

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí



Územní a technická správní služba

Urbanistický vývoj města Mladá Boleslav

Bakalářská práce

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier

Autor práce: Ondrej Vasil'

© 2021 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta Životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Ondrej Vasil'

Krajinářství

Územní technická a správní služba

Název práce

Urbanistický vývoj města Mladá Boleslav

Název anglicky

Urban development of Mladá Boleslav

Cíle práce

Cílem bakalářské práce je zmapovat a popsat urbanistický vývoj města Mladá Boleslav v období od vzniku samostatné Československé republiky po současnost. Definovat historické a ekonomické vlivy na rozvojové faktory a trendy v územním plánování města.

Metodika

První část bakalářské práce bude rešerší odborné tuzemské i zahraniční literatury. Bude pojednávat o urbanizmu průmyslových měst s důrazem na historický vývoj.

Těžištěm práce bude studium historických územních a regulačních plánů města poskytne informace k analýze postupů použitých při budování města v daném období.

Důležitou součástí práce bude vliv firmy Škoda v průběhu celého sledovaného období. Spoluprací se státní institucí, firmou Škoda a jejími pracovníky se interpretují největší zásahy do struktury města a hodnotí se jejich význam.

Dosažené poznatky o plánování a fyzickém vývoji města se budou konfrontovat v jednotlivých fázích zkoumaného období s dobovými teoretickými koncepty a poznatky o ekonomickém prostředí.

Doporučený rozsah práce

textová část s otisky historických plánů a event. grafickými schémata

Klíčová slova

vývoj měst, Mladá Boleslav, průmyslové město

Doporučené zdroje informací

- DÖBERT, O. – Deset let z tisíce. Středočeské nakladatelství a knihkupectví, 1974
HERČÍK, K. Čtení o Mladé Boleslavi. Praha: Kompakt, 2004. ISBN 80-239-4321-9
HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu. I. díl.* Praha: ČVUT, 2002. ISBN 80-01-02551-9.
HRŮZA, J. – ZAJÍC, J. *Vývoj urbanismu. II. díl.* Praha: ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03714-0.
JEŽEK, J. Kritická analýza strategického plánování obcí, měst a regionů v České republice. Západočeská univerzita, 2017 ISBN 978-80-261-0678-4
KUČA, K. – ZEMAN, L. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. IV. díl, Ml-Pan.* Praha: Libri, 2000. ISBN 80-85983-16-8.
ZLÁMAL, V. et.al. Mladá Boleslav, Lysá nad Labem, Nové Benátky. Praha: Národohospodářská propagace, 1941

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – FŽP

Vedoucí práce

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 28. 1. 2021

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 28. 1. 2021

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 27. 03. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Urbanistický vývoj Mladé Boleslavi vypracoval samostatně a citoval jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použil a které jsem rovněž uvedl na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědom, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 27.3.2021

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval mému vedoucímu, panu prof. Ing. arch. Karlu Maierovi, CSc. za veškerou pomoc, podporu a poskytování důležitých informací pro zpracování této práce.

Dále bych chtěl poděkovat paní Ireně Hozákové z archivu společnosti Škoda, za poskytnutí materiálů a rad ohledně vývoje firmy Škoda. Zaměstnancům SOAP Mladá Boleslav za spolupráci při bádání v archivu města.

Děkuji rodině za trpělivost a podporu po celou dobu mého studia.

Abstrakt

Bakalářská práce se zaměřuje na vývoj urbanismu ve městě Mladá Boleslav od jeho počátků až do současnosti. Zkoumá historické a politické vlivy utvářející obraz města. Zabývá se studiem historických map, plánů a fotografií a jejich porovnáním se současností. Definuje vnímání Mladé Boleslavi jako průmyslového města pod vlivem automobilky Škoda Auto. Popisuje práci osobností architektury, podílejících se na plánování a výstavbě.

Klíčová slova: historie, Mladá Boleslav, urbanismus, průmysl, rozvoj, město, továrna

Abstract

This bachelor thesis focuses on the development of urbanism in city Mladá Boleslav from its beginnings to the present. It examines the historical and political influences that shape the image of the city. It deals with the study of historical maps, plans and photographs and their comparison with the present. It defines the perception of Mladá Boleslav as an industrial city under the influence of Škoda Auto. Describes the work of architecture personalities involved in planning and construction.

Keywords: history, Mladá Boleslav, urbanism, industry, development, city, factory

Obsah

1.	ÚVOD	8
2.	CÍL PRÁCE	9
3.	METODIKA	9
4.	MĚSTA UTVÁŘENÁ PRŮMYSLEM	10
4.1.	Průmyslové město	10
4.1.1.	Manchester	11
4.1.2.	Ostrava	11
4.1.3.	Žilina	12
4.2.	Tovární město	13
4.2.1.	Zlín	14
5.	HISTORICKÝ VÝVOJ MLADÉ BOLESLAVI	16
5.1.	Začátky osídlení	16
5.2.	Husité a Čeští Bratři	18
5.3.	Vznik královského města	21
5.4.	Město v roce 1842	24
5.4.1.	Celkový pohled	24
5.4.2.	Staré město	26
5.4.3.	Nové město	28
5.4.4.	Srovnání zastavěných částí města	30
5.5.	Industrializace	31
5.5.1.	První komíny a továrny	31
5.5.2.	Od budoucí Škody po republiku	33

5.5.3.	Období první republiky	37
5.5.4.	Město v období protektorátu.....	49
5.6.	Socialismus.....	50
5.6.1.	Projekt přestavby města	52
5.7.	Novodobý porevoluční vývoj	58
6.	DISKUSE	62
7.	ZÁVĚR	63
8.	SEZNAM OBRÁZKŮ	66
9.	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	70
9.1.	Literární zdroje	70
9.2.	Internetové zdroje	71

1. Úvod

Český Detroit. S tímto názvem, odkazujícím na americké automobilové město spojující se značkou Ford, se setkal každý, kdo mluvil o Mladé Boleslavi. Město ležící ve Středočeském kraji u řeky Jizery, je díky značce Škoda Auto světoznámé. Je snadné říct, že vše v tomto městě je podřízené této firmě. Mladá Boleslav však není jen továrna, ale také město se zajímavou historií a architekturou. Od malého sídla na ostrohu, přes královské a posádkové město k průmyslovému městu.

Téma urbanistického vývoje jsem si vybral z více důvodů. Vždy mě fascinovala otázka členění měst, jejich architektura a historické důvody výstavby. Po příchodu za prací ze Slovenska, jsem se zajímal o místo, kde žiji a zkoumal město z laického pohledu. Dalším důvodem bylo, že jsem zaměstnancem automobilky a zajímala mě její role v budování města. Příslibem odborné pomoci přítele v okresním archivu města a snadnějšímu přístupu k archivu společnosti Škoda jsem doufal v přístup k zajímavým a méně publikovaným informacím.

Urbanismus můžeme považovat za technický obor, zabývající se uspořádáním sídel a měst. Na jeho vývoj mají vliv historické i politické události a jeho nedílnou součástí jsou architektonické a umělecké směry.

Touto prací chci vyvrátit názor mnoha Boleslaváků, že jejich město je ošklivé a nezajímavé.

2. Cíl práce

Bakalářská práce je vytvořena za účelem zmapování urbanistického vývoje města. Sleduje vztah mezi funkcemi města a jeho ekonomikou a pro moderní etapu vývoje jeho odraz v historických plánech. Zvláštní pozornost se věnuje interakci mezi postupně se rozvíjející automobilkou a městem. Sleduje se vliv firmy Škoda na územní plánování města a rozvoj zástavby mimo hranice závodu, od jejího založení po současnost.

Jednotlivé etapy vývoje města v období od počátku 20. století se konfrontují s dobovými urbanistickými koncepty. Město se porovnává s příklady jiných průmyslových, popřípadě továrních měst.

3. Metodika

Při zmapování historického vývoje jsem primárně využíval literární zdroje historika a bývalého starosty města Karla Herčíka a jeho kolegů. K definici urbanismu jsem využil rad vedoucího práce a literatury, věnující se tomuto oboru.

Podkladem pro práci byly dostupné literární zdroje, historické mapy a porovnání archivních a současných fotografií města.

K podrobné analýze posloužil web Geoportal.cz, kde jsem překrýváním archivních z roku 1842 a 1950 a současné mapy sledoval postupný rozvoj města. K dispozici jsem měl regulační plán architekta Františka Jandy z roku 1923, na příkladu kterého, jsem definoval snahu tehdejších architektů o změnu v plánování měst. Označení města, jako průmyslového, jsem se snažil obhájit při porovnání s jinými známými městy, zejména Ostravou a Zlínem.

Samozřejmostí je analýza přestavby arch. Osvalda Döberta, která byla známá i za hranicemi tehdejšího státu a dávala se za vzor všem městem v Československu.

Pro lepší představu a pochopení změn ve městě, jsem porovnal dobové a současné fotografie města.

4. Města utvářena průmyslem

4.1. Průmyslové město

Industriální (průmyslové) město se objevuje v 18. století, společně se vznikem průmyslové revoluce. K té vedl vynález parního stroje a s tím spojené zdokonalení strojů, nejprve zejména v textilním průmyslu. Následoval rozvoj oboru strojírenství, které umožnilo výrobu novodobých výkonných dopravních prostředků – parní lokomotivy a parníku, čímž došlo k revoluci i v dopravě. Rozvoj průmyslu vyžadoval soustředění velkého počtu dělníků do blízkosti továren, což mělo za následek rozvoj průmyslových měst. V rostoucích městech se začaly vydělovat obytné čtvrti a čtvrti a čtvrti průmyslových areálů. V průmyslovém městě tak došlo k jeho zónování na zónu bydlení, průmyslovou zónu, zónu dopravy, zónu rekreace atd. (KLACKOVÁ, 2019)

Rychle se rozvíjející síť železniční dopravy přispěla k propojování průmyslových měst v rámci státních a hospodářských systémů a jejich individuální charakter se oslabil. Ze středověkých měst se stávala historická jádra, která se transformovala na centrální oblasti průmyslových měst; k tomu často musela projít radikálními proměnami. Kolem historických jader vyrůstaly nové čtvrtě rozlišené na bydlení středních a vyšších vrstev a bydlení dělníků v méně traktivních polohách, často v těsné návaznosti na továrny, které byly zdrojem značného znečištění životního prostředí. S prudkým nárůstem dopravy bylo nezbytné narovnávat a rozšiřovat ulice a náměstí se proměnila ve velké křižovatky. Inovace doprovázela i architekturu měst, kdy se zvýšila hladina obytné zástavby, a veřejné budovy nabývaly velkých rozměrů. (HALÍK, 1996)

Prudce rostoucí města vytvářela nové nároky na hygienu: dostupnost nezávadné vody, odvod splaškových vod, lepší provětrání a proslunění. Nová infrastruktura, kanalizační vedení a odstup jednotlivých budov jsou jen zlomkem inovací proměny měst. Velká Británie byla průkopníkem všech novot v rámci urbanizace měst, mezi které patřila mostní díla a monumentální průmyslové stavby, budované novou konstrukční metodou za pomoci slitiny a ocele. Novou dominantou měst se vedle kostelních věží a zvoníc stávají komíny průmyslových továren postupně se stěhujících

z center měst na okraje k vodním zdrojům, kanálům a ústí řek. Tento jev měla na svědomí železnice a lodní doprava poháněná párou.

Temnou stránkou veškerého pokroku této doby je mnohdy nevyhovující kvalita bydlení dělníků v manufakturách a továrnách. Přehušťená zástavba bude kritizována po dlouhá léta, zejména kvůli malé míře přímého osvětlení, světlíkům a chybějícímu příčnému odvětrávání. Malou náplastí na tyto problémy bylo přesouvání parků blíž k centru města a budování pásů zeleně v místech soustředěného bydlení. (JANATA, 2007.)

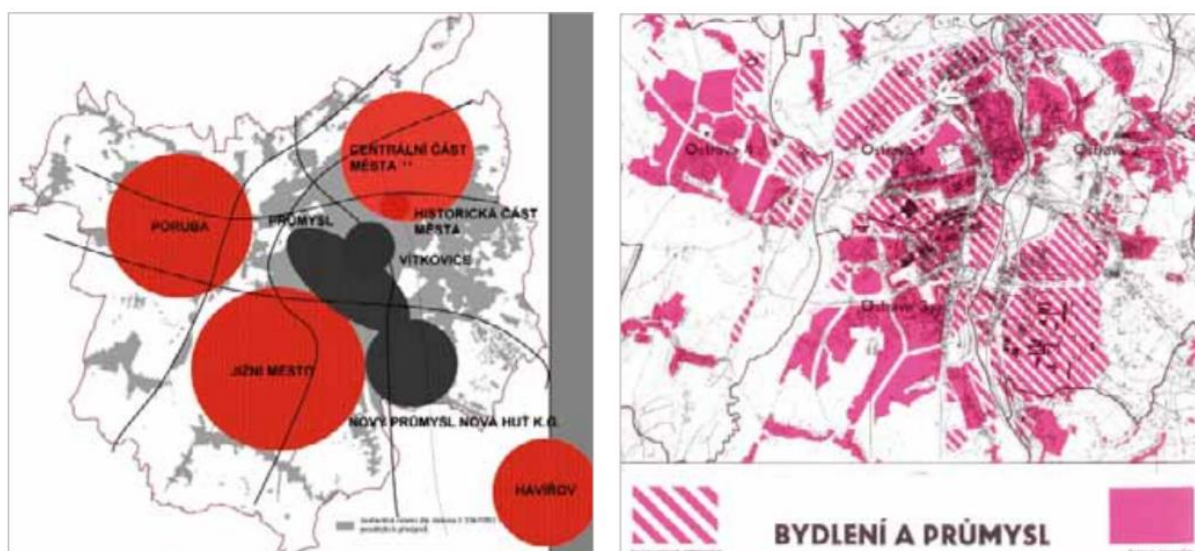
4.1.1. Manchester

Manchester je dobrým příkladem toho, jak průmyslová revoluce změnila město. V roce 1773 byl Manchester městem s 27 000 obyvateli. Podnikatelé začali ve městě stavět továrny, do kterých soustředili dosavadní domácí textilní výrobu. Pro pohon strojů s výhodou využívali místní ložiska uhlí. Do roku 1802 měl Manchester padesát dva textilních továren a počet obyvatel vzrostl na 95 000. To přilákalo další, kteří chtěli prodat své zboží a služby této velké populaci. To způsobilo další růst a do roku 1851 počet obyvatel Manchesteru přesáhl 300 000. Lidé, kteří se přestěhovali do měst, jako je Manchester, potřebovali někde žít. Stavitelé si uvědomili, že dobrých zisků lze dosáhnout rychlou výstavbou levného bydlení. Jedním ze způsobů, jak toho dosáhnout, bylo zajistit, aby domy sdílely co nejvíce zdí. Výsledkem byla nahuštěná kobercově uspořádaná řadová zástavba zády k sobě stavěných řadových domů. (SIMKIN, 1997)

4.1.2. Ostrava

V českém měřítku se za nejznámější průmyslové město považuje Ostrava. Počátky města sahají do roku 1267, ale ještě na začátku 19. století se v prostoru dnešních průmyslových areálů nacházela úrodná pole, rybníky a pastviny s lesy. Nález a těžba uhlí je silně ovlivnily-novodobou historií města a jeho vývoj. Natěžbu uhlí navázal vznik souvisejícího průmyslu, jako je hutnictví, koksárenství, chemický průmysl apod. Nízká mobilita pracovní síly měla za následek budování obytných center v blízkosti pracovišť, čímž vznikaly dělnické kolonie.

Po připojení 33 okolních obcí se území města rozšířilo. Největší rozmach přišel po 2. světové válce se stavbou nového průmyslového komplexu Nová huť. S podporou těžkého průmyslu přicházela pracovní příležitost pro tisíce lidí, pro které bylo nutné řešit bytovou a sociální otázku. Postupným zvyšováním těžby, problémem možného poddolování a rozvojem navazujícího průmyslu, došlo k hledání jiných lokalit pro bydlení, za hranice reálné těžby uhlí. Díky rozmachu dopravy se mohlo přistoupit k budování satelitních částí a měst v delším dosahu Ostravy. Šlo hlavně o Jižní Město přiléhající k Vítkovicům a Porubu, založenou západně od jádrového města, rozvoj Karviné, Frýdku-Místku a město Havířov, vybudované v poválečném období (VLTAVSKÝ,2010).



Obrázek 1:Schéma rozložení bytových a průmyslových zón na území města Ostrava a schéma z územního plánu 1985.

4.1.3. Žilina

Industrializace města Žilina začala o pár desítek let později a nebyla zásluhou jednoho průmyslového odvětví. Největším vlivem byl vznik železničního uzlu. Ten navázal na historické obchodní cesty křížené v Žilině, kterým mohla děkovat za svoji zeměpisnou polohu. Průmyslové areály byly situované podél železnice, čím vznikl půdorys ve tvaru „V“ a zázemí pro bydlení zabrala terasovitá část centra. Stavba průmyslových center byla přísně regulována v zájmu ochrany obyvatelstva a přírody.

Díky tomu se průmysl ve městě soustřeďuje na okrajích a lze ho rozdělit na západní, východní a severní část. Největším urbanistickým problémem byla paradoxně doprava, stojící za rozkvětem města. Na základě toho byl vybudován mimoúrovňový dopravní systém, kterému padly za oběť některé městské části a znemožnil další rozvoj města (MELLNER,2010).



Obrázek 2: Průmyslové areály v Žilině.

4.2. Tovární město

Takzvaná „company towns“ prvotně vznikala v Americe. Jednalo se o místa, základem města byla továrna, kolem které se stavělo město. Všichni obyvatelé jsou zaměstnání jedním zaměstnavatelem. Místa pro tento typ sídla se vybírala z praktického důvodu. Uhelní baroni stavěli své města v blízkosti zdrojů vody a uhlí,

kteřé byli na necestných místech. Strojireňší magnáti je stavěli pro potřebné dělníky, kteřé současná města nedokázala ubytovat. Součástí těchto měst bylo ve většině případů i společenské zázemí. Vlastníci továren zakládali města včetně škol, knihoven, obchodů a dokonce nemocnic. To vše v tom lepším případě. V tom horším se pracovníci stali „otroky“ vlastníka města. Tovární města se často stávají klasickými městy s dalšími podniky a infrastrukturou. Problémem se stává pokles poptávky vyráběného zboží. V takovém případě často dochází k migraci obyvatelstva za jinou práci a možnému vylidnění města. (URBAN DEVELOPMENT IN AMERICA, 2010)

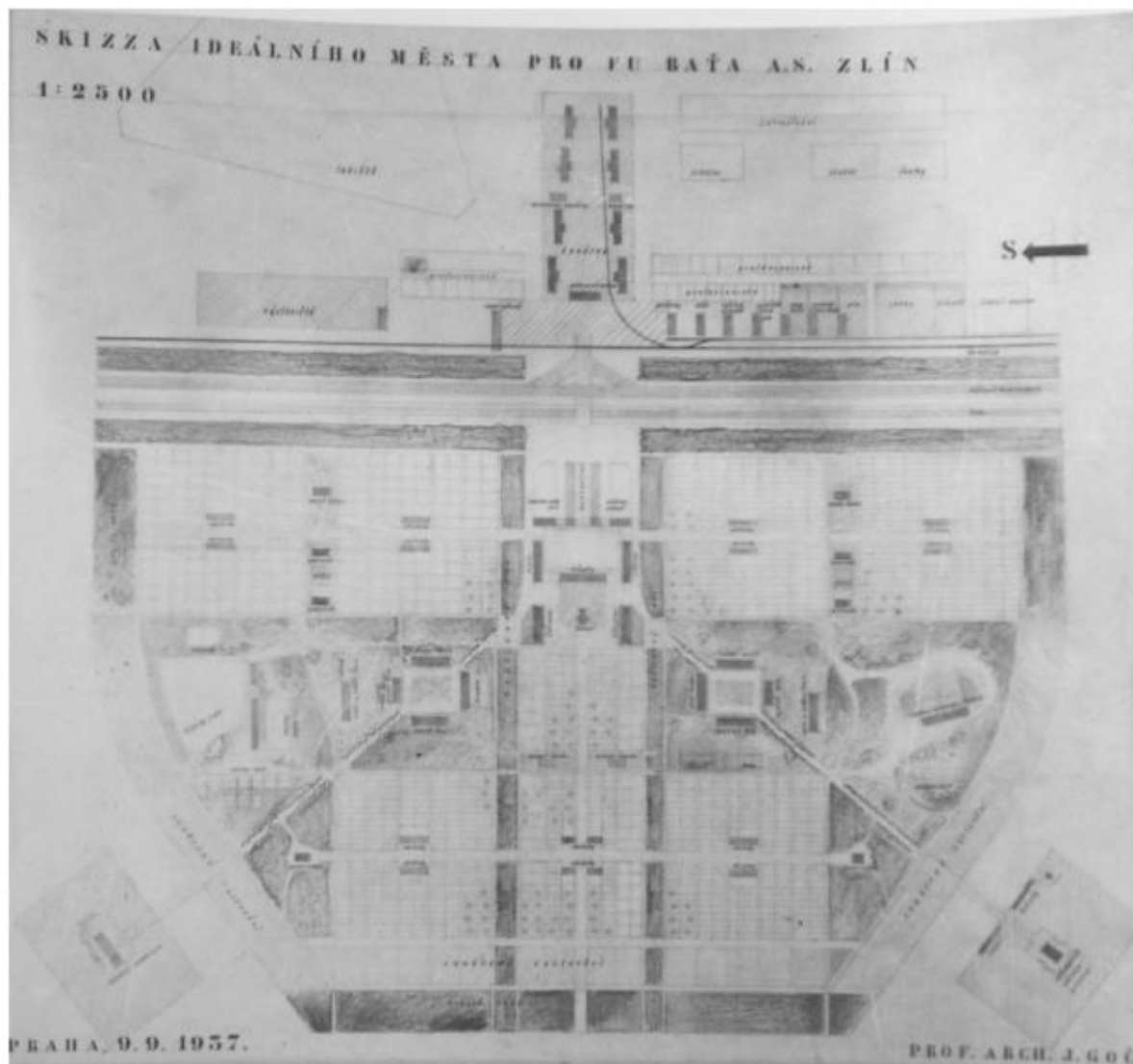
4.2.1. Zlín

Za nejznámější československé tovární město světového věhlasu můžeme považovat Zlín. Původně cechovní středisko profitující z pastevectví, nebylo průmyslovou revolucí nijak dotčeno až do založení obuvnické firmy rodiny Baťů. Na rozvoj firmy, která se stala významným dodavatelem obuvi pro rakouskou armádu v I. světové válce navázal v meziválečném období masivní rozmach stavební činnosti spojený s osobou Tomáše Bati.

Z bezvýznamného městečka se baťovský Zlín transformoval na moderní městské centrum, přiléhající k obrovskému továrnímu areálu a obklopené sídlišti rodinných domků zaměstnanců firmy. Poznávacím znamením baťovského města je všudypřítomná zeleň. Nešlo jen o budování nových ploch, ale zkulturování již vzniklých městských parků a sadů, čím se dá mluvit o jakémsi druhu zahradního města. Obytné čtvrtě Baťova města byly organizovány tak, aby člověk – pracovník využil každou minutu svého volného času smysluplně. S levným, funkčním bydlením a luxusním sociálním zázemím přicházela ze strany firmy důsledná kontrola a snaha řídit pracovníky i mimo továrnu. Napomáhala tomu promyšlená koncepce rozložení města.

Po smrti Tomáše Bati se v podobném duchu rozhodl pokračovat Jan Antonín Baťa. Spoluprací s architektem Josefem Gočárem navrhli plán pro průmyslové město pro 12000 lidí. Ve svém návrhu počítají s obchodní, kulturní, relaxační i zdravotní zónou. Ubytování je koncipované odlišně, vsazené do klidné části města a má se lišit od

prostředí v továrně. Další tovární areály s přiléhajícími sídlišti zakládala firma v blízkých Otrokovicích, v Sezimově Ústí, Třebíči-Borovině, Zruči nad Sázavou, Baťovanech–Partizánskem na Slovensku, v evropských zemích například v Německu, Jugoslávii, Francii, Maďarsku a Anglii, a později po celém světě, jako v Kanadě, USA i v Indii (BENEŠOVÁ,2012).



Obrázek 3: J. Gočár, varianta A, 9. 9. 1937.

5. Historický vývoj Mladé Boleslavi

5.1. Začátky osídlení

Sídla v oblasti Pojizeří začala vznikat už v pravěku. Po Keltech a Germánech se na tomto území usídlili Slované, kteří se často usazovali v místech pro život výhodné. Při březích vodních toků, na křižovatkách cest i na vyvýšených místech, s ohledem na bezpečnost při budování opevněných sídel. Táhlý, lesem porostlý vrch, který nese dodnes slovanské jméno Chlum, byl takovým místem. Jeho spojení se Slovy se datuje od 8. století po století desáté, kdy jeho význam zanikl. Právě v tomto období se totiž do popředí dostává lokalita na soutokem řek Jizera a Klenice a je nazývána Hrobie a považuje se za počátek budoucí Mladé Boleslavi (HERČÍK,2010).

10. století je považováno za vznik hradiště na skalnatém ostrohu a je spojováno se jménem knížete Boleslava II., který si toto místo vybral z důvodu procesu sjednocování slovanských kmenů pod vládu kmene Čechů. Jedním z podrobených kmenů měl být kmen Charvátců, obývající kraj kolem středního toku Jizery. Sídlo dostalo i jméno po tomto knížeti, kterému se taky říkalo „Boleslav Mladý“, a tak i jeho sídlo dostalo jméno po zakladateli. Hradiště se stalo správním centrem celé oblasti. První zmínka však pochází až z roku 1130 pod jménem „Bolezlauri“. Další listiny už zmiňují název „Nuovo Bolezlauri“, tedy Novou Boleslav.

Hrad stál na ostrohu osamocen, tvořily ho dřevěné stavby na ploše dnešního Staroměstského náměstí a vstup byl pouze od severu branou, chráněnou opevněním a příkopem. Jižní strana poskytovala přirozenou obranu před nepřáteli. Na zbývající části ostrožny se následně rozrostlo předhradí, které bylo zřejmě osídleno primárně obyvateli osady pod hradem. Tam, v místě dnešní městské části Podolec, bylo hospodářské zázemí nového sídla. Předpokládá se, že vzniklo ještě před stavbou hradu. Rozvoji osady přispívala poloha při obchodní stezce vedoucí podél Jizery a spojovala Prahu s Lužicí a Polskem. Příjmy pocházely především z výběru cla. (KOCOUREK A KOL.,2018).

V rámci hradiska se později vyčlenila akropole s kamenným románským sídlem. Nepochybně existoval jeden nebo více kostelů, avšak první písemná zmínka je až

z roku 1356 a mluví o kapli sv. Vojtěcha. Předpokládá se, že právě tato kaple, zaniklá za husitských válek, byla mladoboleslavským kostelem. Dřívější církevní stavbou byl předchůdce kostela Nanebevzetí Panny Marie. Jednalo se o dřevěnou svatyni postavenou zároveň s hradem a zasvěcenou Matce Boží. Kostel v té době chránil hradby a fortna, kterou se vcházelo na předměstí. Kostel sv. Víta stál v Podolci, těsně nad levým břehem Klenice. V roce 1255 byla součástí komenda řádu sv. Jana se špitálem (KUČA,2000).

Po vzniku královského hradu Bezděz, založeného roku 1264 Přemyslem Otakarem II., ztratil boleslavský hrad roli správního centra a jeho význam postupně klesal. Po četných bojích v tomto století byl hrad navíc vypálen a zaniklo i město pod ním.

Vyvýšený ostroh, na kterém stál hrad, měl významnější polohu z pohledu bezpečnosti obyvatelstva. V roce 1344 vydal Jan řečený Ješek z Michalovic listinu, jíž dal přenést na vrch Hrobie v sousedství hradu tržní osadu podhradí (Podolec) a vybavil ji dalšími městskými práva po vzoru královského města Nymburka. Právě tímto je tento rok považován za rok založení města Mladá Boleslav – vzniklo tím nynější Staré město.

Trojúhelníkový tvar půdorysu je dán přírodními podmínkami, které neumožňovaly stavební vývoj jiným způsobem. Středem města bylo tržiště, které se do špičky sbíhalo k hradu. Po obou stranách tržiště stály domy, typicky středověké a zpočátku dřevěné. Domy plnily dvojí funkci. Obytnou část s hospodářským zázemím umístěnou v zadní části a hospodářskou část, kde se nacházely prostory pro různé živnosti. Toto rozdělení je patrné v domech na Starém městě dodnes. Na severním konci trojúhelníku stál již zmiňovaný kostel Matky Boží, hradby protínaly dnešní Železnou ulici asi v její polovině a pokračovaly přes horní část dnešního Komenského náměstí k bývalé Bělské bráně, stojící kousek od staré vodárenské věže. Nedokončené opevnění nemělo významné ochranné vlastnosti, navíc si lidé stavěli obydlí i vně hradeb na Podolci, nově vznikající městské části Pták i v místech dnešního Mírového a Komenského náměstí (HERČÍK,2010).

Zástavba vznikala i kolem nových sakrálních staveb. Kostel sv. Bonaventury byl údajně založen roku 1345. Zajímavějším a významnějším počinem byla stavba nového

farního kostela sv. Jana Křtitele s hřbitovem, později přejmenovaného na kostel sv. Jana Nepomuckého. Johanité ke kostelu přistavěli 2 domy a jednalo se tak o další komendu. Tento kostel se staral o farnost ve městě, i když jeho umístění je dodnes přinejmenším zvláštní. Je situován mimo vnitřní město až 100 m před hradbami. Minoritské kláštery se vždy vázaly na městské prostředí, proto lze spekulovat o pomalém a vědomém osídlování této části, která nezasahovala do území nynějšího Starého města. Vyvýšená, rovinatá a velká plocha vybízela k rozvoji nechráněného sídliště s více ohnisky zástavby. Tato zástavba se soustřeďovala kolem prostoru obdobných rozměrů náměstí vnitřního města a dá považovat za jeho zrcadlovou podobu. Tímto prostorem je dnes Náměstí Míru (KUČA,2000).

5.2. Husité a Čeští Bratři

V roce 1421 přitáhly husitská vojska až k branám Mladé Boleslavi. Obyvatelé, navzdory katolickému vyznání svého pána Jana z Michalovic, otevřeli brány (údajně s Janem Žižkem v čele) a vpustili kališníky do města. Po vypálení obou boleslavských klášterů, minoritského i johanitského, bylo město svěřeno do husitské správy. Došlo i k poboření části hradeb. Po dobu husitských válek byl urbanistický rozvoj ve městě prakticky zastaven.

Po porážce husitů u Lipan v roce 1434 se do města opět vrátili páni z Michalovic. Válka přerušila i stavbu kostela Nanebevzetí Panny Marie, která byla dokončena v polovině 15. století kališníky, za významného přispění Kateřiny Militké. Postupně se obnovovaly hradby a významně se začal do pozdně gotického stylu přestavovat hrad.

Právním vyznávat náboženství podobojí, se spolu s vládou Tovačovských z Cimburka, začal formovat sbor Jednoty Bratrské. I přesto, že sbor byl postaven mimo zákon a v té době se jeho činnost zakazovala, získali čeští bratři na konci 15. století zpustlý minoritský klášter. Místu se začalo říkat Hora Karmel, a kromě své modlitebny zbudovali školu a špitál. Kolem roku 1518 zde založil lékař Mikuláš Klaudián tiskárnu, ve které byla vydána první tištěná mapa Čech.

Současní majitelé města Krajířové z Krajku podporovali Jednotu na tu dobu v mimořádné míře. Staré město a jeho utrakvističtí obyvatelé se k bratrům stavěli nepřátelsky. V souvislosti s těmito spory se Konrád Krajíř z Krajku v roce 1528 vymohl na císaři povolení spojit horní předměstí s městem. Přejmenoval ho na Nové město a zařídil povolení k ohrazení hradbami, provozování živnosti a týdenních trhů. Na rozdíl od hradeb, které se nevybudovaly, se v Novém městě na hraně srázu ve východní části mezi lety 1539 až 1542 založil nový hřbitov. Primárně měl sloužit českým bratřím a podporovat nezávislost Nového města na tom Starém. Zde pak roku 1559 vyrostl hřbitovní kostel sv. Havla, sloužící zároveň jako hrobka Krajířů. Mladá Boleslav se stala hlavním střediskem Jednoty Bratrské, o čemž svědčí stavba velkého sboru z roku 1154 mezi Novoměstským náměstím a Karmelem. Největší chrámová stavba města byla postavena Matteo Borgorellim, který se významně podílel na přestavbě boleslavského hradu (KOCOUREK A KOL.,2018).

Jak je patrné, ve městě probíhala rozsáhlá stavební činnost. Renesance té doby se přenesla i do přestavby domů Starého města. V severní části byla zmiňovaným naturalizovaným Italem Borgorellim postavena roku 1559 mohutná radnice, jako protipól zámecké budovy. Kromě politického významu měla i význam obchodní, v přízemí zřízením různých živností, jak je patrné na obrázku 4, s radnicí v pozadí.



Obrázek 4: Zástavba Staroměstského náměstí. Architektura Starého Města se příliš nezměnila. Došlo pouze na úpravy fasád a změnu nabízeného zboží.

Kromě českobratrské víry směli obyvatelé vyznávat i víru kališnickou, katolickou, židovskou a později luteránskou. Tyto církve měly kromě kostelů ve městě zřízeny i školy a špitály. Židovská komunita byla soustředěná v severní části Starého města, západně od kostela Nanebevzetí Panny Marie. Své domy vkládali do volných prostorů už stojících budov. Luteráni se usídlili v rostoucí čtvrti Pták. Pro své luteránské mše

dostali farní kostel sv. Jana Křtitele, u kterého zřídili školu a zkupovali domy v jeho okolí (KUČA,2000).

5.3. Vznik královského města

Posledním feudálním pánem Mladé Boleslavi byl Bohuslav Hasištejnský z Lobkovic. Ten potřeboval peníze na umoření svých dluhů, a tak nabídl město k odprodeji. Roku 1595 se město vykoupilo z poddanství, avšak královským městem se stala až 3. července 1600, kdy císař Rudolf II vydal privilegium o přijetí. Toto pětileté období bylo poznamenáno požárem i morovou epidemií. V roce 1614 město odkoupilo i boleslavský hrad. Hospodářský růst zastavilo Povstání českých stavů, ve kterém byla Boleslav aktivně zapojená, a hlavně události po Bílé hoře roku 1620. Následná rekatolizace se podepsala na hojně emigraci v nekatolické Boleslavi. Stavební úpravy se zredukovaly na nejnútnejší opravy válkou poničených budov. Z tehdejšího počtu 400 domů jich bylo 185 zcela zničených. Vypálen byl Podolec, Pták i Nové Město. Právě na Novém Městě byly velké plochy nezastavěné (Herčík,2010).

Mladá Boleslav patřila k městem, které třicetiletá válka zasáhla nejvíc. V roce 1697 došlo ke katastrofě. V domě židovského primase vypukl požár a zničil nejen celé židovské město, ale také část zástavby Starého i Nového města. Zasažen byl kostel Matky Boží, radnice, novoměstská brána i pivovar. Jen třináct let po tomto požáru vznikl další požár přímo v budově radnice, poničil několik domů, vyhnul se však nově přestavěnému kostelu i faře.

Po nástupu Marie Terezie na trůn a následných válkách došlo na reformy, které ovlivnily další vývoj města. Město bylo prohlášeno za posádkové a mělo dojít k přestavbě v pevnost. Nakonec zůstalo jen u vybudování kasáren. Nejvhodnějším místem se jevil zchátralý hrad, a tak roku 1749 započaly stavební úpravy. Dnešní vzhled hradu je ovlivněn právě tímto strohým kasárenským charakterem. Větším významem byla správní reforma, díky které se Mladá Boleslav stala roku 1751 centrem kraje, vedeného hejtmanem. Úřad vznikl na Staroměstském náměstí ve třech domech vedle radnice, v místě dnešního podzemního parkoviště, na obrázku 4 budova v pravé části.



Obrázek 5: Severní část Staroměstského náměstí. Budova hejtmanství a areál pivovaru bránily snadnému průjezdu dostavníků, povozů a později nákladním automobilům a autobusům. Z toho důvodu vedla silnice I. třídy Železnou ulicí. To se změnilo po náletu na město v roce 1945 a zbourání pivovaru v sedmdesátých letech, od kdy silnice vede ulicí 9.května.

I v tomto období formu města a stavební činnost ovlivňovaly požáry. V roce 1761 vypukl opět v židovské části. Znovu vyhořela radnice, kostel, fara, škola špitál a dalších 48 domů. Třídenní požár inicioval vydání patentu císařovny, podle kterého vznikla sbírka na pomoc pohořelým. Tito tak mohli začít s okamžitými opravami a přestavbami. Po pozdějším požáru v roce 1779, kdy byl poškozen i hrad a dvě městské brány, přišla městská rada s nařízením, podle něhož měly být u každé kašny na Starém městě štoudve a vlastní kašnu dostalo i Nové město. Významným počinem konce 18. století byl přesun piaristického gymnázia z Kosmonos do areálu karmelského kláštera. Císařské reformy ovlivnily využití církevních domů, kdy byl minoritský klášter zrušen, kostel sv. Víta na Podolci přestavěn na sýpku a bratrský sbor upraven na vojenský sklad (KOCOUREK A KOL.,2018).

Počátek 19. století se nesl ve znamení stavby silnic. Vybudovalo se dopravní do Kosmonos (navazovala na dříve postavenou silnici do Mnichova Hradiště), Jičina, Bratronic (později prodloužena do Nymburka), Bělé pod Bezdězem a do Brodců, které byly už dřív spojené s Prahou. Boleslav se tak hospodářsky využívala spojení mezi Prahou a Lužicemi. Nejdůležitější komunikací se však stala silnice v rámci výstavby císařských cest. 1826-1827 byla dovedena do města, no za cenu zboření Pražské (Svatovítské) a Svatojánské (KUČA,2000).

Dopravní spojení a patent o zrušení nevolnictví vydaný roku 1781 Josefem II., znamenaly počátek hospodářského rozvoje. V oblasti Mladoboleslavska šlo zejména o vznik textilních manufaktur. Nejvýznamnější továrnou té doby byla kartounka Köchlin a Singer zaměstnávající 600 lidí a na kterou se v roce 1833 přijeli podívat ruský car, rakouský císař a pruský král v rámci porady tzv. svaté aliance v Mnichově Hradišti. Zastoupení měly i pivovary. K vrchnostenskému pivovaru kosmonoskému, který stával pod hradem přibyl v roce 1822 pivovar měšťanský (KOCOUREK A KOL.,2018)

K již existujícím špitálům ve městě se roku 1818 postavil nový vojenský. Prozíravě byl umístěn daleko za hradbami, z důvodu možné nákazy obyvatelstva. Epidemie se nevyhnuly ani Mladé Boleslavi. Z vděku za minimum obětí moru stál uprostřed Staroměstského náměstí Mariánský morový sloup od roku 1681. V období cholery se k němu přistavěl oltář ke konání modliteb (HERČÍK,2010)

5.4. Město v roce 1842

5.4.1. Celkový pohled

V roce 1843 byla Mladá Boleslav centrem jednoho z krajů vedených hejtmanem, jehož úřad stál na Staroměstském náměstí a byla stálým sídlem krajského soudu. Město řídil magistrát v čele s purkmistrem a čtyřmi radními. V tomto roce měla Mladá Boleslav 5257 obyvatel, kteří žili v 481 domech. (KUČA,2000)

Z mapy stabilního katastru z roku 1842 (obr. 6) jsou patrné 4 městské části. Staré město, Nové město, Podolec a Pták. Jejich rozloha je něco málo přes 11 km². Hranice tehdejšího města se od těch dnešních, až na malé výjimky, příliš neliší. Zastavěná plocha samozřejmě nevyužívala celou plochu katastrálního území a soustřeďovala se na historicky nejstarších částech v západní části.

Nově postavené budovy jsou situovány k hlavním cestám a nově vytvořeným ulicím. Uliční síť Starého města se neměnila od počátku jeho vzniku ze zjevných geologických podmínek. Za to ostatní předměstí ulice vytvářela doslova na zelené louce. Na mapě je 30 ulic a 5 náměstí. Názvy těch pro chod města důležitějších, byly zanesené v německém jazyku. Velmi pozvolně a roztroušeně byla zástavba vedena do Nového města. Poslední zastavěnou a z toho důvodu pojmenovanou ulicí severovýchodně byla dnešní Jaselská ulice. Dál stál už jen vojenský špitál na křižovatce již existujících, ale nepojmenovaných ulicích Husova a Havlíčkova.

Severní část města představovalo předměstí Pták, které bylo zastavěné jen zčásti a výlučně podél dnešní Ptácké ulice. Zajímavostí je vyčlenění ramena toku řeky Jizery blíž k ulici, a hlavně přes průmyslový areál tehdejší manufaktury pomocí jezu. Jez stojí dodnes, no původní funkci neplní. Po zániku továren v této oblasti dochází i k zániku tohoto ramena.

Na Podolci se v jižní části stavělo u silnice na Nymburk. Západním směrem pro změnu u silnice na Jičín. Důležitým rysem zaznamenaném na mapě je Podolecký rybník. Zabíral celou dnešní plochu parku Štěpánka.



Obrázek 6: Výřez mapy stabilního katastru z roku 1923.

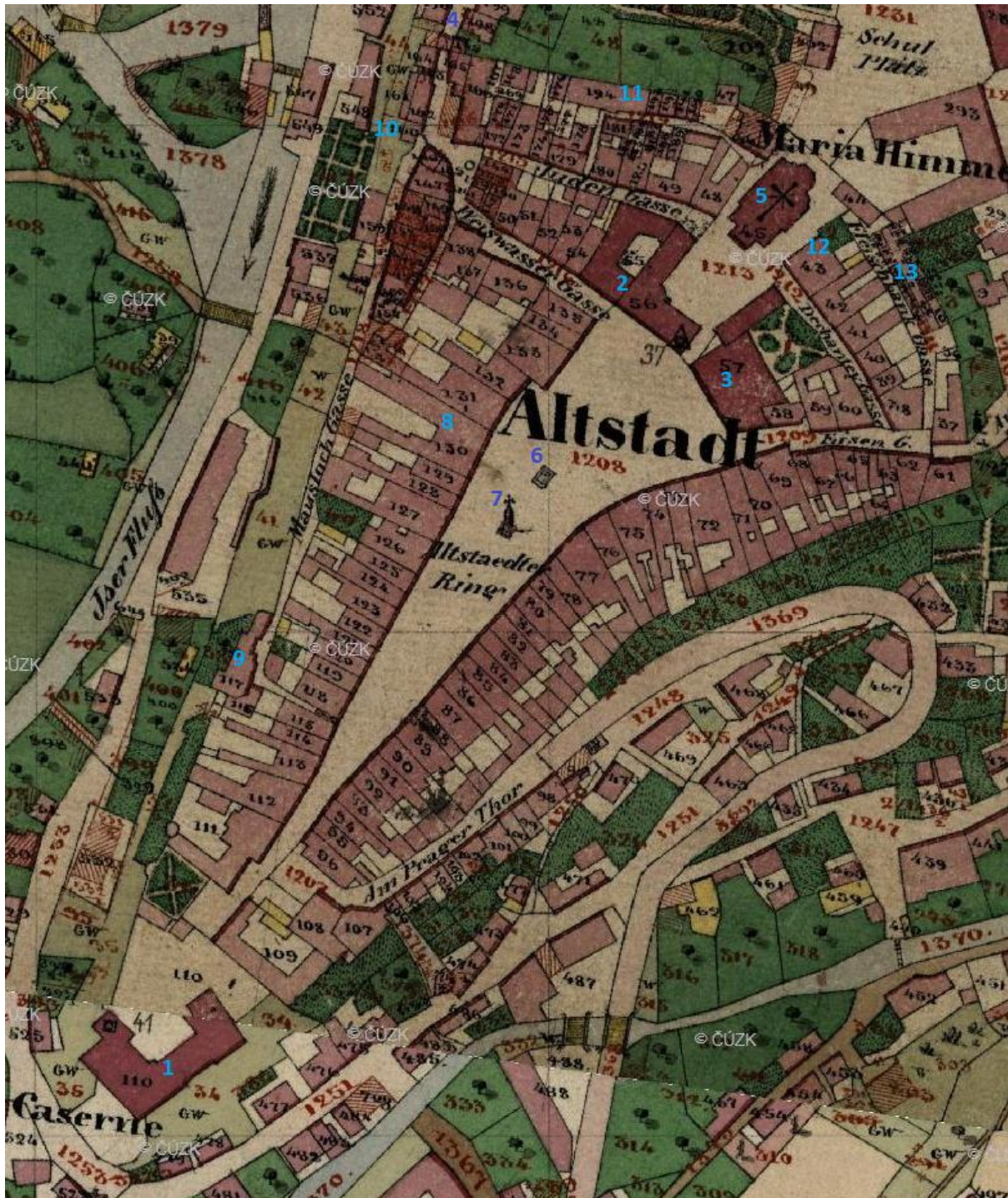
5.4.2. Staré město

Hranice a struktura Starého města (obr. 7) zůstaly od počátečního osídlování v podstatě v nezměněné podobě. Největším hýbatelem tak byly požáry a stavba nových veřejně prospěšných domů. Na mapě stabilního katastru z roku 1842 jsou tyto významné budovy barvené tmavší barvou.

Ze tří městských bran lze rozeznat poslední, Bělskou bránu (obrázek 7, legenda 4). Pražská a Novoměstská musely být ztrzené při stavbě silnice. Tato silnice, na rozdíl od dnešního stavu, byla tažena Železnou ulicí z důvodu malého prostoru na průjezd kolem radnice (obr.7, leg. 2), hejtmanství (obr.7, leg. 3) a pivovaru (obr. 7, leg. 8) na Novém městě. Zeleň, značená zelenou barvou, za synagogou (obr. 7, leg. 11) a masnými krámy (obr. 7, leg. 13), je bývalý příkop za hradbami.

Za nejstarší dům Mladé Boleslavi se považuje Templ (obr. 7, leg. 9), ve kterém v této době bydlí purkmistr (obr. 7, leg.1). Snadno lze rozpoznat Mariánský sloup (obr. 7, leg. 7) uprostřed náměstí a vedle něj kamenná kašna (obr. 7, leg.6), která je zásobována vodárenskou věží (obr. 7, leg. 10). Vedle děkanství (obr. 7, leg. 12), stojí kostel Nanebevzetí Panny Marie (obr. 7, leg. 5), za kterým už lze rozpoznat první náčrtky a snad i plán stavby nové radnice.

V tomto období se ve městě téměř nestaví, spíš se přestavují stávající domy. Mizí podloubí, která po zazdění slouží stejně jako předtím k prodeji výrobků živnostníků a řemeslníků. Rozdílem však je komfort větší ochrany lidí a zboží před povětrnostními vlivy. Přibývají patra, avšak jen do výšky tehdejší nejvyšší budovy náměstí, a to hotelu u Věnce (obr. 7, leg. 8). Dřevěné stavby, značené žlutou barvou, jsou už pomalu minulostí až na občasné stáje, chlévy a jiné zemědělské domky.



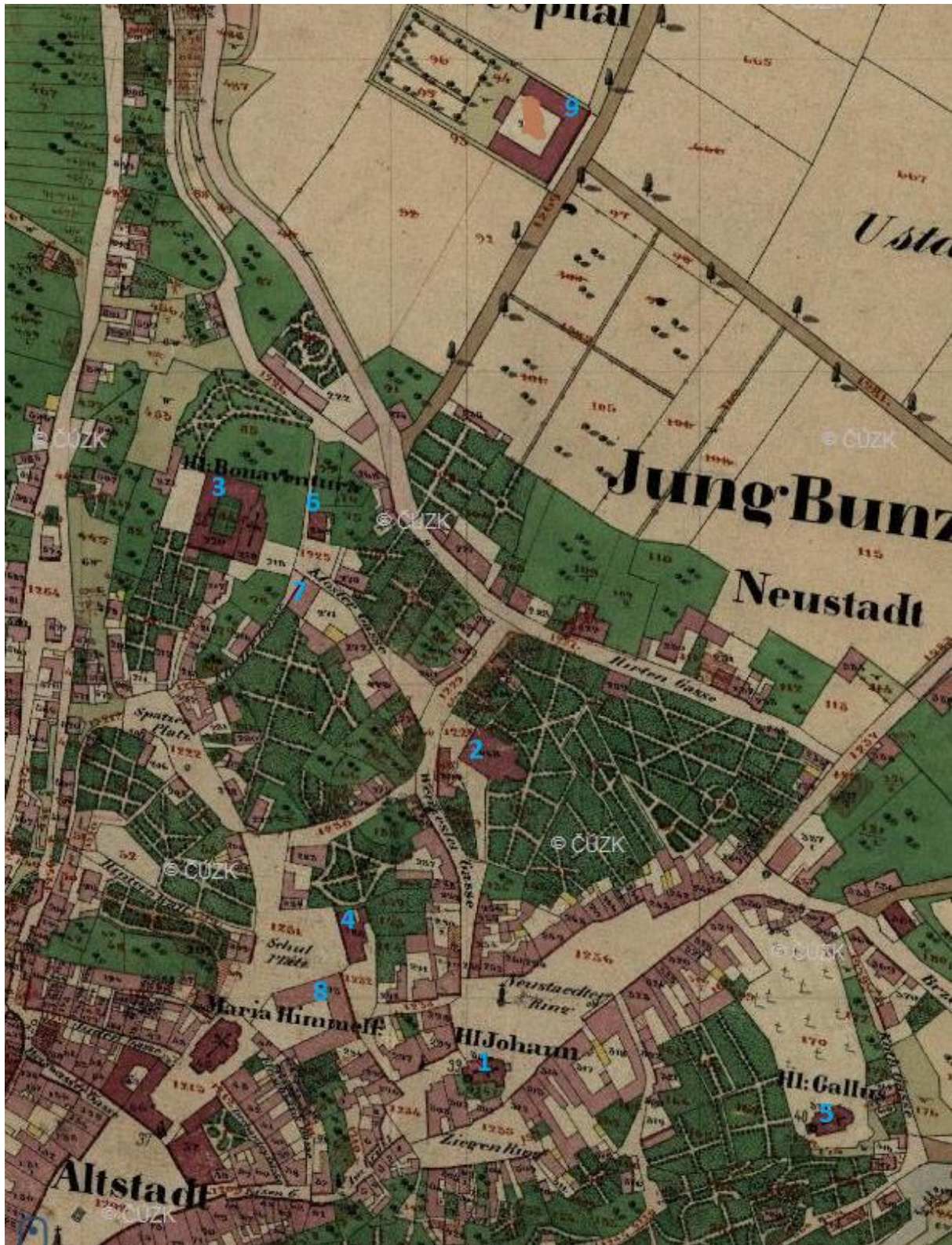
Obrázek 7: Staré město v roce 1842.

5.4.3. Nové město

Za zmizelými hradbami se rozprostírá Nové město (obr. 8) s budovami umístěnými v prostoru bez jakéhokoliv plánu a struktury. Důvodem tohoto jevu je i fakt, že Nové město původně nebylo součástí Mladé Boleslavi. Nad osídlováním této části, neměl nikdo dohled a obydlí budována na zelené louce tamní obyvatelé umísťovali neuspořádaně.

Největší hustota se soustřeďuje kolem Novoměstského náměstí, kde v jeho vrchní části stojí kostel sv. Jana Křtitele (obr. 8, leg. 1) s malým, už nevyužívaným hřbitovem. Obyvatelé města jsou v této době pohřbíváni u kostela sv. Havla (obr. 8, leg. 5), který se nachází v dolní části tohoto náměstí a přístup k němu je mezi budovami vstupní branou. Další sakrální stavbou je sbor Jednoty Bratrské (obr. 8, leg. 2), který už neslouží původnímu záměru a je z něj, v této době, vojenské skladiště.

U kostela sv. Bonaventury (obr. 8, leg. 3), stojí další dvě budovy spojené s Jednotou, a to piaristické gymnázium (obr. 8, leg. 6) a tiskárna Mikuláše Klaudiána (obr. 8, leg. 7). další možný vývoj města se zřejmě předpokládal východním směrem, kde vznikly stěžejní silnice směrem k sousedním městem. Díky nezastavěnému prostoru se tyto silnice mohly vést přímo a v pravém úhlu, tzv. šachovnicovým způsobem. Jedna z takových silnic vznikla i kvůli vojenské nemocnici (obr. 8, leg. 9), stojící opuštěnou, obklopenou polem.



Obrázek 8: Nové město v roce 1842.

5.4.4. Srovnání zastavěných částí města

Při pohledu na současnou mapu města s vyšrafovanou částí zastavěného území z roku 1842 (obrázek 9), je viditelný rozvoj všemi směry. Nejvýznamnějším nárůstem došlo východním směrem, a to dříve popsaných vlivů.

Plocha zastavěné části se ze 4 km² zvýšil téměř na celkovou rozlohu katastru města 11 km². Nutno zmínit, že velkou část tohoto území zabírá Škoda Auto a její přidružené části. Obraz Ptáček ulice se, co se týče zástavby, příliš nezměnil. Původní obytné domy se rozšířily, některé byly zcela nahrazeny a u průmyslových budov došlo k jejich využití ke komerčním účelům. Takto to bylo i u mlýna, ze kterého je v dnešní době restaurace.



Obrázek 9: Srovnání zastavěných území roku 1842 a současnosti.

5.5. Industrializace

5.5.1. První komíny a továrny

Město se dál měnilo, čemu přispěl i požár v roce 1859, který zasáhl východní část Starého města. Vlivem této události došlo k zániku poslední, Bělské brány a přestavbě židovské čtvrti. Začalo se se zazdíváním podloubí na Staroměstském náměstí a domy u vodárenské věže už nebyly obnoveny. Topolové aleje v okolí cest byly nahrazovány kaštanovými. V období prusko-rakouské války, se z důvodu vypuknutí cholery, přistoupilo v roce 1867 k vypuštění Podoleckého rybníka. V jeho prostoru vznikl dodnes největší boleslavský park, pojmenován po belgické princezně Stephanii, manželce korunního prince Rudolfa, který v Boleslavi konal vojenskou službu.

Mimo důležité křižovatky cest se Boleslav stala i uzlem železničním, a to po napojení na železnici do Liberce v roce 1863. Z terénních důvodů však musela vedena být po západním břehu Jizery a nádraží umístěno daleko za město, do vsi Čejetice. Právě fakt, že železnice není součástí města, neměl tento počín na urbanistický vývoj města vliv. Nezapůsobilo ani dodatečné zřízení osobní zastávky, protože byla dostupná jen lávkou.

Na rozdíl od počtu obyvatel, počet domů v tomto období tak výrazně nestoupal. Než by se nově stavělo, docházelo spíše k přestavbám stávajících domů a zastavování uvnitř předměstí. Jedním z mála velkých architektonických počinů se stala tříletá stavba nové radnice, dokončena v roce 1869 a umístěna na severní straně Synagogní ulice, na místo stávajících domů. Vsazením této budovy do tohoto prostoru došlo k vymezení západní strany nového Komenského náměstí (Kuča,2000). Východní stranu vymezovala škola, která tady stála od roku 1837 a dávala náměstí tehdejší název Školní. Mezi lety 1880-1884 byla postavena samostatná budova dívčí školy na severu tohoto náměstí, a tak výběr tohoto pojmenování jen potvrdil (obrázek 10).



Obrázek 10: Pohled na Komenského náměstí od nové radnice. Po sjednocení chlapčenské a dívčí školy se do původní budovy dívčí školy nastěhovala spořitelna. Dnes slouží opět škole, a to základní. Budova pošty majitele nezměnila od vybudování.

Vzestupný trend počtu byl přímo úměrný vzestupu průmyslu. Většina továren, provozů a manufaktur se soustředilo na předměstí a okrajové části Nového města. Obyvatelé města se mohli, kromě již zmíněné továrny na česanou přízi, zaměstnat v mydlárně, lihovaru, cukrovaru, škrobárně a jiných textilních manufakturách. Textilní průmysl sehrál v rozvoji města důležitou roli. Podporoval školství, jeho areály byly na vysoké úrovni a přímo ovlivňoval stavební rozvoj, výstavbou domů pro své zaměstnance. Tak tomu bylo i v případě tzv. Kolonie na předměstí Pták, kterou nechal postavit majitel textilky Oskar Klinger.

Nedílnou součástí zkvalitňování života obyvatelů bylo zavedení vodovodu. Prvotně se voda získávala v prameni u řeky Jizery, kterou vynášely po schodech – stupních Bělskou branou. Šlo o Podstupenský pramen, který dostal jméno právě díky schodům a zásoboval kašny Starého města pomocí výtlačného vodovodu. V roce 1874 měla Mladá Boleslav 7 veřejných kašen, 8 soukromých kašen a 23 přípojek pro veřejné a soukromé domy. Vodovod však byl už v havarijním stavu a došlo na vybudování nového vodovodu s vodárnou v dnešní Vodkově ulici. Přetrvávající problémy s kvalitou a s pravidelnou dodávkou vody přinutila městskou radu k stavbě nové vodárenské věže v centru města. Stalo se tak v roce 1894 a za obět' padly domy židovské čtvrti (KOCOUREK A KOL.,2018).

Mimo intravilán se v tomto období stavělo spíš sólově. V letech 1874-1877 vznikl severovýchodně nový hřbitov a od roku 1882 postupně vyrůstal areál zeměbraneckých kasáren při Jičínské ulici. Stavba ve stylu romantické novogotiky trvala 17 let a volný prostor přes ulici se využíval pro potřeby těchto kasáren (HERČÍK, 2010).

5.5.2. Od budoucí Škody po republiku

Nejen do historie města se zapsal rok 1895. knihkupec Václav Klement a strojník Václav Laurin otevřeli dílnu na opravu jízdních kol v Pražské ulici, zachycené na obrázku 11. Po krušných začátcích a následném prosazení přestěhovali firmu na Nové Město a rok poté už koupili pozemek při kosmonoské silnici. Se stavbou první výrobní haly se začalo záhy a dokončena byla v roce 1898. Po výrobě jízdních kol a motocyklů došlo v roce 1905 na první automobil. Tím začala historie značky, která ovlivnila mnohé na území města, okresu a potažmo i na národní úrovni (HERČÍK, KRÁLÍK, 2005).



Obrázek 11: První budova továrny na kola Laurina a Klementa. V dnešní době prochází dům rekonstrukcí a převládají snahy o odkoupení společností Škoda a zřízení muzea. Finanční požadavky současného majitele zatím tento plán oddaluje.

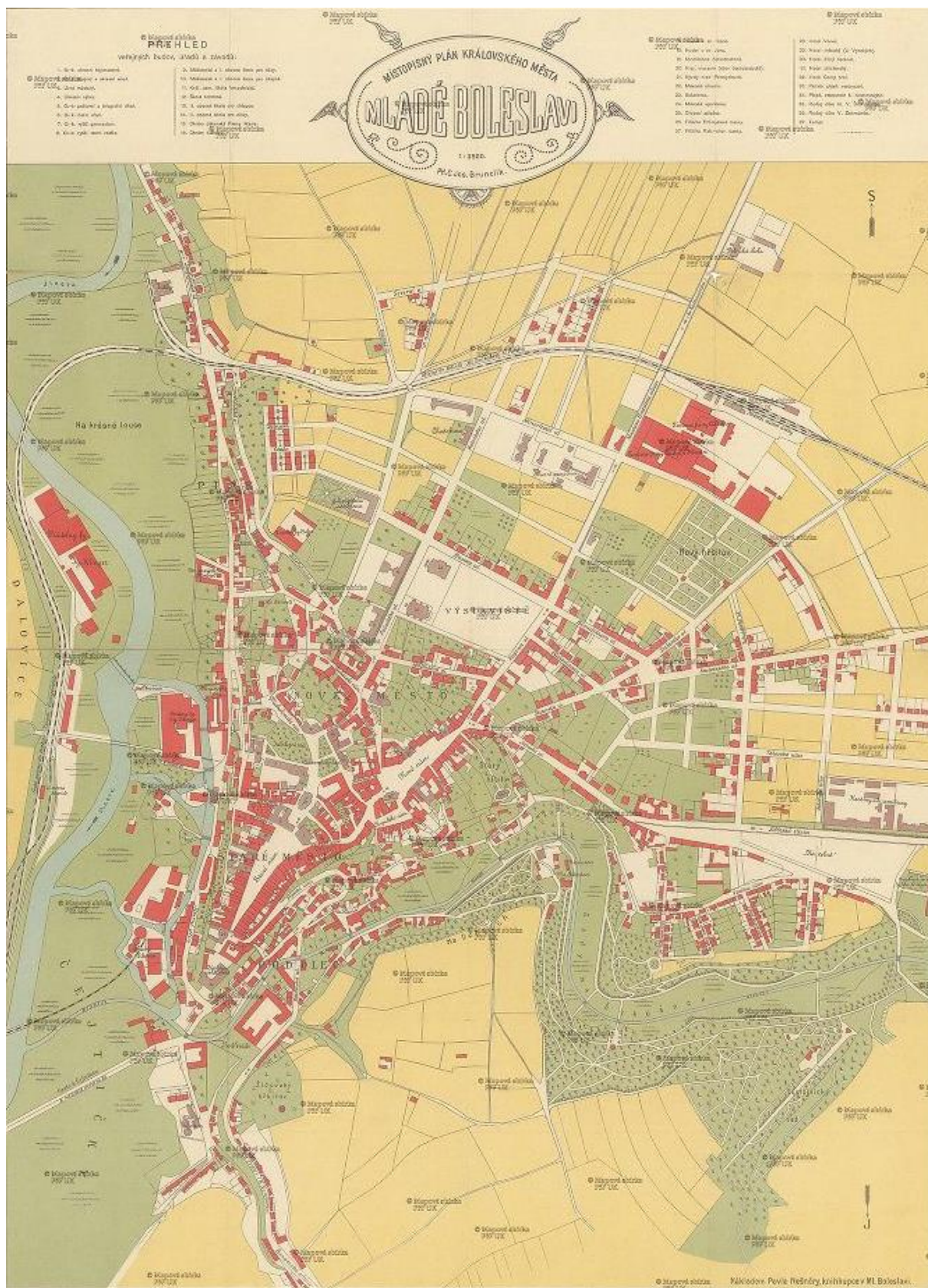
V období od 90. let 19. století po 1. světovou válku zažívala Mladá Boleslav architektonický „boom“. Důvodem byla ambice, aby se město stalo reprezentativní krajskou metropolí po vzoru Litoměřic. Za tento krátký čas vzrostl počet domů o 500 a počet obyvatel o 6000. Veškerá výstavba se přesunula do prostor Nového Města, kde vznikala nová hlavní třída, dnešní třída Václava Klementa. Severně od této třídy vzniká honosnější, kde se postaví impozantní a reprezentativní budovy celého města. Ve spojnici ulic, kde už stojí vojenská nemocnice se v roce 1900 jako první objevuje chlapecká obecná a měšťanská škola. Tři roky na to se završuje 6letá stavba státní reálky, dnešního gymnázia Dr. Jana Pekaře. Na protilehlé straně bude o pár let stát sokolovna, divadlo a banka. Všechny tyto honosné stavby stojící severně doplňují vily rostoucí východním směrem, v dnešní Husově ulici. Společně s třídou a zástavbou u Jaselské ulice tvoří obdélník, ve kterém vzniklo výstaviště pro Severočeskou výstavu hospodářskou a živnostensko-průmyslovou v roce 1912.

Město pomalu, ale jistě dostávalo strukturu následného rozvoje. Na celém území se vytýčila síť ulic šachovnicového tvaru, což zaručovalo koncepčnost urbanistického vývoje. Po vybudování nové železniční trati do Dolního Bousova a následně i nádraží v roce 1905 se vymežila nová hranice města. Nádraží stálo u továrny na jízdní kola,

kterou sem po odkoupení pozemku a postupném zvětšování přesídlili Laurin s Klementem.

Z místopisného plánu Mladé Boleslavi z roku 1912 zachyceném na obrázku 12 lze vyčíst, že i přes snahu koncentrovat výstavbu v ucelených blocích, docházelo k výstavbě roztroušených jednotek. Ty se soustředily hlavně mezi Kosmonoskou (třída Václava Klementa) a Stakorskou (Šmilovského) ulicí. Dělnická čtvrť vyrostla za vojenskou nemocnicí. Důvod pro výstavbu daleko od tehdejšího centra rozvoje, byl areál nové okresní nemocnice zprovozněné v roce 1896. Prozíravě se naplánoval na velkou plochu pro následné budování nových pavilonů od Kosmonoské, podél Minoritské (Laurinova) až po Palackého ulici. Naproti přes ulici byl vybudován chudobinec. První bloky přízemních domků byly budovány za tratí až po roce 1912. Zástavba se pozvolně rozrůstala východním směrem, až pohltila stávající hřbitov.

Z tohoto důvodu se rozhodlo o vybudování nového hřbitova, mimo intravilán města. Vznikl v roce 1913 na poli daleko za stojící továrnou na kola. Dnes je i tento hřbitov pohlcen, nikoliv však zástavbou, ale areálem pokračovatele zmiňované továrny na kola (KUČA,2000).

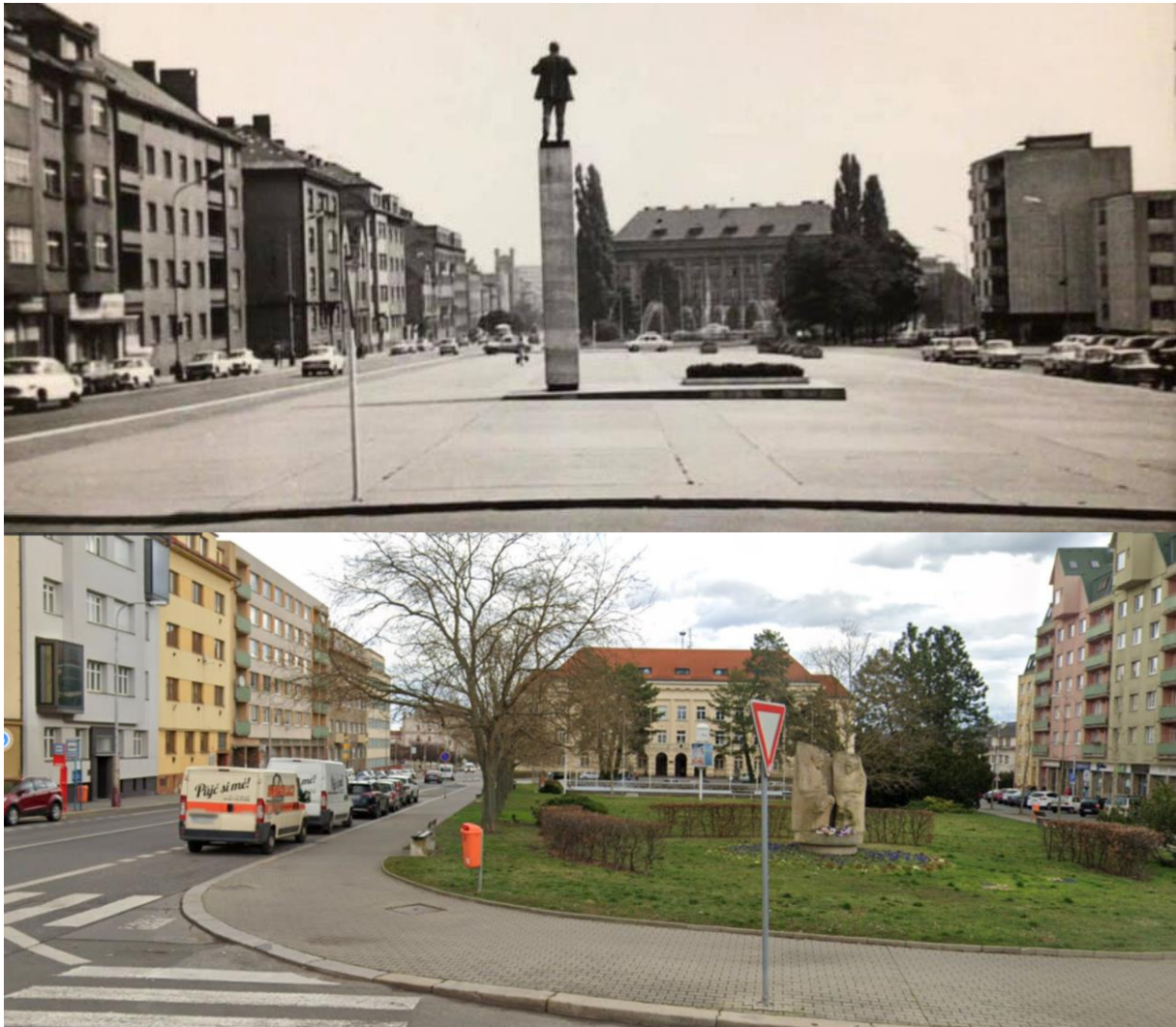


Obrázek 12: Mladá Boleslav v roce 1912.

5.5.3. Období první republiky

První světová válka zastavila veškeré dění ve městě, ale po jejím konci a vzniku Československé republiky v roce 1918, opět nastal stavební ruch. Město přistoupilo k získání nového regulačního a zastavovacího plánu, kterým v roce 1921 pověřen architekt František Janda. Jak je vidět na obrázku 13, záměrem bylo vytýčit další směr stavebního rozvoje a určit plochy k bytové výstavbě. Samozřejmý směr tohoto plánu se ubírá severní a západní části. Osu celého plánu tvoří třída protínající město až ke Kosmonosům. V oblasti uliční sítě se moc nezměnilo, ta byla zčásti převzata od původního plánu šachovnicového tvaru. Došlo však na protínání hlavní ulice vedlejšími ulicemi v kružnicích a elipsách. Mimo bytové zástavby vytyčuje i prostory pro průmysl, dopravu, veřejné budovy, nemocnice i letiště. Tyto plochy pravidelně prokládá parky a veřejným prostranstvím. Vznik nového osídlení města se měl ubírat severně až ke Kosmonosům. Vyšší zástavba se měla upínat na hlavní třídy a sloužit tak jako protihluková bariéra pro nižší zástavbu mimo hlavní tahy.

Vynětím průmyslu z města a přesunutím na východ k nádraží, mělo dojít k ozdravení intravilánu a poskytnout základ pro další dělení. Obchodní, sociální, kulturní a obytná část měla mít svoji vlastní polohu. S rozvojem automobilových závodů se nepočítalo a na místě za jejími hranicemi se plánovala obytná zástavba. Jičínská ulice na západě, znázorněna na obrázku 13, měla platit za reprezentativní s ucelenou výstavbou a úředními budovami. Zárodkem k realizaci tohoto záměru byla budova Krajského soudu, která byla dostavěna roku 1928 podle návrhu Františka Jandy.



Obrázek 13: Náměstí Republiky. Na náměstí je v dnešní době sousoší T.G.M.Masaryka a E.Beneše. První sochou byla podobizna Miroslava Tyrše za první republiky a bylo po něm pojmenované i toto náměstí. Po stržení sochy za doby protektorátu, došlo po válce k přejmenování na Náměstí V.I.Lenina a rovněž byl vztyčen jeho pomník. Mladá Boleslav byla za socialismu dle anekdot velmi odvážná, když jako jediná v tehdejším východním bloku dokázala postavit Lenina před soud (budova soudu v pozadí)

Nevyhovující poloha železničního nádraží a úzké ulice byly problémem dopravy ve městě. Plán měl za úkol odlehčit dopravě svedením mimo historické jádro a vytvořit přehlednou komunikační síť.

Regulační plán byl základem pro vznik nových městských částí s rodinnou výstavbou. Most přes Klenici dopravně spojil volné plochy s městem, díky čemu mohly vzniknout nové čtvrtě (ALMANACH VII. SJEZDU ČS. INŽENÝRŮ V ML. BOLESLAVI, 1927)



Obrázek 14: Severní směr rozvoje města Regulačního plánu 1766.



Obrázek 15: Západní směr rozvoje města Regulačního plánu 1766.

Je zřejmé, kde se architekt Janda tímto plánem inspiroval. Severní část rozvoje (obrázek 14) připomíná plány zahradních měst podle Ebenezer Howarda, spojující výhody bydlení ve městě s půvaby venkovského sídla v jeden celek.

Jednou z forem, kterou zahradní města vznikala, bylo založení města vlastníkem průmyslového podniku. Sloužilo tak k ubytování zaměstnanců, jak tomu bylo v případě zahradních čtvrtí Baťových rodinných domů ve Zlíně. K založení města, či satelitu mohlo dojít i prostřednictvím družstevní společnosti vlastníků, za podpory státu. Tímto způsobem vzniklo nejznámější zahradní předměstí v Čechách. Jedná se o pražskou část Spořilov, která se začala budovat v roce 1926 pro tisíc domů. Teorie zahradního města je důležitou součástí při zakládání rozvoj zeleně ve městech. Hlavními zásady pro založení tohoto typu sídla jsou:

- Vytvoření obytných okrsků
- Klasifikace komunikací a jejich třídění podle funkcí
- Úplné oddělení pěší a motorové dopravy
- Orientace obytných místností do zeleně
- Zeleň uvnitř obytných okrsků. (JEBAVÝ, 2012)

Návrh západního směru rozvoje (obrázek 15) je spíše klasicizující a jakoby předznamenává formy socialistického realismu uplatňované v padesátých letech. Tento architektonický styl klade důraz na symetrii a dekorativnost. Přísně typizované stavby jsou předzvěstí panelových sídlišť, jejich fasády však nebyly ponuré, ale bohatě zdobené. Symetricky řazené několikapodlažní budovy se shlukují do celků, které sousedí s hlučnými dopravními tepnami. Uvnitř bloků je dostatek zeleně, ulice jsou jednosměrné s parky a oddechovými zónami. Dominantou je široká hlavní třída, jako v Ostravě-Porubě, známém sídlišti budovaném v duchu sorely (OSTRAVA!!!,2021)

Regulační plán Františka Jandy obsahuje oba styly a jeho realizace by byla určitě zajímavým počinem. Proti byly nejprve zájmy soukromých vlastníků, potom hospodářská krize a vznik protektorátu v konečné fázi. Přes občasnou inspiraci tímto návrhem pozdějšími architekty, zůstal pouze na papíře.

Se vznikem nové republiky přicházela i nová legislativa. V rámci urbanizace došlo k pozemkové reformě a zrušení šlechtických výsad. To mělo za následek, že velké množství pozemků bylo rozděleno mezi drobné rolníky. Změnám se nevyhnuly ani podniky na území města a značná část vznikla právě v tomto období. Dominantní

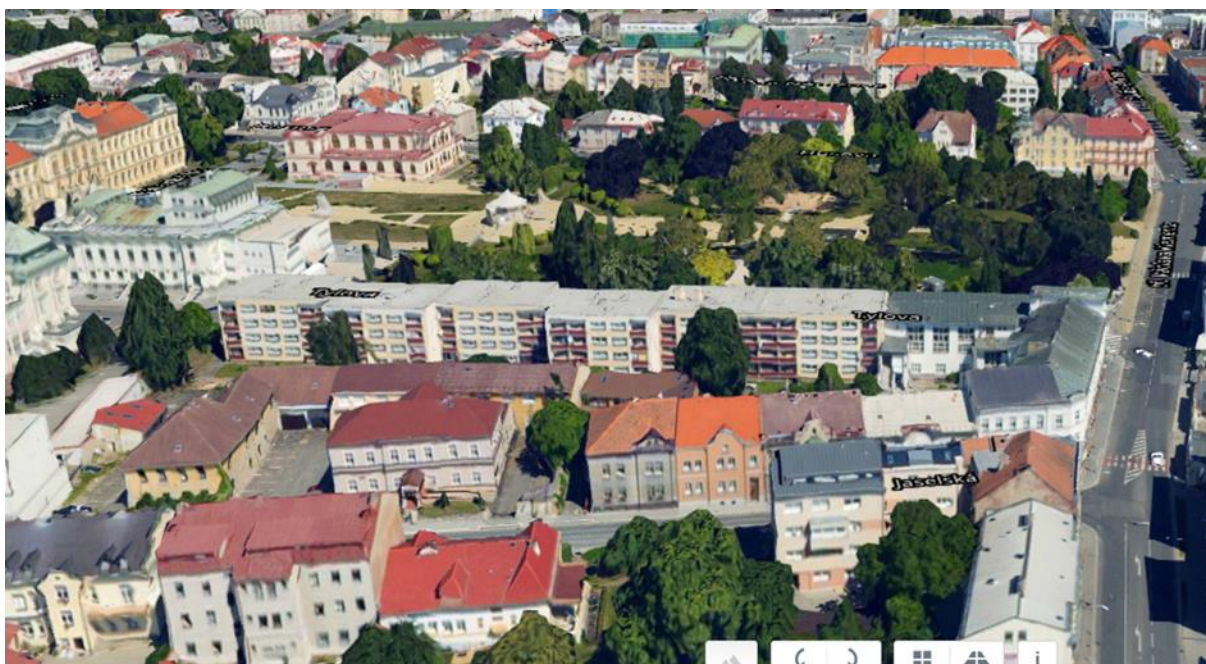
postavení si i nadále držela automobilka, která však přišla o výnosy z Ruska, kde pokračovala občanská válka. (HERČÍK,2010). Export, na kterém firma tak profitovala, byl těžší až nemožný i z důvodu vysokých cel nově vzniklých států. Pomalé probouzení železniční a silniční dopravy, zavedení daně z vlastnictví automobilu, vysoké zdanění pohonných hmot a mohutný požár v roce 1924 dostal firmu před důležitý krok. Pro přežití bylo nutné najít silného investora, strojírenskou společnost bez vlastní automobilky. V roce 1925 přešla automobilka pod Akciovou společnost, dříve Škodovy závody v Plzni a v roce 1930 vznikla Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). To už byl sortiment firmy přeorganizován na početnější zákazníky, kvůli kterému došlo k rozšíření výrobních hal, vyššímu počtu a zaměstnanců a tím spojenou bytovou otázkou ve městě. (HERČÍK, KRÁLÍK,2005). Příliv pracovníků pozvedal úroveň soukromého podnikání a podporu vzniku sociálního zázemí. V okrajových částech města se začaly budovat čtvrtě rodinných domků pracovníků, živnostníků i řemeslníků. Vznikaly připojením k existujícím čtvrtím, nebo na „zelené louce“. Habeš (obrázek 16), Sahara, Belvédér, Maroko, Slavoj a Dubce jsou lidovými a cizokrajnými názvy těchto čtvrtí. Nedostatek bytů se v meziválečném období snažilo město vyřešit pomocí stavebních družstev. Vznikl tak základ pro 60 obytných domů v části zvané Rozvoj (HERČÍK,2010).



Obrázek 16: Zástavba v "Habeši" v 50. letech minulého století a dnes. Tehdejší konec ulice Palackého vyhovoval díky širokým jednosměrným komunikacím pro umístění garáží a opravný autobusů. V dnešní době je ulice zcela zastavěna a kvůli problému parkování, by dnes autobus ztěžil projel.

Z veřejných budov v tomto období je nutné zmínit novou hospodářskou záložnu, která v roce 1928 změnila jednotnou výšku řadových domů na Novoměstském náměstí. Plocha před touto budovou se využívala jako stanoviště dostavníků a později autobusů. Změnou prošla i tehdejší plocha Na Celně (dnes Náměstí republiky), kde se v roce 1928 postavila budova krajského a okresního soudu s věznicí a byla její dominantou, kolem které postupně vznikala obytná zástavba. Toto období můžeme

nazvat obdobím Jiřího Krohy. Architekt strávil ve městě kus života a dostal možnost se zde realizovat. V letech 1922-1928 byla podle jeho návrhu postavena Zemská průmyslová škola, která je považována za jedno z největších děl Jiřího Krohy. Pro město navrhl i další budovy, jako Nemocenskou pojišťovnu (rok 1926, Jaselská ulice), Masarykův ústav sociální péče (rok 1927, Havlíčkova ulice), Domy vojenských gážístů (roky 1923-1925, ulice Boženy Němcové), přestavba hotelu Věmec (rok 1926, Staroměstské náměstí), přestavba velkoobchodu Pavla Gellnera a dvě úřednické vily v Kosmonosech. Architekt dostal důvěru navrhnout pavilony pro Výstavu severních Čech v roce 1927 (obrázek 17). Jeden z těchto pavilonů dal po skončení výstavy zbourat Václav Klement, který bydlel v blízkosti a byl rušen hlukem. Jako satisfakci dal na své náklady postavit sirotčinec (KUČA,2000).



Obrázek 17: Výstaviště v době přípravy na výstavu a dnes. Zbořený hudební pavilon se nachází v pravé části obrázku. Ostatní budovy se ve městě využily pro různé spolky až na altán uprostřed parku. Ten slouží dodnes k občerstvení návštěvníků.

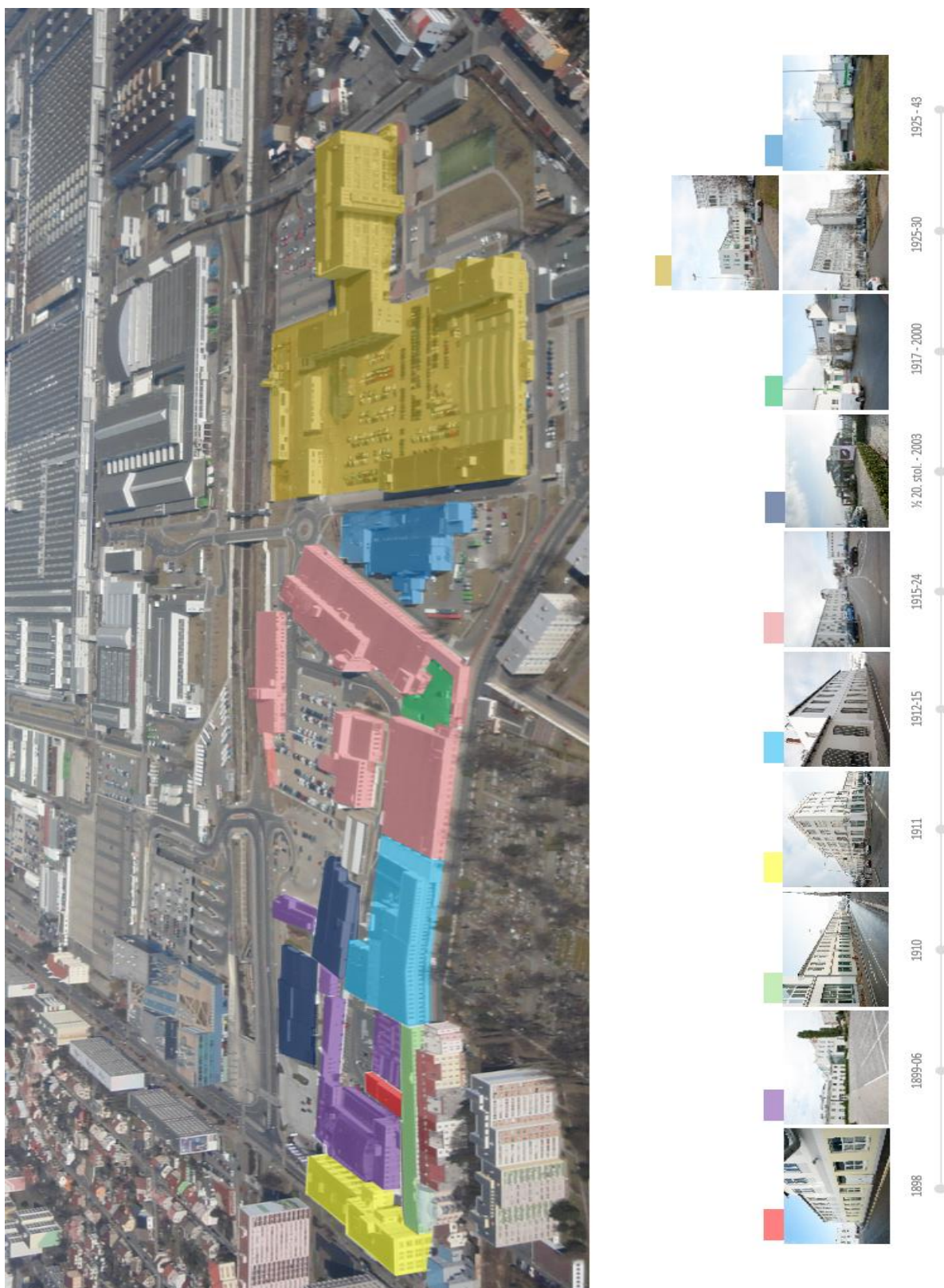
Z leteckého snímku města z roku 1938 (obrázek 18) lze vyčíst, že se Mladá Boleslav rozšiřovala severním a východním směrem. Tehdejší zástavba se překlenula přes železniční trať, kde rostly nové obytné domy. Většina těchto domů byla postavena s přímým i nepřímým vlivem automobilky, která se stále rozšiřovala.



Obrázek 18: Letecký snímek Mladé Boleslavi z roku 1938.

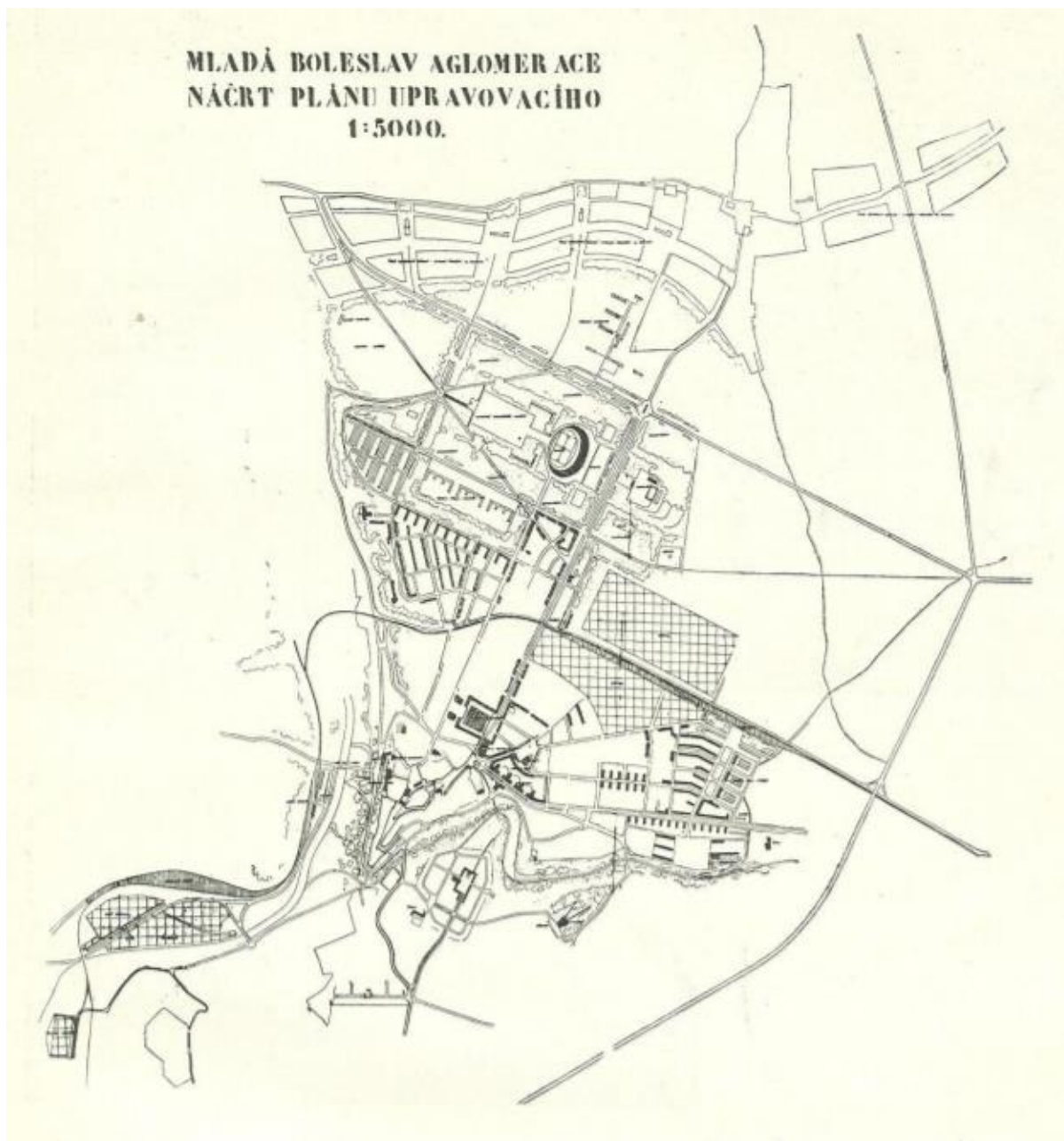
Samotná automobilka ale ještě pořád „nepřeskočila“ trať (obrázek 19), i když dosáhla ulice Šmilovského. Další obytná část rostla východně a soustředila se kolem zeměbraneckých kasáren. Ulice této a dalších nově vzniklých částí města, byly vedeny v pravém úhlu za vzniku vnitrobloků se zahradami. Rozšiřování kolem Ptácké ulice bylo zapovězené z důvodu častého vylití řeky Jizery z koryta. Naproti hradu přes říčku Klenici vznikala kolonie rodinných domků, převážně dělníků z textilky.

Urbanistickou koncepcí Mladé Boleslavi se v této době zabýval architekt Emanuel Hruška se svým týmem. Šlo o architekta, který se podílel na pracích pro průmyslová a tovární města a spolupracoval s firmou Baťa na jejích projektech. Na příkladu Mladé Boleslavi se snažil uplatnit své zkušenosti a demonstrovat možnost jednoty mezi průmyslem a ostatními sférami města. Navrhl místa pro novou obytnou výstavbu. Pro pracovníky v průmyslu a službách vyčlenil plochy mezi Debří a Kosmonosy, za lukrativnější adresy byla vyčleněná chrástecká oblast. Průmyslová oblast měla zabírat plochy kolem automobilky a dopravu navrhl přeložit mimo centrum. Město mělo mít svou obytnou, rekreační a průmyslovou zónu, tak typickou pro definici průmyslových měst. Všechny návrhy byly podloženy průzkumem aglomerace i jeho vnitřního složení za pomoci statistik pohybu obyvatel. Do plánu se počítalo s připojením obce Čejetice s výhledem pro další obce, jako jsou Kosmonosy.



Obrázek 19: Stavební vývoj automobilky "Starého závodu" od roku 1898 po současnost. Automobilka se železničnou tratí pomyslně dělí na starý a nový závod. Toto označení se mezi zaměstnanci využívá dodnes.

Na rozdíl od Jandova regulačního plánu, nechce zastavovat území mezi městem a Kosmonosy, jak je vidět na obrázku 20. Navrhuje ponechat zelený pás pro rekreaci s možností vybudování lázní nebo stadionu. (KOLEKTIV AUTORŮ, 1974)



Obrázek 20: Náčrt upravovacího plánu E.Hrušky.

5.5.4. Město v období protektorátu

Období protektorátu a druhé světové války nepřineslo do města z pohledu urbanizace nic nového. Změny přicházely ve sféře správy města, života obyvatel a jeho složení. Mladou Boleslav, jako posádkové město s kasárnami, obsadili němečtí vojáci. Došlo ke konfiskování majetku nepohodlných osob, postupné deportaci židovského obyvatelstva a následnému poněmčování. Výroba průmyslových podniků se zaměřila výhradně na potřeby válečného tažení.

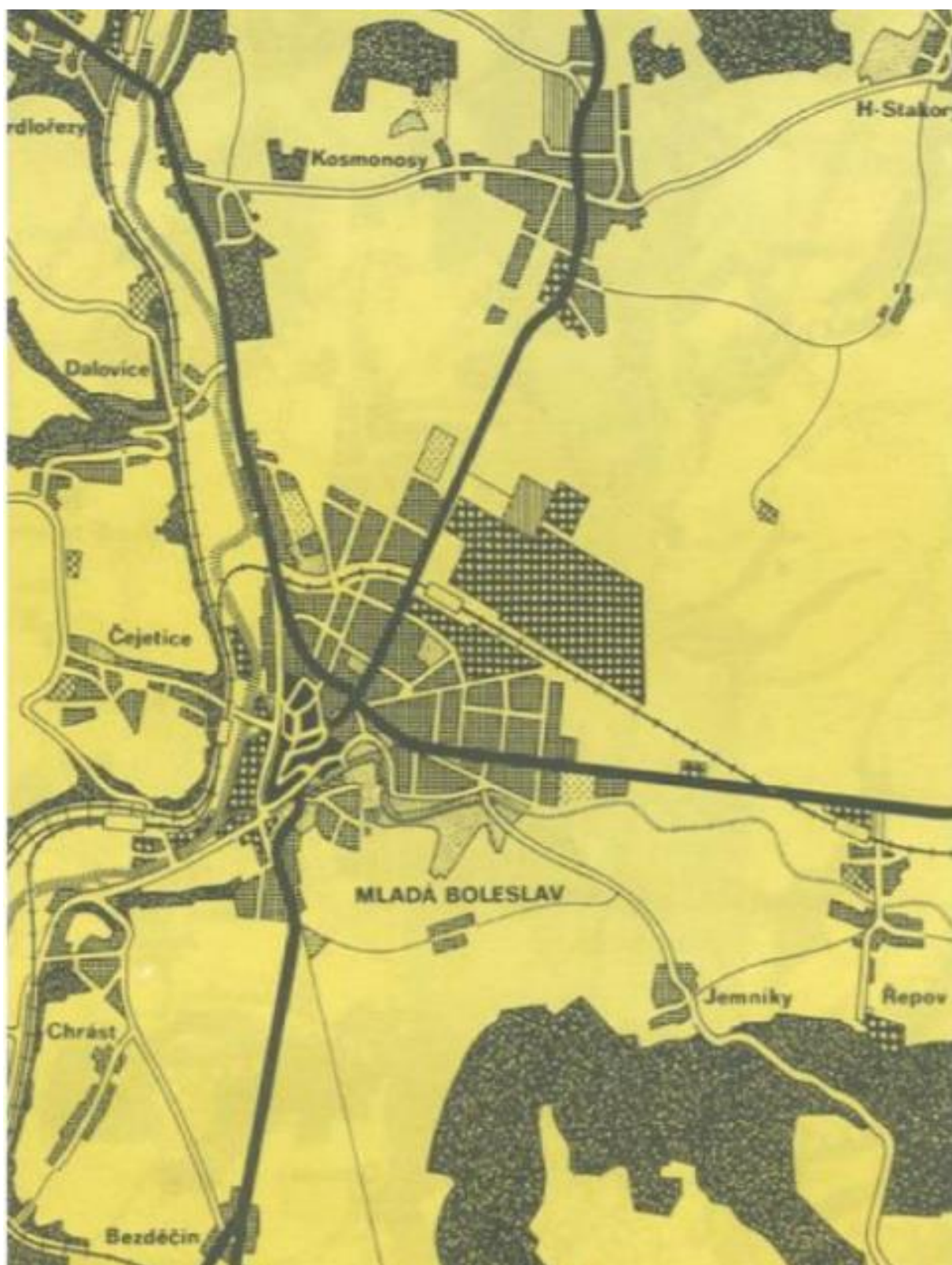


Obrázek 21: Místo u „kruháče“ před osvobozením, po osvobození a dnes. V minulosti se tomuto místu říkalo dle hospody „u Hasmanů“. V době protektorátu tu německá posádka vybudovala provizorní opevnění na obranu před sovětskými vojsky, která byla v tomto místě po osvobození vítána. Po Döbertově přestavbě se z minulosti nedochovalo vůbec nic.

Největší vliv na obraz města měl poslední den války, kdy 9. května 1945 proběhl nálet, při kterém bylo shozeno na město velké množství bomb. Mimo spousty lidských obětí, bylo zbořeno mnoho budov. Po zásahu budovy bývalého hejtmanství na Staroměstském náměstí vznikl nový průjezd, známý dodnes. Bomby spadly i na automobilku, kterou opakující se nálety a následné požáry téměř zcela zničily. (HERČÍK, 2010)

5.6. Socialismus

Místní Národní výbor, činný už v posledních dnech okupace, měl po osvobození prioritu napravit škody náletu. To se dařilo díky obětavé pomoci dobrovolníků, takže už 24.6.1945 vyjel z automobilky první poválečný vůz. Rok na to se už znárodněná automobilka přejmenovala na Automobilové závody národní podnik (AZNP). Do čelných pozic byli dosazeni komunističtí funkcionáři a připojeny byly závody v Kvasinách a Vrchlabí (HERČÍK, KRÁLÍK, 2005). V první dvouletce došlo k obnovení života ve městě. V reakci na bytový problém bylo postaveno několik bytových domů, dlouhodobý problém to však neřešilo. Severně od železniční tratě vzniklo v okolí ulic Sadová, Erbenova a Čechova malé sídliště zděných domů, rozpoznatelné z obrázku 22. (KOCOUREK A KOL.,2018) Po vítězném únoru v roce 1948 se moc komunistů zvětšila a objevila se snaha nastolit vládu jedné strany. Dochází ke znárodnění veškerého majetku, zestátňování podniků a jsou začleněny do centralizované řízené ekonomiky. Náměstí a ulice jsou přejmenovány dle nové socialistické ideologie.



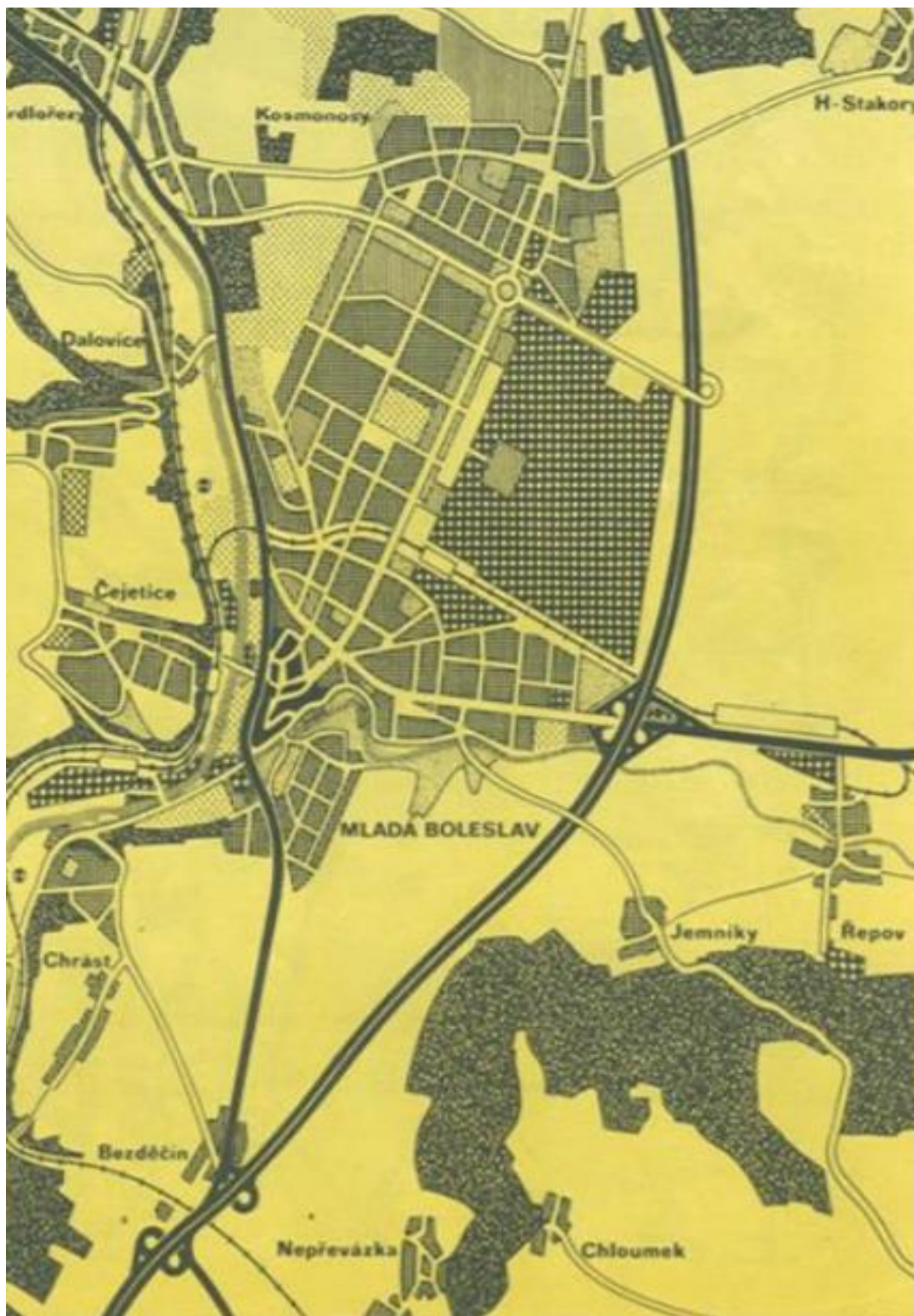
Obrázek 22: Výchozí stav urbanistických záměrů v roce 1960.

Do popředí se dostává potřeba nového územního plánu, za který byl odpovědný ak. arch. Josef Saal. Tento plán neřešil rozšiřování města a neodpovídal představám o postupné eliminaci tehdejších problémů. Ing. arch. J. Hrbek sice v roce 1955 vypracoval územní plán aglomerace Mladé Boleslavi, ale ani tento se nerealizoval. Navazoval na řešení E. Hrušky, ale nepočítal s územním rozvojem automobilky. Potřeba rozšířit areál automobilky nakonec vyvolala vypracování nového územního plánu, ve kterém se vedle rozšíření závodu musí počítat s rozsáhlou bytovou výstavbou. (TRTÍLEK, 1974)

Firma se rozšířila za koleje a pokračovala směrem k hřbitovu. Rozhodnutím vlády o navýšení výroby automobilů na 120 000 ročně bylo za potřebí vystavět nové haly a byty pro nově příchozí pracovníky. Plánovaný náběh nového automobilu Škoda 1000 MB se projevil na záboru plochy mezi stávající automobilkou a obcí Kosmonosy pro potřeby závodu. Pro další rozvoj obytné části města bylo nutné hledat jiné lokality. (HERČÍK, KRÁLÍK,2005)

5.6.1. Projekt přestavby města

V roce 1960 byl KSČ vyhlášen úkol, který měl zlikvidovat bytový problém v ČSSR. Z konference k tomuto úkolu vzešly pro tehdejší územní plánování československých měst, čtyři zásady: nezastavovat zemědělskou půdu, zkoumat umístění obytné zástavby, zachovat estetickou a kulturní úroveň architektury a stavět z předem připravených dílců. Zvláště poslední bod byl stěžejní pro výstavbu panelových domů vysokou rychlostí. Současně s domy se mají stavět budovy pro občanskou vybavenost, obchody a klidové plochy (TRTÍLEK,1974). Ke splnění tohoto úkolu byli vyzváni architekti Jaroslav Kosík a František Řezáč pod vedením ak. arch. Osvalda Döberta. Tento tým už pracoval na vypracování směrného územního plánu pro mladoboleslavskou aglomeraci. Tento plán, znázorněný na obrázku 23, pokračoval v rozvoji severním a východním směrem. Součástí plánu byla asanace historické části (KOCOUREK A KOL.,2018).



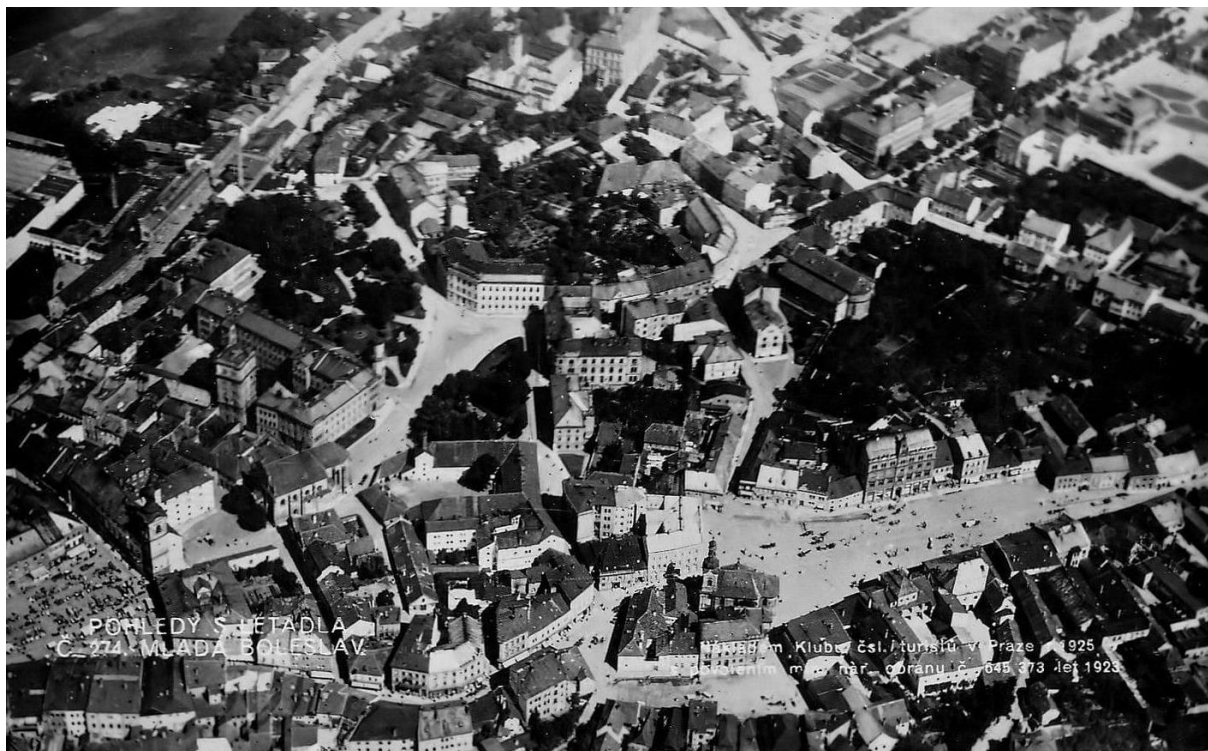
Obrázek 23: Výhledový stav urbanistických plánů v roce 1960 do roku 1990.

Osvald Döbert byl kritikem šíření měst výstavbou sídlišť na jejich okraji, které způsobuje vylidňování městských center a přesouvání života na periferie. Přesvědčuje názorem, že domy nemusejí vypadat všechny stejně. Přes revoluční přístup k výstavbě, který se lišil od stavebních plánů tehdejších československých měst, dostal Döbert důvěru. V roce 1960 vznikl projekt na přestavbu hlavní třídy města – dnešní Třídy T.G.M. Do pěti let se měl změnit charakter města a snížit dopady bytového problému (DÖBERT, 1965). V podstatě šlo o vybourání historického jádra od kostela sv. Jana Nepomuckého po budovu okresního soudu. Za zvlášť nekulturní se považuje likvidace hřbitova při kostele sv. Havla, kde vznikl park. Dle současných architektů se jedná o kulturní genocidu, kdy i nezajímavá zástavba je pro identitu města důležitá. V době výstavby však šlo výjimečný, oceňovaný počín (KOCOUREK A KOL. 2018).



Obrázek 24: Kostel sv. Jana Nepomuckého a zmizelá historická zástavba. Veškerá historická zástavba byla nahrazena panelovými domy. Počet bytů tak vzrostl a zlepšil se problém bytové otázky. Zhoršil se však estetický pohled na prostor kolem kostela.

Přes nesouhlas laické veřejnosti, měl projekt řadu pozitiv. Na ploše, kde se nacházelo 33 starých bytů, bylo vybudováno 1800 nových bytů. Pro splnění čtyř zásad se dále upustilo od uniformity domů, kde byly domy navrhované s různým půdorysem a výškou. Díky nové technologii montovaného skeletu se stavěly šestiposchoďové i dvanáctiposchoďové domy. Touto formou hledal architekt Döbert alternativní cestu dobovému požadavku, tzv. zprůmyslnění stavebnictví (DÖBERT, 1974).



Obrázek 25: Letecký pohled na část Döbertovi přestavby. Na leteckém snímku z roku 1923 je patrná hustá zástavba historických domů a pivovaru. Díky počtu bytů v panelových domech nebylo nutné tyto domy nahrazovat. Vznikly proluky vhodné pro zřízení parkovacích ploch a veřejné zeleně.

V roce 1968 se do města stahují sovětští vojáci. Podmínky pro pobyt vojska měla Mladá Boleslav, jako bývalé posádkové město, ideální. Okupační vojska obsadila budovy a zařízení po československé armádě, která předtím po II. Světové válce vystřídala německou okupační posádku. Dva kasárenské areály, budovu Rolnické školy a pro ubytování rodin stavba malého sídliště nízkopodlažních budov blízko kasáren na Jičínské ulici. Předzvěstí toho, že jejich pobyt nebude krátkodobý, byla stavba školy pro děti rodin důstojníků (KOCOUREK A KOL.,2018).

Současně se v dobovém duchu modernizace města staví a bourá i v jiných částech. Přímo na Starém Městě dochází k demolici zchátralých domů bývalé židovské čtvrti i samotné synagogy. Za dodnes nelogickou a ošklivou stavbu v rámci asanační přestavby Starého Města, je považována budova Okresního výboru KSČ, původně navržená pro úřad geodzie. Velká proluka vznikla po zbourání domů v Železné ulici. V sedmdesátých letech byly postaveny také budovy, které byly iniciovány automobilkou. Dlouhotrvající stavba Domu kultury se dokončila za velkého přispění AZNP. O sportovní aktivity dbala tělovýchovná jednota Auto Škoda a v roce 1974 došlo k zastřešení zimního stadionu. Výstavbu samotného stadionu v rámci akce „Z“, zajišťovala firma už v předválečném období. Zaměstnanci společnosti postavili svépomocí spoustu menších či větších obytných bloků po celém městě. Automobilka sama nechala vybudovat nové sídlo firmy (zvané Pentagon) a ubytovny, které umístila k centrálnímu stadionu, naproti rozrůstajícímu se výrobnímu areálu. Součástí tohoto bloku byl internát pro učně vlastního odborného učiliště, vzniklého v areálu závodu. Stavební rozmach automobilky mimo hranice závodu symbolizovala prosklená budova autosalonu, sloužící k reprezentaci produktů. Rapidně vzrostl počet zaměstnanců, kdy z původních 6000 lidí po II. Světové válce jich pracovalo v tomto období v závodě přes 15 000 (HERČÍK, KRÁLÍK, 2005).

V 80. letech probíhala pro město významná stavba rychlostní silnice R10. Byla vedena u východních hranic města a měla nahradila původní trasu silnice I. Třídy, která prochází zástavbou obcí a má pro potřeby dálkové dopravy nedostatečnou šířku. Pomohla k rychlejšímu spojení nejen Prahy s Mladou Boleslaví, ale i Českou Lípou, Jičínem a Libercem, kdy se u Turnova napojila na R35 vedoucí do severočeské metropole (Dalnice-silnice).

5.7. Novodobý porevoluční vývoj

Po roce 1989 a osvobození od totalitního režimu řešili boleslaváci jejich nejpálčivější problém. Snažili se o co nejrychlejší odsun sovětských vojsk. Poslední vojáci odjeli až v roce 1991, ale jednání o navrácení armádních objektů pod správu města se vlekla dlouhé měsíce. Kromě kasáren se jednalo i o bytové prostory a malé sídliště. Žižkova kasárna byla přestavěna na dům pro seniory, zatím co kasárna na Jičínské ulici, po vleklých jednáních s investory, chátrala. V dnešní době jsou v této budově luxusní byty. Téměř všechny budovy po sovětských vojácích potřebovaly zásadní rekonstrukci, včetně historických budov a hradu.

V roce 1990 se samosprávně odtrhly obce Bradlec, Dalovice, Vinec a Kosmonosy, připojené po II. Světové válce, resp. v době normalizace. Následoval Josefův Důl a Horní Stakory (HERČÍK,2010).

Konec politiky centrálně řízené ekonomiky, otevření hranic a obrat směrem na západ znamenal převrat v podnikání. Tento jev se musel projevit i v největší tuzemské automobilce. Když v sedmdesátých nastal nedostatek pracovníků, byla mimo jiné postavena za hranicemi závodu věznice pro trestance pracující v závodě. Po hromadné amnestii nového prezidenta Václava Havla, se po propuštění odsouzených 4.1.1990 nevyrobil ani jeden vůz. Následným zkoumáním ekonomického stavu se zjistilo, že automobilka je v dezolátním stavu s dluhem 2,5 miliardy korun a nedostatečnou kapacitou výroby, schopnou konkurovat. Hledal se silný investor, který by nastavil nový směr. O AZNP se zajímali lidé z Volkswagenu, Renaultu, GM i BMW. 28.března 1991 byla podepsána smlouva s VW, vznikla akciová společnost Škoda Auto a.s. a po Favoritu pracovala na nástupci, který by měl závod nasměrovat do světa. Přišla Felicia a po ní nejúspěšnější automobil v historii firmy – Octavia. Dnes je firma díky zahraničnímu kapitálu, oproti západním zemím levné pracovní síle a neustálému zlepšování produktivity, firmou s největšími tržby v České republice (HERČÍK, KRÁLÍK,2005). Tento úspěch se firma snaží městu a jeho obyvatelům vracet formou různých projektů pro zkvalitňování života a prostředí k bydlení. Největší podíl měla na adaptaci piaristického areálu Na Karmeli ve Vzdělávací centrum s budovou soukromé firemní Vysoké školy (KOCOUREK A KOL.,2018). Rekonstrukcí Bronzáku, jedné z nejstarších budov závodu, získala firma nové muzeum. Kromě stálé

expoziční části, zde najdeme restaurátorské dílny, archiv, restauraci a multifunkční společenský sál, který město využívá k pořádání filmového festivalu, hudebních koncertů a divadelních představení (HERČÍK, KRÁLÍK, 2005).

Přetrvávajícím problémem města byla doprava. V roce 2003 byla zapuštěna železniční trať v lokalitě Slovanka, která ve městě způsobovala kolaps (obrázek 26). Šlo o každodenní zácpy z důvodu pravidelných projíždění osobních, ale hlavně nákladních vlaků s automobily ze závodu. Významným investorem byla škodovka a v dnešní době se plánuje zahloubení v Ptácké ulici. Kromě železniční, blokovala ulice města i tranzitní doprava. Centrem města procházela silnice spojující dálnici R10 a českou Lípu. Na severu města za sídlištěm vznikl koridor, který odvedl dopravu z města (KOCOUREK A KOL.,2018).



Obrázek 26: Křižení železniční tratě a silnice. Zhloubení tratě se považuje za jednu z nejdůležitějších staveb města, bez které by dnešní město nemohlo fungovat. V pozadí stavba prvního ze tří dvanáctiposchoďových panelových domů v lokalitě Slovanka.

V současné době zaměstnává Škoda přes 34 000 lidí ve třech závodech, z toho 24 000 přímo v katastru Mladé Boleslavi ve třech lokalitách. Kromě hlavního závodu rozprostírajícího se od Laurinové ulice na jihu, po Průmyslovou na severu a od dálnice R10 na východě, po Třidu Václava Klementa, ještě vývojové centrum Česana v lokalitě Čejetický a Škoda Parts Centrum západně od R10 (www.skoda-auto.cz). Po rekonstrukci bývalého autobusového a železničního nádraží, vzniklo v roce 2007

nákupní centrum Bondy. V době střídání směn ve výrobních halách a přesunu zaměstnanců do domovů autobusovou dopravou, vznikaly další zácpy, kvůli nutnosti projetí městem k dálnici. Z tohoto důvodu vznikla tangenta spojující tuto dálnici s místem největšího pohybu lidí v dopravní špičce. Tato tangenta byla vybudována s přispěním firmy, kopíruje železniční trať, dělí firmu na „starý a nový závod“ a je pojmenována po významných manažerech stojících při zrodu spojení Škody a Volkswagenu – Třída Ludvíka Kalmy a Volkharda Köhlera (www.mb-net.cz).

V letech 2010-2014 bylo revitalizováno Staroměstské náměstí. Snahou bylo vrátit mu podobu z počátku 20. století. Součástí projektu se stala stavba podzemního čtyřpodlažního parkovacího domu. Fontána tryskající z dlažby, zmenšené koryto řeky Jizery se stavidly, plastiky vrb s audiozařízením a podzemní hřiště pro děti. To a mnoho dalšího mělo vrátit obyvatele města zpět do centra (KOCOUREK A KOL.,2018).

6. Diskuse

Cílem této bakalářské práce bylo především zmapovat urbanistický vývoj Mladé Boleslavi. Pomocí literatury a historických map jsem získal přehled o vývoji zástavby na území města a vztahu města a automobilky. Původní ambice rešerše dokumentů týkajících se územního rozvoje areálu Škodovky se nemohla naplnit kvůli uzavření archivů v důsledku pandemie, takže předkládaná práce je v tomto smyslu neúplná. Přesto se podařilo popsat jak typické rysy Mladé Boleslavi jako regionálního centra a později monofunkčně zaměřeného průmyslového centra, tak i specifika ve vývoji, jimiž se Mladá Boleslav odlišuje od vysloveně „továrních“ měst.

Pozdní nástup rozvoje automobilky jako rozhodujícího ekonomického subjektu je mezníkem, oddělujícím předchozí víceméně standardní rozvoj města této kategorie v českém vnitrozemí, s vojenskou posádkou a ambicemi stát se regionálním centrem česky mluvící části severních Čech, a prudký růst vyvolaný rozvojem podniku Škoda Auto jako jednoho z největších výrobců aut ve střední Evropě. Plánování města se od 60. a 70. let 20. století dostává do závislosti na potřebách automobilky, podobně jako tomu bylo v 50. letech v ostravské aglomeraci závislé na těžbě, hutích a chemickém průmyslu nebo ještě výrazněji v baťovském Zlíně v období První republiky. Ekonomický význam města ale umožnil realizovat i ambiciózní urbanistické intervence, které by se zřejmě nemohly realizovat, pokud by se nejednalo o významné průmyslové centrum: například Döbertovu přestavbu historického předměstí ze 60. let 20. století, inspirovanou soudobými vzory přestaveb center Rotterdamu či Stockholmu, jakkoliv dnes zpochybňovanou, nebo zanoření dráhy v dotyku s městem a továrnou.

Jakkoliv plánování města v období socialismu předvíдалo rozvoj automobilky a vytvářelo pro něj územní předpoklady, skutečnost předčila i nejodvážnější představy urbanistů, takže současnost je poznamenána řadou územních a provozních střetů a kolizí, včetně přetížení dopravou.

Jako všechna města s jediným dominantním podnikem je i v Mladé Boleslavi budoucnost města úzce spjata s firmou a její (zatím úspěšnou) rozvojovou strategií. V případě většího poklesu výroby by město i jeho funkční region ztratily hlavní zdroj ekonomické prosperity. Došlo by zřejmě na odliv obyvatel a do problémů by se dostalo

i mnoho firem úzce provázaných s automobilkou. Černý scénář by mohl znamenat, že velké množství budov zůstane bez nájemníků, a to nemluvě o prostoru celého areálu firmy. Město by muselo řešit novou situaci ve všech sférách života. Mladá Boleslav by určitě nezanikla, protože má svůj již zmiňovaný historický základ, ale udržitelnost nastaveného rozvoje by byla nemožná.

7. Závěr

Mladou Boleslav můžeme právem považovat za průmyslové město. Nejde však o tovární město v užším smyslu, tedy o město, které je zcela spjato se založením továrny. Historie Mladé Boleslavi sahá do 10. století a město hrálo významnou roli ve všech obdobích středověku. Díky Jednotě bratrské a náboženskému liberalismu byla významným centrem i v raném novověku. Později se stala významným rozvojovým faktorem přítomnost vojenské posádky. Všechny milníky historie dokáže předčít to, že je dnes vnímána jako město automobilů.

Urbanismus byl dlouhou dobu ovlivňován přírodními podmínkami, kdy se město rozvíjelo jen na skalním ostrohu v předpolí hradu. Teprve s výstavbou za hranicemi Starého Města, dostali urbanisté volnou ruku k dalšímu plánování. Dalším impulzem byla industrializace a s ní spojená myšlenka regulace nových částí města plány. Jedním z pionýrů takového plánu byl František Janda, který si ovlivnil směr, kterým se urbanismus Mladá Boleslavi ubíral.

Již před Laurinem a Klementem lze město považovat za centrum průmyslu a podle toho se plánovala místní zástavba. Místní továrny ani pozdější automobilka po dlouhou dobu neměly dominantní vliv, jako tomu bylo například u Zlína a v dalších baťovských městech. Podniky spíše podporovaly obyvatele a veřejnou správu finančními prostředky a příslibem růstu ekonomického standardu. Na rozdíl od Ostravy se nestavěla velká závodní sídliště. Bytové potřeby zaměstnanců se až do 60. let 20. století řešily spíše svépomocnou výstavbou v různých částech města.

Vliv automobilky narostl v sedmdesátých letech minulého století, kdy mnohem aktivněji vstupovala do stavební politiky. V důsledku nárůstu počtu obyvatel musela řešit, kde ubytuje své zaměstnance a jak zajistí společenský život. Od této doby se dá říct, že většina velkých projektů začala na stole vedení společnosti. Ať je to kulturní dům, zimní stadion, zahloubení tratě nebo tangenta.

Zvláště v posledních letech dochází na řešení asi největšího problému města, jímž se stala doprava. Dnes má tady auto snad každý. Díky politice společnosti a ekonomicky silnému obyvatelstvu je ve městě snad víc aut než lidí. Všechny prázdné plochy se postupně mění na parkoviště a parkovací domy a v době střídání směn je město takřka neprůjezdné, také díky skutečnosti, že se Mladá Boleslav stala významným pracovním centrem, kam dojíždějí zaměstnanci z větší části středních a severních Čech. Firma má prostředky na to, aby městu ulevila od dopravy, kterou generují její zaměstnanci výstavbou dalších parkovacích zařízení a komunikací. Problémem jsou ale vlastnická práva k pozemkům v okolí závodu.

Neméně důležitou součástí města je složení obyvatelstva. Kvůli potřebě pracovní síly v závodě, zde žije mnoho zahraničních pracovníků a pracovníků z jiných částí republiky. Tyto lidi je potřeba někde ubytovat, a tak v katastru obce vzniká mnoho ubytoven. Poptávka po ubytování v soukromí převyšuje nabídku, což má z a následek, že místní rodáci pronajímají své byty za velké částky a sami se stěhují mimo město. Dochází tak k odlivu rodáků, které nahrazují noví obyvatelé, často bez citového spojení s městem a bez respektu k místním tradicím.

V úvodu jsem psal o tom, že je Boleslav někdy považovaná za ošklivé město. Důvodem takového soudu může být vylidnění historického centra a přesun centra města severně k sídlišti, kde stojí jen uniformní, nevzhledné paneláky. Pokud se v historické části nekonají městské slavnosti, na návštěvníky tady nenarazíte. Obchodníci v těchto částech mají menší tržby a mnohdy ukončí svou činnost. Dochází tak k fluktuaci služeb a zákazník radši navštíví jistotu nákupního centra. Vzhled Staroměstského náměstí po rekonstrukci našel spíše více odpůrců než příznivců, a tak se za krásami městské architektury cestuje mimo Mladou Boleslav.

Při psaní své práce jsem našel krásu Boleslavi. Je v jejích historických lokalitách Starého města, na Karmeli, v oblasti Palackého ulice i v části přestavby města podle Döberta.

8. Seznam obrázků

- Obrázek 1: Schéma rozložení bytových a průmyslových zón na území města Ostrava a schéma z územního plánu 1985.** (Zdroj: VLTAVSKÝ, Cyril, 2010. Město Ostrava a jeho urbanistický vývoj. Město, region a velké průmyslové zóny: [sborník ze semináře AUÚP, Ostrava 8.-9. října 2009] [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, s. 7-10 [cit. 2021-03-11]. ISBN 978-80-87318-08-9. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-01/30_mesto.pdf) **12**
- Obrázek 2: Průmyslové areály v Žilině.** (Zdroj: MELLNER, Dušan, 2010. Žilina – mesto a priemyselné zóny. Město, region a velké průmyslové zóny: [sborník ze semináře AUÚP, Ostrava 8.-9. října 2009] [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, s. 41-46 [cit. 2021-03-11]. ISBN 978-80-87318-08-9. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-01/30_mesto.pdf) **13**
- Obrázek 3: J. Gočár, varianta A, 9. 9. 1937.** (Zdroj: BENEŠOVÁ, Jana, 2012. Urbanismus firmy Baťa: Satelitní jednotky v ČR a ideální průmyslové město [online]. Brno [cit. 2021-03-14]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/rgrvk9/>. Diplomová práce. Masarykova Univerzita. **15**
- Obrázek 4: Zástavba Staroměstského náměstí.** (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=3967376249973829&set=g.711287292244995; mapy.cz>) **20**
- Obrázek 5: Severní část Staroměstského náměstí.** (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=3957137830997671&set=gm.5202443843129295; mapy.cz>) **22**
- Obrázek 6: Výřez mapy stabilního katastru z roku 1923.** (Zdroj: *Archiv ČÚZK* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>) **25**

- Obrázek 7: Staré město v roce 1842.** (Zdroj: *Archiv ČÚZK* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>) **27**
- Obrázek 8: Nové město v roce 1842.** (Zdroj: *Archiv ČÚZK* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>) **29**
- Obrázek 9: Srovnání zastavěných území roku 1842 a současnosti.** (Zdroj: *Archiv ČÚZK* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/> - upraveno autorem) **30**
- Obrázek 10: Pohled na Komenského náměstí od nové radnice.** (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=3878684772144444&set=g.711287292244995;mapy.cz>) **32**
- Obrázek 11: První budova továrny na kola Laurina a Klementa.** (Zdroj: HERČÍK, Karel a Jan KRÁLÍK, c2005. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně: [historie města, krásy regionu, historie automobilky]*. [Týnec nad Sázavou]: Moto Public. 209 s. ISBN 80-239-5458-X; mapy.cz) **34**
- Obrázek 12: Mladá Boleslav v roce 1912.** (Zdroj: Místopisný plán královského města Mladá Boleslav 1912. *Old maps online* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://www.oldmapsonline.org/map/cuni/1050411>) **36**
- Obrázek 13: Náměstí Republiky.** (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=10225429853513703&set=g.711287292244995;mapy.cz>) **38**
- Obrázek 14: Severní směr rozvoje města Regulačního plánu 1923.** (Zdroj: SOAP Mladá Boleslav, foto:autor,2020) **39**
- Obrázek 15: Západní směr rozvoje města Regulačního plánu 1923.** (Zdroj: SOAP Mladá Boleslav, foto:autor,2020) **39**
- Obrázek 16: Zástavba v "Habeši" v 50. letech minulého století a dnes.** (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z:

[https://www.facebook.com/photo?fbid=3407651259271130&set=g.711287292244995; mapy.cz\)](https://www.facebook.com/photo?fbid=3407651259271130&set=g.711287292244995;mapy.cz) **42**

Obrázek 17: Výstaviště v době přípravy na výstavu a dnes. (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: [https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10220170396997204&set=p.10220170396997204&type=3; mapy.cz\)](https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10220170396997204&set=p.10220170396997204&type=3;mapy.cz) **44**

Obrázek 18: Letecký snímek Mladé Boleslavi z roku 1938. (Zdroj: *Archiv ČÚZK* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/> **45**

Obrázek 19: Stavební vývoj automobilky "Starého závodu" od roku 1898 po současnost. (Zdroj: Archiv Škoda-Auto, foto:autor,2020) **47**

Obrázek 20: Náčrt upravovacího plánu E.Hrušky. (Zdroj: TOŠOVSKÁ, Petra, 2009. *Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi*. Olomouc. Dostupné také z: <https://theses.cz/id/c1a187/?lang=cs>. Bakalářská práce. UPOL.) **48**

Obrázek 21: Místo u „kruháče“ před osvobozením, po osvobození a dnes. (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: [https://www.facebook.com/photo?fbid=10215489448257500&set=gm.3937880842918941; mapy.cz](https://www.facebook.com/photo?fbid=10215489448257500&set=gm.3937880842918941;mapy.cz); In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: [https://www.facebook.com/photo?fbid=3798615473516575&set=g.711287292244995; mapy.cz\)](https://www.facebook.com/photo?fbid=3798615473516575&set=g.711287292244995;mapy.cz) **49**

Obrázek 22: Výchozí stav urbanistických záměrů v roce 1960. (Zdroj: TOŠOVSKÁ, Petra, 2009. *Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi*. Olomouc. Dostupné také z: <https://theses.cz/id/c1a187/?lang=cs>. Bakalářská práce. UPOL.) **51**

Obrázek 23: Výhledový stav urbanistických plánů v roce 1960 do roku 1990. (Zdroj: TOŠOVSKÁ, Petra, 2009. *Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi*. Olomouc. Dostupné také z: <https://theses.cz/id/c1a187/?lang=cs>. Bakalářská práce. UPOL.) **53**

Obrázek 24: Kostel sv. Jana Nepomuckého a zmizelá historická zástavba. (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-03-25]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=3936562596388528&set=g.711287292244995>; mapy.cz) **55**

Obrázek 25: Letecký pohled na část Döbertovi přestavby. (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-03-25]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=4013627812015339&set=g.711287292244995>; mapy.cz) **56**

Obrázek 26: Křížení železniční tratě a silnice. (Zdroj: In: *Facebook.com: Mladá Boleslav-Fotografie* [online]. [cit. 2021-03-25]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo?fbid=10223427783142630&set=g.711287292244995>; mapy.cz) **60**

9. Seznam použité literatury a zdrojů

9.1. Literární zdroje

DÖBERT, Osvald, 1974. *Deset let z tisíce*. Praha: Středočeské nakladatelství a knihkupectví. 142 s. ISBN 42-009-74.

HALÍK, Pavel, 1996. Počátky a proměny současné urbanistické scény. HALÍK, Pavel, Petr KRATOCHVÍL a Otakar NOVÝ. *Architektura a město*. Praha: Academia, s. 16. ISBN 80-200-0245-6.

HERČÍK, Karel a Jan KRÁLÍK, c2005. *Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně: [historie města, krásy regionu, historie automobilky]*. [Týnec nad Sázavou]: Moto Public. 209 s. ISBN 80-239-5458-X.

HERČÍK, Karel, 2010. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 2., rozš. vyd. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav. 311 s. ISBN 978-80-254-8459-3.

HRŮZA, Jiří, 2014. *Svět měst*. Praha: Academia, s. 526-558. ISBN ISBN978-80-200-1808-3.

KOCOUREK, Jaroslav, 2018. *Boleslav: Mladá a krásná*. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav a.s. - Infocentrum Mladá Boleslav. 343 s. ISBN 978-80-2704-222-7.

KOPŘIVA, Vlastislav, 2000. *Mladá Boleslav: Pohledy a století*. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav. 167 s. ISBN 80-239-4643-9.

KRÁLÍK, Jan, 2015. *Stavební růst společnosti ŠKODA AUTO 1895-2015*. Mladá Boleslav: Moto Public, 82 s.

KUČA, Karel, 2000. Mladá Boleslav. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku: IV. díl MI-Pan*. Praha: Libri, s. 27-50. ISBN 80-85983-16-8.

MĚSTECKÁ, Sylva, 2006. *Boleslavský uličník*. Mladá Boleslav: Muzeum Mladoboleslavska. 110 s. ISBN 978-80-254-6286-7.

Odbor spolku čs. inženýrů v Mladé Boleslavi, 1927. *Almanach VII. sjezdu československých inženýrů v Mladé Boleslavi v červnu 1927*. Mladá Boleslav. 432 s.

TRTÍLEK, V. et. al., 1974. *Sborník Mladá Boleslav od minulosti k dnešku*. 1. vyd. Turnov: Městský národní výbor v Mladé Boleslavi. 376 s.

9.2. Internetové zdroje

Archiv ČÚZK. Český úřad zeměměřický a katastrální [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>

BENEŠOVÁ, Jana, 2012. *Urbanismus firmy Baťa: Satelitní jednotky v ČR a ideální průmyslové město* [online]. Brno [cit. 2021-03-14]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/rgrvk9/>. Diplomová práce. Masarykova Univerzita.

JANATA, Michal, 2007. *Velkoměsta v 19. a 20. století – křižovatky změn. Urbanistické strategie v komparativní perspektivě*. Praha. [cit. 2021-03-04]. Dostupné také z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/51461/>. Diplomová práce. Karlova univerzita.

KLACKOVÁ, Lucie, 2019. *Genius loci průmyslového města.: Případová studie Mladá Boleslav* [online]. Liberec [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://dspace.tul.cz/handle/15240/153557>. Bakalářská práce. TU Liberec.

MELLNER, Dušan, 2010. *Žilina – mesto a priemyselné zóny. Město, region a velké průmyslové zóny: [sborník ze semináře AUÚP, Ostrava 8.-9. října 2009]* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, s. 41-46 [cit. 2021-03-11]. ISBN 978-80-87318-08-9. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-01/30_mesto.pdf

Místopisný plán královského města Mladá Boleslav 1912. In: *Www.oldmapsonline.org* [online]. [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: <https://www.oldmapsonline.org/map/cuni/1050411>

Mladá Boleslav-Fotografie. *Facebook.com* [online]. [cit. 2021-02-21]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/groups/fotoMB/media>

Silnice-dálnice.cz: D10 [online], 2016. [cit. 2021-03-07]. Dostupné z: <http://www.dalnice-silnice.cz/D10.htm>

SIMKIN, John. *Industrial Towns and Cities. Spartacus Educational* [online]. 1997 [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: https://spartacus-educational.com/Industrial_Towns.htm

Tangenta se bude jmenovat po významných manažerech automobilky: Mladá Boleslav. *Mladá Boleslav: Titulní stránka* [online]. Dostupné z: <https://m.mb-net.cz/tangenta-se-bude-jmenovat-po-vyznamnych-manazerech-automobilky/d-45748>

TOŠOVSKÁ, Petra, 2009. *Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi*. Olomouc. [cit. 2020-12-12]. Dostupné také z: <https://theses.cz/id/c1a187/?lang=cs>. Bakalářská práce. UPOL.

Urban development in America: Monuments to power. *The Economist* [online]. 2010 [cit. 2021-03-04]. Dostupné z: https://www.economist.com/books-and-arts/2010/10/14/monuments-to-power?story_id=17249000&fsrc=rss

VLTAVSKÝ, Cyril, 2010. Město Ostrava a jeho urbanistický vývoj. *Město, region a velké průmyslové zóny: [sborník ze semináře AUÚP, Ostrava 8.-9. října 2009]* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje, s. 7-10 [cit. 2021-03-11]. ISBN 978-80-87318-08-9. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-01/30_mesto.pdf

Výroční zpráva 2019. *Skoda-auto.cz* [online]. 2020 [cit. 2020-12-11]. Dostupné z: <https://az749841.vo.msecnd.net/sites/encom/alv1/a0b406f9-deec-47af-b210-f87cdd6f082a/skoda-annual-report-2019.f3933ae1133447aaadc0ff7c22e6bddb.pdf>

