniční dopravu (Lindberg, 2012). Zastávky jsou na velmi dobré úrovni s vysokou plošinou, která usnadňuje nastupování a vystupování z autobusu. Zastávky disponují ochranou proti počasí, poskytnou cestujícím dobrý komfort při čekání na autobus (Faktablad Bo01 - Hållbart resande på , 2016).

Cesty autobusem do Västra Hamnen se neustále zvyšují, cestování autobusem prudce vzrostlo o ekvivalent dalších 130 000 cest ročně. Z těch, kteří se do oblasti přestěhovali tvrdí 46 %, že oproti předchozímu času zvýšilo cestování autobusem. Podle hodnocení se ukázalo, že snahy o lepší veřejnou dopravu snižují automobilovou dopravu o 146 000 vozových kilometrů ročně (Fridh, 2016).

5.2. BÝVALÉ VOJENSKÉ LETIŠTĚ ŽATEC

Bývalé vojenské letiště o rozloze 365 ha se nachází mezi městy Most, Louny a Chomutov v Ústeckém kraji. Poblíž leží dálnice D7, která je stěžejním napojením Chomutova a hlavního města Prahy. Před 27 lety v listopadu roku 1993 naposledy na Žateckém letišti vzlétla letadla. Na konci roku 1993 byla základna zrušena a letiště se tak zařadilo mezi vojenské brownfields.

5.2.1. PROJEKT TRIANGLE

Transformace vojenského objektu se datuje po devíti letech od ukončení provozu letiště, a to v roce 2002. Vyrůst zde měla strategická průmyslová zóna (dále jen SPZ), projekt, který patří formálně k neúspěšnějším projektům rekonverze bývalých vojenských objektů v České republice (Ústecký kraj, 2007). Zóna získala již několik uznání v rámci soutěže Investor a Průmyslová zóna roku. V roce 2015 získala ocenění za nejlepší průmyslovou zónu v uplynulém roce 2014. V roce 2006 získala ocenění jako průmyslová zóna s největším společenským přínosem za uplynulý rok 2005. První ocenění přišlo v roce 2004 "Brownfield roku 2003" (SPZ Triangl, 2019).

Usnesením vlády č. 549/2002 z 29.5.2002 bylo schváleno převedení letiště do majetku Ústeckého kraje (dále jen ÚK). Vlastnictví ÚK bylo zapsáno do katastru nemovitostí na základě smlouvy o bezúplatném převodu nemovitostí mezi Českou republikou a ministerstvem obrany (SPZ Triangl, 2019).

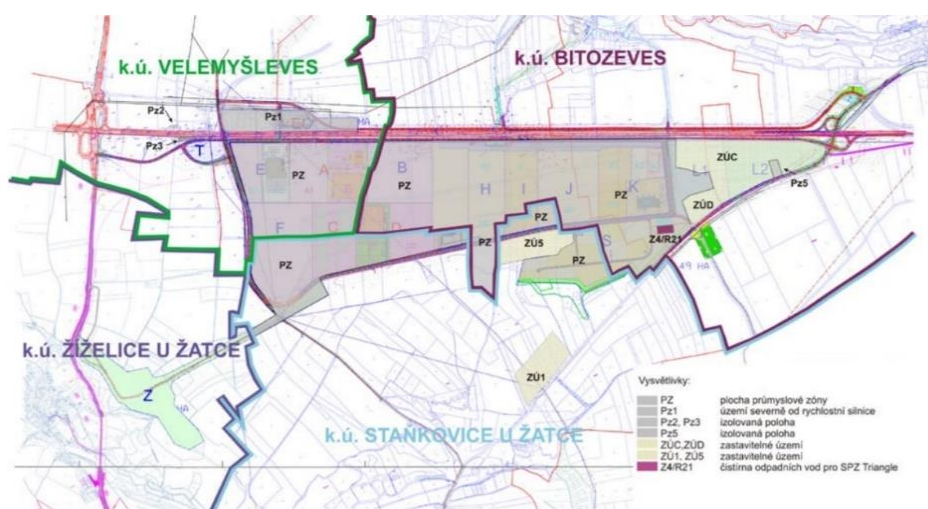
V zóně působí firmy: Gonvarri, Gestamp, Hitachi Automotive, Hitachi Cable, Nexen Tire, Yanfeng, Solar Turbines, Hargo, Neturen, HaR Komplet, Schambeck Bohemia, Grammer, Panattoni, Kiswire. K největším zaměstnavatelům patří Nexen (výroba pneumatik, 2300 lidí) a firmy vyrábějící komponenty do aut – Yanfeng (1500 lidí), Grammer (900 lidí) a Hitachi Cable (500 lidí). Do roku 2028 by zde dle předpokladů mělo pracovat zhruba 8000 zaměstnanců (Kassal, 2016).



Obrázek 4 – Vojenské letiště Žatec (SPZ Triangle, 2006)

5.2.2. OMEZENÍ DLE ÚZEMNÍCH PLÁNŮ OBCÍ

Strategická průmyslová zóna se nachází na území čtyř obcí. Zasahují zde územní plány sídelních celků Bitozeves, Staňkovice, Velemyšleves a Žiželice. Uvedené územní plány obsahují tyto základní podmínky. V území strategické průmyslové zóny musí být u každé stavby minimálně 10 % ploch ozeleněno. Výškový limit pro zástavbu je 15 m. Objekty přesahující tuto výšku se považují za pohledově rozsáhlé (MÚ Bitozeves, 2016).



Obrázek 5 - Vymezení územními plány (Ústecký kraj, 2008)

5.2.3. REALIZACE PROJEKTU TRIANGLE

Revitalizace byla rozdělena na dvě základní etapy. Celkový rozpočet realizace výstavby byl 2,5 miliard korun (Hospodářská komora ČR, 2009). První etapa zahrnující demolice proběhla v letech 2003–2004. Jednalo se také o odstranění kontaminace (SPZ Triangl, 2019). Přestože byl prostor letiště sřežen, stal se terčem častého rabování. Kompletní demolice veškerých objektů probíhala k uvolnění plochy pro nový projekt, průmyslovou zónu Triangle. Veškeré náklady na realizaci první etapy projektu, které se vyšplhaly přes částku 413 milionů korun, byly financovány dotací ze státního rozpočtu, protože se jednalo o likvidaci pozůstatků činnosti (Hospodářská komora ČR, 2009).

Druhá etapa probíhala v období 2005–2009, jednalo se o úplné vybudování inženýrských sítí a sítí dopravní infrastruktury. Otevření zóny proběhlo 29. června

2007. SPZ Triangle byla vybudována Ústeckým krajem za podpory MPO a CZI (SPZ Triangl, 2019). Náklady druhé fáze zaměřené na vybudování infrastruktury byly 1,7 miliard korun, z nichž bylo 1,3 miliard opět pokryto z prostředků státního rozpočtu, zbylých 400 milionů uhradil Ústecký kraj (Hospodářská komora ČR, 2009). Druhá etapa také řešila sanaci saturované zóny s průběhem v období 2004–2009 (SPZ Triangl, 2019).



Obrázek 6 – Stav SPZ Triangle srpen 2019 (SPZ Triangle, 2019)

Z celkové rozlohy SPZ Triangle měli investoři k dispozici 325 ha, zbylá plocha byla využita pro dopravní a technickou infrastrukturu. Původním záměrem při vzniku projektu bylo umístění pouze jednoho většího investora. Tento plán se ale ukázal jako nereálný díky nezájmu ze strany prostorově náročných firem, a tak se prvními investory v roce 2006 staly japonské elektronické firmy zaměřené na výrobu televizorů. Dvě japonské společnosti měly zájem pouze o 25 ha pozemku. S tímto faktem byly spojeny i další nepředpokládané náklady na rozšíření infrastruktury, která byla původně vybudována jen po obvodu areálu (Hospodářská komora ČR, 2009).

Do roku 2009 se SPZ Triangle potýkal s upadajícím zájmem investorů a developerů. Na konci roku došlo k mírnému oživení zájmu investorů požadujících menší plochy. Protože na území nelze takovéto firmy umístit, vznikl návrh zpřístupnění

přílehlé části bývalého letiště, tzv. „Staňkovický rozptyl“, k uspokojení těchto zájemců. Odhadované náklady jsou 140 milionů korun a počítá se i s dodatečnými náklady v podobě skoupení potřebných přílehlých pozemků od soukromých vlastníků. Realizace proběhla v roce 2011 (Hospodářská komora ČR, 2009).

Ústecký kraj v souvislosti s výstavbou SPZ Triangle očekával zlepšení míry nezaměstnanosti kraje, která je zde výrazná, i snížení rozsahu strukturální nezaměstnanosti v kraji (Ústecký kraj, 2008).

Dnešní realita je však taková, že z plochy 365 ha je nadále volných 81,31 ha. Počet dalších potenciálních pracovních míst je vyčíslen na sedm až devět tisíc. V SPZ Triangle pracovalo 5 307 osob k 31. prosinci 2019 (SPZ Triangle, 2019). Podle „Studie ekonomických dopadů realizace Strategické průmyslové zóny Triangle“ z roku 2008, zde mělo původně najít práci až 20 000 zaměstnanců (Ústecký kraj, 2008).



Obrázek 7 - Situace průmyslové zóny Triangle – srpen 2020 (SPZ Triangle, 2020)

Ústecký kraj, jakožto vlastník bývalého vojenského letiště, vkládal do projektu SPZ Triangle velká očekávání, to je spojeno s velkými finančními náklady, které jsou bohužel v tomto projektu zatím nevratné. Prvotní vysoký odhad 20 tisíc zaměstnanců se stal nereálným díky faktu, že areál se „rozdrobil“ pro malé firmy, a ne rozdělil mezi jednu až dvě firmy velké, jak bylo původně zamýšleno. Tudíž kapacita zůstává nevyužita a nachází se zde značné množství volného území. Původní kapacita

dvacet tisíc zaměstnanců tak zůstala nenaplněna téměř čtyřnásobně (aktuální počet zaměstnanců 5 307), i když počet menších firem je dvanáct.

Adaptace areálu SPZ Triangle pro menší investory částečně zvedla poptávku a rozsáhlou plochu se díky tomu podařilo alespoň z malé části zaplnit.

5.2.4. PROJEKT TRIANGLE CITY

V rozrůstající se průmyslové zóně Triangle s aktuálním počtem zaměstnanců 5 307 vznikl nový menší projekt, a to městečko, které by mělo rostoucímu počtu dělníků poskytnout střechu nad hlavou. K dispozici by prostory měli být i dodavatelům. Na 12 ha zde kromě kanceláří a jídelny vyrostou také ubytovna z mobilních buněk pro 256 lidí (Šebesta, 2013). Tyto tři budovy stály přibližně 24,7 milionu korun a otevřeny byly v roce 2020. Součástí městečka bude také příjezdová silnice a jezírko za téměř 42 milionů (Šutera, 2018).

V roce 2013 rozhodli radní Ústeckého kraje o začátku zadávacího řízení veřejné zakázky SPZ Triangle – Triangle City. Jednalo se o zpracování projektové dokumentace a inženýrské činnosti dopravní a technické infrastruktury (Šebesta, 2013). Zóna má dostatek vody, přiveden je zemní plyn, elektřina je napojena na kanalizaci a buduje se ČOV, kvalitní je dopravní infrastruktura s připojením okružními křižovatkami na rychlostní silnici R7 (SPZ Triangle, 2019).

Rozvoj projektu se předpokládá i do budoucna, v plánu jsou obchody, lékařské zařízení nebo vzdělávací centrum, uvažuje se také o čerpací stanici či školce pro děti zaměstnanců. Plocha Triangle City má dosahovat rozlohy přes 11 ha (Kinšt, 2017).

Jedním z prvních investičních záměrů v Triangle City je záměr Ústeckého kraje s názvem Zázemí občanské vybavenosti (ČTK, 2016).



Obrázek 8 – Vizualizace projektu Triangle City z roku 2013 (SPZ Triangle, 2013)

5.2.5. REALIZACE TRIANGLE CITY

V roce 2016 v průmyslové zóně Triangle začala stavba městečka Triangle City (ČTK, 2016). Celé Triangle City slouží jako zázemí pro investory, dodavatele či zaměstnance. Součástí je ubytovna s 256 lůžky, kanceláře a jídelna (Kinšt, 2017).

Dle posledních zpráv z roku 2020 v Triangle City vyrostlo zázemí pro praktického lékaře. V zázemí průmyslové zóny Triangle jsou již k dispozici volné ubytovací kapacity. Ubytovny slouží pro ubytování zaměstnanců, stavebních dělníků a řidičů kamionů (SPZ Triangle, 2020). Buňkové sestavy slouží jako zázemí zejména pro zaměstnance a dodavatele investorů. Volné kanceláře a jiné prostory jsou pronajímány domácím a zahraničním investorům, kteří v průmyslové zóně dosud nemají vlastní zázemí nebo jiným službám zejména vázaným na funkčnost průmyslové zóny (SPZ

Triangl, 2019). V administrativní budově má detašované pracoviště SPZ Triangle, příspěvková organizace Ústeckého kraje (Ústecký kraj, 2019).



Obrázek 9 – Triangle City stav k 2019 (SPZ Triangle, 2020)

5.2.6. DOPAD NA ŽIVOT V PŘÍLEHLÝCH OBCÍCH

Společnost SPZ Triangle nabízí místa pro profesionální technický personál. Celkově má region více než 100 středních škol s téměř 45 000 studenty. Ústecký kraj kreativně pomáhá při hledání uplatnění absolventů (SPZ Triangle, 2017). V okruhu 30 km je více než 30 technických středních škol, z nichž více než 10 má technické předměty na vyšší technické škole nebo střední odborném učilišti.

Investor má v průmyslové zóně příležitost získat státní pobídku z aktivní politiky zaměstnanosti, je součástí státní aktivní politiky. Podpora vytváření nových pracovních míst prostřednictvím příspěvků pro zaměstnavatele, kteří jsou schopni zaměstnat uchazeče o zaměstnání, také příspěvky přímo pro uchazeče o zaměstnání (Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2020). SPZ Triangle pořádá zájezdové balíčky pro učně, studenty a jejich rodiče, okresní obchodní komory, úřady práce a případně pro další uchazeče do výrobních závodů investorů. Těmito způsoby se průmyslová zóna snaží přilákat nové a budoucí uchazeče.

V rámci SPZ Triangle se každoročně konají sportovní akce pro obyvatele přilehlých obcí, zaměstnanců a rodin (SPZ Triangle, 2016).

5.2.7. DOPAD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V průmyslové zóně se již nevyskytuje ekologická zátěž. Pozemky jsou ve vlastnictví Ústeckého kraje. V oblastech posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), ochrany ovzduší a integrované prevence byla na úseku investorům vydána stanoviska k umístění a povolení stavby a rozhodnutí o povolení provozu (SPZ Triangle, 2017).

Z hlediska SPZ Triangle se jakékoliv narušení ekologie může udát v souvislosti s mimořádnou událostí úniku nebezpečných látek, kterých je v jednotlivých výrobních závodech značné množství. Zákony v oblasti ochrany životního prostředí jsou v dané lokalitě striktně dodržovány, ať ze strany investorů, tak i ze strany Ústeckého kraje jakožto provozovatele SPZ Triangle (Šutera, 2018). Kvalitu životního prostředí a atraktivitu měst snižují negativní dopady automobilové dopravy. Předpokladem pro snížení zatížení okolních měst automobilovou dopravou je vyšší využití alternativních forem dopravy, v tomto případě se jedná o hromadnou dopravu.

5.2.8. DOPAD NA DOPRAVU

V současné době doprava Ústeckého kraje obstarává veřejnou dopravu ze čtyř spádových oblastí, a to Most, Chomutov, Louny a Žatec. SPZ Triangle má celkem 6 autobusových zastávek – Bitoveves Triangle – sever III., Bitoveves Triangle – východ, Staňkovice Triangle – jih, Velemyšleves Triangle – sever, Velemyšleves Triangle – sever II., Velemyšleves Triangle – západ. Dopad na rozvoj území měla i dostavba dálnice D7 (do 31. prosince 2015 zde vedla rychlostní silnice R7, někdy také nazývaná slánská či chomutovská, která vede z Prahy přes Louny do Chomutova, kde končí a napojuje se do silniční sítě.)

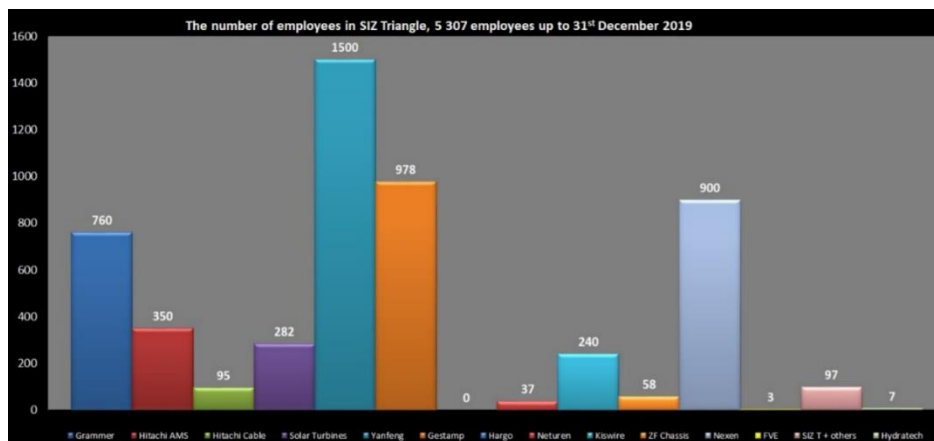
Četnější intenzita provozu a vysoká zátěž nákladních automobilů má negativní dopad na silniční infrastrukturu, od průmyslové zóny směrem k dálnici jsou silnice schopny pojmout náklady až 20 tun. V SPZ Triangle nebyla potřeba výstavby

pomocných kruhových objezdů či mostů. V přístupu do průmyslové zóny nejsou žádné komplikace, ať vlivem velkých nákladů, či intenzity dopravy (Bachorík, 2020). Nejbližší železniční stanice Žatec je vzdálená 5 km. Výstavba průmyslové zóny, měla vliv i na poskytování pracovních míst v regionu. Doprava zaměstnanců do SPZ Triangle se odvíjí od dojezdové vzdálenosti.

Předpokladem hospodářského a trvale udržitelného rozvoje regionu je kvalitní a dostačující dopravní infrastruktura (Ústecký kraj, 2019). ÚK má ve své koncepci udržitelného rozvoje jako jednu ze svých priorit zvyšování kvality dopravní infrastruktury a služeb jako podporu ekonomického růstu a pracovní mobility. ÚK výrazně podporuje budování a modernizaci komunikací, které jsou v majetku státu. Jedná se hlavně o kvalitní dopravní napojení na dálniční a železniční síť Německa, jakožto nejbližšího a nejvýznamnějšího obchodního partnera České republiky.

Podle výběrového šetření pracovních sil je v kraji zaměstnáno přibližně 366 tisíc osob z nichž nejvíce je pracujících ve zpracovatelském průmyslu (cca 91,3 tisíc osob k 31.12.2015). Průměrná hrubá měsíční mzda v kraji dosáhla 23 934 Kč (k 31.12.2015), za celorepublikovým průměrem zaostala o více než 4 218 Kč (k 31.12.2015) (SPZ Triangle, 2017). Strategická průmyslová zóna se snaží případné budoucí nájemce přilákat na přímou blízkost větších sídel ve spádové oblasti s dostatečnou kapacitou kvalifikované pracovní síly a nízkými mzdovými náklady.

Pokles těžby uhlí, restrukturalizace podniků, útlum výroby i zemědělství mají za následek, že v republikovém srovnání je v Ústeckém kraji dlouhodobě nejvyšší míra registrované nezaměstnanosti (8,91 %, v ČR 6,2 % k 31.12.2015). Ve statistickém registru ekonomických subjektů bylo ke konci roku 2015 téměř 173 878 tisíc firem, organizací a podnikatelů (SPF Group, v.o.s., 2012). Hrát roli v budoucnosti bude i fakt, že provoz přílehlé elektrárny Pruněřov I byl ukončen 30. června 2020 a s provozováním modernizované části elektrárny Pruněřov II se počítá přibližně do roku 2037, to znamená, že by o práci přišlo skoro 1 200 zaměstnanců (Elektrárna Pruněřov, 2020).



Obrázek 10 - SPZ Triangle – firmy a počty zaměstnanců (Ústecký kraj, 2016)

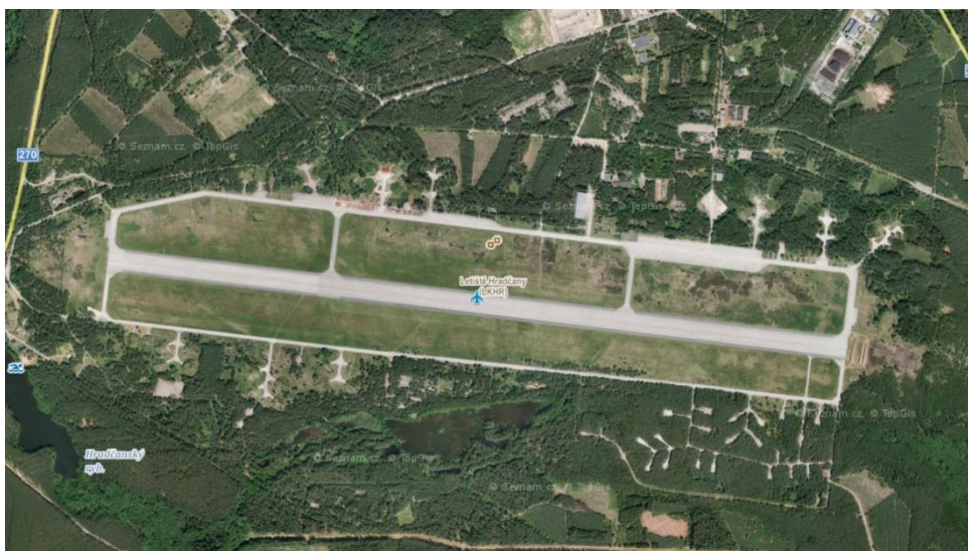
5.3. VVP RALSKO – LETIŠTĚ HRADČANY

Bývalý vojenský výcvikový prostor Ralsko se nachází v Libereckém kraji a částí také ve Středočeském kraji, konkrétně mezi městy Doksy, Zákupy, Mimoň, Stráž pod Ralskem, Mnichovo Hradiště a Bělá pod Bezdězem. Východním okrajem se přibližně shoduje s geomorfologickým celkem Ralská pahorkatina. Rozloha bývalého vojenského prostoru činí 250 km².

5.3.1. HISTORIE

Hradčany se poprvé dostaly do spojitosti s armádou v roce 1938. Plocha u dnešní obce byla vytipována jako skryté letiště, byla zde vytvořena travnatá dráha (Bouček, 2012). Bylo upraveno několik travnatých pozemků pro účely hned dvou letištních ploch. Jedna se nacházela na východ od hradčanského rybníku druhá východně od Mimoně ve směru na Hvězdov. Ke konci 2. světové války bylo letiště poškozeno americkými a sovětskými nálety (Jambor, 2016). Obec, která byla vyhlášena pro svou rekreaci, se v krátkém období po válce snažila prosadit jako letiště. V roce 1951 byla zahájena výstavba betonové přistávací dráhy, kterou dokončili roku 1954 (Jambor, 2016).

V roce 1968 zde skončil pobyt československé armády. Po dalších dvacet let bylo letiště určeno pro dočasný pobyt sovětských vojsk. V průběhu takřka 23 let působení sovětských vojsk došlo k zřejmému rozvoji nejen letiště, ale i přilehlých budov. Tehdy letiště získalo svou současnou podobu. 2500 metrů dlouhá přistávací dráha byla v 80. letech v rámci kompletní rekonstrukce letiště zvětšena o dalších 200 metrů z důvodu toho, aby zde mohly přistát i největší vojenská letadla (Jambor, 2016). Letiště tvoří jedna hlavní rozletová plocha (2700 m dlouhá a 90 m široká) a dvě dráhy, které sloužily jako nájezdové.



Obrázek 11 - Letiště Hradčany – aktuální snímek (Mapy.cz, 2020)

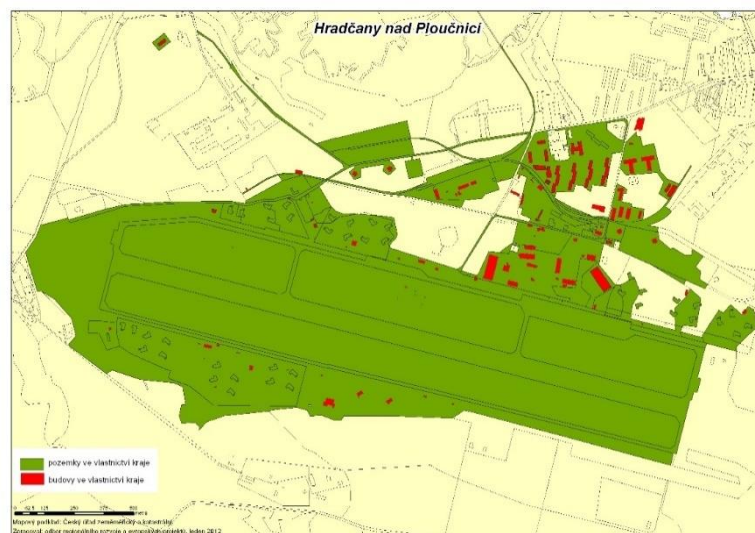
Výsledkem pobytu a působení sovětských vojsk je silná kontaminace zemin a podzemních vod. Znečištění se značně šířilo vlivem proudění podzemní vody, v okolí je kontaminována 1 m vrstva nad hladinou. Podzemní voda byla znečištěna na ploše 37 ha. Rozloha kontaminované plochy byla rozšířena na 15 ha (Bouček, 2012). V roce 1991, po odsunu sovětských vojsk byl zrušen VVP a 1. ledna 1992 vznikla spojením osad na území obec Ralsko (Liberecký kraj, 2017). Sanace kontaminace byla započata v roce 1989 čerpáním kontaminovaných vod. (MŽP, 2016). V letech 1993–2004 byla uskutečněna asanace bývalého vojenského prostoru. V průběhu bylo nalezeno a postupně zlikvidováno přes 120 000 kusů střeliva. Finance na sanaci území šly ze státního rozpočtu (Liberecký kraj, 2012).

5.3.2. AKTUÁLNÍ SITUACE VVP RALSKO – LETIŠTĚ HRADČANY

Dekontaminace znečištěných půd a podzemních vod na území neustále pokračuje (MŽP, 2016). Identifikace majetku probíhala v roce 1995, po dokončení byl majetek převeden přílehlým obcím a novým držitelům (Liberecký kraj, 2017).

Bývalé vojenské budovy jsou aktuálně komerčně využívány, slouží ke skladování surovin. Plocha vojenského letiště je zčásti využívána ke sportovním účelům. Prostory také sloužily k natáčení filmů, jedná se o tituly jako je Tmavomodrý svět či Stalingrad. Na území Židlov byla vytvořena obora pro vzácné druhy zvěře (Liberecký kraj, 2017). Oblast bývalého VVP Ralsko je dlouhodobě řazena mezi hospodářsky slabé oblasti Česka (MMR, 2006).

V roce 2015 probíhalo zkoumání 30 vrtů, které mělo ukázat, jak byla sanace v minulých letech úspěšná. Zkoumání mělo za cíl ukázat, jak reálně vypadalo zatížení podzemních vod. Monitoring trval do roku 2017 (ČTK, 2015). Revitalizace tím ale neskončila, v území je potřeba provést rozsáhlou demolici, stále se zde nacházejí stovky starých objektů, které jsou ohrožující. Jedná se zhruba o 210 budov, které jsou ve vlastnictví Libereckého kraje, ten je v roce 2004 převzal spolu s letištěm Hradčany. V areálu od roku 2017 probíhala demolice staveb, které byly v havarijním stavu (Liberecký kraj, 2017).



Obrázek 12 - Vyznačení vlastnictví Libereckého kraje (Liberecký kraj, 2017)

V areálu přibývají černé skládky, za jejich odstranění, stejně jako za demolice zchátralých objektů, je zodpovědný Liberecký kraj. Snahu o další rozvoj území využitelného zejména pro cestovní ruch a lehký průmysl projeví ministři životního prostředí a obrany (ČTK, 2015). Jedná se o velmi málo obydlené území o rozloze 250 km² (Pecháčková, 1998).

Bývalé vojenské letiště Hradčany v Ralsku se stalo místem, kam lidé jezdí sportovat (Lubas, 2012). Hradčanské letiště hojně využívají především in-line bruslaři a rodiny s dětmi. Na letišti se také pravidelně konají srazy tuningových aut s názvem Mimoňské války. Většina hangárů je dnes zavřená a skladuje se v nich posypová sůl, jsou zde ale i hangáry, které jsou stále využívány jako sklady pro pilu, některé dokonce slouží jako parkoviště (Liberecký kraj, 2017).

Využitelnost letiště Hradčany je problematická. Nachází se zde pouze betonová plocha v lese, přičemž přítomné objekty jsou v havarijním stavu. Obnovení letiště potřebuje vysoké počáteční investice. V současné době se spíše uvažuje o alternativním využití území.

5.3.3. DOPAD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Sanace zemin a podzemní vody v areálu bývalého vojenského letiště Hradčany byla nejdůležitějším dlouhodobým projektem financovaným z prostředků Ministerstva životního prostředí České republiky a patří k největším sanačním akcím metodou in-situ ve světovém měřítku. Tato metoda se používá při nižším stupni kontaminace. Letecká základna a její bezprostřední okolí spadají do sedimentačního komplexu českého křídového povodí. Lokalita o ploše 28 ha byla kontaminována zejména leteckým palivem, naftou, benzínem, palivovými oleji a chlorovanými rozpouštědly (AECOM, 2018).

Sanace ekologických zátěží byla financována ze státních a evropských fondů. Vyšla zhruba na půl miliardy korun (ANO, 2011). Navzdory působení armády je v Ralsku zachovaná příroda. Vyskytuje se zde řada přírodních památek, například Vranovské skály s Juliinou vyhlídkou, Skalní divadlo s monumentální Skalní branou. V prostoru vzniká také Geopark Ralsko.

5.3.4. DOPAD NA DOPRAVU

Za nejdůležitější pro rozvoj Ralska je považováno vyřešení dopravního napojení celé oblasti. Zatím zde byla pouze možnost odjet na Mimoň a na Mnichovo Hradiště, ostatní silnice disponují cedulemi zákaz vjezdu. Ralsko potřebuje lepší spojení na Osečnou, Český Dub a dále na Liberec. Nejkratší silnice vede přes oboru, která patří k největším ve střední Evropě a kde žijí zubři. Trasa přes oboru je dlouhá 11 kilometrů, objízdná trasa je delší o šest kilometrů.

V současné době je areál přístupný ze silnice II. třídy č. 268 a 270. Zde je třeba poznamenat, že pro podnikatelské účely a budoucí využití letiště Hradčany a přilehlých pozemků jsou dosavadní přístupové komunikace zcela nedostačující (nelze je trvale využít pro silniční dopravu), což má významný vliv na omezení přílivu investic do řešeného území (ARR spol., 2006). K letišti v minulosti vedla železniční vlečka Mimoň – letiště Hradčany, která je dnes již zaniklá. Pravděpodobně by bylo vhodné obnovit tuto železniční vlečku v rámci rozvoje turistiky v Ralsku, která má velký potenciál. Pomohlo by to zvláště, pokud by se nejen rekonstruovala železniční vlečka do Hradčan, ale třeba by se i zvážilo její prodloužení do vznikající průmyslové zóny v Kuřívodech (Hudec, 2015).

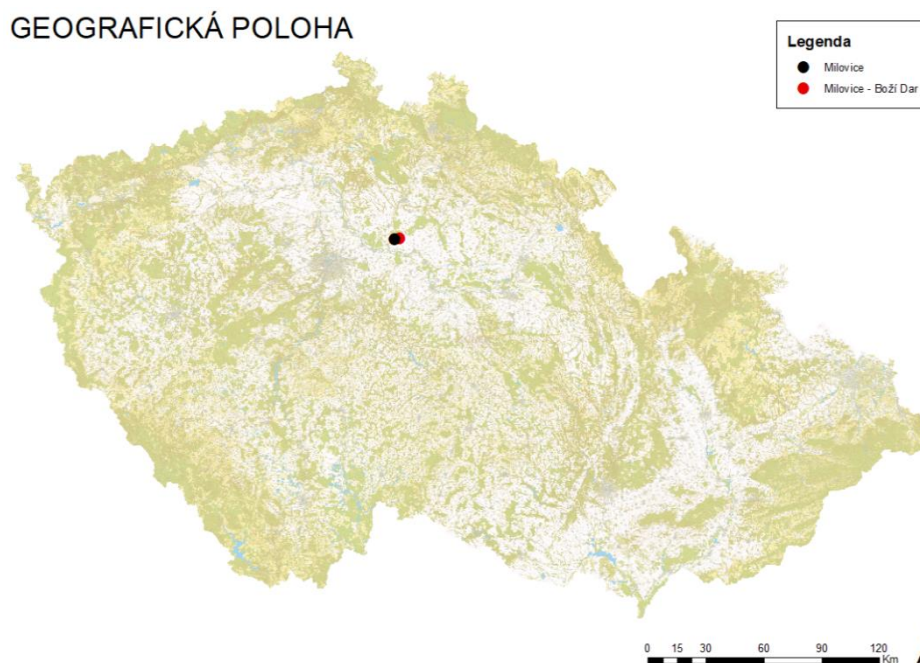
V obci Hradčany se vyskytuje autobusová zastávka Ralsko, Hradčany. V obci Ploužnice se nachází autobusová zastávka Ralsko – Ploužnice, která propojuje obce Mimoň – Hvězdov, Mimoň – Mladá Boleslav, Žitavská – Kuřívody, Ploužnice – Zákupy. Samotné letiště Hradčany neobsahuje žádná veřejná doprava. V obci Boreček se nachází autobusová zastávka Ralsko – Boreček, která spojuje přilehlé obce Dubá – Mimoň.

5.4. BÝVALÝ VOJENSKÝ VÝCVIKOVÝ PROSTOR – BOŽÍ DAR

5.4.1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ÚZEMÍ

Bývalý vojenský výcvikový prostor se nachází ve Středočeském kraji v okrese Nymburk. Přesná poloha je zhruba 4 km severovýchodně od Lysé nad Labem, 12 km severozápadně od Nymburka a 37 km severovýchodně od centra Prahy. Město Milovice má dobré železniční spojení přes Lysou nad Labem v rámci Pražské

integrované dopravy. Bývalé vojenské letiště Milovice – Boží Dar, je součástí města Milovice, malá část pak zasahuje na území sousední obce Straky. Nachází se asi 2,5 km na severovýchod od Milovic.



Obrázek 13 - Geografická poloha Milovice, vlastní tvorba, podklad (ČÚZK, 2019)

Toto území spadá do rozvojové lokality a má výhodnou polohu v rámci střední Evropy a České republiky. Bývalé vojenské letiště Milovice – Boží Dar má 2500 m dlouhou vzletovou a přistávací dráhu s rozsáhlými pojezdovými drahami a okolními pozemky o celkové velikosti 377 ha. Do roku 2013 byly prostory letiště volně přístupné, prostory také sloužily pro sportovní letadla. Pořádají se zde i tuningové srazy nebo hudební akce, mezi ty nejznámější patří festival Votvírák či největší drum and bass festival na světě Let it Roll.

5.4.2. HISTORIE BVVP – BOŽÍ DAR

První zmínka o Milovicích jako sídle pochází již ze 14. století, kde na území dnešního města stávalo zemanské sídlo, které najdeme v archivních listech jako „Villa Milewicz“, v překladu tvrz Milovice. Území Milovic, které zahrnuje ve své centrální

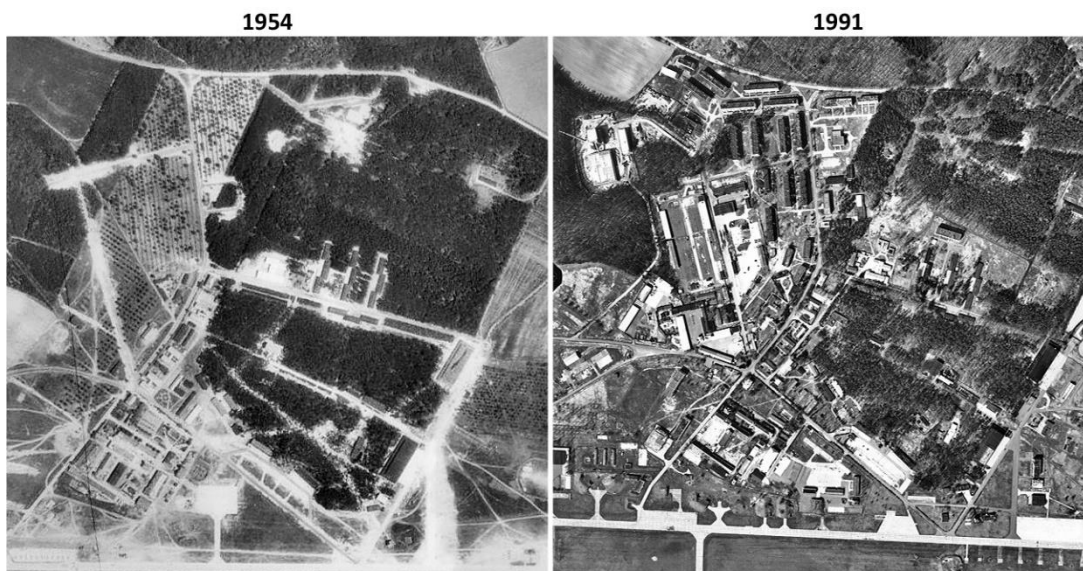
části Milovice – Boží Dar, bylo vojensky využíváno již od roku 1904 armádou Rakousko – Uherska, později pak armádou Československé republiky (AURS, 1996).

Po vypuknutí první světové války se Milovice staly táborem pro válečné zajatce, hlavně Italy a Rusy. Italové zde mají dodnes svůj válečný hřbitov (Pujman, 2012). Samotná historie letiště se odehrála v letech 1922–1991. (AURS, 1996). Úplně prvním leteckým vojenským útvarům, který se na území vojenského prostoru usídlil trvaleji, byla Letecká povětrnostní stanice 6, a to již roku 1922. Vydržela tam až do července 1939. Jenže ta vlastní letadla neměla, stanice kromě jiného vypouštěla meteorologické balóny (Kvapilová, 2019). Plný provoz na novém polním letišti byl ale zahájen až v roce 1929. V této době se jednalo o letiště s travnatou plochou dráhy a se stanovými hangáry. Klasické hangáry byly vystavěny až v roce 1930 (Pour, 2016).

V roce 1935 se na letišti umístila letecká rádio stanice. V roce 1945 bylo letiště znovu převzato československou armádou. Ta prostor využívala především k výcviku. V roce 1949 začíná letiště další modernizaci. Byla zde vybudována betonová přistávací dráha a dva sklady pro uložení leteckého petroleje (Pour, 2016). Tyto sklady byly zásobovány potrubím, které vedlo až z nádraží v Čachovicích. Potrubí bylo využíváno pouze určitou dobu. Během okupace sovětskou armádou došlo k havárii a Sověti si poradili tak, že místo úniku obložili drny. Později došlo k úplnému odstavení potrubí. (Jambor, 2016).

Od roku 1968 do roku 1991 bylo toto území dáno k dispozici sovětské armádě, která zde měla svoji nejvýznamnější vojenskou základnu na území bývalé ČSSR (AURS, 1996). Po roce 1968 zažívala oblast Božího Daru prudký stavební rozvoj. Betonová dráha byla prodloužena na 2 500 metrů a rozšířena na 80 metrů, což z ní učinilo jednu z největších letištních drah ve střední Evropě. Jeho obytná část byla zbudována až po příchodu sovětské armády. Bylo totiž nutné ubytovat sovětskou posádku (Kvapilová, 2019).

Výstavba probíhala v sovětské režii, za účasti některých českých firem. Našli bychom zde kulturní dům, tělocvičnu, bazén, sauny, obchod, garáže, štáb, dva spojovací uzly, sovětské památníky, teplárnu a panelové domy. (Jambor, 2016). Šlo o izolované území, tedy o vcelku soběstačné město. Kdo chtěl město opustit, musel mít patřičné povolení (Pour, 2016).



Obrázek 14 - Boží Dar 1954 a 1991 mapa kontaminace (Cenia, 2020)

V tomto období milovické letiště přijímalo i nejtěžší dopravní a transportní letadla ze Sovětského svazu, která dovážela nebo odvážela různý materiál. Kromě dráhy zde bylo vybudováno 44 speciálních úkrytů letadel (Hakauf, 2011). Letiště mělo i svou věž řízení letového provozu (Pour, 2016).

Vedle desítek tisíc vojáků a jejich rodin zde bydlela jen hrstka českých obyvatel. Vojáci nemilosrdně drancovali přírodu i domy. Listopad 1989 místním přinesl naději, že Milovice budou zase normální obcí (Kvapilová, 2019). V červnu roku 1991, opustil poslední železniční transport se sovětskými vojáky a jejich vojenskou technikou území České a Slovenské Federativní Republiky. Sovětská armáda tím ukončila svůj třiatdvacet let trvající "dočasný" pobyt na území republiky (Hakauf, 2011). Po odchodu sovětských vojsk z České a Slovenské Federativní Republiky bylo rozhodnuto o zrušení vojenského újezdu k 31.12.1991 (Usnesení vlády České republiky, ze dne 9. října 1991 č. 397, usnesení vlády ČSFR 541/1991). Téměř 90 let

vojenské exploatace tohoto prostoru vedlo na jedné straně k jeho výrazné devastaci, na druhé straně ale umožnilo zachování vysokého podílu lesního fondu s některými unikátními porosty (AURS, 1996).



Obrázek 15 - Boží Dar 2003 a 2020 (Mapy.cz, 2020)

Řada budov však byla po odchodu sovětské armády postupně zlikvidována, protože jejich kvalita neodpovídala standardům (Jambor, 2016). Od České republiky získal letiště Středočeský kraj, připadlo mu roku 2006 (Vališ, 2006).

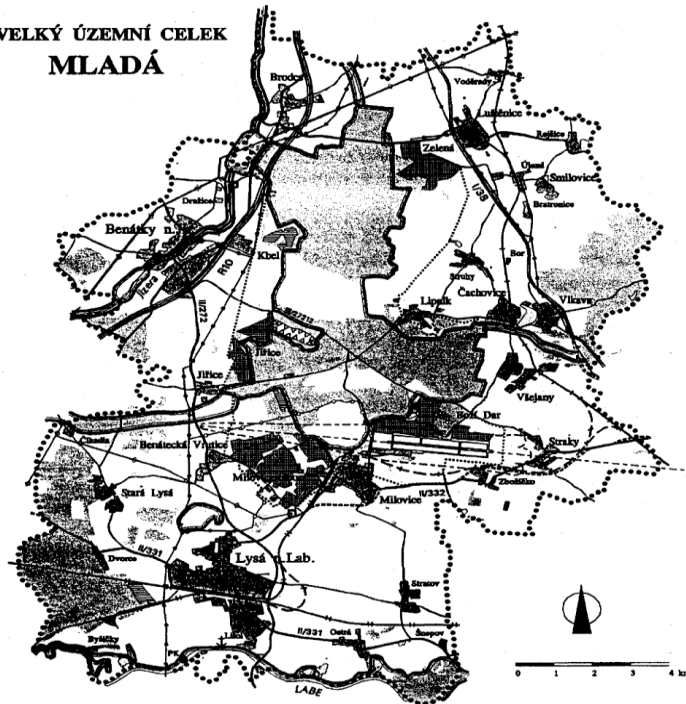
5.5. ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

5.5.1. HISTORIE ÚZEMNÍCH PLÁNŮ – MILOVICE

Jako úplně první dochovaný je územní plán velkého územního celku Milovice v měřítku 1:25 000, byl vyhlášen nařízením vlády 19. 12. 1994. Podle stavebního zákona 50/1976 Sb o územním plánování a stavebním řádu. Tento územní plán je uložen na okresních úřadech Nymburk nebo Mladá Boleslav.

1. změna 31.3.2004 - ruší kategorii využití rezervy, zůstává pouze stav a návrh. Bylo stanoveno datum aktualizace každé 4 roky. S novým stavebním zákonem z roku 2006 musí kraj pořídit nový typ dokumentace ZUR, na to mají lhůtu 5 let, uplynutím lhůty UPD pozbývá platnosti (tedy k 31.12.2011). ZÚR Středočeského kraje jsou účinné od 22.2.2012 (Koordinátor prací Ing.Arch. Milan Korner,Csc). Projektant toho plánu je Terplan a.s., státní ústav pro územní plánování Praha – Ing Arch. M. Korner. Autor první změny AURS, spol s.r.o. Ing.Arch. M. Korner.

VELKÝ ÚZEMNÍ CELEK
MLADÁ



	hranice řešeného území		nadregionální a regionální biocentra		přístav, přepravní komora
	hranice bývalého VVP		nadregionální a regionální biokoridory		vzletová a přísluvací dráha
	lesní plochy		rychlostní silnice		linie L _{max} 85 dB
	vodní plochy		silnice I.tředy		VTL plynovod s regul. stanicí
	plochy sídel		silnice II.tředy		rozvod VVN s rozvodnou
	zastavěná území v býv. VVP		silnice III.tředy		skládka odpadu
	významné sportovní areály		železniční trať		

Obrázek 16 - Velký územní celek Mladá (MÚ Nymburk, 2020)

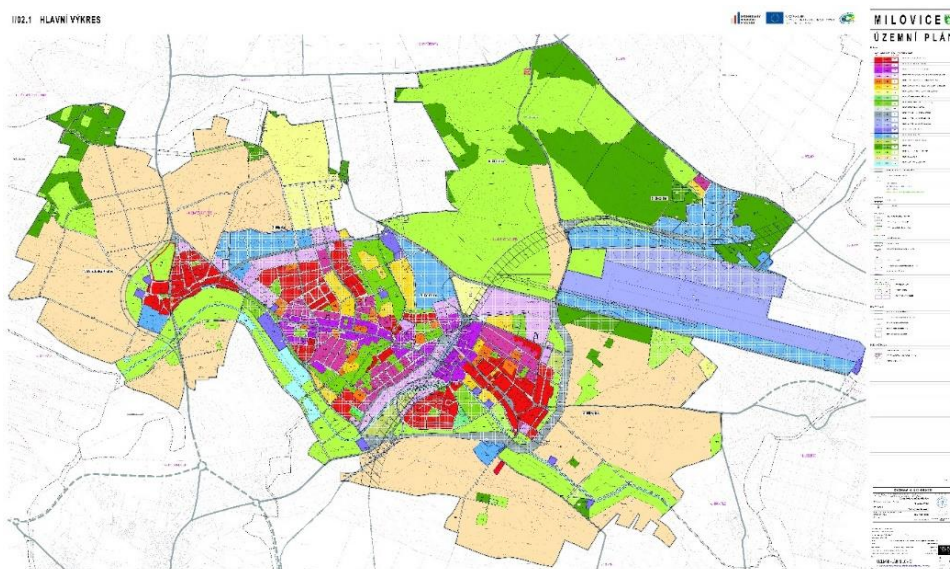
Územní plán Milovice z roku 1998, 1. změna 2003, 2. změna 2009.



Obrázek 17 - Územní plán Milovice po změně č.1. z roku 2003 (MÚ Nymburk, 2020)

5.5.2. SOUČASNÝ ÚZEMNÍ PLÁN MILOVIC

Platný územní plán z roku 2016. Projektant KNESL+KYNČL S.R.O. (doc. Ing. Arch. Jakub Kynčl, PhD). Byl pořízen v roce 2011 z vlastního podnětu zastupitelstva. Pořizovatelem PRISVICH s.r.o. Vydavatel MÚ Milovice. Aktuálně byla vyvolaná změna územního plánu.



Obrázek 18 - Územní plán Milovice (MÚ Milovice, 2016)

Řešené území, lokalita Božího Daru, se nenachází v záplavovém území ani v chráněném ložiskovém území, nejsou zde vymezeny prognózní zdroje nerostných surovin, v prostoru se nenalézají dobývací prostory či poddolovaná území. Žádný z objektů není památkově chráněn. Bývalý vojenský prostor Boží Dar je v územní plánu zčásti vymezený jako plochy dopravní infrastruktury, jako hlavní, převažující využití se doporučuje pro pozemky letišť včetně souboru staveb, zařízení a terénních uprav zajišťujících provoz letiště, odbavovacích budov, staveb pro radiolokační služby, parkoviště (MÚ Milovice, 2016). Přípustné využití, které neznemožní převažující hlavní využití a budou s ním slučitelné, zahrnuje zejména pozemky parků a veřejné zeleně, retenčních a protierozních opatření (MÚ Milovice, 2016).

Mezi podmíněně přípustné využití spadají pozemky staveb souvisejícího občanského vybavení, pozemky staveb pro výrobu a skladování v kapacitě úměrně potřebám území, pozemky staveb ubytovacích zařízení a pozemky související dopravní

infrastruktury. Jako další se mezi podmíněně přípustné využití řadí pozemky související technické infrastruktury, pozemky fotovoltaických elektráren pouze jako součást areálů (MÚ Milovice, 2016).

Mezi nepřípustné využití dle platného územního plánu Milovic z roku 2016 spadají pozemky a stavby, které nejsou v souladu s požadavky základní koncepce rozvoje území, ochrany a rozvoje hodnot, pozemky větrných elektráren (MÚ Milovice, 2016).

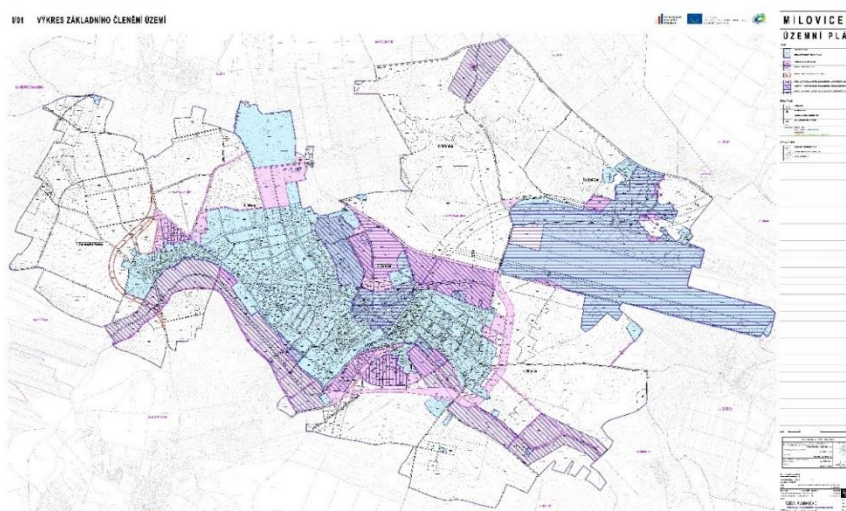
Část bývalého vojenského prostoru Boží Dar jsou v územním plánu vymezeny jako plochy změn pro plochy výroby a skladování. Mezi hlavní převažující využití patří pozemky staveb a zařízení pro výrobu a skladování, včetně staveb pro logistiku produktů rostlinné výroby, pozemky staveb a zařízení pro strategické služby a pozemky staveb a zařízení pro zemědělství (MÚ Milovice, 2016).

Mezi nepřípustné využití na plochách výroby a skladování patří pozemky a stavby, které nejsou v souladu s požadavky základní koncepce rozvoje území, ochrany a rozvoje hodnot, pozemky rodinných nebo bytových domů, pozemky staveb pro rodinnou rekreaci, pozemky větrných elektráren a pozemky a stavby, které nejsou v souladu s podmínkami prostorového uspořádání (MÚ Milovice, 2016).

Dle zprávy o uplatňování územního plánu 2016–2020 jsou v území problémy k řešení, konkrétně se jedná o revitalizaci oblasti Boží Dar, zejména pro účely výroby a skladování. Revitalizace je nezbytná pro vytvoření pracovních příležitostí pro obyvatele města Milovice. Byla prověřena možnost změny využití území, a to ve prospěch bydlení v rodinných domech a bydlení v bytových domech. Přitom bude zohledněn zejména stávající stav území a letový koridor letiště Milovice (MÚ Milovice, 2020). Uliční charakter zástavby zde není stanoven. Zastavěnost nesmí překročit 70 %, zastavěnou částí se zde míní součet všech zastavěných ploch jednotlivých staveb bez zpevněných povrchů a podzemních garáží (MÚ Milovice, 2016).

5.5.3. ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU DLE PLATNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Město Milovice vydalo zadání regulačního plánu pro oblast bývalého vojenského letiště a přilehlých budov Božího Daru. Aktuálně platný územní plán z roku 2016 vymezuje plochy a koridory, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno vydáním regulačního plánu.



Obrázek 19 - Výkres základního členění území (MÚ Milovice, 2016)

Hlavním účelem regulačního plánu je zejména stanovení podrobnějšího využití rozvojových ploch, tj. určení pozemků, jejich vzájemného uspořádání a určení funkčních a prostorových podmínek pro umístění staveb či zařízení (MÚ Milovice, 2016). Cílem je využití potenciálu území pro podnikatelské aktivity napojené na leteckou a železniční dopravu (letiště Milovice a prodloužení železniční tratě z Milovic na Mladou Boleslav). Lokalita nemá být rozvíjena ve prospěch bydlení a má být zohledněn požadavek na harmonický přechod zástavby a krajiny.

Avšak dle I. zprávy o uplatňování územního plánu Milovic 2016-2020 je zde vyhověno požadavku na prověření změny dle veřejnosti a města.

Vymezení řešeného území se nachází na k.ú. Milovice a je vymezeno ve Výkresu základního členění území. Řešené území zahrnuje letiště Milovice a související pozemky.

Požadavky na vymezení pozemků a jejich využití pro výrobu a skladování, pozemky staveb a zařízení pro strategické služby, pozemky drah: trasa železnice Lysá nad Labem – Milovice – Čachovice, včetně železničních stanic Milovice a Boží Dar a křížení s pozemními komunikacemi, pozemky letišť, včetně souboru staveb, zařízení a terénních úprav zajišťujících provoz letiště, pozemky staveb a zařízení pro občanské vybavení, pozemky veřejných prostranství, jejichž součástí jsou pozemní komunikace, případně cyklotrasy a pěší trasy, pozemky veřejných prostranství s převahou zeleně (MÚ Milovice, 2016).

Prověří se a stanoví podrobnější podmínky prostorového uspořádání zástavby v souladu s ustanovením územního plánu, profily uličních prostor, včetně umístění technické infrastruktury (MÚ Milovice, 2016). Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území musí být v regulačním plánu v souladu s požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot stanovených územním plánem. Regulační plán má navrhnout řešení, které chrání a rozvíjí propustnost řešeného území a jeho plnohodnotné propojení s okolím, zejména s přilehlými Milovicemi.

5.5.4. ZHODNOCENÍ PODMÍNEK: POTENCIÁL ÚZEMÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Dle kapitoly o regeneraci brownfields v České republice vyplývá, že největšími překážkami znovuvyužití brownfieldů jsou majetkoprávní vztahy, finanční náročnost revitalizace a kontaminace lokalit. Řešené území Boží Dar má významný potenciál, jedná se o dobře umístěné území mezi velkými městy, Prahou, Nymburkem a Mladou Boleslaví. Nachází se zde hustá komunikační síť uvnitř území. Svůj význam sehrává i velikost brownfieldu. Dle výzkumu v teoretické části práce o revitalizaci brownfields v ČR a databáze CzechInvest jsou čteněji revitalizovány brownfields v původně vojensky využitých lokalitách, a ty prostorově rozsáhlejší. Milovické letiště tyto základní podmínky o strategické poloze splňuje.

Příznivé budoucnosti území také přispívá plánované železniční napojení tzv. Všejsanské spojky, které spojí hlavní město Prahu a Mladou Boleslav.

Pozitivním potenciálem v území jsou vyřešené vlastnické vztahy, území je ve vlastnictví Středočeského kraje a o toto území je zájem i u velkých investorů jako Škoda Auto. Dalším potenciálem v území je samotné obyvatelstvo města Milovice. Nachází se zde 6 tisíc lidí v produktivním věku a v nejbližším okolí je nedostatek velkých zaměstnavatelů.

K tomuto faktu se váže i nadměrné dojíždění za prací. Dle ČSU dojíždí denně do zaměstnání 60% obyvatel v produktivním věku, tedy 3 600 lidí. Ve městě Milovice nyní žilo v roce 2014 celkem 10 625 obyvatel, od roku 1869 vzrostl počet obyvatel 6,7krát. Milovice jsou 19. nejlidnatější obcí ve Středočeském kraji a 126. v České republice. Průměrný věk obyvatel města Milovice (34,1 let) byl v celém sledovaném období od roku 1991 výrazně nižší než průměrný věk obyvatel České republiky i Středočeského kraje (41,3 let) (ČSÚ, 2020).

O bydlení v Milovicích je stále velký zájem, zároveň se vyznačuje nadprůměrnou mírou nezaměstnanosti (ČSÚ, 2020). Stěhují se sem a žijí zde lidé v produktivním věku, rodiny s dětmi. Potenciál území snižuje nedostatečná technická infrastruktura, případně špatné silniční napojení na okolní oblasti, Boží Dar napojují pouze místní a obslužné komunikace.

Dle regulací územního plánu je zde prostor pro podnikatelské aktivity, k tomu se váže zvýšená nabídka pracovních míst, jak ve službách, IT, tak i v plochách pro výrobu a skladování. Má dojít ke zlepšení dopravního napojení pomocí železniční dopravy a pomocí rozšíření pozemních komunikací. Prostor zde také dostává občanské vybavení a rekreace ve formě cyklotras, pěších tras, parků, veřejných prostranství s převahou zeleně, kde se lidé mohou setkávat.

5.6. PŘEHLED A ZÁKLADNÍ INFORMACE UVAŽOVANÝCH PROJEKTŮ BVVP BOŽÍ DAR

	Název projektu	Název společnosti (investora)	Rok	Rozloha projektu (ha)	Investice do území	Počet potenciálních zaměstnanců
1	Testovací areál (polygon)	Auto Škoda a. s.	2001	300	4,5 mld.	50
2	Mezinárodní nákladní a přestupní civilní letiště	Tara Aerospace (RyanAir)	2002	374	1,68 mld.	5 000
3	Cargo letiště	Prague IC, s.r.o.	2008	cca 374	35-43 mld.	Neurčeno
4	Bydlení, sport, OV, VTP, FVE	Mladá RP	2010	642	24 mil.	358 (z toho již 150 po dobu výstavby)
5	Průmyslová zóna	Středočeský kraj, Česká republika	2015	Neurčeno	Neurčeno	Neurčeno
6	Testovací polygon	Valeo autoklimatizace	2018	0,9	100 mil	pro více než 100
7	Město budoucnosti	Středočeský kraj	2019	cca 1000	Neurčeno	Neurčeno

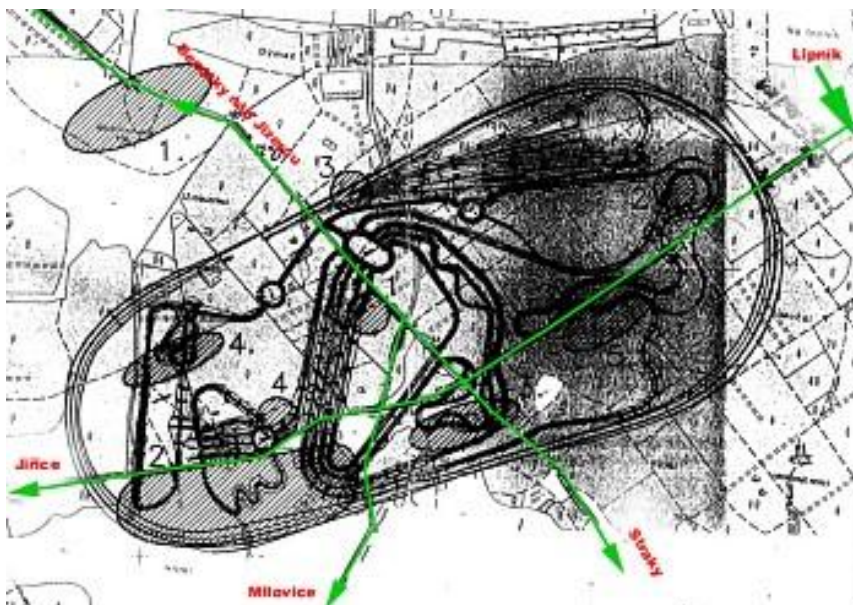
Tabulka 1 – Přehled uvažovaných projektů BVVP Boží Dar

5.7. POPIS A SOUHRN POKUSŮ O ROZVOJ MILOVICE – BOŽÍ DAR

5.7.1. TESTOVACÍ AREÁL ŠKODY AUTO

Automobilka Škoda, jenž má sídlo v Mladé Boleslavi, je největší výrobce automobilů v České republice. V Mladé Boleslavi se také nachází i největší výrobní závod této společnosti (Škoda Auto, 2020). V roce 2001 jednala Škoda Auto a. s. se Středočeským krajem o velkou stavbu nového testovacího areálu vozů. Tento projekt měl zabrat 300 ha, společnost do tohoto polygonu plánovala investovat až 4,5 miliardy korun.

Území Milovic Škodu Auto lákalo převážně z důvodu, že je blízko Mladé Boleslavi, území bylo geologicky příhodné pro stavbu a veškeré pozemky připadají výlučně státu (Liberecký kraj, 2012).



Obrázek 20 - Testovací polygon Škoda auto (Středočeský kraj, 2012)

Celé území mělo být z důvodu bezpečnosti oploceno a přísně střeženo. Po obvodu zkušebního polygonu měla vést rychlostní klopená dráha. Uvnitř pak automobilka plánovala postavit silnice z odlišných materiálů, aby mohla testovat vozy v rozdílných podmínkách (Kulhánek, 2001). Avšak výstavba polygonu zahrnovala i vykácení velké části přilehlého lesa, kde žijí chránění živočichové. Západně od polygonu se nachází pastevní rezervace divokých koní a praturů a přírodní rezervace Pod Benáteckým vrchem.

Tento projekt se setkal s nesouhlasem jak obyvatel, radnice tak i Ministerstva životního prostředí. Obyvatelům Milovic a okolních obcí se nelíbilo, že by do přilehlých lesů, do kterých zasahoval polygon, už neměli přístup kvůli oplocení celého areálu, který měl skrývat utajované testované prototypy automobilů.

Automobilka Ministerstvo životního prostředí požádala o výjimku povolení v chráněných zónách stavět, která byla zamítnuta (MMŽ, 2001). Zpracovatel odborného

posudku Petr Anděl řekl: „Jde o biologicky velmi významné území“. Milovické vedení by naopak ocenilo nabídku Škodovky, která nabízela kompenzace v hodnotě desítek milionů. Byla ochotna zlepšit komunikace, monitorovat bývalou skládku nebo vybudovat dětská hřiště. Proti tomu plánovali zabrat velké území, ale nenabízely dostatečný počet pracovních míst. Na polygonu mělo nalézt zaměstnání asi 50 lidí (Dlouhá, 2001). Jediný, kdo projekt podporoval od jeho začátku byl vlastník pozemků, Středočeský kraj, ten chce nadále podporovat velké firmy v regionu (Krafl, 2001).

5.7.2. MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LETIŠTĚ A PŘESTUPNÍ CIVILNÍ LETIŠTĚ

Středočeský kraj začal znovu uvažovat nad myšlenkou velkého letiště, konkrétně se zaměřením na nákladní dopravu (Zuska, 2010). V roce 2002 bylo vyhlášeno veřejné výběrové řízení.

Pouze jediná společnost skončila úspěšně, a to Tara Aerospace, spadající do skupiny irského provozovatele nízkonákladových aerolinií T. A. Ryana (dnes známé jako RyanAir). Tara Aerospace slibovala, že do rozvoje území vloží nejméně dalších 1,68 miliardy korun. Za to chtěla z nevyužívaného a chátrajícího bývalého vojenského letiště vytvořit živé civilní letiště a komerční zóny (mezinárodní nákladní letecký terminál s logistickým, distribučním a obchodním parkem, s centrem údržby trupů a motorů letadel včetně výcvikovým centrem pilotů) (Michl, 2002).

Tara Aerospace zde plánovala vytvořit až 5 000 nových pracovních míst (Michl, 2002). V červnu roku 2003 jednání se společností Tara Aerospace byla ukončena, došlo totiž k rozporům ohledně požadavků vlády České republiky (Krainová, 2003). Místní občané se ohradili vůči vybudování letiště, obávali se zvýšení hluku a ekologické zátěže spojené s provozem letiště (Zuska, 2010).

Zastupitelé obce Milovice měli také rozdílné představy o využití území, chtěli poskytnout prostor menším podnikatelským účelům, zábavním akcím, všeobecnému letectví, nikoliv však dopravním strojům. Vybudovat zde rekreační ubytovny, byty, případně kancelářské a průmyslové prostory by znamenalo přírůstek pracovních míst i menší ekologickou zátěž a hluk (Michl, 2002).

Vedení Milovic se nelíbilo zhoršení životních podmínek (překročení hlukových limitů, zásah do Natura 2000) v rámci projektu. Vlnu nevole to vyvolalo i v okolních obcích, jak ze strany starostů či obyvatel (Milata, 2008). V technickoekonomické studii se počítalo s odbavovacím areálem pro cestující, leteckou dopravu a průmyslovou výrobou (KSČM Nymburk, 2009). V rozvoji letiště by přispívala blízkost dálničního napojení, uvažovaná rychlodráha Lysá nad Labem – Liberec (skloubila by se tak doprava letecká, silniční a železniční) (Milata, 2008).

Byl to nevyhovující záměr využití území z hlediska ochrany přírody a krajiny a překročení hlukových limitů v přilehlých obcích (KSČM Nymburk, 2009). Středočeský kraj se po projednání návrhů se zastupiteli dotčených obcí dohodl, že BVVP nebude využitý pro velká letadla. Stále převažuje zájem starostů dotčených obcí o polyfunkční využití jako je drobné podnikání, zábavní centrum, bydlení, rekreační oblast, případně pro malá sportovní letadla (Nekovářová, 2009).

5.7.4. PRŮMYSLOVÁ ZÓNA MILOVICE

Středočeský kraj plánoval na místě BVVP vytvořit strategickou národní průmyslovou zónu s nákladním letištěm. Spolupracovat se zde mělo například s čínskou provincií Sečuán.

Benefity pro tuto průmyslovou zónu mělo být velmi dobré napojení Milovic na rychlostní komunikaci R10 a vybudování Všejské železniční spojky, která by pomohla k výraznému zlepšení dopravní obslužnosti. Přilehlé letiště činí oblast velmi atraktivní (Středočeský kraj, 2015). Zvýhodněná průmyslová zóna má lokalitě přinést spoustu výhod, například nové pracovní příležitosti i zlepšení infrastruktury v této lokalitě.

Zaručit se za ni mělo ministerstvo průmyslu a obchodu, jenže to odmítlo jednat se Středočeským krajem, dokud nebude vypovězena smlouva společnosti RP Mladá. K vypovězení smlouvy došlo v roce 2018, avšak soudní spory se společností Mladá RP trvaly do roku 2021. Ministerstvo průmyslu a obchodu zamítlo návrh Středočeského kraje na vznik státem podporované průmyslové zóny (Hořčíčka, 2015).

5.7.5. MLADÁ RP S.R.O.

Mladá RP s. r. o. je společnost, zabývající se pronájmem a správou vlastních nebo pronajatých nemovitostí. Správu nemovitostí a majetku v bývalém vojenském výcvikovém prostoru zabezpečovala v době 2006–2010. Tato společnost je od roku 2017 v zániku (MMP, 2017).

Středočeský kraj převzal lokalitu od státu s velkými zátěžemi, proto byla stěžejní regenerace této lokality. V prosinci roku 2010 byla na základě soutěže uzavřena nájemní smlouva. Společnost Mladá RP, s. r. o. se zavázala, jakožto strategický partner, na své náklady regenerovat území a podle schváleného záměru investovat do území a využívat lokality v Milovicích Božím Daru (lokalita A–374 ha), Pod Benáteckým vrchem (lokalita B–103 ha), tak i v k. ú. Lipník (lokalita C–165 ha). Celkem jde o plochy o rozloze cca 642 ha (Středočeský kraj, 2016).

Obsahem uzavřené smlouvy byla realizace rozlehlé fotovoltaické elektrárny (dále FVE), která měla být vystavěna na ploše letiště, navazujících plochách území po odstranění cca 350 staveb, které se zde vyskytují v žalostném stavu. Realizovány zde měly být plochy pro výrobní kapacity v produkčním sektoru, vědeckotechnologický park, veřejně přístupný sportovní areál, bydlení, občanská a technická vybavenost a naučná stezka (Mladá RP, 2010).

Pronajímatel, Středočeský kraj, v roce 2016 vypověděl smlouvu z důvodů nedodržení termínu odstranění staveb, které dle smlouvy měly být odstraněny do pěti let od jejího podpisu (Středočeský kraj, 2016). Od té doby jsou mezi krajem a společností soudní spory. Mladá RP s rozhodnutím kraje nesouhlasí a snaží se výpověď zvrátit (Bezděk, 2019). Tyto soudní spory trvají bezmála čtyři roky. V únoru 2021 se mělo zahájit jednání, avšak zastupitelé souhlasili s návrhem radních a odhlasovali, že kraj dobrovolně zaplatí společnosti Mladá RP 111 milionů korun. Učinily tak poté co čelili žalobě o 150 milionů (Středočeský kraj, 2021).

5.7.6. VALEO AUTOKLIMATIZACE

Valeo je společnost, která se zabývá výzkumem a vývojem systémů aktivní bezpečnosti a autonomního řízení. Tato společnost v České republice zaměstnává více

než 4500 zaměstnanců, z toho 700 ve vědě a výzkumu (Valeo, 2020). Společnost působí v Milovicích již od roku 2014, kdy využívala pouze menší polygon. Od 1. září si společnost pronajala pět šestin plochy bývalého letiště na příštích pět let (Středočeský kraj, 2014). V roce 2018 město Milovice prodloužilo smlouvu se společností Valeo Autoklimatizace. V říjnu 2018 byla uzavřena nájemní smlouva na 15 let mezi společností Valeo a Středočeským krajem.

Podepsáním smlouvy mezi Středočeským krajem a společností se Valeo Autoklimatizace zavázala vložit v následujících 10 letech do prostoru 100 milionů (Středočeský kraj, 2018). Jedná se o investice zejména do oprav stávajících ploch a položení nových vnějších asfaltových povrchů, postavení oplocení, vybudování zázemí pro testování a investice do testovací techniky (Pokorná Jermanová, 2018). Společnost zde nechala i prostor pro místní aeroklub, který má k dispozici jednu šestinu letiště. V roce 2018 na jižní části v bývalém vojenském výcvikovém prostoru v Milovicích vznikl testovací polygon, kde se testují již hotové technologie či prototypová auta vyvíjeny v Praze.



Obrázek 22 - Valeo: Testovací polygon (Středočeský kraj, 2018)

Tato smlouva přinesla vysoce kvalifikované pracovní pozice a současně se zvýšila prestiž České republiky v oblasti autonomních vozidel (Dvořák, 2018). Ve spolupráci s místními technickými univerzitami má na testovacím polygonu vzniknout

rozsáhlé zázemí pro testovací inženýry a techniky. Společnost plánuje během následujících 10 let, do oblasti přemístit významné výzkumné a vývojové aktivity. Nové zaměstnání by zde tak mohly najít desítky lidí, především vysoce kvalifikovaní inženýři, technici pro úpravu vozidel, testovací řidiči i pracovníci pro správu a údržbu areálu (Pokorná Jermanová, 2018).

V současné době je s testováním v Milovicích spojených více než sto zaměstnanců. Kromě pracovníků zodpovědných za provoz a údržbu polygonu jsou to také vysoce kvalifikovaní testovací a systémoví inženýři. Pro společnost Valeo je podepsání této smlouvy důležitým bodem na cestě k dlouhodobé spolupráci se Středočeským krajem (Středočeský kraj, 2018). Milovice mají zájem se podílet na dlouhodobém stabilním rozvoji areálu letiště. Stabilizace by znamenala užívání vyčleněného území za účelem testování moderních technologií týkajících se automobilového průmyslu. Projekt nezatěžuje životní prostředí, ztráktívňuje lokalitu a dlouhodobě přináší pracovní místa a náležitou ekonomickou aktivitu do území (Pour, 2018).

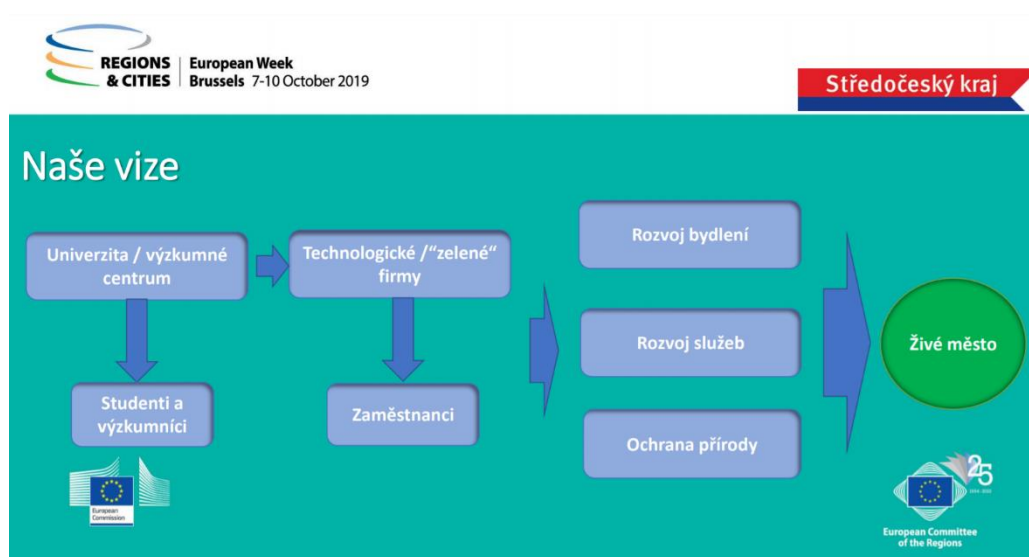
5.7.7. MILTOWN – MĚSTO BUDOUCNOSTI

Středočeský kraj si nechal na BVVP vypracovat analýzu ohledně budoucího možného využití, ze které vyplynulo, že se nabízí pět základních variant. Vznik charterového letiště, „města budoucnosti“, logistického centra, vytvoření zábavního parku a zvětšení plochy rezervace (Holakovský, 2020). Na Workshopu v roce 2019 „Promoting City of the Future“ v Bruselu prezentovala Středočeský kraj hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová. Vyzdvihla zde přednosti regionu a jeho lokaci uprostřed České republiky a označila ho za území s velkým rozvojovým potenciálem (Středočeské inovační centrum, 2019).

Středočeský kraj se přiklání k variantě města budoucnosti se zábavním parkem, který by měl mít podobu volnočasového areálu, kde stále bude prostor na konání velkých akcí, jako jsou hudební festival Votvívák či Let it roll. V budoucnu by město mělo velikostně odpovídat dnešním Milovicím a zahrnovat by mělo i vysokou školu

(Jermanová, 2019). Město by mohlo stát zhruba za 10 let, vzniknout by tedy mělo nové město provázané s Milovicemi (Holakovský, 2020).

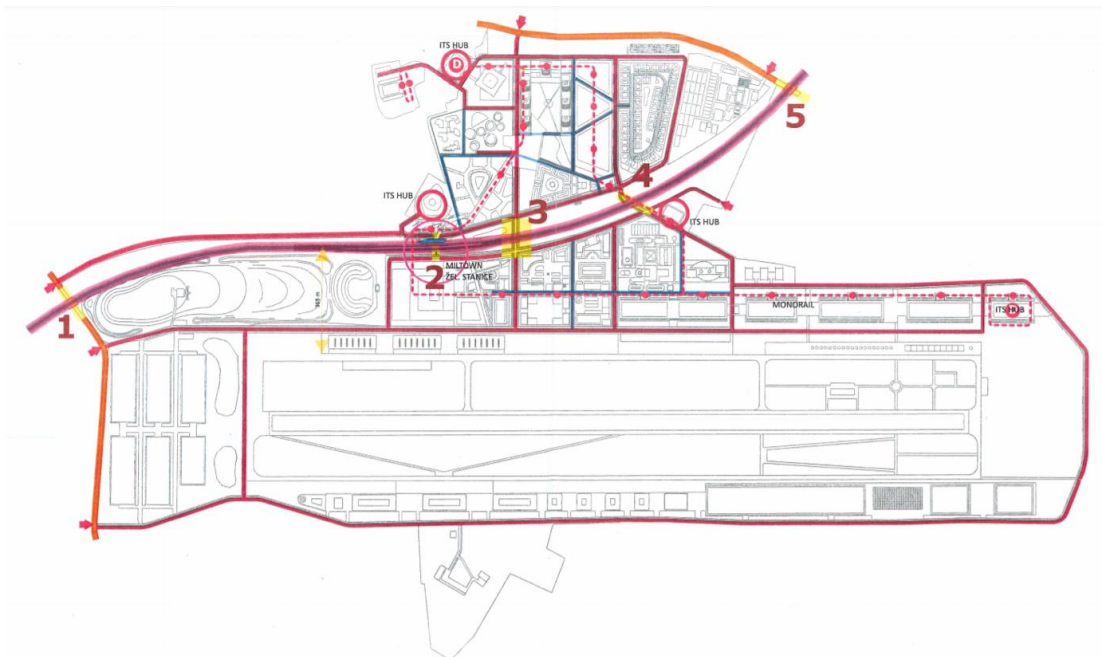
Město budoucnosti bude založené na inovacích a využívání nových technologií, jehož plány vytváří Středočeské inovační centrum (Středočeské inovační centrum, 2019). Vzniknout zde má supermoderní město pro 10–15 tisíc lidí, přičemž se počítá s tím, že do jeho fungování by se zapojovali i obyvatelé sousedních obcí. Ve městě technologií by prý mělo být i vysokoškolské zařízení (Holakovský, 2020).



Obrázek 23 - Vize Středočeského kraje (Regions and Cities, 2019)

Pro vznik města je hlavní stavba Všejské spojky, tedy železniční tratě, která by pojila Prahu s Milovicemi a Mladou Boleslaví. Komunikace by usnadnila cestování obyvatelům Milovic za prací a obecně by zlepšila dopravní dostupnost regionu.

Železnice procházející rozvojovým územím budoucího developmentu v prostoru Milovice Mladá – Boží Dar.



Obrázek 24 - Výkres železniční tratě s podjezdy a podchody (Správa železnic, 2020)

Popis obrázku

1 Železniční most – železniční těleso je před nadjezdem i za nadjezdem

umístěno na valu. Šířka podjezdu v závislosti na plánované komunikaci. V daném místě má být počítáno s případnou rezervou pro budoucí rozšíření této komunikace.

2 Podchod k nástupišti (pro druhou a třetí kolej) – nad železniční tratí se případně předpokládá křížení s tratí místního monorailu.

3 Železniční most – železniční těleso je před nadjezdem i za nadjezdem umístěného na valu. Požadovaná čistá šířka podjezdu je v tomto místě minimálně 80 metrů. Tento podjezd a podchod bude druhou (vedlejší) spojnici mezi severní a jižní částí developmentu MILTOWN.

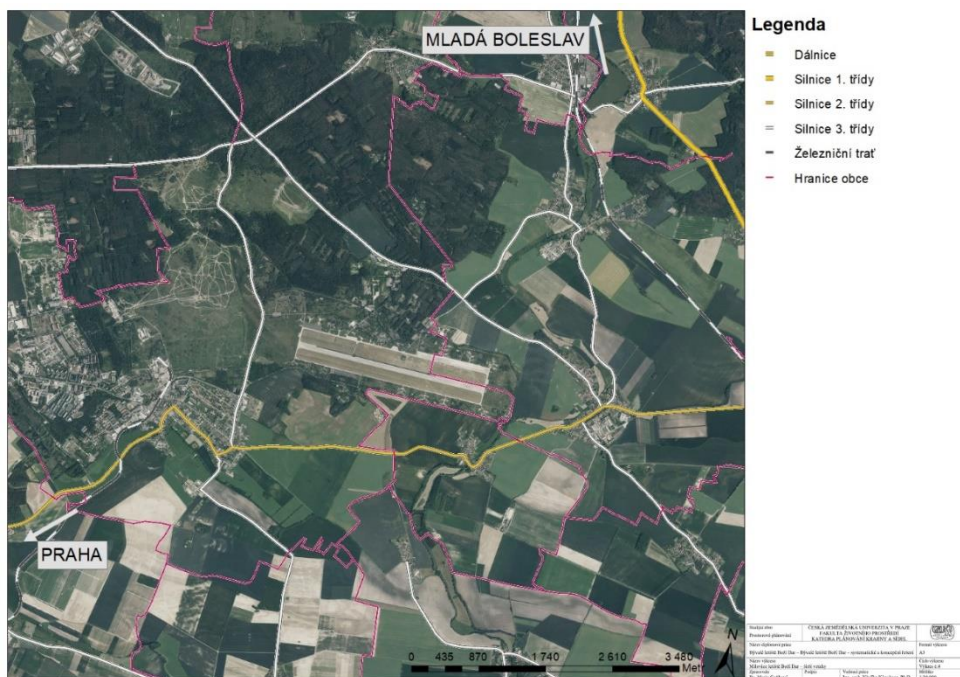
4 Železniční nadjezd (most) - železniční těleso je před nadjezdem i za nadjezdem umístěného na valu. Požadovaná čistá šířka podjezdu je v tomto místě minimálně 36 metrů. Tento podjezd a podchod bude druhou (vedlejší) spojnici mezi severní a jižní částí developmentu MILTOWN.

5 Železniční most – železniční těleso je před nadjezdem i za nadjezdem umístěného na valu. Šířka podjezdu v závislosti na plánované komunikaci. Tato komunikace bude kompletně rekonstruovaná a v daném místě by mělo být počítáno s případnou rezervou do budoucnosti.

Nová železniční trať by měla měřit zhruba 8,5 km a napojit se na stávající úsek Lysá nad Labem – Milovice. Součástí plánu je i zdvoukolejnění a elektrifikace stávající tratě mezi Čachovicemi a Mladou Boleslaví. Tyto úpravy by měly mít význam pro zrychlení železničního spojení mezi Mladou Boleslaví a Prahou a zlepšení dopravní dostupnosti obcí v okolí letiště (Ťok, 2015).

6.2.1. ŠIRŠÍ VZTAHY

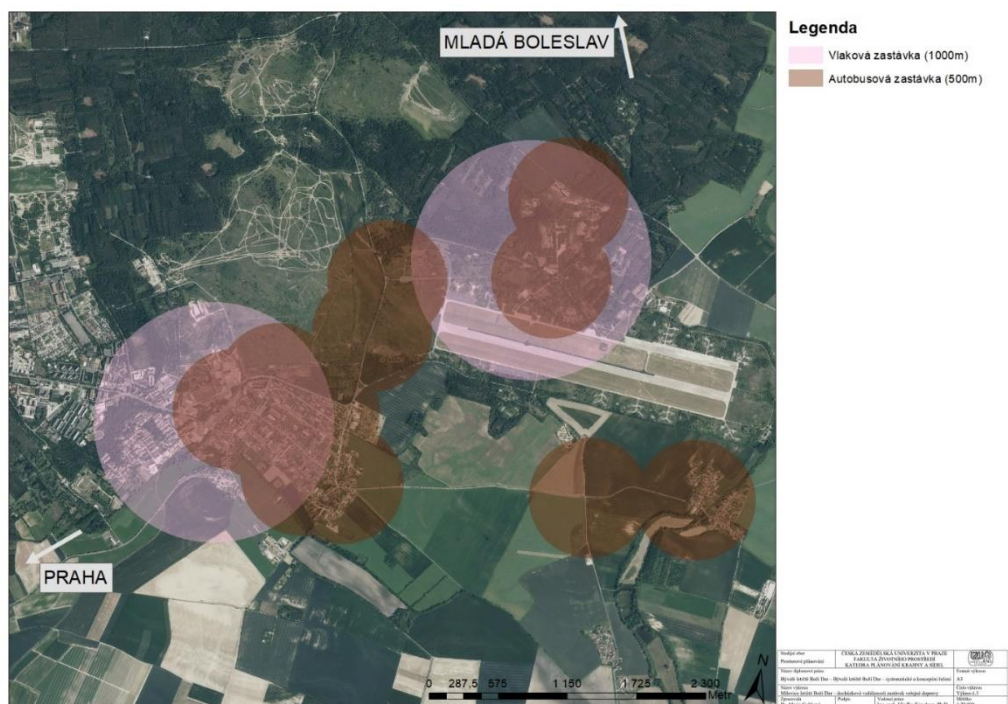
Tématem analýzy širších vztahů jsou vazby řešeného území převážně z hlediska hromadné dopravy. Je zde zobrazeno stávající železniční napojení a stěžejní silniční napojení. Zobrazeny jsou zde vazby na Prahu a Mladou Boleslav.



Výkres 2 - Schéma širších vztahů, vlastní tvorba, ortofoto mapa, Data50 (ČÚZK, 2019)

6.2.2. DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST

V rámci návrhu, schéma koncepce budoucího využití, bylo důležité napojení území pomocí železnice a prodloužení silničního napojení. Docházkové vzdálenosti byly vymezeny u plánované železniční stanice (Milovice – Boží Dar), dvou plánovaných autobusových zastávek (Milovice – vyhlídka, Boží Dar – Miltown) a stávajících autobusových zastávek (Milovice – Boží Dar, Zbožíčko, Kostomlaty nad Labem – Rozcestí Vápensko, Milovice – Třešňová, Milovice – 5. května, Milovice – Balonka, Milovice – škola, Milovice – letecká, Milovice – železniční stanice).



Výkres 3 - Schéma docházkové vzdálenosti zastávek veřejné dopravy, vlastní tvorba, ortofoto mapa (ČÚZK, 2019)

6.3. POSOUZENÍ BÝVALÝCH NÁVRHŮ NA VYUŽITÍ BVVP BOŽÍ DAR

Od opuštění letiště Boží Dar uběhlo již dvacet let. Území spadá pod Středočeský kraj od roku 2006, do té doby území patřilo České republice. Již od opuštění sověty si jak bývalý vlastník ČR, tak současný Středočeský kraj lámou hlavu nad vhodným využitím. Návrhy, které se projednávali se stávali terčem kritiky jak ze strany vedení města Milovice, tak ze strany místních obyvatel či ochránců životního prostředí. I když se Středočeský kraj společně s vedením Milovic a investory snažili nalézt kompromis ohledně velikosti či využití území, za uplynulých 20 let se povedlo úspěšně uskutečnit pouze jeden projekt.

Jedná se o projekt společnosti Valeo autoklimatizace z roku 2018, vcelku nenápadný projekt o rozměru 0,9 ha. Jedná se o nejmenší plánovaný projekt v tomto prostoru, zároveň se jedná o rozmanité využití, které nabízí kvalifikované pracovní příležitosti. Nezasahuje do přilehlých přírodních a pastevních rezervací.

6.3.1. TESTOVACÍ AREÁL (POLYGON)

Testovací areál, vzhledem k nedostatku pracovních míst v obci Milovice a vysokou mírou dojíždění do zaměstnání (denně vyjíždí za prací 2 875 obyvatel, z toho do jiného kraje celých 1 658 obyvatel) a vysokou nezaměstnaností (téměř 2000 obyvatel) (ČSÚ, 2020), poskytoval po dokončení projektu pouze 50 pracovních míst. Na rozlohu projektu (300 ha) to bylo velmi nízké zastoupení. Jedná se téměř o identickou rozlohu využitého území jako v případové studii letiště Žatec. V projektu SPZ Triangle o využití rozloze 284 ha v současné době našlo zaměstnání přes 5 tisíc osob. Počet dalších potenciálních pracovních míst je vyčíslen na 7–9 tisíc (SPZ Triangle, 2019).

Škoda Auto a. s., je významný zaměstnavatel, který se zaměřuje na automobilový průmysl, nabízí převážně zaměstnání v manuální práci ve výrobě, stejně jako SPZ Triangle.

Ve společnosti Škoda Auto a.s. mají nejvyšší podíl zaměstnanci se středním vzděláním bez maturity, následují s maturitou. Sice se dlouhodobě zvyšuje podíl zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním, avšak stále se pohybuje pouze okolo 10 %. Škoda Auto a.s. je klíčovým subjektem na trhu práce v okrese Mladá Boleslav, jejich zázemí v Mladé Boleslavi je nedílnou součástí města, zaujímá 1/3 celé rozlohy (Damborský, 2018). Dle místostarostky Milovic (Šimková, 2020) se vedení města chce vyvarovat monofunkčnímu využití území, přiklání se k variantě více rozmanitého využití, a to k zapojení více menších zaměstnavatelů v rozdílném odvětví. Vedení města nechce, aby pracovní příležitosti v území závisely na jednom zaměstnavateli, naopak vyžadují, aby zde práci našli rozdílné třídy obyvatel.

Vlnu nevole u vedení Milovic a obyvatel také vyvolal rozsáhlý zásah do přírody. Na úkor polygonu by byla vymýcena poměrná část přírodní rezervace. Oplocením areálu testovacího polygonu by v krajině vznikla bariéra. Obyvatelé Milovic a okolních obcí by tak ztratily přístup do krajiny, kde měl zasahovat polygon, byla by tak omezena rekreace v území.

Velkým přínosem testovacího polygonu měly být finance, společnost plánovala investovat do rozvoje území až 4,5 miliardy korun. Přínosem by byla i spolehlivost a prestiž, kterou společnost Škoda Auto a.s. ve světě má.

6.3.2. MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ A PŘESTUPNÍ CIVILNÍ LETIŠTĚ

V projektu mezinárodního nákladního a přestupního civilního letiště byla potřeba výstavba druhé letištní plochy navazující na tu stávající. Aktuální letištní plocha byla pro potřeby tohoto projektu nedostatečná. Hlavní problémem v rámci rozšíření přistávací plochy bylo, že mělo dojít k zásahu do přírodní rezervace, která se nachází západně od BVVP Boží Dar. Nastalo by zde ohrožení ve formě ekologické zátěže spojené s provozem letiště, i se samotnou výstavbou. V přírodní rezervaci se nachází divocí koně a pratuři, jedná se o vyhynulý druh ve volné přírodě.

Samotný provoz takto rozsáhlých letištních ploch by byl v této oblasti problematický. Pro dodržení hygienických limitů hluku z provozu bylo nutné vyhlásit ochranné pásmo v okolí letiště, kde se předpokládá dlouhodobé překročení hygienických limitů hluku z letecké dopravy.

Jedním z problémů tohoto projektu byl nesouhlas ze strany obyvatel přilehlých obcí, okolím byl jako problém nejvíce vnímán hluk z leteckého provozu, jenž je základním faktorem ovlivňujícím bezkonfliktní existenci letiště a rozvoje letištní kapacity. Hluková zátěž je jedním z nejvýraznějších dopadů leteckého provozu na životní prostředí. Tento hluk není možné nikdy zcela odstranit, ovšem jsou přijímána různá opatření k jeho omezení. Například se hluk hlídá měřením a následnou kontrolou hladiny hluku z leteckého provozu na monitorovacích stanicích v okolí, výsledkem je poté platba zvláštního hlukového poplatku za překročení jejich nejvyšších přípustných hodnot (ČSÚ, 2014).

Protihluková provozní opatření výrazně ovlivňují provoz na letišti, cílem je, aby leteckým provozem bylo dotčeno co nejméně obyvatel a aby mohl být v rozumné míře umožněn bezproblémový rozvoj sídelních celků v okolí letiště (Letiště Praha, 2018).

V České republice existuje 24 mezinárodních letišť, mezi nejznámější patří letiště Václava Havla. Avšak veřejných mezinárodních letišť je 8, pravidelně se využívá pouze 5 z těchto 24 existujících letišť.

Dalším prvkem neúspěchu byla nedostatečná dopravní infrastruktura a samotné napojení oblasti, v rámci projektu však bylo plánované železniční napojení tzv. Všejsanské spojky, a rozvinutí komunikací do větších měst a pro obsluhu letiště.

Výhodou projektu bylo množství pracovních příležitostí, které byly na oblast odhadnuty na 5 tisíc. Mělo se jednat převážně o práci v cestovním ruchu a manipulační pracovní pozice. Jedná se o monopol, aktuální vedení města (Šimková, 2020) se přiklání k návrhu zaměstnání ve více odvětvích. Přínosem měly být finance do rozvoje území, které byly vyčísleny na 1,65 miliardy korun, peníze by také šly do městské kasy dotčených obcí. Do území by projekt také přispěl zvýšenou turistickou aktivitou v rámci provozu přestupního civilního letiště. Avšak v projektu se nepočítalo s navýšením kapacit stávajících ubytovacích zařízení, ani nebylo počítáno s výstavbou nových. Aktuálně se na území Milovic nachází dvě ubytovací zařízení (ČSÚ, 2020). Informace o přesném počtu lůžek nejsou k dispozici.

6.3.3. CARGO LETIŠTĚ + PRŮMYSLOVÁ ZÓNA

Projekt Cargo letiště a průmyslové zóny diskutoval Středočeský kraj v roce 2008. Velkým přínosem tohoto projektu byla finanční investice do území, a to kolem 40 miliard korun. Ovšem tento přínos do městské kasy měl i stinné stránky, byly jimi nezbytnost rozšíření letiště pro potřeby dopravních letadel typu Cargo a vytvoření logistického mezinárodního parku. Toto severozápadní rozšíření dráhy o cca 320 ha znamenalo zásah do chráněného území (přírodních rezervací divokých koní a praturů) a rušení nebo odsun těchto živočichů

Vedení města Milovice a okolních dotčených obcí nesouhlasilo se zhoršením životních podmínek v rámci výstavby letištní plochy a provozu logistického parku, jedná se o překročení hlukových limitů v okolních obcích kvůli provozu průmyslové zóny a letiště.

Ochranné pásmo letiště by působilo v území jako bariéra. Krásná příroda využívaná obyvateli přilehlých obcí k pěší turistice, cykloturistice, spojená s kvalitním životním prostředím, by byla z části nepřístupná, či znehodnocena vlivy spojené s průmyslovou zónou a provozem letiště.

Jedná se o monofunkční projekt využití území, v aktuálním vedení města Milovice a okolních obcí (Šimková, 2020) převažuje zájem starostů o polyfunkční využití jako je drobné podnikání, zábavní centrum, bydlení, rekreační oblast, případně pro malá sportovní letadla. Žádají více menších různých zaměstnavatelů v odlišných odvětvích. V rozvoji letiště se počítalo s blízkostí stávajícího dálničního napojení, hrozilo by větší zatížení silniční infrastruktury. Avšak v rámci projektu se také plánovalo železniční napojení (tzv. Všejsanská spojka) skloubila by se tak letecká, silniční a železniční doprava. Z území by se tak mohl stát hlavní dopravní uzel.

6.3.4. MLADÁ RP – BYDLENÍ, SPORT, OV, VTP, FVE

Potencionální rozvojové plochy se nachází v blízkosti centra. Velký klad přikládám k využití trendu poslední let – přírůstku obyvatel do Milovic, a to především mladých lidí a rodin s dětmi. Dle posledních výsledků sčítání lidu, domů a bytů činí počet obyvatel v Milovicích 10 140. V roce 2001 byl počet obyvatel 4 212, to je meziroční nárůst o necelých 600 obyvatel (ČSÚ, 2019).

O levné bydlení s dobrou dostupností do velkých měst jako je Mladá Boleslav či Praha je stále velký zájem. S ním je spojena poptávka obyvatel po rekreaci a propojení města s přírodou. Dokončených bytů za rok 2019 bylo pouze 170 při průměrném počtu ročního přírůstku 600 obyvatel. Při tak velkém zájmu o bydlení se přikláním k projektu Mladá RP, kde počítali s plochami rozvoje bydlení a plánovali využít tohoto trendu.

Prodloužení železnice do MB a zdvoukolejnění tratě zlepší dopravní dostupnost, zatraktivní území a navýší kapacitu stávajících spojů, které jsou dle vedení Milovic (Šimková, 2020) přeplněné a k aktuální situaci, kdy vyjíždí 2 875 obyvatel denně do zaměstnání a do školy 713, (ČSÚ, 2011) jsou nedostatečné.

Zároveň se s rozvojem železniční tratě zvýší zájem o revitalizování ploch v blízkosti železnice, vznik pracovních příležitostí a příjmy pro obec. Rozvoj železniční tratě pak může přilákat více firem. Společnost Mladá RP měla do rozvoje území přispět 24 mil. Nabídka pracovních příležitostí po dokončení projektu se měla vyšplhat k 358 místům ve službách a vědeckotechnickém parku. Věkovou strukturu ve městě tvoří velké množství mladých rodin s dětmi, je zde nízký věkový průměr, vysoký podíl lidí v produktivním věku, dobrá vzdělanostní struktura, ale vysoká nezaměstnanost. Aktuální vedení Milovic se s tímto rozdrobením pracovních příležitostí ztotožňuje, dle místostarostky (Šimková, 2020) chtějí v území více menších zaměstnavatelů v různých odvětvích.

Návrh počítal s polyfunkčním využitím území, kdy obyvatelé nejsou nuceni vyjíždět za prací, panuje rovnováha v území a vznikne město, ve kterém se žije i pracuje. Zároveň se v projektu počítalo s navýšením občanské vybavenosti. Školky a základní školy jsou kapacitně v současné situaci nedostatečné. Na území se nachází 2 861 obyvatel do 14 let. Školky jsou na území Milovic tři a základní školy rovněž.

FVE měla být třetí největší na světě, z návrhu FVE v projektu sešlo, proti byli obyvatelé. Projekt nakonec zastavily nevýhodné výkupní ceny elektřiny ze solárních panelů. Navíc jsou to rozsáhlé plochy poskytující minimum pracovních příležitostí, dále nízká životnost těchto elektráren vyžaduje obměnu každých 30 let a jsou velkou zátěží území a přírody. Zároveň jsou projekty FVE finančně velmi nákladné, je zde minimální návratnost investic.

Mladá RP projekt upravila poté, co nový zákon už nepodporuje výkupní ceny elektřiny ze solárních zdrojů stojících na volné ploše (Klapalová, 2010).

6.3.5. PRŮMYSLOVÁ ZÓNA

Rozvoj průmyslové zóny na bývalém vojenském letišti Boží Dar má podobné rozvojové podmínky jako SPZ Triangle, v tomto případě se revitalizovalo rozsáhlé letiště v čistě průmyslovou zónu se zázemím pro zaměstnance. Území zůstalo z části nevyužité a potýká se s nízkým zájmem investorů.

Průmyslové zóny nabízejí pracovní příležitosti převážně montážním dělníkům, nabídka práce není rozmanitá, jak vyžaduje vedení města Milovice (Šimková, 2020). Území by zatěžovala zvýšená nákladní doprava, silnice v okolí k tomu nejsou přizpůsobené. Se zvýšenou nákladní dopravou a potencionálními plochami skladování se zvyšuje vypouštění emisí a vzniká zátěž na životní prostředí. Vzhledem k přilehlým přírodním rezervacím a rozmanité přírodě, která je hojně využívána k rekreaci a turismu, se jedná o nepatřičné využití území. Se zvýšenou dopravou a případným provozem výroby na třísměnný provoz vzniká i hluková zátěž na území.

Hrozí, jako u SPZ Triangle, že kvůli nedostatku zaměstnanců budou firmy nuceny svázat pracovní sílu z okolních zemí. V přilehlých obcích poté vznikají ubytovny pro tyto pracovníky, v řadě případů vznikají sociálně vyloučené lokality. Presumpce, že by se v okolích obcích našlo 5–9 tisíc zaměstnanců do montážní výroby, je téměř nemožná. Vzhledem k nedostatku bytů v Milovicích se pro případné zaměstnance průmyslové zóny nenachází zázemí, počet ubytovacích zařízení (2) v Milovicích neposkytují dostatek lůžek pro dělníky. Převážnou část obyvatel tvoří kvalifikovaná skupina, o práci v průmyslové zóně se nepředpokládá takový zájem.

6.3.6. VALEO AUTOKLIMATIZACE – TESTOVACÍ POLYGON

Projekt testovacího polygonu nabízí v území kvalifikované pracovní příležitosti v oblasti vědy a výzkumu a další vzdělávání zaměstnanců. Tento projekt o rozloze 0,9 ha nabízí okolo 100 pracovních míst. Je to jediný zrealizovaný projekt na prostoru bývalého vojenského výcvikového prostoru letiště Boží Dar.

Úspěšnost tohoto projektu přikládám nabídce velkého počtu kvalifikovaných pracovních míst a faktu, že projekt nezasahuje do chráněných oblastí. Zároveň projekt není rozsáhle monofunkční, rozvoj území není závislý na jednom zaměstnavateli. Poměr zatížení území je nízký, projekt nezatěžuje životní prostředí, jsou dodrženy hlukové limity. Oplocení oblasti může v širším kontextu otevřeného letiště působit jako bariéra, ale nezasahuje do přírodních ani turistických oblastí.

Spolupráce mezi Středočeským krajem a společností Valeo Autoklimatizace funguje již od roku 2018, prodloužení této smlouvy prezentuje vyhovující podmínky obou přítomných subjektů.

6.3.7. MĚSTO BUDOUCNOSTI

Přínosem tohoto projektu je využití trendu posledních let – zájem o bydlení v Milovicích, a to převážně ze strany mladých lidí či rodin s dětmi. Vzniknout by mělo město pro 15 tisíc lidí. Blízká dostupnost velkých měst, zvláště hlavního města Prahy, s dobrou dostupností železniční dopravy do centra (Masarykovo nádraží) za 50 minut (Idos.cz, 2021), dělá z Milovic cenově dostupné bydlení s krásnou přírodou ve formě pěší turistiky, cykloturistiky a hipoturistiky. Pronájem bytu o dispozici 3+1 v Milovicích se pohybuje okolo 15tisíc Kč (průměr z inzerátů webové stránky www.bezrealitky.cz dostupných k lednu 2021). Pronájem bytu o dispozici 3+1 v Praze se pohybuje okolo 20tisíc Kč (průměr z inzerátů webové stránky www.bezrealitky.cz dostupných k lednu 2021). Kvalitní životní prostředí, sportovní vyžití, zeleň, rezervace a vyhlídky splňují poptávku obyvatel po rekreaci.

Projekt „město budoucnosti“ nabízí pestré pracovní příležitosti v technologickém odvětví a službách. Nezaměstnanost v Milovicích (16% obyvatel, z celkového počtu ekonomicky aktivních) je vzhledem k průměru v ČR vysoká a zároveň je zde vysoký podíl vysokoškolsky vzdělaných (11% populace v Milovicích). Ve městě technologií by mělo být i středoškolské a vysokoškolské zařízení, vzhledem k případové studii Västra Hamnen, kde k výstavbě vysokoškolského zařízení a snížení nezaměstnanosti došlo v časovém období, které spolu koreluje, domnívám se, že výstavba vysokoškolského zařízení v Milovicích může mít pozitivní dopad na zaměstnanost v regionu. Do fungování města by se měli zapojit i obyvatelé sousedních obcí.

Aktuální situace v obci Milovice je taková, že kapacita základních a mateřských škol je hraniční, ve městě budoucnosti by mělo být k dispozici dostatečné občanské vybavení i pro okolní spádové obce, v tomto případě Milovic. Zároveň návrh využití

území koreluje s názorem současného vedení města, které si žádá polyfunkční využití území (Šimková, 2020).

Plánuje se rozvinutí železniční tratě (Všejské spojky), její napojení a rozšíření s ohledem na přírodní rezervace tak, aby došlo, co k nejmenšímu zásahu do území. Zároveň tento krok spojí obec s Mladou Boleslaví, která nabízí pracovní příležitosti a vzniknou nové železniční zastávky v docházkové vzdálenosti na plánovanou výstavbu bydlení. Výstavba tratě částečně zasáhne do přírodní rezervace, avšak tento případ je řešený ochranným pásmem a vysokým náspem. Koridor je však daný nadřazenou dokumentací. Dalším přínosem je zachování tradic v obci, a to ponechání části prostoru letiště pro festivaly či městské akce.

Zátěž spojená s výstavbou města o dispozici pro 10–15 tisíc obyvatel s sebou nese i zvýšenou zátěž pro silniční dopravu. V případové studii Malmö, kde dávají přednost veřejné dopravě, cyklistům či chodcům, se doporučuje využívání ekologických dopravních prostředků.

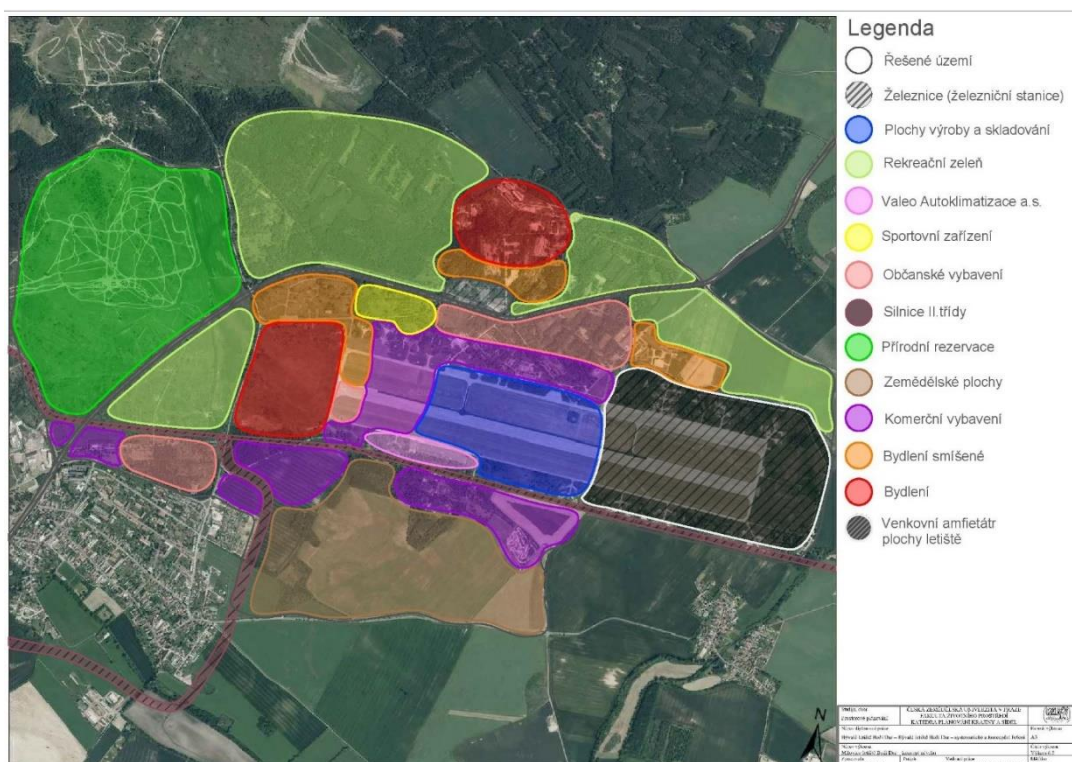
Vedení města zvýšilo četnost hlavních spojů veřejné dopravy, které spojují důležité uzly v území. Oblast byla přizpůsobena tak, aby místní nepotřebovali auto, a to prostřednictvím efektivní veřejné dopravy, kvalitních cyklo a pěších stezek. Při těchto změnách došlo ke zvýšení zájmu o cestování autobusem o ekvivalent dalších 130 000 cest ročně. Obyvatelé oblasti dle výzkumu tvrdí, že 46 % z nich oproti předchozímu času zvýšilo cestování autobusem.

6.4. KONCEPT NÁVRHU VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Koncept návrhu vhodného využití území vychází z vlastních analýz území a bývalých projektů. Vzhledem k historickým návrhům klíčových aktivit v území, jako jsou hlavní vstupy a vjezdy do oblasti. V tomto případě se jedná především o plánované dokončení Všejské spojky, železniční tratě, která propojí Milovice s Mladou Boleslaví a zdvoukolejnění tratě, díky kterému se bude moci navýšit počet odbavených vlaků. Navýšená kapacita vlakových spojů umožní lepší obslužnost území.

Na základě v historii zpracovaných projektů byla navržena lokalizace využití, stěžejním bodem návrhu území byl úspěch či neúspěch historických projektů. Jedním

ze základních stavebních kamenů návrhu byl také rozhovor s místostarostkou obce Milovice Mgr. Ludmilou Šimkovou. Vedení Milovic se přiklání k polyfunkčnímu využití území, žádají se vyvarovat monopolu a vazby území na jednu složku. Zároveň obec trápí vyšší nezaměstnanost (17 %) vzhledem k České republice (2 %) (ČSÚ, 2019). Cílem bylo více menších zaměstnavatelů v různých odvětví, rozšíření nabídky zaměstnání a zároveň využít vyššího podílu vysokoškolsky vzdělaných obyvatel.



Výkres 5 – Koncept využití území, vlastní tvorba, ortofoto mapa (ČÚZK, 2019)

Přírodní a zemědělské plochy

Historické návrhy, které v Milovicích neuspěly spojují body, kterým se chce aktuální vedení Milovic vyvarovat. Jednalo se o rozsáhlé monofunkční projekty, které nabízely převážně dělnické pozice. Již zpracované projekty z velké části zasahovaly do přírodních rezervací a okolní krajiny viz výkres 4 - Schéma historie území a vizí, které v průběhu historie byly pro Boží Dar vytvořeny, či vyžadovaly rozšíření letecké plochy. Dalším z problémů byla zátěž na životní prostředí. Díky historickým návrhů projektů by v území vznikaly oplocené, neprůstupné bariéry. V rámci výskytu druhů praturů či

divokých koní jsou v oblasti vytvořeny vyhlídky a stezky, jedná se o oblíbené oblasti k rekreaci. Koncept návrhu z tohoto důvodu nenavrhuje žádné aktivity využití, které by významně zatěžovaly životní prostředí. Naopak stěžejním v konceptu je zachování zeleně přírodních rezervací i ostatní rekreační zeleně a zachování stávajících zemědělsky úrodných ploch bez kontaminace.

V případové studii Västra Hamnen, v rámci přeměny přístavu na městskou část, kde se bydlí, pracuje, žije. Obytné oblasti zde obsahují hodně zeleně, součástí jsou také městské parky, rozsáhlé otevřené komplexy pro rekreaci a volnočasové využití. Nejen díky tomu došlo ke zvýšení ekologické kompetence, jedná se o parky/rekreační zeleň Co-created Space, Varvsparken, Koggparken, Fregattparken, Scaniaparken, Dania park, Naturum, Öresund a Ankarparken.

Valeo autoklimatizace a.s.

V konceptu návrhu využití území je zachován stávající projekt společnosti Valeo Autoklimatizace a. s. (viz barva světle fialová ve výkresu 5) o velikosti 0,9 ha. Spolupráce mezi Středočeským krajem a institucí bude díky prodloužené smlouvě pokračovat minimálně do roku 2023. Spolupráce nabízí rozmanité pracovní příležitosti, a to převážně ve vědě a výzkumu, které mohou mít pozitivní vliv na okolí jako v případové studii Malmö.

Plochy občanského vybavení

V konceptu návrhu na využití území jsou plochy občanského vybavení v návaznosti na docházkové vzdálenosti od ploch bydlení. Občanské vybavení zahrnuje základní a mateřské školy s jídelnou, součástí v návaznosti na předpokládaný počet obyvatel (10 000 odhad projektu) je i střední škola. Vzhledem k případové studii Malmö, kde se od výstavby vzdělávacích zařízení v oblasti Västra Hamnen výrazně zvedla zaměstnanost a pracovní nabídky, by návrh ploch občanského vybavení mohl mít pozitivní dopad na území i v případě Božího Daru.

Plochy výroby

Na základě případové studie SPZ Triangle, kde se neosvědčilo monofunkční využití území ve formě rozsáhlé průmyslové zóny, se v konceptu vyvaruji návrhu rozsáhlých průmyslových ploch monofunkčně zaměřených na výrobu. Součástí konceptu návrhu je pouze jeden prostor pro lehkou průmyslovou výrobu a skladování (barva modrá, viz výkres 5). Tyto prostory jsou navrženy v centru letištní plochy, vedle prostorů pro komerce a projektu společnosti Valeo Autoklimatizace a.s. V případové studii Malmö se osvědčilo vydat cestou lehké průmyslové výroby bez značného zatížení životního prostředí, proto zde navrhuji stejný typ ploch.

Amfiteátr, letiště

Návrh využití území zahrnuje zanechání východní části letiště, které navrhuji jako venkovní amfiteátr, a to z důvodu využívání prostoru ke konání veřejných akcí, které jsou v Milovicích tradicí. Bude zde stále umožněno konání velkých akcí jako jsou hudební festival Votvírák či Let it roll. V Milovicích se nachází Aeroklub s bohatou historií, proto je možné volnou plochu dále využívat pro malá sportovní letadla. Tento typ využití bude možný v případě, že se na ploše nebudou konat městská akce či festivaly.

Střídání využití se vyskytuje i v případových studiích letiště Hradčany a SPZ Triangle. V prvním případě se letištní plocha využívá ke sportovním účelům (in-line, cyklo) a zároveň plochu využívají soukromníci s malými sportovními letadly. Na ploše SPZ Triangle se několikrát do roka konají hromadné akce sportovního charakteru. Z případových studií je zřejmé, že střídání využití je možné.

Komerční plochy

Komerční plochy jsou navrženy západně od projektu společnosti Valeo Autoklimatizace a. s., v rámci dlouhodobé spolupráce se Středočeským krajem umožní případný rozvoj v oblastech zřizovaných na obchodní bázi jako jsou správa a administrativa, věda a výzkum.

Zároveň navrhuji komerční plochy v „centru dění“ Božího Daru a navazují na stávající komerci v obci Milovice dle ideji Středočeského kraje „města budoucnosti“ vytvořit v Milovicích vědeckotechnický park a zábavní park, v komerčních plochách rovněž dostává prostor. V rámci parku by došlo případně k rozšíření v oblasti kultury, výrobních a nevýrobních služeb a kancelářských prostor. Došlo by k propojení obcí, zvýšení životní úrovně, vyšší nabídce obchodů, zdravotních a sociálních služeb a případnému navýšení ubytovacích a stravovacích komodit. Možnou úspěšnost těchto komerčních ploch, potvrzuje úspěch případové studie Västra Hamnen, kde se uplatnilo polyfunkční využití území – bydlení, sport, rekreace, služby, komerce.

Bydlení

Plochy bydlení zde navrhuji v severní a západní části od plochy letiště, v docházkové vzdálenosti na zastávky veřejné dopravy, jak autobusové, tak železniční. Směrem k jižní části letiště, k plánované vlakové zastávce Milovice – Boží Dar, je navrženo smíšené bydlení, kde bude umožněno využití bydlení v kombinaci s obchodně kulturními a sociálními zařízeními. Využití aktuálního trendu vysokého zájmu o bydlení v Milovicích, kde byl největší poměr přistěhovaných mladých lidí a rodin s dětmi (ČSÚ, 2019), a vybudovat rozmanité bydlení pro rozdílné sorty lidí. Předpoklad funkčního využití ploch bydlení spojený s prací, rekreací, komercí, služeb a sportu, je v případové studii Malmö, kde byl úspěšně využit předpoklad pro různorodé bydlení. Úspěšně přetvořená oblast bývalého přístavu na území, kde se bydlí, pracuje a žije, jsou zde v bývalém vojenském prostoru obdobné předpoklady k rozvoji.

Železnice, zastávka Milovice – Boží Dar

Návrh koridoru železnice byl převzat z nadřazené dokumentace (ÚPD), je jedním z hlavních pilířů rozvoje území. Železnice propojí Milovice s Mladou Boleslaví, zdvoukolejněním trati umožní nárůst počtu odbavených vlaků směr Milovice – Praha, které jsou na hranici své kapacity (Šimková, 2020). Toto navýšení kapacit je potřeba z důvodu vysoké míry dojíždění za zaměstnáním (2 875 osob

denně) či vzděláním (713 osob denně) (ČSÚ, 2020). Plánovaná železniční stanice byla převzata z dokumentů zpracovatele Všejské spojky, Správy železnic.

Dopravní infrastruktura silniční je stejně jako koridor železnice převzat z nadřazené územně plánovací dokumentace (Středočeský kraj, 2016), komunikace je navržena jako silnice II. třídy napojená na stávající komunikaci II/332. Díky plánovanému napojení selepší silniční spojení Božího Daru – Milovic – Lysé nad Labem – Zbožíčka.

Sport

V rámci polyfunkčního využití území, ke kterému se přiklání aktuální vedení Milovic, je v návrhu konceptu vymezena oblast pro sportovní vyžití (barva žlutá, výkres číslo 5). Navrhují plochy, které korelují s bývalým návrhem Středočeského kraje „město budoucnosti“, který dle dostupných informací, má obsahovat právě i plochy pro sportovní vyžití. Sloužit mají i přilehlým obcím. Z případové studie Västra Hamnen, kde vedení města přetvořilo bývalý přístav na místo kde lidé žijí se zaměřením na trvalou udržitelnost, se pozitivně osvědčilo míchání podniků, obytných oblastí, služeb, vzdělávací a výzkumná zařízení a sportovních zařízení. Z tohoto důvodu dostali v návrhu prostor. Sportovní vyžití se využívá i v případové studii SPZ Triangle, zde nejsou navrženy plochy pro sport, avšak v rámci propagace se zde konají několikrát do roka sportovní akce pro přilehlé obce.

Navrhované plochy se nacházejí v docházkové vzdálenosti od plánované železniční stanice Milovice – Boží Dar a dvou plánovaných autobusových zastávek.

7. DISKUZE

Jako jeden z faktorů při rozhodování o budoucím využití území sloužily poznatky z případových studií v České republice i zahraničí. U případové studie letiště Hradčany můžeme pozorovat, že se neosvědčila metoda nechat ležet ladem. Území se nadále potýká s kontaminací půdy i přes rozsáhlé sanace, která se může dále rozšiřovat do okolí. U případové studie SPZ Triangle, bývalého vojenského letiště v Žatci, můžeme pozorovat, že ani monofunkční využití území ve formě průmyslové zóny se zázemím pro zaměstnance se nesešlo s úspěchem, po 14 letech od začátku provozu je stále více než třetina plochy bývalého letiště nevyužita.

Případová studie Malmö – Västra Hamnen se zabývá úspěšnou přestavbou bývalého přístavu na oblast s polyfunkčním využitím (bydlení, sport, rekreace, pracovní příležitosti, občanské a komerční vybavení). Z hlediska předchozích návrhů na využití území, kde se neosvědčily projekty rozlehlé, monofunkční, zasahující do přírody, se v návrhu přikláním k případové studii Malmö, kde se z přístavu stalo místo, kde lidé bydlí, pracují a žijí. Osvědčilo se zde polyfunkční využití území a zaměření na trvalou udržitelnost a životní prostředí.

Dalším z faktorů při rozhodování o budoucím využití sloužily bývalé návrhy, které byly v průběhu let pro Boží Dar vytvořeny. Jediný úspěšně realizovaný projekt v průběhu let byl testovací areál od společnosti Valeo Autoklimatizace a. s. Jedná se o rozlohou menší projekt (0,9ha), který nabízí rozmanité pracovní příležitosti v oblasti vědy a výzkumu. Jednotlivé neúspěšné návrhy v průběhu let měly totožné faktory, jednalo se o monofunkční rozsáhlé projekty, které zasahovaly do chráněné krajiny či negativně ovlivňovaly životní prostředí a nabízely pouze omezené pracovní příležitosti.

Z hlediska posouzení úspěšnosti případových studií, kde se osvědčilo přetvoření brownfields na místo kde se žije a historických návrhů v území, ze kterých vyplynulo, že do území jako celku zapadá návrh „živého města, města budoucnosti“. Tento návrh koreluje s názorem vedení města Milovice, případovou studii Malmö a aktuální rozpracovanou vizí Středočeského kraje „města budoucnosti“. Proto se k tomuto návrhu přikláním i já v této práci.

8. ZÁVĚR

Cílem práce bylo systematicky posoudit jednotlivé návrhy na vojenský prostor Boží Dar a následně vytvořit celkový koncept návrhu pro toto území. Cíl byl splněn vytvořením konceptu návrhu využití pro Boží Dar (dále jen koncept). Koncept vychází z provedených analýz v území širších vztahů a docházkové vzdálenosti, a poznatků z případových studií v České republice i zahraničí a systematického posouzení jednotlivých projektů pro Boží Dar.

Koncept zajišťuje polyfunkční využití území, ve formě bydlení, komerčního a občanského vybavení, prostoru pro rekreaci, sportovní vyžití ale i plochy pro výrobu a skladování. Zachován zde byl stávající projekt společnosti Valeo Autoklimatizace a.s. v podobě testovacího areálu. Jednotlivé funkční plochy byly zakresleny do mapy (výkres 5 – Koncept využití území). Vzniknout by mělo „živé město, město budoucnosti“, které bude korespondovat s ochranou zdejší přírody. Stěžejním bodem konceptu bylo plánované dokončení železniční tratě (Všejské spojky) v řešeném území, která propojí Milovice s Mladou Boleslaví.

Obec Milovice a vlastník BVVP Boží Dar, Středočeský kraj, mají možnost využít aktuálního trendu stěhování mladých lidí a rodin s dětmi do obce. Obec může využít zájmu o pracovní pozice ve vědě a výzkumu, udat se směrem k vizi živého města, města budoucnosti. Doporučuji, aby do územního plánu města, který právě vzniká, byla zapracována vize „města budoucnosti“, plochy bydlení, komerce, sportu, občanského vybavení, zanechání přírodních rezervací a rekreační zeleně bez zásahu rozsáhlých projektů. Město by se mělo vyvarovat se rozsáhlým monofunkčním projektům, které mají negativní dopad na životní prostředí a život v přilehlých obcích.

Dalším velkým krokem k rozvoji oblasti je plánovaná výstavba železnice, již zakreslená v územním plánu. Jedná se o benefit, který má pozitivní dopad na rozvoj brownfields a který území propojí s městem (Středočeský kraj, 2016).

Výsledky této diplomové práce, finální koncept návrhu, nelze využít jako obecný podkladový materiál, ze kterého lze vycházet při revitalizaci Božího Daru.

9. SEZNAM LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

Anderberg, Stefan – „Western harbor in Malmö“, 2015, Netherlands, Belgium, ISBN: 978-94-90354-42-8, Re-inventing planning: examples from the Profession, Rotterdam, Nederlanderna: International Society of City and Regional Planners , 2015, Vol. 11, p. 210-227

Bohuslava Gregorová, Pavel Hronček, Dana Tometzová, Mário Molokáč, Vladimír Cech – Transforming Brownfields as Tourism Destinations and Their Sustainability on the Example of Slovakia E: 1-6

Bezděk Robert, Středočeský kraj, Zastupitelé se zabývali narovnáním vztahů s RP Mladá s cílem odblokovat a zajistit rozvoj území BVVP Mladá, 2019. Dostupné z archivu k. ú. Středočeský kraj

Dlouhá Miroslava, bývalá místostarostka obce Milovice, 2001, zápis z jednání v Milovicích, dostupné z archivu MÚ Milovice

Galanti A. - 2010 Forma urbana, sostenibilità, pianificazione (Roma: Aracne Editrice), E: 29.

Hendl, Jan. „Úvod do kvalitativního výzkumu“. Praha: Karolinum, 1997. ISBN 80-718-4549-3. E: 2-10

Hořčíčka Karel, 2015, náměstek hejtmána pro oblast regionálního rozvoje, zápis z jednání Středočeského kraje z 24.05.2015, dostupné z archivu MÚ Milovice

Fraker, Harrison (2013), Fraker, Harrison (ed.), „Bo01, Malmö, Švédsko“, The Hidden Potential of Sustainable Neighborhoods: Lessons from Low-Carbon Communities, Washington, DC: Island Press / Center for Resource Economics, str. 11–41

Frantál, B., Kunc, J., Jaňurová, M., & Krejčí, T. , 2020: Problems of transforming military training areas in a post-communist space: local community perceptions and policy implications. *Transylvanian Review of Administrative Sciences* 59 E: 40-58.

FŽP ČZU, 2017: Metodické pokyny pro zpracování diplomové práce na FŽP. Nařízení děkana č. 03/2017.

Jafar, Farah. Stadsplaneringens påverkan på de unga i Malmö – en fallstudie i Västra Hamnen Urban planning and its impact on young people of Malmo – A case study in the Western Harbour. *Diva-portal.org* [online]. Jönköping, 2012, 2012 [cit. 2020-12-25].

J. Hercik, O. Šerý, V. Toušek Post – military areas in the Czech Republic and their revitalization – examples of the towns of Hodonín and Uherské Hradiště *Acta Univ. Palack. Olomuc. -Geogr.* (2011)

J. Skála, R. Vácha, J. Čechmánková, V. Horváthová Various aspects of the genesis and perspectives on agricultural brownfields in the Czech Republic *Morav. Geogr. Rep.*, 21 (2) (2013)

Kadeřábková, Božena a Marian PIECHA. *Brownfields: jak vznikají a co s nimi.* V Praze: C.H. Beck, 2009. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7400-123-9.

Kazatel, V., ‘Optimalizace počtu a rozlohy vojenských újezdů AČR’ [Optimization of the Number and Area of Military Training Areas of the Czech Army], Prague: Ministerstvo obrany, 2012

Klusáček, P., Konečný, O., Zgodová, A. & Navrátil, J., 2020: Application of the Smart City Concept in Process of Urban Recycling – Case Study of Špitálka in Brno, Czech Republic. *The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 12 (1), 22-40.

Klusáček, P., Martinát, S., Krejčí, T., & Bartke, S., 2019: Re-development of a former military training area-The case of Brdy told from a local actors' perspective. Land use policy 82: 147-157.

Kulhánek Vratislav. Ředitel Škoda Auto a. s., 2001, zápis z jednání v Milovicích, dostupné z archivu MÚ Milovice

Kustrová, M., 'Military Training Areas – Places with High Nature Conservation Value', 2013, Economics and Management, vol. 7, no. 2, pp. 59-66.

Krafl Martin, Středočeský kraj, tiskový mluvčí, 2001, zápis z jednání v Milovicích, dostupné z archivu MÚ Milovice

Krajský úřad Středočeského kraje, Územně plánovací dokumentace, archiv Středočeského kraje, Praha 5, 2016

Leimgruber, W., 'Marginality and Marginal Regions: Problems of Definition', in Chang-Yi, C.D., (ed.), Marginality and Development Issues in Marginal Regions. Proceedings of Study Group on Development Issues in Marginal Regions, Taipei: IGU, 1994, pp. 1-18.

Ministerstvo průmyslu a obchodu a Agentura CzechInvest, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo zemědělství, Ministerstvo životního prostředí. Národní strategie regenerací brownfieldů 2019-2024. E: 2-24

Matković, Irena a Martina Jakovčić. A „Scholarly journal of architecture and urban planning“: Brownfield prostori i njihova regeneracija Definicije i pristupi [online]. In: 2019, s. 348-359. Dostupné z: doi:ISSN 1330-0652

Mladá RP. Nájemní smlouva ze dne 14. prosince 2010, Středočeský kraj – Mladá RP, evidence Středočeského kraje, 2010.

Městský úřad Milovice, 2016, Územní plán Milovic, „nepublikováno“, Dep.: Městský úřad Milovice, [cit. 2020-09-18]

Osman, R., Frantal, B., Klusáček, P., Kunc, J. & Martinat, S., 2015: Factors affecting brownfield regeneration in post-socialist space: The case of the Czech Republic. *Land use policy* 48: 309-316.

Seidl, T., Chromý, P., 'Problémy integrace marginálního území do regionálního systému: Příklad vojenského újezdu Boletice' [Problems Concerning the Integration of Marginal Regions into the Regional System: Case of the Boletice Military Training Area], 2010 b, *Geografie*, vol. 115, no. 1, pp. 44-63

Šimková Ludmila, místostarostka obce Milovice, osobní rozhovor, 2020.

Šutera Petr. „Rizika v regionu postižených průmyslovou činností“ Praha, 2018. Diplomová práce. Vysoká škola regionálního rozvoje a bankovní institut AMBIS, a.s. Vedoucí práce doc. Ing. Karel KUBEČKA, Ph.D.

Pecháčková, Ivana – Osídlení a obyvatelstvo. Pecháčková, Ivana. *Geografie: sborník České geografické společnosti*. 103, č. 3, (1998,) s. 237-252

Program, strategier, planer etc. från Malmö stad,- SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN, 2016. E: 9-23.

Usnesení č. 105-26/2008/ ze dne 01.10.2008, Středočeský kraj 2008, dostupné z archivu Středočeského kraje.

Tucker Cross, Lisa a Rikard Kuller. Utvardering av stadsrum Bo01 i Malmö: Malmö stad, stadsbyggnadskontoret. Malmö.se [online]. Malmö stad, 2003, Leden 2003.

Zagroba, M., 'Concept of Revitalization of Selected Military Facilities of Dragoons Barracks in Olsztyn', 2015, Civil and Environmental Engineering Reports, vol. 19, no. 4, pp. 133-140.

Zentelis, R. Lindenmayer, D., Roberts, J.D. and Dovers, S., 'Principles for Integrated En-vironmental Management of Military Training Areas', 2017b, Land Use Policy, vol. 63, pp. 186-195

Zpráva o uplatňování územního plánu Milovice 2016-2020, prosinec 2020, MÚ Milovice, dostupné z archivu MÚ Milovice

INTERNETOVÉ ZDROJE

AECOM. Letiště Hradčany. www.aecom.cz, online, Ralsko, 2018 [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: http://www.aecom.cz/cz/projekty_hradcany.htm

Af Verchou. Green roofs, storm water management, and biodiversity in Malmo, Sweden. Malmö stad, 2005, online [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: <https://www.witpress.com/elibrary/wit-transactions-on-ecology-and-the-environment/81/14784>

AURS s. r. o., 1996, ÚPNSÚ Milovice, „nepublikováno“, Dep.: Městský úřad Milovice

Bachorík, Jan. Průmyslová zóna Triangle se rozroste o další firmu [online]. 12.01.2020 [cit. 2021-01-01]. Dostupné z: <https://sever.rozhlas.cz/prumyslova-zona-triangle-se-rozroste-o-dalsi-firmu-8140916>

Bailey, M.K., Monahan, M., Preuss, I., Storm, A. and Susman, M., Turning Bases Into Great Places: New Life for Closed Military Facilities, 2006, online. Dostupné z: www.epa.gov/sites/production/files/documents/bases_into_places

Bagaeen, S. and Clark, C., Sustainable Regeneration of Former Military Sites, London: Routledge, 2016. E: 4–8

Bývalý vojenský výcvikový prostor Ralsko. Mladá Boleslav, 2015 [cit. 2021-01-03], online. Dostupné z: <https://www.mladoboleslavsko.eu/dr-cs/556-byvaly-vojensky-vycvikovy-prostor-ralsko.html>

BOZP, „Filozofie a holistický přístup k BOZP“. BOZP.cz, online. CRDR, 2016, 10. 8. 2016 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://www.bozp.cz/aktuality/filozofie-a-holisticky-pristup-k-bozp/>

Český statistický úřad, „Hluk“, 2014, online. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1131-05-casova_rada-6_5_hluk

Český statistický úřad, „Kapacita a návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení“, 2019, online, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=VUZEMI_43_537501#w=

Český statistický úřad „Dokončené byty“ 2019, online, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=VUZEMI_43_537501#w=

Český statistický úřad „SLDB 2011“ 2019, online, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=VUZEMI_43_537501#w=

Český statistický úřad „Demografický vývoj“ 2019, online. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=VUZEMI_43_537501#w=

ČTK. V Ralsku skončila likvidace znečištění, stála půl miliardy, online, 2015, 9. 4. 2015 [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/liberecky/v-ralsku-skoncila-likvidace-znecisteni-stala-pul-miliardy/r~f2a6a592dec311e494a20025900fea04/>

Damborský Milan, „Evaluation of the enterprise activities of the company in the context of the socio-economic development of the state and region – case study Škoda Auto“, 2018, online, dostupné z: http://www.regionalnirozvoj.eu/sites/regionalnirozvoj.eu/files/03_damborsky_skoda_auto.pdf

Danish architecture and design review. Västra Hamnen – the redevelopment of the west harbour in Malmö. Danishdesignreview.com [online]. Malmö stad, 2014, November 13, 2014 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <http://danishdesignreview.com/blog/2014/11/13/vstra-hammen-the-redevelopment-of-the-west-harbour-in-malm>

Department of the Environment Transport and the Regions 1998 Planning for Sustainable Development: Towards Better Practice (London), [cit. 2020-09-18]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-of-the-environment-transport-and-the-regions>

Dunstar a.s. „Služby“ Dunstar, online, 2019, [cit. 2020-09-18]. Dostupné z: www.dunstar.cz/cz/sluzby/

Dvořák Leoš, generální ředitel pražského vývojového centra Valeo, „Valeo by mělo podle podepsaného memoranda investovat v Milovicích“, 2018. Dostupné z: <https://www.stredozeme.cz/cs/zpravy/valeo-by-melo-podle-podepsaneho-memoranda-investovat-v-milovicich-sto-milionu-korun.html>

Dvořáková Líšková, Z. „Správa k problematice brownfields“, 2010, online. Dostupné z http://ccv.ef.jcu.cz/opvkreg/prezentace/okruh7/pri7tema-09-Vnimani_problematiky_brownfields_Li

Ferber Uwe, a spol. „Brownfields příručka: Interdisciplinární nástroj zaměřený na problematiku regenerací brownfields“. 2006, [cit. 2020-09-30], online. Dostupný z: http://fast10.vsb.cz/lepob/index2/handbook_cz_screen.pdf

Fridh, Roland. „Prioriterad kollektivtrafik: Föreläsning för bussen“, Malmö stad, 2016, online, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000142429/1491298456716/fb54_priokollektivtraf_final.pdf

Gary Austin, Case study and sustainability assessment of Bo01, Malmö Sweden [online]. Malmö stad, 2013. Dostupné z: <https://meridian.allenpress.com/jgb/article/8/3/34/116297/CASE-STUDY-AND-SUSTAINABILITY-ASSESSMENT-OF-Bo01>

Givan, Kate. What does good leadership look like? Švédsko. Architecture + Design Scotland, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://www.ads.org.uk/wp-content/uploads/5061_bo01-case-study-a-ds-version-080611.pdf

Göran Rosberg, handledare på Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad, 2013, online, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: <https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Var-organisation/Forvaltningar/Stadsbyggnadskontoret.html>

Hakauf, Martin. „Informační centrum vlády“, online. 2011, 21. 6. 2011. Dostupné z: <https://icv.vlada.cz/cz/tema/20--vyroci-odchodu-sovetskych-vojsk-a-ukonceni-vojenske-okupace-ceskoslovenska--85082/tmplid-560/>

Heidi Avella, „Exit Reepalu – och sedan?“ Sydsvenska Dagbladet, online, 4.2.2013. Dostupné z: <https://www.sydsvenskan.se/2013-02-04/exit-reepalu-och-sedan>

Hospodářská komora České republiky. „Strategická průmyslová zóna Triangle – III. etapa“, online, 2009 [cit. 2020-09-13]. Dostupné z: www.hkcr.cz/download.aspx?dontparse=true&FileID=3607

Holakovský Milan, „Budoucnost kraje má patřit technologiím a zábavě“, 2020, online. [cit. 2021-01-05] Dostupné z: <https://boleslavsky.denik.cz/z-regionu/budoucnost-kraje-ma-patrit-technologiim-a-zabave-20191230.html>

Hudec, Miroslav. Do Ralska vedla železniční vlečka. Ceskalipa.zeleni.cz [online]. Liberec, 2015, 11. 3. 2015 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <http://ceskalipa.zeleni.cz/do-ralska-vedla-zeleznicni-vlecka/>

Faktablad Bo01/ Vastra Hamnen - Hållbart resande på Bo01 [online]. 6. Malmö stad, 2016 [cit. 2021-01-05]. ISSN Stadsbyggnadskontoret. Dostupné z: https://malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000142381/1491298469899/fb06_tema_mobilitet_final.pdf

Faktablad Bo01/ Vastra Hamnen – Hållbart byggande & boende [online]. 1. Malmö stad, 2016, Stadsbyggnadskontoret. Dostupné z: https://malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000142375/1491298470316/fb01_tema_byggabo_final.pdf

Ivarsson, Andreas. Bra cykelstad Blir ännu Bättre. Malmö.se, online. Malmö stad, 2013, Květen 2013, [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: <https://malmo.se/download/18.29aeafd91411614c89679d5/1491305607066/H%C3%A5llbar%20stad%20Malm%C3%B6%202013.pdf>

Imaterialy. „Na letišti v Ralsku zřejmě vyroste obří sluneční elektrárna“, online. 2009, 3.2.2009 [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://www.imaterialy.cz/rubriky/aktuality/projekty/na-letisti-v-ralsku-zrejme-vyroste-obri-slunecni-elektrarna_100476.html

Jambor, Patrik. Ralsko – „Letiště Hradčany“, online, 2016, 3.11.2016 [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: <http://vojenske-prostory.cz/ralsko-letiste-hradcany/>

Klapalová Martina. „Obří elektrárnu v Milovicích nezastavilo referendum, ale ceny elektřiny“, 2010, online. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/obri-elektrarnu-v-milovicich-nezastavilo-referendum-ale-ceny-elektriny.A101203_1492921_praha-zpravy_ab

Kvapilová, Barbora. Sametová revoluce přinesla do Milovic naději na normální život. Ohlušující rachot stíhaček nahradil dětský smích [online]. 2019, [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: <https://region.rozhlas.cz/sametova-revoluce-prinesla-do-milovic-nadeji-na-normalni-zivot-ohlusujici-rachot-8109500>

Kassal, Tomáš. Sen o městě v zóně Triangle se rozplynul, u fabrik ale bude nová čtvrť. Idnes.cz [online]. 2016 [cit. 2020-12-29]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/v-prumyslove-zone-triangle-bude-nova-ctvrt.A160811_2265656_usti-zpravy_vac2

Kinšt, Petr. Triangle City si kraj dostaví sám. Žatecký deník [online]. 2017 [cit. 2020-09-29]. Dostupné z: https://zatecky.denik.cz/zpravy_region/triangle-city-si-kraj-dostavi-sam-20171106.html

KSČM Nymburk, „Stránka shrnující dosavadní dění okolo záměru obnovit letiště Milovice-Boží Dar“, 2009, online. Dostupné z: <https://ovkscm.estranky.cz/clanky/letiste.html>

Krainová Petra, mluvčí Fondu národního majetku (FNM), 2003, článek v časopise Euro, dostupné online, www.euro.cz, EURO 21 a 23/2002 a 7/2003.

Lánský, Tomáš. Měl tu přistávat raketoplán a pást se nosorožci. Liberecký deník [online]. 2012 [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/mel-tu-pristavat-raketoplan-a-past-se-nosorozci.html

Letiště Hradčany. Ministerstvo životního prostředí: Vyhodnocení starých zátěží z hlediska ohrožení hydrosféry nebezpečnými látkami [online]. Praha 6, 2016, 17.8.2016 [cit. 2021-01-02]. Dostupné z: <https://heis.vuv.cz/data/webmap/datovesady/projekty/starezateze/default.asp?lang=&t=ab=2&wmap=>

Liberecký kraj. Bývalý vojenský výcvikový prostor Ralsko. Liberec, 2017 [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: <https://www.liberecky-kraj.cz/dr-cs/556-byvaly-vojensky-vycvikovy-prostor-ralsko.html>

Letiště Praha, „Hluk z leteckého provozu a hluk z provozu letiště“, 2018, online,[cit. 2021-01-02]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/hluk>

Lubas, Miloslav. Letiště v Ralsku si oblíbili bruslaři i motorkáři, zákaz je neodrazuje. Idnes.cz [online]. 2012, 3. května 2012 [cit. 2020-09-30]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/liberec/zpravy/letiste-hradcany-v-ralsku-si-oblibili-bruslari-a-motorkari.A120503_1772642_liberec-zpravy_alh

Malmö – mångfaldens stad. www.malmo.se [online]. Dostupné z archivu pořízeném dne 2010-01-07.

MfD: Milovice chtějí od Škodovky miliony, ale jednat s ní nebudou. Mladá Boleslav [online]. Mladá Boleslav, 2003, 7.5.2003 [cit. 2020-09-18]. Dostupné z: <https://m.mb-net.cz/mfd-milovice-chteji-od-skodovky-miliony-ale-jednat-s-ni-nebudou/d-4724>

Milan Pour – Zpravodaj Milovické Echo, Letiště Boží Dar – historie a současnost. 2016. Dostupné z: http://reportaze.mesto-milovice.cz/file_manager.php?fid=86

Milata Zdeněk, Imilovice.cz, „Kauza Božího Daru a co nám přináší kraj“, 2008, online. Dostupné z: <http://www.imilovice.cz/main/clanky.php?modul=view&id=24>

Ministerstvo obchodu a průmyslu, registr živnostenského oprávnění, online, 2020, Dostupné z: https://www.rzp.cz/cgi-bin/aps_cacheWEB.sh?VSS_SERV=ZVWSBJFND

Michl Josef, „Stát selhal při privatizaci bývalých letišť v Milovicích a Ralsku“, 2003, časopis Euro, online, Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/misto-vzletu-drzkopad-804998>

Nekovářová zuzana, Nymburský deník, 2009, „Kolem letiště se opět začíná diskutovat“, online. Dostupné z: https://nymbursky.denik.cz/zpravy_region/letiste_nebude20090223.html

Nemovitosti Středočeského kraje v BVVP Milovice – Mladá. Středočeský kraj [online]. Praha, 2016 [cit. 2020-11-06]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/regionalni-rozvoj/stredocesky-fond-rozvoje-obci-a-mest>

Nymburský deník. „Kraj vybral zpracovatele studie na využití letiště“ 2007, online. Dostupné z: https://nymbursky.denik.cz/zpravy_region/milovice_letiste_studie20071111.html

Ralsko – soutěž na využití bývalého vojenského letiště. Odbor regionálního rozvoje a evropských projektů [online]. Liberec, 2012 [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: <https://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/page1874/rozvojove-dokumenty-strategie-rozvoje-lk-a-program-rozvoje-lk/archiv-starsich-dokumentu-a-agend/ralsko-soutez-na-vyuziti-byvaleho-vojenskeho-letiste>

Rinn, Martin. Přehled technologií pro sanaci znečištění CIU a PAU. Wwww.odpady-online.cz [online]. SITA Bohemia, 2003, 25. 2. 2003 [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: <https://www.odpady-online.cz/prehled-technologie-pro-sanaci-znecisten-clu-a-pau/>

SLADNA. Anchor Park in Malmö [online]. Oslo, 2017 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://sla.dk/en/projects/ankarparken/>

SPF Group, v.o.s. Program rozvoje Ústeckého kraje 2014-2020 [online]. Ústí nad Labem, 2012 [cit. 2021-01-02]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1671370

Středočeské inovační centrum, „Středočeský kraj představil v Bruselu svou budoucnost“, 2019, online. Dostupné z: <https://s-ic.cz/cs/stredocesky-kraj-predstavil-v-bruselu-svou-budoucnost/>

Středočeský kraj, město Milovice. Memorandum o spolupráci se společností Valeo Autoklimatizace k.s., Středočeský fond rozvoje obcí a měst, 2018, online. Dostupné z: <http://www.kraje.center/2018/10/17/stredocesky-kraj-a-mesto-milovice-podepsaly-memorandum-o-spolupraci-se-spolecnosti-valeo-autoklimatizace-k-s/>

Středočeský kraj. Nemovitosti Středočeského kraje v BVVP Milovice – Mladá, online, 2016. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/regionalni-rozvoj/stredocesky-fond-rozvoje-obci>

Středočeský kraj. „Smlouva s Mladá RP je schválená a v nejbližších dnech bude i podepsaná.“ 2021, online. Dostupné z: [/www.kr-stredocesky.cz/web/urad/](http://www.kr-stredocesky.cz/web/urad/)

Středočeský kraj, 2015 „Prezident přislíbil Středočechům pomoc v jejich úsilí přilákat do průmyslové zóny u Milovic zahraniční investory“. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/urad/home/-/blogs/prezident-prislibil-stredocechum-pomoc-v-jejich-usili-prilakat-do-prumyslove-zony-u-milovic-zahranicni>

Světová banka, ‘World Bank Open Data per Countries’, 2020, [Online] dostupné na <http://data.worldbank.org/> Listopad 2020

SPZ Triangl [online]. SPZ Triangle, 2019 [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.industrialzonetriangle.com/cs/nejcasteji-kladene-otazky>

Šebesta Zbyněk. Uprostřed průmyslové zóny u Žatce má být Triangle City. [Www.industrialzonetriangle.com](http://www.industrialzonetriangle.com) [online]. 2013 [cit. 2020-09-28]. Dostupné z: <https://www.industrialzonetriangle.com/cs/uprostred-prumyslove-zony-u-zatce-ma-byt-triangle-city>

Urbangreenbluegrids. Nizozemsko: Groenblauw, 2013 [cit. 2020-12-19]. Dostupné z: <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/bo01-city-of-tomorrow-malmo-sweden/>

UrbanLab. Västra Hamnen area – Bo01 – waterfront regeneration in Malmö. [Www.balticurbanlab.eu](http://www.balticurbanlab.eu) [online]. Oslo, 2018. Dostupné z: <https://www.balticurbanlab.eu/goodpractices/v%C3%A4stra-hamnen-area-bo01-waterfront-regeneration-malm%C3%B6>

Urban historia. A history of Malmö. [Www.balticurbanlab.eu](http://www.balticurbanlab.eu) [online]. Malmö stad, 2007 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://blogg.mah.se/urbanhistoria/history-of-malmo/>

Urban recovery and planning: the case of Western Harbor, Malmö. [Blogs.iadb.org](http://blogs.iadb.org) [online]. Malmö stad, 2019, June 21, 2019 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/en/urban-recovery-and-planning-the-case-of-western-harbor-malmo/b>

Ústecký kraj spustí v průmyslové zóně stavbu Triangle City. [Archiweb](http://archiweb.cz) [online]. 2016 [cit. 2020-09-29]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/domaci/ustecky-kraj-spusti-v-prumyslove-zone-stavbu-triangle-city>

Ústecký kraj. Studie ekonomických dopadů realizace Strategické průmyslové zóny Triangle [online]. 2008 [cit. 2020-09-20]. Dostupné z: http://www.krustecky.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1643521

Ústecký kraj. „Hejtman slavnostně otevřel strategickou průmyslovou zónu Triangle“, online. 2007 [cit. 2020-08-27]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/vismo/fulltext.asp?hledani=1&search=1&datum_do=&submit=Vyhledat&submit.x=0&id_org=450018&datum_od=&submit.y=0&query=triangle&objekt=&strVlastnik=&pocet=24&stranka=5

Polák Michael. Do Ralska se vrátí armáda, chce tu pěchotní střelnici. Českolipský deník [online]. 2013-12-10 [cit. 2020-12-10].

Pokorná Jermanová Jaroslava, rozhovor idnes.cz, „U Milovic může vyrůst město budoucnosti pro 12 tisíc lidí a zábavní park“, online, 2019. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/milovice-zabavni-park-vojensky-prostor-mesto-budoucnosti.A191212_153802_praha-zpravy_chnl

Pujman, Ivo. Aeroweb. [Www.aeroweb.cz/](http://www.aeroweb.cz/) [online]. 2012, 28.05.2012 [cit. 2020-09-19]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/3306-historie-letiste-milovice-1-cast>

Prague IC, „development“ 2021, online. Dostupné z: <https://pragueic.cz/development>

Průmyslová spojka Hradčany [online]. Liberec: ARR-Agentura regionálního rozvoje spol. s r.o., 2006 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: https://www.kraj-lbc.cz/public/orlk/cba_hradcany_d1167f5615.pdf

Škoda Auto a. s., 2020, „O nás“, online, Dostupné z: www.skoda-auto.cz/o_nas

Vacková Leona. „Sanace v bývalém vojenském prostoru Ralsko stála půl mld. Kč“, online. ČTK, 2014, 10.04.2014 [cit. 2021-01-03]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/101238>

Vališ Zdeněk. „Středočeský kraj možná do konce měsíce získá letiště v Milovicích“, online. 2006, [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: <https://cesky.radio.cz/stredocesky-kraj-mozna-do-konce-mesice-ziska-letiste-v-milovicich-8490800>

Valeo Praha – vývojové centrum, 2020, online. Dostupné z: <https://www.valeo.com/cs/ceska-republika-praha-vyvojove-centrum>

Västra Hamnen area – Bo01 – waterfront regeneration in Malmö. [Www.balticurbanlab.eu](http://www.balticurbanlab.eu), online. Malmö stad, 2016 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: <https://www.balticurbanlab.eu/goodpractices/v%C3%A4stra-hammen-area-bo01-waterfront-regeneration-malm%C3%B6>

VVP Ralsko – Letiště Hradčany (dokument o historii a současnosti letiště) [online, dokumentární film], Jakub Bouček. 2012 [cit. 2021-01-02]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=TZfRZ0CmbSE&feature=emb_title

Tanimura Philip „Summery od Vastra Hamnen, goals and desing principles“, online, Malmö 2008, City of Malmö Planning Office. Dostupné z: <http://www.monitoringmatters.org/ppdfc/malmoe1.pdf>

Ťok Dan, ministr dopravy, 2015, Středočeský kraj“ Ministr dopravy Dan Ťok prověří možnost výstavby tzv. Všejské spojky“. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/urad/home/-/blogs/ministr-dopravy-dan-tok-proveri-moznost-vystavby-tzv-vsejske-spojky>

Yu Ping, experience of sustainable urban development in Sweden – a case study of Bo01“city od tommorow“ residentail demonstration project, online. 2009 [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: https://apps.webofknowledge.com/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=1&SID=E2YvqRINWKKmOsWfG7s&page=1&doc=9&cacheurlFromRightClick=no

Zuska Adam, „Kauza Milovice“, 2010, online [cit. 2021-01-05], Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/2531-kauza-milovice>

10. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Poloha Västra hamnen

Obrázek 2 - Stav Västra Hamnen

Obrázek 3 – Västra Hamnen rozmístění městských parků

Obrázek 4 – Vojenské letiště Žatec

Obrázek 5 - Vymezení územními plány

Obrázek 6 - Situace průmyslové zóny Triangle

Obrázek 7 – Vizualizace projektu Triangle City z roku 2013

Obrázek 8 – Triangle City stav k 2019

Obrázek 9 - SPZ Triangle – firmy a počty zaměstnanců

Obrázek 10 - Letiště Hradčany – aktuální snímek

Obrázek 11 - Rozšíření kontaminace

Obrázek 12 - Vyznačení vlastnictví Libereckého kraje

Obrázek 13 - Výřez z problémového výkresu

Obrázek 14 - Geografická poloha Milovice

Obrázek 15 - Boží Dar 1954 a 1991

Obrázek 16 - Boží Dar 2003 a 2020

Obrázek 17 - Velký územní celek Mladá

Obrázek 18 - Územní plán Milovice po změně č.1. z roku 2003

Obrázek 19 - Územní plán Milovice

Obrázek 20 - Testovací polygon Škoda auto

Obrázek 21 - Technickoekonomická studie

Obrázek 22 - Valeo: Testovací polygon

Obrázek 23 - Vize Středočeského kraje

Obrázek 24 - Výkres železniční tratě s podjezdy a podchody

11. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Přehled uvažovaných projektů v BVVP Boží Dar

12. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 - Vymezení řešeného území

Příloha 2 – Širší vztahy

Příloha 3 – Docházková vzdálenost

Příloha 4 - Schéma historických návrhů a vizí

Příloha 5 – Koncept návrhu využití území