



Změny bydlení na Mladoboleslavsku po privatizaci Automobilového koncernu ŠKODA a.s., návrh na aplikaci do ŠVP základních škol okresu Mladá Boleslav

Diplomová práce

Studijní program: N7503 – Učitelství pro základní školy
Studijní obory: 7503T045 – Učitelství občanské výchovy pro 2. stupeň základní školy
7503T114 – Učitelství zeměpisu pro 2. stupeň základní školy

Autor práce: **Bc. Kateřina Havrancová**
Vedoucí práce: RNDr. Jaroslav Vávra, Ph.D.



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Kateřina Havrancová**
Osobní číslo: **P13000763**
Studijní program: **N7503 Učitelství pro základní školy**
Studijní obory: **Učitelství občanské výchovy pro 2. stupeň základní školy**
Učitelství zeměpisu pro 2. stupeň základní školy
Název tématu: **Změny bydlení na Mladoboleslavsku po privatizaci Automobilového koncernu ŠKODA a.s., návrh na aplikaci do ŠVP základních škol okresu Mladá Boleslav**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

CÍLE:

Pomocí analýzy teoretických poznatků z okresu Mladá Boleslav, prací se statistickými podklady a územními plány, terénním dotazníkovým šetřením a osobními rozhovory, zhodnotit změny obytné zástavby na Mladoboleslavsku. Konkrétně změny a rozvoj obytné zástavby po roce 1991, kdy byl klíčový aktér v posuzovaném území Automobilový koncern ŠKODA a.s., privatizován koncernem Volkswagen Group.

Stanovit způsob, jakým by bylo možno transformovat zjištěné poznatky do vybraných školních vzdělávacích programů základních škol v okrese Mladá Boleslav. S ukázkou generalizace poznatků do tematických celků a vyučovacích hodin. Praktické ověření v konkrétních vyučovacích hodinách.

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah pracovní zprávy: 60 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D., 2011. Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace. 2. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1974-3.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K., 1987. Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze. ISBN 60-047-87.

HAMPL, M., 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha: DemoArt. ISBN 80-86746-02-X.

OUŘEDNÍČEK, M., NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J., PULDOVÁ, P. (2009): Metody geografického výzkumu města. In: Ferenčuhová, S., Hledíková, M., Galčanová, L., Vacková, B. (eds): Město: Proměnlivá ne/samozřejmost. Pavel Mervart/Masarykova univerzita, Brno, s. 93-128.

OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., NOVÁK, J. eds. (2013): Sub Urbs: krajina, sídla a lidé. Academia, Praha. ISBN: 978-80-200-2226-4.

SÝKORA, L., MULÍČEK O. Urbanizace a suburbanizace v Česku na počátku 21. století. Urbanismus a územní rozvoj, Brno: Ústav územního rozvoje, 2012, roč. 15, č. 5, s. 27-38. ISSN 1212-0855.

UMPHREY, M. L. 2007. The Power of Community-Centered Education. Plymouth: Rowman. ISBN 978-1-57886-651-9.

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Jaroslav Vávra, Ph.D.
Katedra geografie


Datum zadání diplomové práce: 17. prosince 2014

Termín odevzdání diplomové práce: 18. prosince 2015



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



doc. RNDr. Branislav Nižňanský, CSc.
vedoucí katedry

dne

Prohlášení

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

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

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

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

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

Datum:

Podpis:

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu diplomové práce RNDr. Jaroslavu Vávrovi, Ph.D. za metodické vedení práce, cenné rady a připomínky při všech konzultacích.

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá změnami v bydlení, které nastaly na Mladoboleslavsku po privatizaci hlavního aktéra v posuzovaném území, konkrétně Automobilového koncernu ŠKODA a.s. V odborné části se věnuje vybraným charakteristikám území okresu Mladá Boleslav, změnám obytné zástavby po roce 1991, procesu suburbanizace, vlivu tohoto procesu na obyvatele i území a vyjížděče z vybraných lokalit. Ve vzdělávací části dochází k aplikaci problematiky do školního vzdělávacího programu vybrané školy v podobě navržené vyučovací hodiny pro žáky devátého ročníku, s důrazem na podrobné plánování jejího průběhu. Výsledky této práce vycházejí ze studia dostupných teoretických poznatků, místních terénních šetření ve 22 vybraných obcích, zpracování převážně sociodemografických dat dostupných nebo poskytnutých Českým statistickým úřadem a firmou ŠKODA AUTO a.s. a z vlastních výpočtů.

Klíčová slova

bydlení, Mladoboleslavsko, ŠKODA AUTO a.s., suburbanizace, vyjížděka, ŠVP

Annotation

This diploma thesis deals with changes in housing, which occurred at Mlada Boleslav after the privatization of a major player in the area under consideration, namely to ŠKODA AUTO Ltd. The technical part is concerned with certain characteristics of the district Mlada Boleslav, changes in residential areas after 1991, the process of suburbanization, the impact of this process on the residents and the territory, as well as the possibilities of a outward commuting from affected areas. In the educational part of the thesis, I applied these issues into the school curriculum in selected schools as proposed lessons for pupils of ninth grade, with an emphasis on detailed planning of the campaign. The results of this thesis are based on the outputs of available theoretical knowledge, local field surveys in 22 selected villages, processing mostly socio-demographic data, which were available or provided by the Czech Statistical Office and by SKODA AUTO Ltd., as well as on my own calculations.

Key words

habitation, Mladá Boleslav region, ŠKODA Ltd., suburbanization, outward commuting, SEP

Obsah

1	Seznam grafů, obrázků a tabulek.....	10
1.1	Grafy	10
1.2	Obrázky.....	12
1.3	Tabulky	12
2	Seznam zkratk	13
3	Úvod.....	14
4	Změny bydlení.....	16
5	Zájmové území - Mladoboleslavsko	19
6	Proměny automobilového závodu v Mladé Boleslavi	21
7	Teoretická východiska.....	23
8	Actor-network Theory	26
9	Vývoj sídelních systémů	28
10	Suburbanizace	29
10.1	Suburbanizační proces.....	29
10.2	Vliv suburbanizace na způsob života	30
10.3	Způsoby a možnosti regulace suburbanizace	31
10.4	Vliv suburbanizace na počet a rozmístění obyvatelstva	33
10.5	Budoucnost suburbanizovaných území	34
10.6	Energetická náročnost vyjížděky.....	34
11	Vybrané charakteristiky Mladoboleslavska.....	37
11.1	Podmínky pro změny bydlení.....	37
11.2	Komerční suburbanizace	38
11.3	Vývoj počtu obyvatel	39
11.4	Dopravní infrastruktura	40
11.5	Struktura ekonomiky	41
11.6	Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav	42
12	Podpora bydlení zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO a.s.	44
13	Metodologické postupy pro praktické řešení - teorie	46
14	Metodologie postupu praktického šetření.....	48
15	Terénní šetření a zpracování údajů.....	50
15.1	Způsob sběru dat	50
15.2	Výběr obcí a lokalit.....	51
15.3	Způsob zpracování dat a údajů	52
16	Největší lokality zástavby, 121 a více nových trvale obydlených bytů.....	54
16.1	Popis a hodnocení obcí, s největším množstvím nové zástavby.....	54

16.2	Shrnutí vztahů mezi počtem obyvatel a počtem zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s., obcí s největším množstvím nové zástavby	60
17	Velké lokality zástavby, 61-120 nových trvale obydlených bytů.....	63
17.1	Popis a hodnocení obcí, s velkými lokalitami zástavby	63
18	Střední lokality zástavby, 31-60 nových trvale obydlených bytů.....	69
18.1	Popis a hodnocení obcí, se středním množstvím nové zástavby	69
18.2	Vyhodnocení terénního šetření	75
19	Prostorové vztahy - změny vyjížďky pod vlivem změn v bydlení	78
20	Aplikace tématu do ŠVP	80
20.1	Plánování výuky před vstupem do třídy	83
21	Závěr	93
22	Seznam použitých zdrojů	96
22.1	Tištěné	96
22.2	Elektronické	98
22.3	Program	101
22.4	Osobní sdělení a telefonické konzultace	102
22.5	Ostatní	102
23	Seznam příloh.....	103

1 Seznam grafů, obrázků a tabulek

1.1 Grafy

Graf 1: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Bakov nad Jizerou	54
Graf 2: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Benátky n. Jizerou	55
Graf 3: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Bradlec	55
Graf 4: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Dolní Bousov	56
Graf 5: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Kosmonosy	56
Graf 6: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Kněžmost	57
Graf 7: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Luštěnice	57
Graf 8: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Mnichovo Hradiště	58
Graf 9: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Mladá Boleslav	58
Graf 10: Počet trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s více jak 121 novými trvale obydlenými byty	62
Graf 11: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Březno	63
Graf 12: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Čistá	63
Graf 13: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Hrdlořezy	64
Graf 14: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Klášter Hradiště nad Jizerou	64
Graf 15: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Písková Lhota	64
Graf 16: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Semčice	65
Graf 17: Počet trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 61 až 120 novými trvale obydlenými byty	68
Graf 18: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Brodce	69
Graf 19: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Dlouhá Lhota	69
Graf 20: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Dolní Stakory	70
Graf 21: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Kolomuty	70
Graf 22: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Krnsko	70
Graf 23: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Plazy	71
Graf 24: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Zdětín	71
Graf 25 Počet trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 31 až 60 novými trvale obydlenými byty	74
Graf 26: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Bakov nad Jizerou	107
Graf 27: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Benátky nad Jizerou	107

Graf 28: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Bradlec.....	108
Graf 29: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Dolní Bousov.....	108
Graf 30: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Kosmonosy.....	109
Graf 31: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Kněžmost.....	109
Graf 32: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Luštěnice.....	109
Graf 33: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Mnichovo Hradiště.....	110
Graf 34: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Mladá Boleslav.....	110
Graf 35: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Březno.....	111
Graf 36: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produkt. věku ve vybraných letech, Čistá ..	111
Graf 37: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Hrdlořezy.....	112
Graf 38: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Klášter Hradiště nad Jizerou.....	112
Graf 39: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Písková Lhota.....	112
Graf 40: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Semčice.....	113
Graf 41: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Brodce.....	114
Graf 42: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Dlouhá Lhota.....	114
Graf 43: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Dolní Stakory.....	115
Graf 44: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Kolomuty.....	115
Graf 45: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Krnsko.....	116
Graf 46: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produkt. věku ve vybraných letech, Plazy .	116
Graf 47: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Zdětín.....	116

1.2 Obrázky

Obrázek 1: Zájmové území Mladoboleslavska	19
Obrázek 2: Zájmové území, dopravní infrastruktura	40
Obrázek 3: Podíl nové zástavby na celkovém počtu trvale obydlených bytů (2015-1991)	75
Obrázek 4: Vybrané obce podle počtu nových trvale obydlených bytů (2015-1991).....	77

1.3 Tabulky

Tabulka 1: Charakteristiky největších lokalit s více jak 121 novými trvale obydlenými byty	59
Tabulka 2: Porovnání počtu trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s více jak 121 novými trvale obydlenými byty	62
Tabulka 3: Charakteristiky velkých lokalit s 61 až 120 novými trvale obydlenými byty	66
Tabulka 4: Porovnání počtu trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 61 až 120 novými trvale obydlenými byty	68
Tabulka 5: Charakteristiky středních lokalit s 31 až 60 novými trvale obydlenými byty	72
Tabulka 6: Porovnání počtu trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 31 až 60 novými trvale obydlenými byty	74
Tabulka 7: Průběh plánované hodiny Jak bydlíme na Mladoboleslavsku	86

2 Seznam zkratek

ANT	Actor-network Theory
a.s.	akciová společnost
BMW	Bayerische Motoren Werke
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČSFR	Česká a Slovenská federativní republika
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
EA	ekonomický agregát
FP	fakulta pedagogická
hod	hodina
IDOS	Informační dopravní systém
Kč	koruna česká
km	kilometr
km ²	kilometr čtvereční
ks	kus
MB	Mladá Boleslav
MHD	městská hromadná doprava
MJ	megajoule
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
mil.	milion
NOZ	nový občanský zákoník
RVP ZV	Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání
s.	strana
SAP	Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung
Sb.	Sbírka
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
ŠA	ŠKODA AUTO a.s.
ŠVP	školní vzdělávací program
TUL	Technická univerzita v Liberci
tis.	tisíc
viz	vizte
VW	Volkswagen AG
vyd.	Vydání

3 Úvod

„Sametová revoluce“ v roce 1989 ukončila několik desetiletí socialistického období vývoje v České republice a zahájila zcela zásadní společenskou změnu, transformaci všech oblastí života. Doposud centrálně plánovaná a řízená ekonomika se postupně mění na ekonomiku tržního hospodářství. Končí aktivní role státu při zajišťování bytové výstavby. Se společenskými změnami přichází i nové možnosti v oblasti bydlení. V devadesátých letech minulého století se poměrně rychle mění výrobní základna stavebnictví, obchod i distribuce výrobků a záhy je na trhu dostupné velké množství materiálů využitelných pro výstavbu rodinných a bytových domů, což je jedním z faktorů, který změny v bydlení umožnil.

Bydlení lze podle právního důvodu užívání rozdělit na vlastnické, nájemní, družstevní nebo jiné důvody užívání. Vlastnické bydlení zahrnuje vlastní rodinný dům nebo vlastní byt v bytovém domě. Podíl vlastnického bydlení v roce 2011 v České republice činil 55,9 %, nájemníci užívali 22,4 % bytů, 9,4 % bytů užívaly domácnosti členů bytových družstev a 3,4 % trvale obydlených bytů bylo užíváno blízkými osobami vlastníků (SLDB 2011)

Změny v bydlení se dějí všude kolem nás, jako občan z Mladoboleslavska je vnímám a v průběhu let pozoruji, což bylo jedním z důvodů pro výběr tohoto tématu práce. Občané, kteří změni místo trvalého bydliště, se podílejí na jiném prostorovém rozmístění obyvatelstva, které v území vyvolává nové vztahy a vazby, jež lze zkoumat. Změna je spojená s novým místem trvalého bydliště, například v rodinném či bytovém domě, ve shodné nebo jiné obci. Rozhodnutí ohledně bydlení patří k nejdůležitějším v životě člověka, což by si měli uvědomit žáci již na základní škole.

Hlavním záměrem této práce je vyhledat a popsat změny obytné zástavby na Mladoboleslavsku, najít rozdíly mezi vybranými obcemi z hlediska množství zástavby, určit vliv na sociodemografický vývoj sledovaného území, zhodnotit úlohu firmy ŠKODA AUTO a.s. při rozvoji a poté stanovit způsob, jakým by bylo možno transformovat zjištěné poznatky do školních vzdělávacích programů základních škol v Mladé Boleslavi.

Posouzení změn vlastnického bydlení je vymezeno časovým rámcem období po privatizaci Automobilového koncernu ŠKODA a.s. v roce 1991, tj. za uplynulých 24 let (1991 až 2015). Problematika je na základě studia odborné literatury zasazena do teoretického rámce se zaměřením na aspekty suburbanizačního procesu. Území okresu je popsáno pomocí vybraných charakteristik, vývoje počtu obyvatel, dopravní infrastruktury a ekonomiky. Po seznámení s územím je stanoven metodologický postup praktického řešení. Terénní šetření se provádí s cílem zjištění, jakým způsobem změny probíhaly, identifikace množství a směrů pohybů a zachycení celého průběhu v čase. Z okresu Mladá Boleslav jsou vybrány města a obce s intenzivním podílem na změnách, u nichž se zjišťuje množství nové zástavby rodinných domů a bytů, porovnáním rozdílů v počtu trvale obydlených bytů mezi roky 2015–1991. Podíl pracovníků firmy ŠKODA AUTO a.s. na nové zástavbě je zkoumán na základě vazby mezi změnou počtu obyvatel v produktivním věku a početním stavem zaměstnanců firmy, podle místa trvalého bydliště. Dalším z cílů je posouzení vlivu změn bydlení na změnu prostorových vztahů v regionu, především se zaměřením na proces vyjížděky pracovníků z místa trvalého bydliště do místa pracoviště, v tomto případě do jádra regionu statutárního města Mladá Boleslav a do firmy ŠKODA AUTO a.s.

Ve vzdělávací části jsou zjištěné skutečnosti posouzeny z hlediska výběru důležitých údajů pro regionální vzdělávání na základní úrovni. Cílem části je předvést možnosti a způsoby zařazení vybraných poznatků do výuky zeměpisu na 2. stupni základních škol, což je ukázáno na zpracovaném návrhu do školního vzdělávacího programu vybrané základní školy v Mladé Boleslavi v podobě konkrétní aplikace do navrhované vyučovací hodiny.

4 Změny bydlení

Z období před první světovou válkou lze k významným stavebním počínům v oblasti bydlení zařadit například Liebigovu výstavbu v Liberci. Jak uvádí Šimek (2011), firma začala po dlouholetých podnikatelských zkušenostech, pod vedením Theodora Liebiga, od roku 1913 budovat pro své zaměstnance kolonii dělnických domů. Jednalo se o novou část města, nazývanou „Liebigovo městečko“. Forma zástavby vycházela z koncepce zahradního města. Nová část města, kromě bydlení, poskytovala i občanskou vybavenost (školu, obchod, služby a zdravotní péči). Některé z postavených bytů překročily co do velikosti a vybavení tehdejší standard.

Na svou dobu byla podobně pokroková i výstavba tzv. Baťových domků ve městě Zlín. Tomáš Baťa, majitel obuvnické firmy zastával názor, že lepší bydlení jeho zaměstnanců zajistí spokojenějšího dělníka, který bude mít v práci větší výkonnost a přinese tím podnikateli větší zisk. Od druhé poloviny 20. let minulého století docházelo ve Zlíně k realizaci záměru stavby zahradního města, pro podporu bydlení pracovníků v rodinných domech přímo v sousedství výrobních objektů. Rychlým tempem vzrůstala moderní kolonie červeno-bílých obytných, účelných a hospodárných domků pro zaměstnance. Domků z režného zdíva, s typickou rovnou střechou, bez oplocení pozemků v okolí. Počet domků v roce 1939 přesáhl 2000 kusů, ve městě byly vystavěny moderní čtvrti s novými silnicemi, parkově upravenými prostranstvími, ale i školské či zdravotní objekty (Pokluda 2008).

Po druhé světové válce se o bydlení lidí v České republice staral především stát, který na našem území postavil velké množství nájemních bytů¹ v bytových domech. V Informační příručce pro vlastníky, správce a uživatele panelových bytových domů² (2002, s. 7–21) je podle sčítání lidu, domů a bytů (březen 1991) uvedeno, že v ČR bylo trvale obydleno 1 165 000 bytů v panelových domech

¹ „**Bytem** se rozumí místnost nebo soubor místností, které jsou částí domu, tvoří obytný prostor a jsou určeny a užívány k účelu bydlení. Ujednají-li si pronajímatel s nájemcem, že k obývání bude pronajat jiný než obytný prostor, jsou strany zavázány stejně, jako by byl pronajat obytný prostor.“ (NOZ 2014, § 2236 odst. 1)

² „**Bytový dům** je stavba pro bydlení, v níž více než polovina podlahové plochy místností a prostorů je určena k bydlení a počet samostatných bytů je 4 a více; počet podlaží není určující.“ (ČSÚ 2009)

(31,42 % z celkového bytového fondu). V letech 1953 až 1990 se v ČR postavilo celkem 62 456 panelových domů, nejvíce v letech 1966-1975. „Název „panelový dům“ se stal fenoménem spojovaným s érou státem centrálně plánované a řízené ekonomiky, direktivně uplatňované a prosazované v zemích střední a východní Evropy, které se ocitly po druhé světové válce pod sovětským vlivem.“ (tamtéž, s. 9) Panelové domy se však stavěly i v řadě dalších zemí s demokratickým zřízením a tržní ekonomikou. V České republice byl v roce 1949 stanoven politický cíl – zprůmyslnění stavebnictví a využití typizace jako předpokladu pro hromadnou bytovou a občanskou výstavbu. „Rozvinutí průmyslových metod stavění ukládal první pětiletý plán (1949–1953).“ (tamtéž, s. 15) Po počátečním vývoji a ověřování vhodných stavebních systémů se výstavba obytných objektů postupně změnila v masivní výstavbu typových montovaných obytných domů, s cílem postavit maximální počet bytů v co nejkratší době. Ve větších městech vznikaly z vícepodlažních domů celé nové části, nazývané sídliště. Sídliště je chápáno jako místo dlouhodobě obývané lidmi. Panelová sídliště přinesla mnoha lidem na svou dobu moderní, hygienicky vybavené byty s koupelnami, dobře vytápěné, větratelné a osluněné. „Sídliště je nekompromisní, má svůj výraz a tvar a vyzařuje z něj doba“ (Architekt č.3/2000 in tamtéž, s. 21).

Po roce 1989 došlo k prudkému snížení aktivní role státu při financování bytové výstavby, jak uvádí Lux ve své studii (2002, s. 75). V 90. letech na jedné straně pokračoval urbanizační proces migrace z malých do velkých sídel; na straně druhé se však objevil zcela nový trend suburbanizace, tedy stěhování příjmově silných a mladých domácností do menších obcí obklopujících velká města (Lux 2002, s. 83). Lze předpokládat, že suburbanizační trend je ve více rozvinutých, ekonomicky zdatnějších regionech silnější než trend urbanizační.

Petr Sunega ve své studii (2002, s. 88–106) uvádí, že spokojenost populace ohledně bydlení je spojená zejména s právní formou užívání domů nebo bytů, nejvíce spokojeni jsou obvykle vlastníci domů či bytů, především však vlastníci

rodinných domů³, pro něž je celkově charakteristický větší komfort bydlení. Tíha zajištění vlastního bydlení leží nyní na domácnostech, na jejich finančních zdrojích a situaci. S touto myšlenkou je možné částečně souhlasit, ale je nutné si uvědomit, jak popisuje Katrňák (2004), že vlastní bydlení si nejvíce pořizují lidé s vyšším statusem (ve smyslu sociálního statusu, tedy pozice člověka v sociálním systému), tj. s vyšším dosaženým vzděláním a dobrou pozicí v zaměstnání, popřípadě domácnosti, které se mohou spolehnout na podporu rodiny.

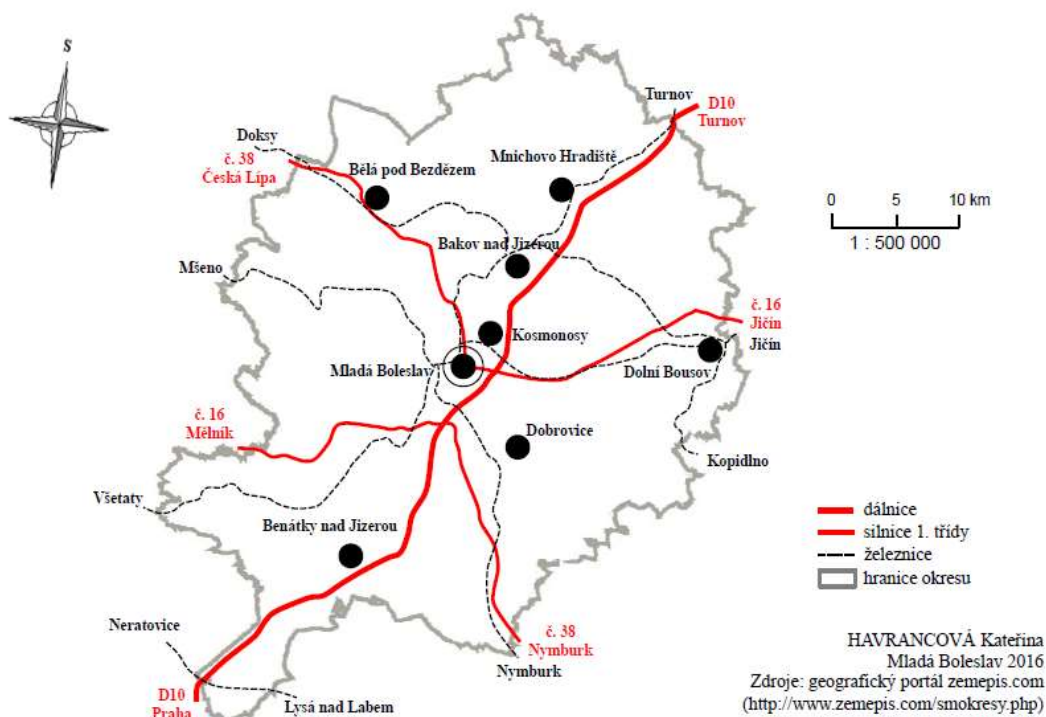
Podle „definitivních výsledků“ sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 zahrnoval bytový fond ČR 4 104 635 obydlých bytů, jak uvádí Ministerstvo pro místní rozvoj ve Vybraných údajích o bydlení 2014. Z celkového počtu obydlých bytů je 43,7 % bytů v rodinných domech a 55,0 % v bytových domech, zbytek bytů je v jiných stavbách. V jednom bytě žije průměrně 2,5 osoby.

³ „**Rodinný dům** je stavba pro bydlení, která svým stavebním uspořádáním odpovídá požadavkům na rodinné bydlení a v níž je více než polovina podlahové plochy místností a prostorů určena k bydlení; rodinný dům může mít nejvýše 3 samostatné byty, nejvýše dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží a podkroví.“ (ČSÚ 2009)

5 Zájmové území - Mladoboleslavsko

Mladoboleslavsko jsem si jako předmět výzkumu vybrala s ohledem na místo svého trvalého bydliště. Jako Mladoboleslavsko lze označit oblast v okolí města Mladá Boleslav. Statutární město Mladá Boleslav je administrativně-správním centrem okresu Mladá Boleslav, situovaným přibližně ve středu okresu, v jeho blízkosti procházejí dopravní tahy vyšších řádů. Lze předpokládat, že zkoumané jevy ohledně změn bydlení působí nejvíce v okolí centra a v obcích s dobrým napojením na dopravní infrastrukturu.

ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ - MLADOBOLSLAVSKO



Obrázek 1: Zájmové území Mladoboleslavska

Zdroj: zpracovala autorka

Na schematickém zobrazení zájmového území jsou zakreslena všechna města okresu Mladá Boleslav a celostátně významné silniční tahy - dálnice D10 a silnice I. třídy č. I/16 a č. I/38.

Podle charakteristiky Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ) se okres Mladá Boleslav nachází v severní části Středočeského kraje, na jihu sousedí s okresem Praha-východ a Nymburk (Středočeský kraj), na západě s Mělníkem (Středočeský kraj), na severu s okresy Česká Lípa, Liberec a Semily

(z Libereckého kraje) a na východě s okresem Jičín (Královéhradecký kraj). Svoji rozlohou 1023 km² zaujímá třetí místo ve Středočeském kraji (9,4 % rozlohy kraje). Co do počtu obyvatel 126,3 tisíc (ČSU, k 1. 1. 2016) je čtvrtý nejvyšší v kraji (9,5 % obyvatel kraje). Hustotou zalidnění 123,5 obyvatel/km² se Mladoboleslavsko řadí k průměrným okresům. V současné době okresu náleží 120 obcí, z toho 8 má statut města. Centrem je statutární město Mladá Boleslav (44,3 tis. obyvatel), dvě města jsou do 10 tisíc obyvatel (Benátky nad Jizerou a Mnichovo Hradiště) a pět měst 2-5 tisíc obyvatel (Bakov nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Dobrovice, Dolní Bousov, Kosmonosy). Území okresu Mladá Boleslav má směrem od západu k východu v největším rozměru šířku 35 km a od severu k jihu 50 km.

Ve Středočeském kraji jsou nejintenzivnější změny bydlení zaznamenávány v okresech Praha – západ, Praha – východ a Mladá Boleslav. Prosperita mladoboleslavského okresu je přímo ovlivněna přítomností firmy ŠKODA AUTO a.s., která v regionu vytváří silnou ekonomickou základnu, zajišťuje velké množství pracovních příležitostí a stabilní příjmy svých zaměstnanců. Prosperitu regionu ovlivňuje i nepřímo. Na automobilovou výrobu jsou vázané další průmyslové podniky, přepravní firmy, učiliště, pracovní agentury, jazykové školy, ubytovací, stravovací a mnoho dalších služeb, které přispívají k příznivé socioekonomické struktuře. Nízká nezaměstnanost a vyšší mzdy činí Mladoboleslavsko atraktivním pro novou individuální výstavbu za účelem změny místa trvalého bydliště. Nová zástavba se soustředila převážně do obcí v okolí Mladé Boleslavi, zatímco ve statutárním městě byly možnosti omezené vlivem menšího množství vhodných pozemků. Intenzita nové individuální bytové výstavby je v některých místech regionu nadprůměrná, například obec Bradlec, v blízkosti Mladé Boleslavi, se dostala na 2. místo Středočeského kraje v indexu nárůstu trvale obydlených domů za období mezi sčítáními lidu, domů a bytů (SBDL 1991,2001). Okres Mladá Boleslav je v rámci Středočeského kraje jediný, kam zaměstnané osoby více dojíždějí, než odtud vyjíždějí.

6 Proměny automobilového závodu v Mladé Boleslavi

Počátky akciové společnosti pro automobilový průmysl se datují do roku 1895, kdy byl založen společný podnik pánů V. Laurina a V. Klementa (Historie ŠKODA AUTO a.s. 2016). První automobil značky Laurin & Klement vyjel v roce 1905 pod označením „Voiturette A“. V roce 1925 došlo ke sloučení společnosti se Škodovými závody v Plzni, od té doby byly automobily v Mladé Boleslavi vyráběny pod značkou ŠKODA. V devadesátých letech minulého století automobilka ŠKODA se sídlem v Mladé Boleslavi při privatizaci státních podniků získala ekonomicky silného partnera a později vlastníka ve firmě Volkswagen a.s. (dále jen VW), který zde dokázal zrealizovat své dlouhodobé záměry při výrobě osobních automobilů. Mladá Boleslav tak byla, zůstala a je „městem automobilů“. Podle údajů podle interních dokumentů ŠKODA (2015) se v prosinci 1990 vláda ČSFR rozhodla pro spolupráci s německým koncernem Volkswagen (druhým finalistou výběrového řízení byl Renault, mezi dalších 22 zájemců patřily např. firmy BMW, Fiat, General Motors). Dne 28. března 1991 byla podepsána smlouva o vstupu společnosti do koncernu VW a tento dokument vzešel v platnost 16. dubna 1991, kdy zahájil svou činnost společný podnik ŠKODA, automobilová a.s., jenž se vedle firem VW, Audi a Seat stal čtvrtou značkou koncernu.

V automobilce došlo po roce 1991 ke strukturálním změnám a k plánovanému rozvoji výrobních kapacit. Intenzivní změny a rozvoj uvnitř závodu nešlo provádět bez rozvoje výrobních, dodavatelských a skladových kapacit v okolí. Na rozvoji se v 90. letech minulého století podílelo hodně projekčních, stavebních a dodavatelských kapacit z celé České republiky i ze zahraničí. Hlavní úkoly cíleného rozvoje výrobního závodu byly splněny okolo roku 2002. Automobilka se rozvíjela za plného provozu, přičemž po celou dobu sjížděly z výrobní linky konkurenceschopné osobní vozy v evropském i světovém měřítku, o čemž svědčí počet prodaných aut a ekonomické výsledky firmy. K tomu, aby se vše výše uvedené podařilo zdárně zrealizovat a poté i udržet jsou potřeba kvalitní lidské zdroje. Proto bylo ve městě, okresu a okolí

soustředěno velké množství lidí různých profesí (od manažerů, projektantů, výzkumných, vývojových, technických pracovníků až po tisíce lidí dělnických profesí) schopných záměry automobilky realizovat. Automobilová akciová společnost ŠKODA AUTO a.s. se stala jednou z nejúspěšnějších firem ČR, pilířem české ekonomiky a hlavním hybatelem rozvoje v Mladoboleslavském regionu a okolí. V současné době je podnikem celostátního významu. V ČR má tři závody v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí. Automobily pod značkou ŠKODA se vyrábí ve dvanácti závodech na dvou kontinentech, dohromady jde o více než milion vozidel ročně, značka je zastoupena na více než sto trzích celého světa. Mateřský automobilový závod v Mladé Boleslavi se rozkládá na 1/4 souvislého zastavěného území statutárního města, je situován ve strategicky výhodném místě, s velmi dobrým napojením na dopravní infrastrukturu v okolí města, především na dálnici D 10 a silnici I. tříd č. 16 a č. 38.

7 Teoretická východiska

Již v osmdesátých letech Gardavský s Hampl (1982, s. 70) uvádí, že při vymezování heterogenních regionů je kritériem maximalizace vnitřních souvislostí a minimalizace souvislostí vnějších. Příkladem je kritérium převládajícího spádu (pracovního, obslužného) k určitému regionálnímu středisku. Podobně Toušek et al. (2008, s. 372–379) definují region jako část geografické sféry, která je výsledkem její prostorové diferenciaci. Region, který lze z hlediska funkcí charakterizovat pohybem lidí, informací a energií nazýváme nodálním regionem. Nodální region je založen na vazbách mezi jádrem a jeho zázemím. Funkční vztahy se uskutečňují horizontálním směrem. Pracovní mikroregion má obvykle dvě základní funkční části: jádro a zázemí. Jádrem je funkční část území, obvykle město, které nabízí pracovní příležitosti a služby. Zázemí tvoří obce v okolí jádra, jejichž obyvatelé využívají nabídku práce a služeb v jádru. Z územně-správního hlediska tvoří okres Mladá Boleslav region, jehož jádrem je statutární město. Mladá Boleslav je z taxonometrického hlediska mikroregionálním střediskem, kde spádovost do jádra přesahuje hranice okresu.

Vývojem v období po společenském obratu se zabývá Hampl v monografii *Geografická organizace společnosti v České republice* (2005). Transformační procesy a jejich obecný kontext. Autor zachycuje geografickou organizaci společnosti a její vývojové změny za desetileté období mezi sčítáním lidu, domů a bytů v letech 1991 a 2001. Sčítání poskytlo údaje o pracovních příležitostech, dojížděče do zaměstnání a škol, o počtech domů a bytů. Spolu s dalšími šetřeními pak umožnilo provést charakteristiku ekonomické výkonnosti územních celků. V období transformace dochází k „nápravným“ procesům v rámci socialismem deformované industriální sociogeografické organizaci (post-totalitní transformace), ale i k prosazování kvalitativně nových forem vývoje (post-industriální transformace), přičemž oba procesy působí současně. Transformační proces v České republice lze chápat jako vývojovou fázi, při které došlo k principiálnímu vývojovému obratu, jako příklad lze uvést útlum koncentrace těžkého průmyslu. V letech 1991-2001 se rozvíjí suburbanizace, která přináší pokles populace v největších městech ČR a růst populace v jejich zázemích.

V příměstských zónách začínají růst suburbia funkčně spojená s jádrovými městy, dochází ke zvyšování koncentrace lidí v zázemí velkých měst. Z výsledků sčítání za období 1991–2001 lze převzít mnoho důležitých charakteristik, například počet pracovních příležitostí na základě počtu ekonomicky aktivních obyvatel a jejich pohybu za prací. Počet pracovních příležitostí vyjadřuje „ekonomickou velikost“ územních jednotek pouze částečně, k zohlednění rozdílů lépe poslouží „ekonomický agregát“, což je kombinace počtu pracovních příležitostí a průměrných mezd zaměstnanců. Na základě kombinace dvou informačních zdrojů lze ekonomický agregát stanovit pro kraje a okresy, nikoliv pro obce. U obcí je možné, z počtu obyvatelstva a počtu pracovních příležitostí, konstruovat ukazatel „komplexní velikost“.

V České republice jsou územní jednotky administrativně děleny na obce, okresy a kraje. Změna poměrů po roce 1989 a tržní prostředí s sebou přinesly pozitivní i negativní tendence. „V podmínkách České republiky to znamenalo na jedné straně mimořádný růst Prahy a příznivý vývoj i dalších velkých středisek s diverzifikovanou ekonomikou a rozvinutou sférou služeb a kvartérních aktivit a na straně druhé velmi silný útlum rozvoje koncentrací těžkého průmyslu, zvláště pak pánevních oblastí“ (Hampl 2005, s. 47). Pro vyhodnocení rozdílnosti mezi okresy se užívají charakteristiky: ekonomický agregát/km² nebo ekonomický agregát/obyvatel.

Za nejvýznamnější podmiňující faktor územního rozvoje a dosažené ekonomické a společenské úrovně je považován faktor regionální/sídelní hierarchie, makroregionální (Praha), mezoregionální (krajská města), mikroregionální (ostatní). Za významově druhý podmiňující faktor regionálního vývoje je možné označovat faktor polohy. Třetím podmiňujícím faktorem je zděděná ekonomická specializace. V letech 1991 až 2001 vykázal největší růst pražský metropolitní areál, v kategorii nemetropolitních areálů vykázalo výrazný růst Mladoboleslavsko (viz Příloha A)

Hampl ve své publikaci (2005, s. 72–147) dále uvádí, že intenzita pracovní dojížděky se neustále zvyšuje vzhledem k vývoji nezaměstnanosti a rozdílům v odměňování. Migrační procesy jsou částečně nahrazovány nedenní dojížděkou. Dojížděka za prací je primárně mikroregionálním procesem vztahu střediska

(centra) a jeho zázemí. Převládající směr pracovní vyjížděky vymezuje mikroregion, jelikož intenzita pracovní dojížděky výrazně převyšuje ostatní formy prostorové mobility obyvatelstva. Vyjížděka patří k nejsilnějším vazbám regionu a dává přehled o převládajícím spádu při přiřazování k vyšším centřům. Pracovní dojížděka obvykle dvojnásobně až trojnásobně převyšuje školskou dojížděku. Mladá Boleslav je zařazena mezi ostatní nemetropolitní areály, který, v transformačním období, vykázal poměrně velký růst pracovních příležitostí. Podle tabulky Základní charakteristiky okresů a krajů k roku 1991 a 2001 se zvýšil počet obyvatelstva v okrese Mladá Boleslav z 111 671 na 114 325 (k 1. 1. 2016 již 126 286, dle ČSÚ), za stejné období se zvýšil počet pracovních příležitostí z 56 204 na 64 040. Ekonomický agregát na obyvatele stoupl z 93,6 na 138,7 (ČR=100). Zajímavé jsou úvahy na téma prostorové dimenze kvality života, která je kvalitou života z pohledu jednotlivce, podle tabulky Kvalita života ve městech ČR v roce 2010 je Mladá Boleslav na 7. místě, uvádí Murgaš (2012, s. 37).

8 Actor-network Theory

O kultuře lze uvažovat ve smyslu mísících se vztahů mezi aktéry. Mützel (2011) upozorňuje, že mnohostranné vztahy se dějí v rámci tzv. síťových polí („network domain“, zkráceně „netdom“). Běžný život je nahodilý a vzájemně spojování a rozpojování aktérů je vlastně přepínání mezi netdomy. Sítě jsou kulturně utvářenými procesy.

V osmdesátých letech minulého století vzniká ve Francii Actor-network Theory (dále jen ANT), což je moderní sociologický směr francouzských sociologů Bruno Latoura a Michela Callona. Mützel vysvětluje, že podle autorů této teorie mají sítě poněkud odlišný význam – jsou heterogenním řetězcem spojitostí mezi subjekty (lidé) a objekty (věci). Rozdělení světa na aktivní jednající subjekty a pasivní nejednající objekty již není funkční, subjektům i objektům je dán stejný význam. Podle ANT může být síť chápána jako stopa po pohybujících se aktérech, sociální aspekt je pak výsledkem analýzy působení sítí, teorie jevy popisuje a prezentuje příběhy ze spojování. Kultura je obrazem příběhů a je trvanlivá díky zápisu do materiální reality. ANT ponechává schopnost být nositeli příběhů i ne-lidským aktérům⁴, někdy označovaným jako aktanti. (poznámka: v pozdějších pracích je aktant chápán jako aktér s figurací). V současné době jsou životy lidí podstatně ovlivňovány i jinými ne-lidskými aktéry (médiá, mobilní telefony, internet, virtuální svět). ANT je spojená s problematikou vědění a moci, moc aktéra je dána tím, jak rozsáhlou síť je schopen získat pro svou podporu. Uspořádané sítě vyjadřují mocenské strategie, jakési „dálnice“ pro dosahování cílů. Pokud by se ANT soustředila pouze na tyto cesty, pak by opomíjela všechny ostatní „cesty“ a nebyla by tím, čím chce být.

Lze pomocí ANT teorie nahlédnout i na otázku změn v bydlení na Mladoboleslavsku? Firmu ŠKODA AUTO a.s. považujeme za velkého a silného aktanta, jež různými způsoby přímo i nepřímo ovlivňuje vývoj v území. Podle teorie si je ale třeba uvědomit, že nemůže být zdaleka jediným. Mají-li živí

⁴ 'But to do so it does not limit itself to human individual actors but extend the word actor -or actant- to non-human, non individual entities. Whereas (Latour 1990, s. 2)

i neživí aktéři svůj význam, pak i proces rozvoje bydlení na Mladoboleslavsku musí být nutně ovlivněn mnoha dalšími aktéry a aktanty, kteří se na změnách a rozvoji bydlení podílejí. Ze subjektů jsou to například stavebníci, developeři, projektanti, vlastníci pozemků, úředníci, zastupitelé obcí. Z objektů je podmínkou pro rozvoj území dostatek volných, připravených a finančně dostupných pozemků, ale i kapacity stavebních firem, dostupnost stavebních materiálů a podobně.

V Teorii regionálního rozvoje (Blažek, Uhlíř 2002, s. 155) je uvedeno, že jednou z nejdůležitějších charakteristik organizace ekonomiky je míra vzájemné důvěry. Vysoké míry vzájemné důvěry se obvykle dosahuje opakovanými úspěšnými interakcemi. Sítě vzájemných kontaktů (networks) představují vlastní infrastrukturu tržních mechanismů. Ekonomický subjekt, ať jednotlivec či podnik, je určitým způsobem do těchto sítí zapojen. Různí aktéři mají různou kvalitu sítí kontaktů, kontakty nejsou demokratickou formou komunikace. Naopak, obsahují v sobě prvek moci a dominance. V druhé polovině 90. let minulého století se diskuze o sítí kontaktů a její použití v regionální politice vykrytalizovaly do nového směru, pro který se vžil název „učících se regionů“. Znalosti jsou považovány za nejstrategičtější surovinu a učení za rozhodující proces z hlediska trvale udržitelné konkurenceschopnosti. Autoři teorie učících se regionů soudí, že učení a inovace neprobíhají izolovaně v jedné firmě, ale potenciál učit se a inovovat je podstatně ovlivněn vztahy mezi firmou a jejím prostředím. Regiony, které v určité době dosáhly vysoké míry specializace, ale nebyly schopné takových inovací, jež by zajistily konkurenceschopnost podniků v daném regionu, většinou svou bývalou hospodářskou prosperitu ztratily.

V této souvislosti se již dříve rozšířil termín znalostní ekonomika, který je spojen se jménem Petera Druckera a jeho knihou *The Age of Discontinuity*, (Drucker in Soukup, Rathouský 2013, s. 17). Podle Druckera již nejsou hlavním výrobním faktorem zdroje a statky, ale znalosti.

9 Vývoj sídelních systémů

Vývoj sídelního systému Česka je vhodným indikátorem k zachycení procesu urbanizace a suburbanizace uvádí Sýkora s Mulíčkem (2012, s. 27–33). Proměny městských regionů a mikroregionů se sledují na základě populačních změn tří základních částí mikroregionů, tj. jádra, suburbánní zóny a periferní části regionu.

Podle vývoje počtu obyvatel se rozlišují procesy:

- a) urbanizace – roste počet obyvatel v jádru
- b) suburbanizace – roste počet obyvatel v zázemí, v suburbánní zóně
- c) desurbanizace – roste počet obyvatel v periférii

Při zkoumání výsledků ze sčítání obyvatel mohou nastat situace, kdy roste počet obyvatel v jádru, zázemí i periférii, což znamená, že v území dochází zároveň k urbanizaci, suburbanizaci i desurbanizaci. Opakem je situace, kdy růst není zaznamenán v žádné části a region prochází úpadkem. Dalším výsledkem při zkoumání může být růst dvou částí regionu, zatímco třetí klesá, v těchto případech je nutné stanovit dominantní trend vývoje celého regionu. Nejjednodušší situace k hodnocení nastává, když stoupá počet obyvatel v jedné z částí regionu, zatímco ostatní klesají. Při hodnocení se je nutno vyrovnat i s případy, kdy některá z částí zůstává bez populačního růstu či poklesu.

Dle publikace Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky (Sýkora 2002, s. 42–45) nastává v pozdější fázi po suburbanizaci proces deurbanizace, kdy region jako celek obyvatelstvo ztrácí. Podle teorie vývoje měst Van den Berga et al. 1982 má vývoj čtyři fáze, urbanizaci, suburbanizaci, deurbanizaci, reurbanizaci. Urbanizace je proces koncentrace obyvatelstva v městských sídlech, suburbanizace znamená proces, kdy roste počet obyvatelstva v zázemí, deurbanizace je vývoj, kdy dochází k poklesu v jádru i zázemí, reurbanizace pokles počtu obyvatel ve městě je zastaven, města začínají znovu růst. Na rozdíl od teorie vývoje měst byl odvozen koncept diferenciální urbanizace, kde po urbanizaci nastává polarizační obrat, který znamená přechod do druhé fáze – kontraurbanizace (Šimon 2011, s. 244–245).

10 Suburbanizace

10.1 Suburbanizační proces

Martin Tunka z Ministerstva pro místní rozvoj ČR (Urbanizace a územní rozvoj 2012, částka 5, s. 10) označuje suburbanizaci jako jeden z projevů proměn území českých zemí a uvádí její různá označení. Například „rozlézání měst“, „urbánní kaše“ či „sídliště na ležato“. Zatímco socialistickou panelovou výstavbu jsme označovali termínem „vesnice na stojato“, tak nyní se potýkáme s opačným fenoménem. „Více jak polovina obyvatel Evropy sní o vlastním domě se zahrádkou někde za městem a na vlastním pozemku“. (Cílek, Baše, In: Urbanizace a územní rozvoj 2014). Tato touha se po roce 1989 výrazně projevuje i v České republice. Suburbanizace je obecně chápána jako rozrůstání měst, zvětšování zastavěného území, stěhování obyvatelstva z jádrového města na jeho okraj nebo na území jiné obce. Ouředníček se Špačkovou (2013, s. 69) zahrnují mezi aktéry a instituce ovlivňující suburbánní rozvoj účastníky výstavby, vlastníky pozemků, developery, zpracovatele územních plánů, úředníky stavebních úřadů, zastupitele obcí a podobně.

Suburbanizační proces s sebou přináší nárůst zastavěných ploch a úbytek zemědělské půdy. Může probíhat s menšími náklady, ale nové lokality pak nejsou dostatečně vybaveny potřebnou veřejnou infrastrukturou. Závažné nedostatky se ukazují brzy po osídlení, v nové zástavbě chybí obvykle veřejná prostranství, v místě není škola, školka, volná místa nejsou ani v okolních obcích. Často bývá problém s dopravní infrastrukturou, kde jsou ve špičkách běžné ranní a odpolední dopravní zácpy. Dodatečná realizace veřejné infrastruktury je časově i finančně náročnější a někde jí z důvodů nedostatku pozemků nebo finančních prostředků nelze provést. Dobrá suburbanizace je taková, kde je infrastruktura dostupná nebo která umožňuje území vhodně doplňovat. Nová zástavba obcí je umožněna na základě schválených územních plánů. Obce mají zájem o nárůst počtu obyvatel, který jim přináší více peněz do obecního rozpočtu, snižuje průměrný věk a vzdělanostní strukturu obyvatel. Otázkou není „zda suburbanizace ano či ne“, otázkou je její kvalita.

Ouředníček a Špačková (2013) zmiňují Sub urbs jako to, co se děje za městem nebo vedle města. Za suburbanizační jevy a procesy označují ty, které v ČR od druhé poloviny 90. let 20. století až doposud zásadním způsobem ovlivňují příměstskou krajinu, prostorovou a sociální organizaci sídel, vztahy lidí a stav životního prostředí. Některé jevy procesu jako monotónnost architektury, závislost na individuální automobilové dopravě, nedostatečná sociální soudržnost obyvatelstva jsou označovány jako suburbánní mýtus. Suburbanizace není pouze rezidenční, spojená s výstavbou objektů k bydlení. Suburbanizace je také komerční, kde většinou nadnárodní společnosti staví logistické a skladovací areály nebo velkoplošná maloobchodní zařízení v podobě hypermarketů, supermarketů a zábavních zařízení. Z analýz vývojových trendů je patrné, že orgány státní správy na celostátní, krajské i místní úrovni, ani města a obce nebyly na agresivní invazi nadnárodních společností připraveny. Rychlost růstu urbanizovaného území po r. 2000 dosáhla hodnoty 15 km²/rok. To představuje významný zásah do přírodních zdrojů a do ekologické stability krajiny. Zastavěné plochy vznikají hlavně na úkor zemědělsky obhospodařovaných půd, které mají být v souladu s platnou právní úpravou zastavovány výjimečně. Z toho plyne nutnost účinné regulace investic „na zelené louce“ a podpora revitalizace nevyužívaných, zdevastovaných ploch a objektů „brownfields“. Další nově vznikající zástavbu je nutno důsledně posuzovat a dbát aby již dále nenarušovala krajinný ráz a neznamerala další devastaci přírodních biotopů. V České republice nástroj k měření suburbanizace, který by byl dostatečně přehledný a podložený argumenty chybí. Negativní důsledky celého procesu tak nelze ani s dostatečnou přesností finančně vyčíslit.

10.2 Vliv suburbanizace na způsob života

Historicky nejsou projevy suburbanizace ničím novým, ale jevem objevujícím se již v polovině devatenáctého století. 'Suburbanization is by no means a new phenomenon, with its origins traceable in the building of large homes by more successful entrepreneurs on the outskirts of the burgeoning centres of industry and commerce over a century and half ago.' (Champion 2001, s. 148) Zdůvodnění suburbanizace jako lidí stěhujících se z měst pod představou

života v přírodě a příjemnějším prostoru k bydlení zmiňuje nejen Maier (Urbanizace a územní rozvoj, s. 12). 'First of all, it is evident that environmental considerations are increasingly influencing the behaviour of families. People in Western Europe are leaving the large agglomerations where their environment is deteriorating all the time for medium-sized towns which offer a more pleasant environment, in the widest sense.' (Van den Berg et al. 1982, xviii) Maier také uvádí, že na počátku české suburbanizace jsme si nedokázali představit, co může tento proces znamenat. Suburbanizační vlně podlehl nejen odborníci, ale i zastupitelstva obcí a restituenti. Obce v územních plánech vymezovaly další a další zastavitelné plochy. Nejvíce se při tom radovali vlastníci pozemků, kteří dokázali svá pole a louky v okolí měst a obcí přeměnit na stavební pozemky. Poklidné vesnice, kde se dříve všichni znali, se postupně změnily na anonymní „sídliště na ležato“, do kterého neustále proudí osobní automobily. Běžné je jezdit do práce, vozit děti do školy či školky, jezdit na nákupy a za různými aktivitami. Model rodiny se mění na model živitele odjíždějícího za prací do města a „zelené vdovy“⁵ rozvážející děti do škol a na různé mimoškolní činnosti.

10.3 Způsoby a možnosti regulace suburbanizace

V počátcích suburbanizace zřejmě nebylo možno tomuto vývoji zabránit, obce se samy rozhodovaly o míře růstu a formě svého rozvoje. Změny měl přinést nový stavební zákon (konkrétně předpis č. 183/2006 Sb, Zákon o územním plánování a stavebním řádu). Stavební zákon sice neobsahuje nástroje pro koordinaci suburbanizace, ale vymezuje mechanismy, které umožňují zjišťovat území, kde by nová zástavba byla problémem. Důležitým zdrojem územního plánování jsou rozborů udržitelného rozvoje území. V územně plánovacích podkladech je umožněno zjistit a vymezit území (obce, mikroregiony, urbanizovaná území) dotčená suburbanizačními procesy a konkretizovat

⁵ **Zelená vdova** – „Lidové označení pro manželky bohatých podnikatelů, kteří žijí v rodinných domech v suburbiích. Zatímco muž vyjíždí každé ráno za prací často do centrální části města a vrací se až večer, žena zůstává přes den osamocena v zeleni na okraji města.“ (Suburbanizace 2014)

problémy, které je nutno řešit. Ke koordinaci a regulaci rozvoje slouží i celostátní směrnice Politika územního rozvoje 2008. „Směrnice mimo jiné ukládá zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice.“ (Politika územního rozvoje 2008, odstavec 14)

Podle Maiera (Urbanismus a územní rozvoj, s. 14) je třeba zmínit ještě Zásady územního rozvoje, ve kterých většina krajů požaduje koordinaci rozvoje obytné a pracovní funkce s rozvojem infrastruktury. Tato koordinace je z úrovně obcí těžko proveditelná, mnohdy se stává, že veřejná infrastruktura má nadmístní význam, slouží pro více obcí zároveň. Zátěže z nedostatků infrastruktur těchto obcí se načítají a problémy je nutno řešit na mikroregionální či regionální úrovni. Středočeský kraj je suburbanizací dotčen nejvíce ze všech krajů České republiky. Toto je způsobeno především sousedstvím s Hlavním městem Praha. Prioritou Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je snaha orientovat rozvoj do lokalit s možností hromadné dopravy, zejména železniční. Rozvoj bydlení provádět s vazbou na sídla s dobrou sociální infrastrukturou. Pro rozvoj přednostně využít plochy v zastavěném území sídel a plochy vymezené v územních plánech obcí jako zastavitelná území. Omezit nekvalitní formy urbanizace. Většina rozhodnutí o územním rozvoji se odehrává na místní úrovni, to je na úrovni obcí, kde základním nástrojem územního plánování je územní plán. V územních plánech obcí jsou obvykle vymezeny zastavitelné plochy, které jsou nezdědky doplňovány pozdějšími změnami. Některé obce dosahují velkého růstu svého zastavěného území, nejsou schopny samy o sobě efektivně suburbanizaci regulovat. Obecní úroveň při rozhodování neobsáhne celou problematiku a není schopna potřeby veřejného zájmu pokrýt. Suburbánní rozvoj je nutno koordinovat z vyšší úrovně veřejné správy, jedině tak lze zamezit extrémním případům vzniku nových zastavěných lokalit bez dopravní obsluhy, bez napojení na stávající zastavěná území. Současný obyvatel suburbia je v produktivním věku a není pro něho problém si za nákupy, školstvím, či zábavou dojet autem. Člověk v tomto věku nepotřebuje tak často lékaře, ani dům s pečovatelskou službou. Za dalších 30 až 40 let může být všechno jinak. Pohonné hmoty a energie budou výrazně dražší a požadavky na zdravotní stav řidičů mohou být podstatně

přísnější. Je nepochybné, že nově zastavěná území budou za několik desítek let procházet stejnou demografickou změnou jako současná panelová sídliště, jejichž obyvatelstvo stárne. Zatímco revitalizace dnešních sídlišť se převážně vyplácí, jelikož zlepšování občanské vybavenosti je prováděno v místech kde trvale žije větší počet obyvatel. Budoucí revitalizace suburbánních sídel bude složitější a dražší. Čím déle bude trvat nekoordinovaný růst, tím dražší a náročnější bude přeměna reagující na měnící se potřeby uživatelů. Příčiny nedostatečné koordinace a regulace suburbanizace musíme hledat v našem společenském prostředí. Máme-li suburbanizaci účinně ovlivňovat, potřebujeme k tomu „politickou vůli“ vyvolanou tlakem veřejnosti. Ústředním orgánem státní správy ve věcech politiky bydlení je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (MMR ČR).

10.4 Vliv suburbanizace na počet a rozmístění obyvatelstva

Změny bydlení jsou změnami v rozmístění obyvatelstva. Rozmístění obyvatelstva je podle Sýkory a Mulíčka (2012, s. 27–38) vhodným indikátorem k zachycení procesů urbanizace a suburbanizace. Ve sledovaném období 1991–2015 probíhaly změny pod vlivem ekonomického rozvoje a růstu prosperity části obyvatelstva v nově nastoleném společenském kontextu. Údaje o počtu obyvatel v mikroregionech se získávají především z výsledků sčítání lidu, domů a bytů a z ročních statistik obcí. Mikroregiony jsou území, ve kterých probíhá každodenní život obyvatelstva a kde dochází k uspokojení většiny jejich základních životních potřeb. Území mikroregionu je integrováno jeho obyvateli. Hlavními aktivitami je bydlení, práce, vyjížděka z místa bydliště do zaměstnání a škol. Dalšími aktivitami je využívání obchodních nebo zábavních služeb. Pracovní mikroregion má obvykle dvě základní funkční části, jádro a zázemí. Zázemí tvoří obce, jejichž obyvatelé využívají nabídku práce a služeb v jádru. Od devadesátých let minulého století v ČR postupně dochází ke zvyšování koncentrace lidí v zázemí velkých měst. Suburbanizace na úrovni mikroregionů se stala dominantním trendem v sídelním a regionálním systému Česka. Největší dynamiku růstu vykazují mikroregiony měst ve Středočeském kraji, mezi něž Mladoboleslavsko patří. Výsledky rozborů rozmístění obyvatelstva dokazují, že počátek 21. století je charakterizován růstem mikroregionů.

10.5 Budoucnost suburbanizovaných území

V souvislosti se změnami bydlení, nelze opomenout zamyšlení nad tím, jak by se mohla suburbanizovaná území v budoucnu vyvíjet. Většina odborníků zastává názor, že s ubýváním ropy a fosilních paliv bude docházet k růstu cen energií, jež s sebou přinese i zvýšení nákladů na provoz budov a infrastruktur. Prognózy se liší pouze v míře a rychlosti růstu cen. Klápště, Bečka, Klápšťová (2012, s. 50) s růstem cen energií spojují i zdražení cen osobní dopravy při vyjížděce za zaměstnáním, školstvím, sportem či kulturou. Z tohoto pohledu by na tom měla být lépe suburbia, která se nacházejí blíže k jádru, kde je více pracovních příležitostí a lepší vybavenost. Relativně dobře na tom budou i lokality, v nichž je železniční doprava, pomocí které je jádro snadněji dostupnější. Dalšími dopady na suburbanizovaná území, kde nyní bydlí převážně mladší obyvatelé, budou dopady ekonomické v souvislosti se stárnutím populace. V budoucnu se dá předpokládat celkově menší objem dopravy a snížení poptávky po osobních automobilech, nebude-li v brzké době rozvojem nových technologií tomuto negativnímu vývoji zabráněno. Všeobecně se předpokládá, že budoucí vývoj bude nerovnoměrný a rozdíly mezi obcemi, popřípadě mezi regiony se budou prohlubovat. Na Mladoboleslavsku se k těmto trendům může přidat i velké riziko spočívající v dominantním postavení hlavního zaměstnavatele ŠKODY AUTO a.s.

10.6 Energetická náročnost vyjížd'ky

V dnešní době je velká pozornost věnována energetické náročnosti budov a spotřebě energie. Článek Tomáše Peltana v časopisu Urbanismus a územní rozvoj (Suburbanizace a energetická náročnost dojížd'ky 2012, s. 21–26) se zabývá výsledky výzkumu energetické náročnosti vyjížd'ky do zaměstnání. Autor uvádí, že náklady na tuto vyjížd'ku mnohdy převyšují náklady na spotřebu vytápění běžného rodinného domu. U nově pořizovaných staveb bylo pomocí normových požadavků na prostup tepla dosaženo podstatného snížení energetické náročnosti, ale málo kdo si uvědomuje, že vynaložené prostředky mohou být znehodnocené náročností spojenou s polohou bydliště, ze které plynou velké

náklady na dopravu do zaměstnání. Velikost vyjížďky je ovlivňována vzdálenostmi mezi bydlištěm a pracovištěm a vlastnostmi místní dopravní infrastruktury. Změny a rozvoj nové zástavby vyvolávají potřebu vysoké mobility obyvatel. Zatímco v minulosti měla klíčový charakter autobusová doprava a železnice vedoucí do měst, tak od devadesátých let minulého století je vyjížďka za práci stále více vázána na automobilovou dopravu.

V České republice se problematice energetické náročnosti dopravy v suburbánních oblastech věnuje jen velmi málo pozornosti. Autor v článku uvádí, že nejvíce energie spotřebuje individuální automobilová osobní doprava (2,2 MJ/osoba*km), autobusová doprava (1,1 MJ/osoba*km), železniční doprava (0,9 MJ/osoba*km). Výsledná spotřeba energie na vyjížďku byla přepočtena na obyvatele a porovnána se spotřebou energie na vytápění, při uvažování domu či bytu o velikosti 100 m², provedeném v pasivním energetickém standardu, kde je odpovídající roční spotřeba energie přibližně 1800 MJ/rok a obyvatele. Výsledky posouzení energetické náročnosti vyjížďky do zaměstnání jsou velmi zajímavé. Nejvyšší energetickou náročnost vykazují oblasti v zázemí velkých měst, kde probíhá suburbanizace. Nižší náročnost vykazují oblasti jádrové, u kterých lze nižší náročnost předpokládat pro existenci hromadné dopravy a kratší vzdálenosti. Provedená analýza ukázala, že nejvyšší míru spotřeby energie pro vyjížďku do zaměstnání potřebují místa s nejméně intenzivnější suburbaní výstavbou. Energetická náročnost vyjížďky za zaměstnáním se v těchto oblastech stává dominantní potřebou energie, která je nad spotřebou energie vybudovaného rodinného domu. Toto dokazuje, že nelze posuzovat pouze energetickou náročnost staveb, ale že je nutné začít počítat i s potřebou energie na dopravu, například na vyjížďku do zaměstnání. Změny v energetické náročnosti vyjížďky mohou přinést elektromobily nebo auta s jinými alternativními pohony. Elektromobily nemají spalovací soustavu, neprodukují výfukové plyny. Dá se předpokládat, že okolo roku 2020 dojde k jejich plošnému využití. Nevýhodou elektromobilů je stále jejich cena, kratší dojezdová vzdálenost a delší doba k nabíjení akumulátorů.

V souvislosti s energetickou náročností nelze opomenout ani možnosti rozšíření dopravy na kratší vzdálenosti pomocí jízdních kol. Jejich výhodou je nízká pořizovací cena a fakt, že není nutno platit za jízdenku či pohonné hmoty, jako u jiných druhů přepravy.

11 Vybrané charakteristiky Mladoboleslavska

11.1 Podmínky pro změny bydlení

Některé domácnosti již před rokem 1989 využily možnosti získání pozemku k výstavbě do osobního užívání a s pomocí státního příspěvku na individuální bytovou výstavbu, stabilizačního příspěvku, bezúročných půjček z fondů kulturních a sociálních potřeb, novomanželských půjček na výstavbu rodinného domu či pořízení bytu (před rokem 1989 s úrokovou sazbou 1 %) a dalších poměrně nízko úročených půjček si postavily vlastní rodinný dům, nebo uhradily členský podíl na byt v bytovém družstvu (archiv rodinných dokladů autorky).

V 90. letech minulého století se postupně vytváří nové společenské prostředí, lidem se otevírá nový prostor. Někteří získávají majetek z restitucí nebo podnikání, přibývá počet osob s vyššími příjmy, které mají možnost dosáhnout na vlastnické bydlení, výše příjmů jim umožňuje splácet půjčky a úvěry. Totéž platí pro část zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO a.s., kterým automobilka poskytuje dlouhodobé a stabilní zaměstnání s perspektivním výhledem, což je podporováno mzdovou a sociální politikou firmy. Lidé v lepším a stabilnějším sociálním postavení chtějí lépe bydlet, což vyvolává poptávku po změnách bydlení. Ve městě Mladá Boleslav postupně nastává odliv lidí z „panelové“ zástavby, dochází ke změně struktury obyvatel bytových domů v sídlištích, v nichž roste podíl lidí po produktivním věku, mladších jednotlivců či rodin nebo cizích státních příslušníků. Je nastartována kvalitativní změna úrovně bydlení směrem k většímu komfortu. Změna je postupná, projevuje se novou individuální obytnou zástavbou rodinných domů, popřípadě rekonstrukcí a opravami stávajících obytných domů ve většině měst a obcí okresu Mladá Boleslav.

Lidé, jejichž cílem je opuštění bytu v panelové zástavbě, shání v zázemí města vhodné objekty k rekonstrukcím, pozemky pro novou individuální zástavbu a prodávají či pronajímají své byty v panelových bytových domech. Ve městě Mladá Boleslav je s výjimkou období ekonomické recese (2008–2011) trvalá poptávka po volných bytech k prodeji. Poptávka je i po bytech k pronajmutí, podnájem malého bytu 1+1 shání převážně 1 pracující člověk nebo rodič s jedním

dítětem, byt 2+1 většinou mladí manželé, větší byty 3+1 a 4+1 si pronajímají například firmy k ubytování zaměstnanců. V Integrovaném plánu rozvoje území Mladá Boleslav se mimo jiné uvádí, že Mladá Boleslav nabízí především pracovní místa a služby, zatímco ostatní města a obce okresu zvyšují svůj rezidenční (obytný) význam, což odpovídá sledovanému suburbanizačnímu procesu.

11.2 Komerční suburbanizace

Mikroregion se obvykle skládá ze tří základních funkčních částí. Z jádra, ze zázemí tvořeného příměstskou zónou a z periferní části. Mladoboleslavský mikroregion je silně spádově zaměřen na jádro, jednoznačný charakter periferie⁶ (Sýkora, Mulíček 2002) zde nemají ani okrajová území.

Vedle rezidenční suburbanizace existuje v ČR i nerezidenční suburbanizace. V okolí města Mladá Boleslav proběhla v letech 1996–2015 poměrně intenzivní komerční, průmyslová suburbanizace, která se projevila výstavbou logistických, výrobních a skladových areálů v průmyslových zónách. V průmyslové zóně Plazy byly postaveny areály společností D+D Real, Faurecia Interior, HP-Pelzer, Proseat, Recticel Interiors, SAS Automotive, ŠKODA Parts Centrum, v průmyslové zóně Řepov ATT Auto a MPL, v zóně u Kosmonos D+D Park, v zóně Mladá Boleslav-Bezděčín Johnson Controls, Trelleborg Automotive, UNO, CTP a v zóně Nepřevázka CTPark, TI Group automotive, Würth. Průmyslová zástavba ve všech uvedených zónách byla provedena v dosahu dálnice D 10 nebo s přímou návazností na silnice prvních tříd č. 16 a č. 38. Průmyslové zóny se rozkládají v katastrálních územích Bezděčín, Mladá Boleslav, Nepřevázka, Kosmonosy, Plazy, Řepov, produkce firem převážně navazuje na automobilovou výrobu v Mladé Boleslavi. Další poměrně dynamická komerční suburbanizace proběhla v Mladé Boleslavi a okolí výstavbou velkoplošných prodejních zařízení mnoha obchodních řetězců zastoupených v ČR, jako je Albert (4 prodejní zařízení), Billa, Baumax, Kaufland, Lidl (2 zařízení), OBI, Penny Market (3 zařízení), Tesco a podobně. Obchodní

⁶ „Na okrajích mikroregionů zejména v těch méně urbanizovaných **perifernějších oblastech** mohou existovat rozsáhlé venkovské nebo rekreační oblasti s mnohem nižší vazbou na jádrové město, odlišným charakterem osídlení a dynamiky urbanizačního procesu.“ (Sýkora, Mulíček, 2012, s. 27)

zařízení byla postavena na místech s velkým počtem příchozích, u silnic prvních tříd I/16 a I/38, částečně i na hlavních třídách a v Severním sídlišti zastavěného území Mladá Boleslav. Komerční zástavba je provedena v katastrálních územích, která přísluší jádrovému městu Mladá Boleslav a dále v sousedním katastrálním území Kosmonosy.

11.3 Vývoj počtu obyvatel

Město Mladá Boleslav se za čtyřicet let socialismu rozrostlo přibližně o dvacet tisíc obyvatel, jak je uvedeno v Integrovaném plánu rozvoje území Mladá Boleslav. K růstu zde dochází od 60. let minulého století v souvislosti se zavedením „panelové“ technologie, nejvýraznější růst byl zaznamenán v průběhu 70. let, kdy se ve městě naplno rozeběhla výstavba Severního sídliště. Po roce 1991 již město populačně roste jen velmi mírně nebo stagnuje. Ve sledovaném období 1991-2015 došlo ke změnám ve vymezení hranic města novou výstavbou v lokalitě Na Radouči a v nesrostlé části Michalovice, velký význam z hlediska počtu bytů má i výstavba nových obytných domů v severní části města. Další lokality s novou zástavbou jsou ve stavebně nesrostlých částech města, jako je Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Debř, Chrást a Jemníky. I přes rapidní suburbanizaci ve městě Mladá Boleslav dlouhodobě nedochází k úbytku počtu obyvatel. K poklesu populace by v důsledku procesu suburbanizace nepochybně došlo, pokud by Mladá Boleslav nebyla cílem migrace pracovních sil z jiných zdrojových míst ČR nebo ze zahraničí, přirozený přírůstek obyvatel města je malý. Zatímco před rokem 1989 při socialistické urbanizaci město stahovalo populaci z venkovských území, tak s procesem suburbanizace přichází obrácený trend, přesunu obyvatelstva z jádrového města do venkovských území v zázemí.

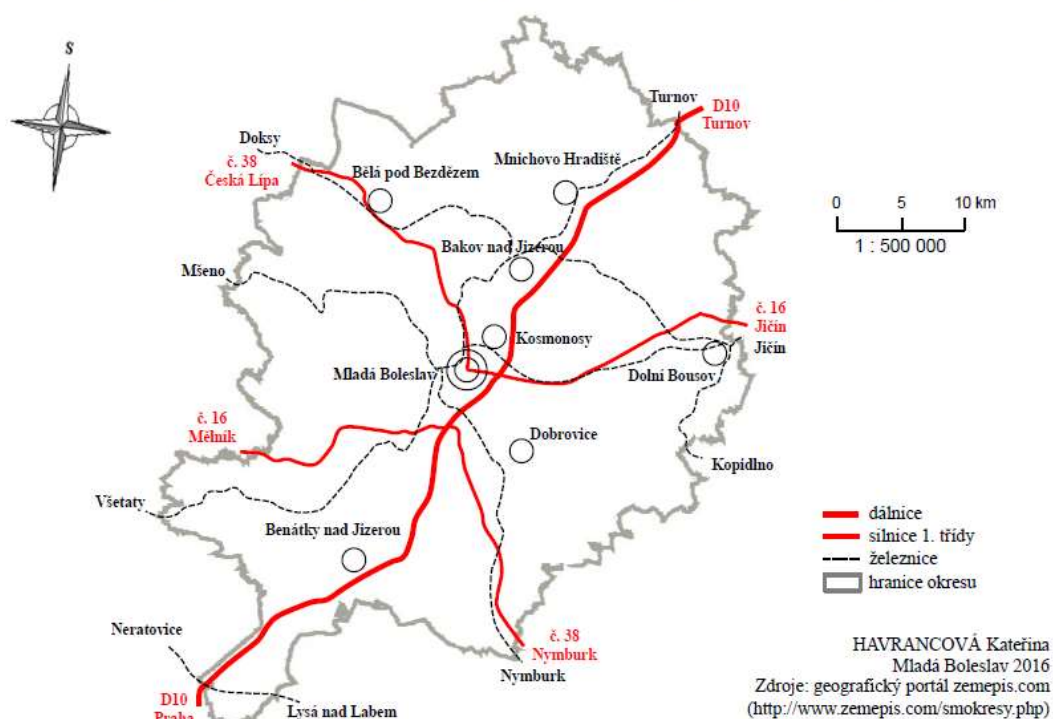
Podle výsledků SLDB (1991, 2001, 2011) se mladoboleslavský mikroregion řadí mezi deset největších pracovních mikroregionů s největším populačním růstem. Z porovnání výsledků počtu obyvatel okresu Mladá Boleslav (SLDB 1991–2001 a 2001–2011) vyplývá, že k podstatně většímu nárůstu

dochází v první dekádě nového tisíciletí. Počet obyvatel okresu výrazně roste i po posledním sčítání v roce 2011. Ve většině měst České republiky je proces suburbanizace doprovázen poklesem populace jádrového města, což u suburbanizace na Mladoboleslavsku neplatí.

11.4 Dopravní infrastruktura

Páteř dopravní infrastruktury v okolí Mladé Boleslavi tvoří dálnice D10 Praha-Mladá Boleslav-Turnov, silnice I. třídy č. 16 Mělník-Mladá Boleslav-Jičín a silnice I. třídy č. 38 Kolín-Mladá Boleslav-Jestřebí.

ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



Obrázek 2: Zájmové území, dopravní infrastruktura

Zdroj: zpracovala autorka

V Integrovaném plánu města Mladá Boleslav se uvádí, že Mladoboleslavsko má v rámci celostátní silniční sítě nadstandardní polohu s velmi dobrou dostupností nadřazeného centra Hlavního města Praha. Silnice I. tříd propojují Mladoboleslavsko s dalšími významnými směry. Parametry a prostupnost těchto silnic jsou nevyrovnané, mají bodové i liniové závady. Silnice I/16 se po výjezdu z Mladé Boleslavi ve směru na Jičín vyznačuje dlouhými průtahy přes intravilány

obcí Židněves a Sukorady, ve směru na Mělník jsou průtahy v Krnsku, Jizerním Vtelnu a Bezně. Velmi dobré charakteristiky vykazuje silnice I/38 ve směru na Jestřebí, horší ve směru na Kolín, kde opět chybí obchvaty okolo obcí Luštěnice, Smilovice-Újezd, Smilovice-Bratronice a Vlkava. Intenzita dopravy je v zájmovém území nejvyšší na dálnici D10 (30000 vozidel denně), u silnice I/16 (12700 vozidel denně, měřeno v obci Plazy), u silnice I/38 (10400 vozidel denně, měřeno v obci Hrdlořezy), poměrně nízká celková zátěž je na silnici I/16 ve směru na Mělník. Okres Mladá Boleslav je protkán hustou sítí železničních tratí, významné jsou zejména trať 070, která propojuje Mladoboleslavsko s Prahou a severními Čechami a trať 071 vedoucí na Nymbursko.

Jaké jsou na Mladoboleslavsku způsoby dopravy do zaměstnání? Prakticky ze všech míst mikroregionu při vyjížděce převládá intenzivní osobní automobilová doprava. Z trvalých bydlišť nejméně vzdálených od jádra se k dojížděce užívá existujícího systému městské hromadné dopravy a velmi omezeně i přeprava na jízdním kole. Z více vzdálených míst je mimo osobní automobilové využívána doprava autobusová a v případě dostupnosti také železniční. Z některých míst jsou zaměstnavateli prováděny řízené autobusové svozy do zaměstnání.

Dopravní infrastruktura se v okrese Mladá Boleslav vyznačuje více problémy a deficity. Největším problémem jsou chybějící objízdne trasy intravilánů (zastavených území) obcí, především na silnici I/16. Dalším vážným problémem je špatný technický stav některých silnic a komunikací I. a II. třídy. Automobilová doprava je také zdrojem hlukové zátěže, exhalací, kde jsou přitěžující okolnosti jednoznačně na straně automobilky, s objemnou nákladní i osobní přepravou.

11.5 Struktura ekonomiky

Na Mladoboleslavsku má dominantní vliv nadregionální zaměstnavatel ŠKODA AUTO a.s. Tento vliv je posilován dalšími podniky, které jsou se ŠA propojené dodavatelskými vazbami. Mimořádné množství pracovníků v automobilovém průmyslu způsobuje, že v ostatních odvětvích v regionu pracuje nižší podíl pracujících, než je průměr v ČR.

Trh práce a ekonomika na Mladoboleslavsku je závislá na automobilovém průmyslu. Je téměř zcela vyloučené, že by při případné krizi automobilového

průmyslu jiné odvětví z regionální ekonomiky dokázalo výpadek nahradit. Existenční závislost na automobilovém průmyslu je velkým potenciaálním rizikem pro ekonomiku, trh práce, obyvatele a aktéry v zájmovém území.

Mladoboleslavsko se, na rozdíl od většiny regionů v České republice, od konce socialismu nepotýkalo s negativními důsledky změn ekonomiky na trh práce a nezaměstnanost. Podíl nezaměstnaných osob je v okrese Mladá Boleslav dlouhodobě pod průměrem Středočeského kraje. U všech vybraných obcí se aktuální nezaměstnanost pohybuje v rozmezí 1,14–4,69 %. Díky automobilovému průmyslu je město Mladá Boleslav nejúspěšnějším nemetropolitním městem České republiky.

11.6 Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav

V integrovaném plánu rozvoje území Mladá Boleslav (SPF GROUP 2014) se Mladá Boleslav řadí do Středočeského kraje, přibližně v poloviční vzdálenosti mezi Prahou a Libercem. Díky významu těchto dvou měst lze mezilehlou polohu Mladé Boleslavi považovat za atraktivní prostor, který je posilován centrem automobilového průmyslu a polohou při dálnici D10. I přesto, že okres Mladá Boleslav je funkčně spjat s pražskou aglomerací, udržuje si vysokou míru autonomie. Má vlastní spádovou oblast, která ve třech směrech přesahuje velikost okresu Mladá Boleslav, kromě jižní strany kde sousedí s okresem Praha-východ. Vyjíždka za prací mezi Prahou a Mladou Boleslaví je obousměrně přibližně vyrovnaná. Na mikroregionální úrovni vykazují města i obce Mladoboleslavska silnou spádovost směrem k centru. Příčinou spádovosti je ŠKODA AUTO a.s., ale například i vysoká škola či obchodní centra. Obce v okolí Mladé Boleslavi jsou na centru silně funkčně závislé. Mezi tyto lze zařadit všechny obce, které s městem přímo sousedí a další obce, které tvoří suburbální rozvojovou zónu v okolí. Do integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav jsou zařazeny obce, ze kterých vyjíždí za prací do jádrového města více než 25 % ekonomicky aktivních obyvatel.

Na Mladoboleslavsku po roce 1991 postupně dochází k suburbanizačnímu procesu, který mění velikost a ráz celých obcí, jako je Bradlec, Březno, Kolomuty a podobně. V přímém sousedství Mladé Boleslavi jsou však i obce, které zůstaly stranou rezidenční suburbanizace, jako je Josefův Důl, Vinec a Dalovice.

12 Podpora bydlení zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO a.s.

Zaměstnanec firmy ŠKODA AUTO a.s., který se rozhodne provést změnu svého bydlení a jeho cílovou lokalitou je Mladoboleslavsko, může být podpořen prostřednictvím zaměstnaneckých benefitů. V rámci sociální politiky poskytuje firma, na základě uzavřené kolektivní smlouvy s odborovou organizací, svým zaměstnancům návratné, bezúročné, účelově vázané zápůjčky, jako prostředek ke stabilizaci zaměstnanců ve firmě. Na zápůjčku není právní nárok, řídí se platnými interními dokumenty. Nárok má každý kmenový zaměstnanec (i na rodičovské/mateřské dovolené), který je ve firmě v době podání žádosti o zápůjčku zaměstnán déle než 1 rok a má uzavřenou pracovní smlouvu na dobu neurčitou. Další důležitým kritériem je neomluvená absence, která nesmí za posledních 12 měsíců v souhrnné délce přesáhnout 7,5 hodin. Další podmínkou pro poskytnutí zápůjčky je ručitel, zaměstnanec firmy, který musí splňovat stejné podmínky jako žadatel. Na základě schválené žádosti je zaměstnanci poskytnuta zápůjčka a to v jedné ze dvou možností.

První možností je zápůjčka do celkové hodnoty 150 000 Kč na přístavbu nebo modernizaci rodinného domu nebo bytu v osobním vlastnictví anebo na koupi rodinného domu nebo bytu do osobního vlastnictví (od obecního úřadu, bytového družstva apod.), pokud cena přístavby nebo modernizace převyšuje 15 000 Kč.

Duhou možností je zápůjčka do celkové hodnoty 400 000 Kč na zaměstnance za účelem koupě nebo stavby bytu či rodinného domu, přístavby nové bytové jednotky, splacení členského podílu bytového družstva. Obě tyto možnosti je možné využít pouze na pořízení, přístavbu nebo modernizaci nemovitých věcí v místě kde má zaměstnanec trvalé bydliště. Podmínkou je však alespoň 50 % vlastnický podíl a nemovitosti. Půjčky lze poskytnout i v podporovaných lokalitách pobočných závodů Kvasiny a Vrchlabí.

Doba pro splacení první varianty zápůjčky je maximálně 6 let, u druhé varianty 10 let. Splátka je realizována srážkou ze mzdy, u zápůjček nad 300 000 Kč dochází dle platných zákonů ke zdanění nepeněžního příjmu.

V případě ukončení pracovního poměru ze strany zaměstnance, je tento povinen zápůjčku uhradit v plné výši zaměstnavateli do 6 měsíců. Výjimku tvoří případy, kdy došlo k rozvázání pracovního poměru ze strany zaměstnavatele z důvodů organizačních změn či důvodů zdravotních. V těchto případech může být splátka zápůjčky odložena maximálně o 12 měsíců.

Zaměstnanec firmy pan L. Rambousek doplňuje: „Mimo poskytování těchto bezúročných, účelově vázaných zápůjček je zaměstnavatel, podle kolektivní smlouvy, povinen zaměstnanci, který provádí pro svou osobní potřebu individuální výstavbu, opravy bytového fondu, stěhování a další činnosti, v rámci svých možností poskytnout dopravní a mechanizační prostředky, za drobný poplatek.“

13 Metodologické postupy pro praktické řešení - teorie

Pro současnou sociální geografii jsou důležité zdroje metodických přístupů. Ouředníček et al. (2009) hovoří o geografickém pohledu, který využívá různých měřítkových úrovní.

Podle Ouředníčka se ke zkoumání používají tři základní metodologické postupy.

- výzkum založený na empirických studiích
- zkoumání pohybu (mobility)
- vysvětlení jevů a procesů na vybraných případových lokalitách

Výzkum založený na empirických studiích – využívá různých metod, v první řadě analýzu statistických dat (sčítání obyvatelstva SLDB, data ČSÚ, policie, úřadu práce, demografické a migrační statistiky obecních a městských úřadů apod.). Další a velmi cennou metodou empirického sledování je terénní šetření, které může mít podobu mapování stavu a rozmístění jevů či pozorování denního rytmu atd. Při sociálních výzkumech se používá metody sběru dat pomocí dotazníkového šetření, které může v určitých případech vhodně doplnit data statistická. Geografickým přístupem ke studiu měst je rozmístění jevů v prostoru a jejich vyjádření v mapě.

Zkoumání pohybu (mobility) při studiu pohybu v mikroregionu je nutno zachytit každodenní pulz/rytmus pohybu v daném území od vyjížděky obyvatel do zaměstnání, za nákupy, do škol a za dalšími službami či zábavou. Pro posuzování území je důležité znát i rozsah občasných vyjížděk a údaje o migračních pohybech.

Vysvětlení jevů a procesů na vybraných případových lokalitách - případová studie umožňuje intenzivní výzkum jednotlivé události, skupiny obyvatel nebo jedné lokality. Může sloužit k podrobnému poznání místa, umožňuje pochopení vztahů, příčinných vazeb, ovlivňujících faktorů a pomáhá při vysvětlování rozmístění jevů a prostorových vztahů. Autoři publikace *Sub Urbs: Krajina, sídla a lidé* (Ouředníček, Špačková, Novák 2013) ve 13. kapitole vysvětlují metodiku, která umožňuje sledovat rozsah rezidenční suburbanizace na základě statistických

údajů o migračních pohybech obyvatelstva a o bytové výstavbě. Pro zachycení se jeví jako nejvhodnější nástroj analýza migračních toků. Změnu místa trvalého bydliště obyvatelstva lze sledovat, základní jednotkou při sledování je obec. Metodický postup je založen na veřejně dostupných datových zdrojích ze statistik Českého statistického úřadu.

1. Počet přistěhovalých osob, data obcí při změně trvalého bydliště, zdrojové a cílové místo (odkud a kam)
2. Počet dokončených bytů, každoroční statistika podle obcí ČR
3. Počet obyvatel, obce k 31. 12. ve sledovaném roce

Prvním krokem metodického postupu je výběr jádrových měst, v druhém kroku jsou identifikovány obce, ve kterých proces probíhá.

„Za obce zasažené rezidenční suburbanizací považujeme takové, které mají vysokou intenzitu bytové výstavby a zároveň vysokou intenzitu přistěhování z jádrového města.“ (Ouředníček, Špačková, Novák 2013, s. 317).

„Proces rezidenční suburbanizace v současnosti v České republice má prostorově selektivní charakter, kde vedle samotné vzdálenosti a dostupnosti obce z jádrového města hraje významnou roli řada dalších faktorů jako například nabídka a cena volných pozemků pro výstavbu, podmínky kladené na novou výstavbu ze strany obce (územního plánu) či kvalita přírodního prostředí.“ (Ouředníček, Špačková, Novák 2013, s. 316).

14 Metodologie postupu praktického šetření

Při řešení práce byl použit metodologický postup – výzkum založený na empirických studiích.

- a) Primární výběr obcí, v nichž se vyskytuje nová zástavba rodinných domů, případně bytových domů po roce 1991, proveden ze seznamu obcí okresu Mladá Boleslav.
- b) Zjištění počtu a umístění lokalit s novou zástavbou pomocí aplikace Nahlížení do katastru nemovitostí ČÚZK (ortofoto snímky) a pomocí aplikace mapy.cz, u vybraných obcí.
- c) Stanovení postupu pro terénní šetření, jako místní šetření ve vybraných obcích s cílem získání údajů o stavu a rozmístění jevů.
- d) Terénní šetření ve 22 vybraných obcích, se zaměřením na ověření správnosti výběru, odhad počtu nových domů, charakter zástavby, inženýrské sítě, dopravní dostupnost. V rámci terénního šetření bylo prováděno dotazníkové šetření a osobní rozhovory s náhodně vybranými obyvateli na téma rozhodování při výběru místa, stáří staveb, dostupnost inženýrských sítí a občanské vybavenosti. Zároveň došlo k pořízení fotodokumentace.
- e) Provedení vyhodnocení místních šetření, ze zjištěných údajů a následné rozdělení lokalit podle velikosti, vycházející z počtu nových domů a bytů.
- f) Určení celkového počtu trvale obydlených bytů ve vybraných obcích na základě údajů z ČSÚ, výsledků SLDB 2011 a údajů o počtu dokončených bytů v letech 2011–2015.
- g) Zjištění počtu trvale obydlených bytů k roku 1991, na základě dat vyžádaných na ČSÚ, která nejsou veřejně dostupná.
- h) Určení počtu trvale obydlených bytů postavených po roce 1991 (2015–1991) a podíl na celkovém počtu trvale obydlených bytů ve vybraných obcích. Zobrazení výsledků pomocí výšečových a sloupcových grafů. Zobrazení výskytu zjištěných jevů, která vyjadřují intenzitu a množství trvale obydlených bytů z let 1991–2015.

- i) Určení počtu obyvatel v produktivním věku ve vybraných obcích v průběhu sledovaného období, k čemuž byly použity grafy Vývoje počtu obyvatelů v obci dostupné v programu na oceňování nemovitostí NEM Express.
- j) Porovnání vztahu mezi počtem obyvatel v produktivním věku a počtem zaměstnanců ŠA ve sledovaném období, grafické znázornění pomocí kombinace spojnicového a sloupcového grafu. Počet zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO a.s. byl zjištěn z interních dokumentů firmy poskytnutých personálním oddělením.

Podle Dismana (2002, s. 76) lze v případě kvantitativního výzkumu využít dva postupy, indukci a dedukci⁷. V této práci užívám induktivní metodu, která začíná pozorováním a zkoumáním jevů, vyhledáváním pravidelností, zákonitostí a jejich vyhodnocováním. Při celé práci je nutné mít neustále na paměti správné používání získaných dat, tak aby nedocházelo ke zkreslením při prezentaci výsledků. „Jde nám přece – alespoň v kvantitativním výzkumu – o srovnatelnost dat“ (Disman 2002, s. 57)

Získávání veškerých údajů a dat bylo vedeno s maximální snahou o jejich aktualizaci, v průběhu zpracování práce.

⁷ „**Deduktivní metoda** – vychází z teorie nebo z obecně formulovaného problému. Teoretický nebo praktický jazyk je přeložen do jazyka hypotéz. Hypotézy navrhuji, jaké spojení mezi proměnnými bychom měli najít, je-li naše hypotéza pravdivá. Pak následuje sběr dat. Odpovídají-li závislosti mezi sebranými daty vzorci předpovězenému v hypotézách, přijmeme hypotézy jako platné. Jinak musíme hypotézy odmítnout“ (Disman 2002, s. 76).

15 Terénní šetření a zpracování údajů

15.1 Způsob sběru dat

Téměř na celém území okresu Mladá Boleslav dochází po roce 1991 ke změnám bydlení, k rozvoji nové individuální obytné zástavby. V zástavbě Mladoboleslavska převažuje výstavba rodinných domů, v některých obcích (Benátky nad Jizerou, Kosmonosy Luštěnice, Mladá Boleslav) je zaznamenána i výstavba nových obytných domů. Při provádění výzkumu bylo nutno postupovat v rovině teoretické a praktické. Sběr dat byl započat studiem podkladů, kde jedním z hlavních podkladových zdrojů pro zpracování byly barevné ortofoto snímky dostupné v aplikaci nahlížení do katastru ČUZK a letecké mapy přístupné na portálu mapy.cz, které sloužily k výběru obcí a lokalit Mladoboleslavska, v nichž je umístěna nová zástavba. Získávání údajů pokračovalo terénním šetřením složeným z několika místních šetření ve vybraných obcích, kde byly prováděny fyzické prohlídky vybraných území obcí a lokalit, spojené s dotazníkovým šetřením.

Následovalo třídění a zpracovávání údajů získaných z místních šetření a porovnávání s územními plány obcí. Zdrojem veřejně dostupných informací byly portály ČUZK, mapy.cz, idos.cz a portál Českého statistického úřadu, z kterého byly zjištěny celkové počty obyvatel ve vybraných obcích ve sledovaných letech a údaje o počtu trvale obydlených bytů 2011 (na základě SLDB 2011) a o počtu dokončených bytů v období 2011 až 2015. Pro získání počtu obyvatel v produktivním věku ve vybraných obcích byl použit program NEM Express (k oceňování nemovitých věcí) část Lexikon měst a obcí, ve kterém jsou informace na základě roční uzávěrky ČSU od roku 2001 do roku 2015. Z dostupných veřejných zdrojů nebylo možné zjistit počet obyvatel v produktivním věku ve vybraných obcích v roce 1995. K určení tohoto byla u každé z obcí stanovena náhradní průměrná hodnota, vycházející z poměrů celkových počtů obyvatel a obyvatel v produktivním věku v rozhodných letech. Jako další podklady byly použity interní dokumenty firmy ŠKODA AUTO a.s., například přehledy počtu zaměstnanců rozdělené podle trvalého bydliště v daných letech.

15.2 Výběr obcí a lokalit

Terénní šetření zahrnuje vybrané obce a lokality z Mladoboleslavska, kde je množství nové zástavby v poměru k původní zástavbě vyhodnoceno jako nadprůměrné a zároveň zde dochází ke zvýšení celkového počtu obyvatel ve srovnání s ostatními obcemi okresu. Do výběru byly zařazeny větší i menší obce. Rozhodujícím ukazatelem pro zařazení obce do šetření bylo množství nové zástavby domů a bytů, společně se stoupajícím trendem vývoje populace v obci.

Při šetření byla zjištěna velká různorodost, u malé obce se například vyskytují lokality s novou zástavbou, kde počet nových obyvatel značně ovlivňuje celkový počet trvale žijících obyvatel a naopak, menší nová lokalita u města nemá na vývoj počtu obyvatel města zásadní vliv. Proto došlo k rozdělení lokalit podle velikosti. Za jednotku množství byl zvolen jeden trvale obydlený byt – což je byt v objektu k bydlení, například v rodinném domě nebo byt v bytovém domě. Za lokalitu s obytnou zástavbou je v této práci považována skupina obytných domů postavená v určitém území obce, kterému lze přiřadit společné charakteristiky. Například vymezení v územně plánovací dokumentaci obce, prostorové vymezení, napojení a vztah na stávající technickou a dopravní infrastrukturu, popřípadě i společné provedení páteřních rozvodů inženýrských sítí, společný komunikační systém a podobně. V neposlední řadě lze k charakteristickým znakům přiřadit i velikost pozemků a jejich zastavěnost, způsob zástavby, typy staveb a přibližně stejné období výstavby. Za účelem přehlednějšího výzkumu jsou lokality s novou zástavbou rozděleny na největší, velké, střední a malé. Za největší jsou označeny lokality s více jak 121 ks novými trvale obydlenými byty, za velké s 61–120 ks, střední obsahují 31–60 ks bytů a malé do 30 ks bytů. Malé lokality nejsou v této práci řešeny, protože území s méně než 30 novými byty se vyskytují ve většině obcí okresu.

15.3 Způsob zpracování dat a údajů

U vybraných obcí a lokalit byly sledovány a hodnoceny následující ukazatele:

- a. počet obyvatel v produktivním věku, změna počtu osob za sledované období
- b. poloha umístění, vzdálenost do statutárního města Mladá Boleslav
- c. vzdálenost ke ŠKODA AUTO a.s.
- d. dojezdové časy, vyjádřené jako průměrné doby potřebné k překonání vzdálenosti do statutárního města Mladá Boleslav a ke ŠKODA AUTO a.s. různými typy dopravních prostředků, v minutách
- e. inženýrské sítě, dostupnost sítí v jednotlivých lokalitách
- f. přibližné období prováděné výstavby

O tom, že nejdůležitějším faktorem je poloha, umístění nemovité věci v rámci regionu, není zřejmě pochyb. V našem případě hodnotíme polohu místa s novou zástavbou, vůči centru Mladá Boleslav. Do Mladé Boleslavi lze přijíždět z různých směrů, proto byla za srovnávací zvolena délka trasy od lokality k magistrátu Statutárního města Mladá Boleslav, nejpravděpodobnější běžnou trasou po silnici. Zjednodušení muselo být přijato při určování vzdálenosti do firmy ŠKODA AUTO a.s., protože do závodu lze vstupovat několika branami a parkovat lze na parkovištích v různých částech města. Z tohoto důvodu byla vzdálenost určena k 8. bráně závodu, což je oficiální hlavní brána pro vstup do areálu firmy ŠKODA AUTO a.s. Určené vzdálenosti do statutárního města Mladá Boleslav a do ŠA jsou sice jedním z ukazatelů, ale nemají dostatečnou vypovídací schopnost o době, která uplyne, než se na dané místo pomocí některého z dopravních prostředků skutečně dostaneme. V práci jsou určeny rovněž dojezdové časy běžnými dopravními prostředky hromadné dopravy, tj. autobus, MHD a vlak, na autobusové resp. vlakové nádraží Mladá Boleslav-město a osobním automobilem na 13. bránu ŠKODA AUTO a.s., kde se nachází firemní parkoviště pro zaměstnance s největší kapacitou pro osobní automobily. Dalším sledovaným údajem je časové období realizace nové zástavby, které bylo zjištěno dotazníkovým šetřením, popřípadě telefonickými dotazy na Stavebních

úřadech. Hodně důležitým ukazatelem je i místní dostupnost inženýrských sítí, která již od počátku rozhodování přímo ovlivňuje výběr daného místa pro novou zástavbu. Dostupnost či nedostupnost sítí se promítá do navrhovaných projektů, do nákladů při realizaci staveb a po celou dobu životnosti staveb ovlivňuje jejich provozní a technické náklady. Možnosti využití inženýrských sítí zcela zásadně vstupují do rozhodování zájemců o bydlení v dané lokalitě. Ve všech lokalitách s novou zástavbou je nebo se dá přivést elektroinstalace. Vodovod není všude dostupný a stavebníci si musí zajistit jiný zdroj pitné vody obvykle pomocí vrtané studny. Splašková kanalizace (ať gravitační nebo tlaková) rovněž není všude a stavebníci jsou nuceni k likvidaci splaškových vod použít jiné řešení například žumpu na vyvážení nebo čistírnu odpadních vod. V případě plynovodu platí obdobně, není-li v místě plyn tak volíme jiné způsoby vytápění.

Časový rámec práce je omezen obdobím od roku 1991 (po privatizaci ŠA) do roku 2015. Při provádění terénního šetření bylo zjištěno, že kontinuální údaje za celé sledované období nejsou u všech sledovaných ukazatelů k dispozici. Jako rozhodné byly vybrány roky v rozmezí let 1995–2015 (viz Příloha B) v pětiletém intervalu. Počáteční rok 1995 byl zvolen s ohledem na dostupnost údajů o počtu zaměstnanců rozdělených podle trvalého bydliště. Před tímto datem nebyl ve firmě ŠA zaveden stávající personální program SAP a personální dokumenty by musely být vyhledány v archivu firmy, což by vzhledem k celkovému počtu kmenových zaměstnanců převyšující 17 tisíc obnášelo několikaměsíční práci zaměstnanců personálního oddělení ŠA.

Získaná data a údaje byly zpracovány do grafů.

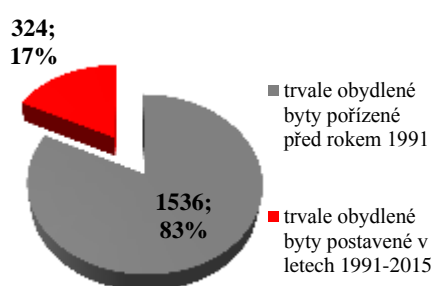
Grafické znázornění vztahu podílu nových trvale obydlených bytů k celkovému počtu bytů v obci je pro každou obec provedeno pomocí výšečového grafu, který je velmi názorný. Pro srovnání mezi obcemi jsou provedeny ještě sloupcové grafy, které zobrazují absolutní hodnoty.

Grafické znázornění vztahu počtu zaměstnanců ŠA a počtu osob v produktivním věku je provedeno pomocí sloupcového a spojnicového grafu, kde první jmenovaný znázorňuje vývoj počtu zaměstnanců ŠA s trvalým bydlištěm v dané obci a spojnicovým grafem je prezentován vývoj počtu obyvatel v produktivním věku.

16 Největší lokality zástavby, 121 a více nových trvale obydlených bytů

Zahrnuty obce: Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Bradlec, Dolní Bousov, Kosmonosy, Kněžmost, Luštěnice, Mnichovo Hradiště a Mladá Boleslav.

16.1 Popis a hodnocení obcí, s největším množstvím nové zástavby

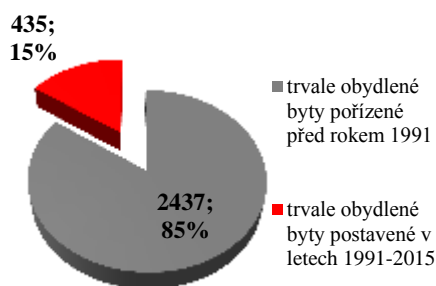


Graf 1: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Bakov nad Jizerou

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Město **Bakov nad Jizerou** má 5 125 obyvatel, z toho je 3477 v produktivním věku. Město má kromě centrální, dalších dvanáct částí, rozkládá se na šesti katastrálních územích. Nejvíce nových rodinných domů bylo postaveno při východní straně zastavěného území Bakova nad Jizerou a ve stavebně nesrostlé části Chudoplesy, která je blíže ke statutárnímu městu Mladá Boleslav.

Bakov nad Jizerou byl oblíbenou destinací pro bydlení již před rokem 1991, jde o menší, dobře vybavené město s vlastní infrastrukturou. Výhodou polohy města je jeho situování vedle dálnice D10, s velmi dobrou dopravní propustností ve všech směrech. Další výhodou je železniční zastávka uprostřed města. Podíl nové zástavby a vývoj počtu obyvatel ve městě odpovídá průměrnému přírůstku obyvatel okresu Mladá Boleslav v letech 1991–2015.

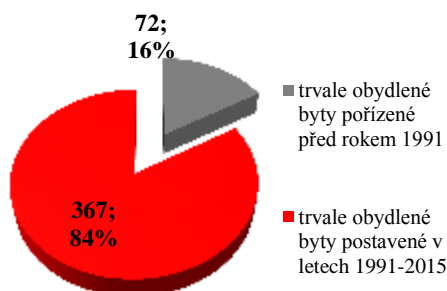


Graf 2: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Benátky n. Jizerou

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Město **Benátky nad Jizerou** má 7 415 obyvatel, z toho je 4 929 v produktivním věku. Město má pět částí, rozkládá se v pěti katastrálních územích. Nejvíce nových objektů k bydlení je soustředěno v severní části města, kde vznikla celá nová čtvrť „Nad Vinicemi“. Výstavba zahrnuje kromě individuálních objektů k bydlení i několik obytných domů. Benátky nad Jizerou jsou dobře vybaveným, samostatným městem,

jehož význam je umocněn velmi dobrou polohou při dálnici D10, v jižní části okresu Mladá Boleslav, s velmi dobrou dostupností Hlavního města Praha. Mimo vlastních pracovních příležitostí lze z Benátek nad Jizerou za prací vyjíždět více směry, především na Mladou Boleslav, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Prahu. Podíl nové zástavby a vývoj počtu obyvatel ve městě odpovídá průměrnému přírůstku obyvatel okresu Mladá Boleslav v letech 1991–2015.



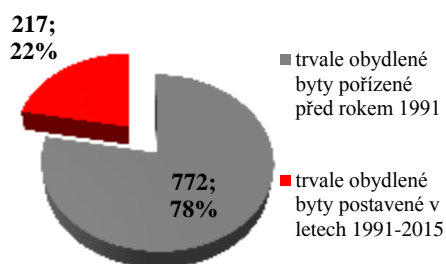
Graf 3: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Bradlec

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Obec **Bradlec** má 1 269 obyvatel, z toho je 878 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území. Mimo menší původní část je prakticky celá obec nová. Charakteristický je rozvoj zástavby jižním směrem ke statutárnímu městu. Samostatná obec v zázemí Mladé Boleslavi si rozvinula vlastní technickou a dopravní infrastrukturu pro masivní novou zástavbu. Obec v těsné blízkosti měst Kosmonosy

a Mladá Boleslav využívá občanské vybavenosti a služeb těchto měst, obcí vede linka MHD. Bradlec je jedním z nejvýraznějších příkladů soustředěné porevoluční individuální zástavby v Mladoboleslavském regionu i v rámci Středočeského kraje. Výhodou obce je velmi dobrá poloha, s návazností na silnici I. třídy č. 38. Podílu nové zástavby v obci odpovídá strmě rostoucí křivka počtu obyvatel a osob v produktivním věku. V letech 1991–2015 zde stoupl počet

zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO a.s. z 23 na 155 osob, z čehož lze odhadem vyvodit třetinový podíl zaměstnanců na nové zástavbě.

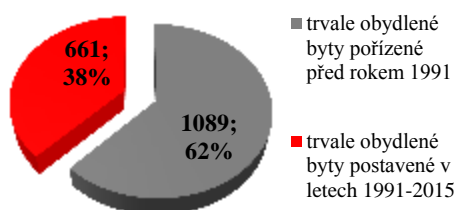


Graf 4: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Dolní Bousov

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Město **Dolní Bousov** má 2641 obyvatel, z toho je 1 722 je v produktivním věku. Město má sedm částí ve čtyřech katastrálních územích. K rozvoji individuální obytné zástavby došlo v jihozápadní části města, kde je celá nová obytná čtvrť a kde se doposud pokračuje ve výstavbě. Město Dolní Bousov se nachází východním směrem od statutárního města Mladá Boleslav, má dobrou vybavenost

a nabídku služeb. Nevýhodou je poloha ve větší vzdálenosti od statutárního města. Výhodou jsou dva možné směry příjezdu do Mladé Boleslavi a možnost využití vlakové dopravy.

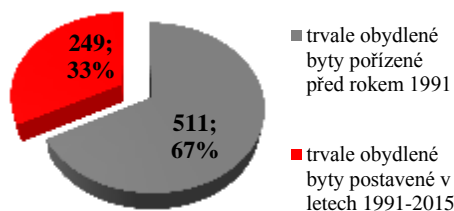


Graf 5: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Kosmonosy

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Město **Kosmonosy** má 4 964 obyvatel, z toho je 3307 v produktivním věku. Město má kromě centrální části nesrostlou část Horní Stakory. Nejvíce nových rodinných domů bylo postaveno v západní a jižní části Kosmonos a v Horních Stakorách. Kosmonosy přímo sousedí se statutárním městem, z čehož těží obě města. Přes Kosmonosy prochází zrekonstruovaná silnice I.třídy č.38 ve směru na Českou

Lípu. Z hlediska nové zástavby jsou Kosmonosy společně s Bradlcem zřejmě nejatraktivnější lokalitou, vzhledem ke snadné dostupnosti města Mladá Boleslav, která je v řádu několika minut.

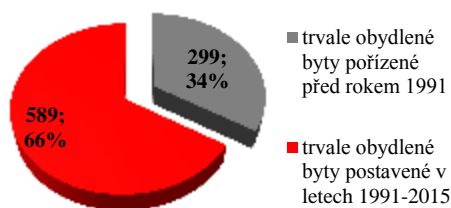


Graf 6: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Kněžmost

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Městys **Kněžmost** má 1 998 obyvatel, z toho je 1301 v produktivním věku. Obec má kromě centrální části ještě čtrnáct stavebně nesrostlých částí v devíti katastrálních územích. Nejvíce nových rodinných domů bylo postaveno ve dvou nových lokalitách v severní a západní části obce. Přestože Kněžmost neleží v blízkosti dálnice ani silnice I.třídy patří k vyhledávaným místům k bydlení. Důvodů

může být několik, městys je branou do hezkých přírodních lokalit Českého Ráje a ceny pozemků pro výstavbu zde byly podstatně přijatelnější než v blízkém okolí Mladé Boleslavi.

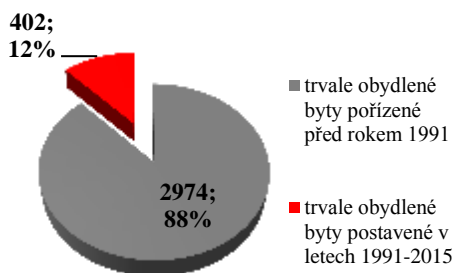


Graf 7: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Luštěnice

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Městys **Luštěnice** má 2129 obyvatel, z toho je 1472 v produktivním věku. Obec má kromě centrální části dvě nesrostlé části, z nichž jedna výrazným způsobem převyšuje ostatní. Jedná se o lokalitu „Zelená“ (původně vojenský prostor). Po odchodu sovětské armády se místo změnilo rozsáhlou novou zástavbou rodinných a bytových domů. Luštěnice mají výhodnou polohu na silnici I.třídy č. 38, je

směru na Nymburk. Jednou z velkých výhod je krátká vzdálenost k napojení obou směrů dálnice D10 v Brodcích.

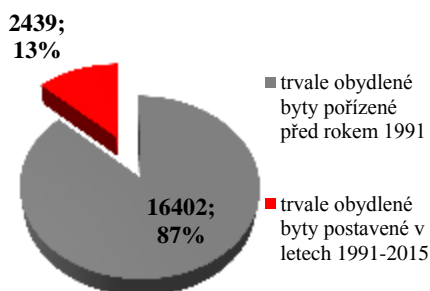


Graf 8: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Mnichovo Hradiště

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Město **Mnichovo Hradiště** má 8469 obyvatel, z toho je 5 637 v produktivním věku. Město má dvanáct částí v osmi katastrálních územích. Nejvíce nových rodinných domů bylo postaveno v severní části Mnichova Hradiště v lokalitě „U Zámku“, kde proběhla ve dvou obdobích velká individuální zástavba. Město Mnichovo Hradiště je druhým největším městem okresu Mladá Boleslav. Přestože

leží vedle dálnice D 10 je jeho nevýhodou situování na severní straně okresu, což prodlužuje vzdálenost k hlavnímu městu Praha. Na druhou zkracuje vzdálenost k dalšímu významnému metropolitnímu centru, kterým je krajské město Liberec.



Graf 9: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Mladá Boleslav

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Statutární město **Mladá Boleslav** má 44 318 obyvatel, z toho je 30 549 v produktivním věku. Město má v daném mikroregionu význam jádra, skládá ze čtrnácti částí v sedmi katastrálních územích. Nejvíce nových rodinných domů v Mladé Boleslavi bylo postaveno ve dvou lokalitách. V lokalitě „Na Radouči“ a v severozápadní nesrostlé lokalitě Michalovice. Obě lokality jsou rezidenční,

reprezentativní je především poloha v Michalovicích u golfového hřiště. Z hlediska počtu nových bytů má pro Mladou Boleslav velký význam pokračování výstavby bytových domů v návaznosti na Severní sídliště, jedná se o bytové domy s více bloky, částečně s vysokou podlažností. V Mladé Boleslavi je velké množství trvale obydlených bytů, především z období socialistické zástavby. Z tohoto důvodu není procentuálně vyjádřené množství nové zástavby tak vysoké.

Tabulka 1: Charakteristiky největších lokalit s více jak 121 novými trvale obydlenými byty

	Obce s lokalitami zástavby	Bakov nad Jizerou	Benátky nad Jizerou	Bradlec	Dolní Bousov	Kosmonosy	Kněžmost	Luštěnice	Mnichovo Hradiště	Mladá Boleslav (jádro)
Počet obyvatel v produktivním věku	2001	2935	4495	298	1437	2748	992	891	5561	30241
	2015	3477	4929	878	1722	3307	1301	1472	5637	30549
Poloha vůči Mladé Boleslavi		severně, vedle D10	jižně, u D10	severně, poblíž I/38	východně	severně, při I/38	severo-východně	jižně, na I/38	severně, vedle D10	-
Vzdálenost do středu města		6 - 9,2 km	23,6 km	6,1 km	18,2 km	3,7 km	17,7 km	15,2 km	17,6 km	-
Vzdálenost do ŠKODA AUTO a.s. 8.brána		4,4 - 7,5 km	23,8 km	4,4 km	18,4 km	2 km	15,9 km	15,4 km	15,8 km	1,5-8 km
Dojezdový čas obec - ŠKODA AUTO a.s.	osobní automobil	8 - 14 min	22 minut	9 minut	24 minut	5 minut	16 minut	16 minut	15 minut	do 10 minut
	MHD, autobus	10 - 25 minut	25 minut	14 minut	38 minut	6 minut	23 minut	17 minut	20 minut	8-30 minut
	vlak	25 minut	/	/	26 minut	/	/	23 minut	27 minut	/
Počet nových objektů a bytů v bytových domech	rodinné domy	324 ks	374 ks	336 ks	217 ks	511 ks	249 ks	433 ks	402 ks	646 ks
	bytové domy	0	61 bytů	31 bytů	0	150 bytů	0	156 bytů	0	738 bytů
Počet lokalit + roztroušená zást.		2 + r	1 + r	celá obec	1 + r	4 + r	2 + r	1 + r	2 + r	2 + r
Období výstavby		2002-2010	2000-2010	1990-2015	2002-2010	1995-2015	2002-2015	2000-2010	2005-2015	1995-2015
Inženýrské sítě	elektro	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
	kanalizace	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
	plyn	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
	vodovod	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

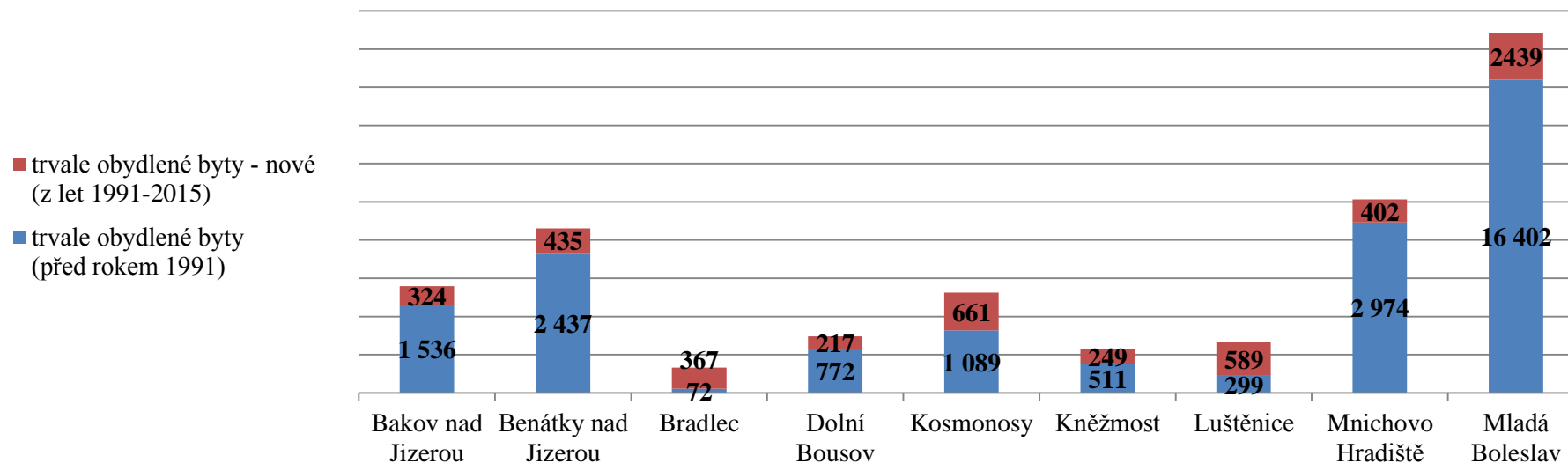
16.2 Shrnutí vztahů mezi počtem obyvatel a počtem zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s., obcí s největším množstvím nové zástavby.

Na základě výše uvedených můžeme obce, kde je více než 121 nových trvale obydlených bytů rozdělit do třech skupin s obdobnou charakteristikou vývoje závislosti mezi počtem obyvatel v produktivním věku a počtem zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s (viz Příloha F).

První skupinu tvoří města Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště, ve kterých počet obyvatel v produktivním věku stagnuje, počet zaměstnanců ŠA je v jednotlivých letech kolísavý. Do této skupiny lze zařadit i město Kosmonosy kde počet obyvatel stoupá a počet zaměstnanců mírně klesá. Příčinou tohoto vývoje je vysoká hustota stávající zástavby měst a zřejmě i vysoká cena pozemků vhodných k výstavbě. Trend vývoje počtu zaměstnanců je jednoznačně negativního charakteru v Mladé Boleslavi a Kosmonosích. Počet obyvatel v produktivním věku se za 15 let v Mladé Boleslavi téměř nezměnil. Podle mého názoru se obyvatelé Mladé Boleslavi stěhují do měst a obcí v zázemí (suburbanizace), ale na druhou stranu se obyvatelstvo města doplňuje o jiné skupiny obyvatel, jako jsou cizí státní příslušníci a začínající mladé rodiny z jiných zdrojových oblastí. Ve městě Kosmonosy se v letech 2000–2015 zvýšil počet obyvatel v produktivním věku. Tento fakt lze přisoudit nové zástavbě, jak individuální, tak i hromadné. Vývoj počtu zaměstnanců ŠA v tomto případě nekorresponduje se zvyšujícím se počtem obyvatel v produktivním věku, naopak počet zaměstnanců ŠA s trvalým bydlištěm v Kosmonosích od roku 2000 do 2010 klesal až v období 2010–2015 velmi mírně stoupá. Nové domy a byty v Kosmonosích nejsou pravděpodobně kmenovými zaměstnanci firmy ŠA obsazovány. Kosmonosy jsou pod vlivem infrastruktury statutárního města a zájem o rezidenční bydlení je zde ze širokých vrstev obyvatelstva.

Druhou skupinu tvoří obce, které můžeme charakterizovat zvyšujícím se počtem obyvatel v produktivním věku i počtem zaměstnanců ŠA, případně s drobnými poklesy. V celkovém porovnání dochází k nárůstu počtu zaměstnanců okolo 50 % hodnoty z roku 1995. Mezi tyto obce patří Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Dolní Bousov.

Do třetí skupiny obcí s nejprogresivnějšími změnami patří Bradlec, Kněžmost a Luštěnice, kde grafy vykazují extrémní nárůst počtu obyvatel v produktivním věku i počtu zaměstnanců a to o více než 100 % hodnoty roku 1995. Tento progres je jednoznačně v přímé souvislosti s novou výstavbou. V obcích vznikaly zcela nové části, je v nich největší podíl nových trvale obydlených bytů ve vztahu k původní zástavbě. Dojezdové vzdálenosti i časy z obce Bradlec, která je v těsné blízkosti Statutárního města Mladá Boleslav, jsou nejkratší a nejnižší z vybraných obcí, s výjimkou Kosmonos. Obec Luštěnice je ve vzdálenosti kolem 15 km a dojezdovém čase max. 23 minut, v případě využití železniční dopravy. Dojezdový čas osobním automobilem je 16 minut, autobusovou dopravou 17 minut je velmi zkrácen dostupností úseku dálnice D10, která tvoří hlavní spoj ve směru do Mladé Boleslavi a na zaměstnanecké parkoviště ŠKODA AUTO a.s., které je v těsné blízkosti sjezdu z D10. V případě obce Kněžmost jsou charakteristiky obdobné, významným činitelem v rozvoji nové výstavby je pořizovací cena pozemků, která byla v první fázi výstavby řešena obálkovou metodou, což umožnilo nákup pozemků za přijatelné ceny.



Graf 10: Počet trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s více jak 121 novými trvale obydlenými byty

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Tabulka 2: Porovnání počtu trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s více jak 121 novými trvale obydlenými byty

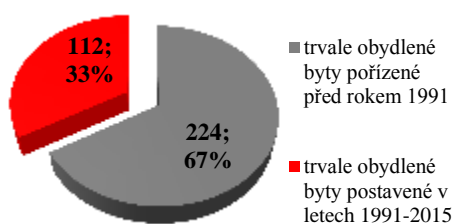
	Bakov nad Jizerou	Benátky nad Jizerou	Bradlec	Dolní Bousov	Kosmonosy	Kněžmost	Luštěnice	Mnichovo Hradiště	Mladá Boleslav
trvale obydlené byty (před rokem 1991)	1536	2437	72	772	1089	511	299	2974	16402
trvale obydlené byty - nové (z let 1991-2015)	324	435	367	217	661	249	589	402	2439
Celkem trvale obydlené byty - rok 2015	1860	2872	439	989	1750	760	888	3376	18841

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

17 Velké lokality zástavby, 61-120 nových trvale obydlených bytů

Zahrnuty obce: Březno, Čistá, Hrdlořezy, Klášter Hradiště nad Jizerou, Písková Lhota, Semčice.

17.1 Popis a hodnocení obcí, s velkými lokalitami zástavby

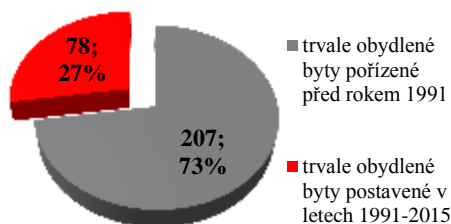


Graf 11: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Březno

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Městys **Březno** má 972 obyvatel, z toho je 675 v produktivním věku. Obec má dvě části. K intenzivnímu rozvoji došlo po obvodu centrální části. Březno je městys východním směrem od statutárního města Mladá Boleslav, s průměrnou vybaveností a nižší nabídkou služeb. Nová zástavba v obci navazuje na předchozí rozvoj ze sedmdesátých a osmdesátých let minulého století. Výhodou obce je poloha

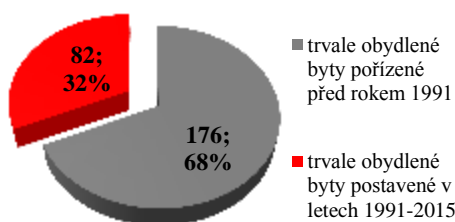
v blízkosti Mladé Boleslavi, škola a železniční doprava. Nevýhodou je zahušťování dopravy na silnici I. třídy č. 16 při výjezdu z obce. Ve Březně stoupá počet obyvatel přibližně lineárně po celé sledované období.



Graf 12: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Čistá

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

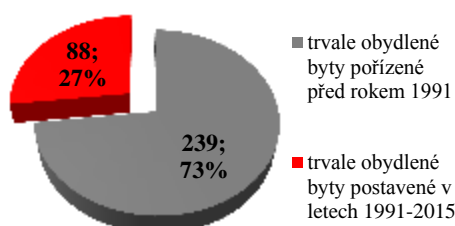
Obec **Čistá** má 762 obyvatel, z toho je 511 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území, soustředěná lokalita s novou zástavbou je při severozápadním kraji. Čistá má dobrou návaznost na silnici I. třídy č. 38, směr Mladá Boleslav-Česká Lípa, která je po rozšíření a modernizaci.



Graf 13: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Hrdlořezy

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

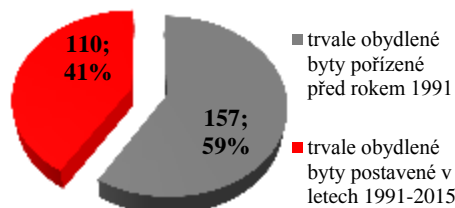
Obec **Hrdlořezy** má 713 obyvatel, z toho je 470 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území, hlavní lokalita s novou zástavbou je při severním kraji. Obec je v dosahu MHD města Mladá Boleslav, má i dobrou návaznost na silnici I. třídy č. 38, směr Mladá Boleslav – Česká Lípa.



Graf 14: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Klášter Hradiště nad Jizerou

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

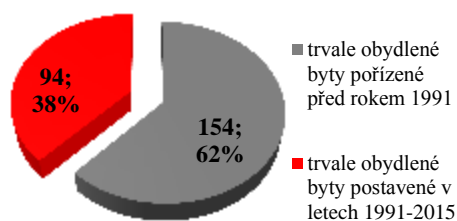
Obec **Klášter Hradiště nad Jizerou** má 923 obyvatel, z toho je 644 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území, hlavní lokalita nové zástavby je v severní části. Dopravní spojení z obce je po silnici II. třídy směrem na Mnichovo Hradiště a následně na dálnici D10.



Graf 15: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Písková Lhota

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Obec **Písková Lhota** má 725 obyvatel, z toho je 491 v produktivním věku. Obec má dvě části v jednom katastrálním území. Hlavní lokality nové zástavby jsou dvě, jedna je na jižní straně centrální části, druhá na severní straně v Zámostí. Výhodou obce je dobrá dostupnost dálnice D10, napojením v Mladé Boleslavi – Bezděčín.



Graf 16: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Semčice

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Obec **Semčice** má 726 obyvatel, z toho je 496 v produktivním věku. Má jedno katastrální území. Jedna soustředěná lokalita s novou zástavbou je při severním kraji. Semčice se nacházejí v jihovýchodní části okresu mimo silnice vyšších tříd.

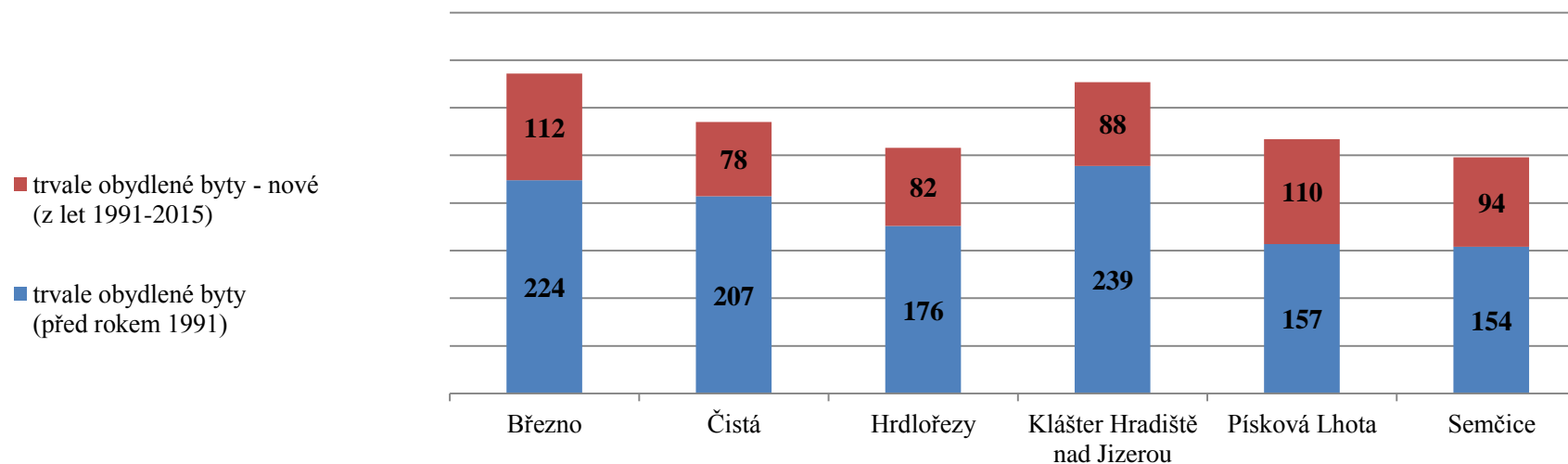
Tabulka 3: Charakteristiky velkých lokalit s 61 až 120 novými trvale obydlenými byty

Obce s lokalitami zástavby		Březno	Čistá	Hrdlořezy	Kláster Hradiště nad Jizerou	Písková Lhota	Semčice
Počet obyvatel v produktivním věku	2001	401	411	335	411	349	320
	2015	675	511	470	644	491	496
Poloha vůči Mladé Boleslavi		východně, na I/16	severozápadně	severně	severně	jižně	jihovýchodní
Vzdálenost do středu města		7,9 km	10,3 km	6,4 km	19,6 km	10,9 km	11,7 km
Vzdálenost do ŠKODA AUTO a.s. - 8.brána		8,1 km	10,5 km	6,5 km	17,9 km	11,1 km	13,5 km
Dojezdový čas obec -> ŠKODA AUTO a.s.	osobní automobil	12 minut	13 minut	8 minut	16 minut	13 minut	20 minut
	MHD, autobus	17 minut	22 minut	21 minut	29 minut	18 minut	45 minut
	vlak	10 minut					
Počet nových objektů a bytů v bytových domech	rodinné domy	112 ks	78	82	88	110	94
	bytové domy	0	0	0	0	0	0
počet lokalit + roztroušená zástavba		1 + r	1	1 + r	2 + r	2	1
Období výstavby		2000-2015	2008-2009	2005-2015	2005-2015	2002-2010	2002-2011
Inženýrské sítě	elektro	ano	ano	ano	ano	ano	ano
	kanalizace	ano	ne	ne	ne	ne	ano
	plyn	ne	ne	ne	ano	ne	ano
	vodovod	ano	ano	ano	ano	ano	ano

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Z výše uvedených grafů obcí s četností nové zástavby mezi 61–120 ks trvale obydlených bytů vyplývá rozdělení těchto obcí do dvou skupin se shodnou charakteristikou závislosti mezi vývojem počtu ekonomicky aktivních obyvatel a zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s (viz Příloha G).

Celá skupina obcí vykazuje převážně obdobné charakteristiky. Hrdlořezy, Klášter Hradiště nad Jizerou a Písková Lhota mají nejprogressivnější nárůst jak počtu obyvatel v produktivním věku, tak i počtu zaměstnanců a to o více než 100 % hodnoty z roku 1995, vykazují přímou závislost mezi novou výstavbou a zaměstnanci ŠKODA AUTO a.s. Dojezdové vzdálenosti a časy se pohybují maximálně do 20 km a 25 minut v případě využití osobního automobilu. Velkou roli u dojezdových časů v případě osobního automobilu a autobusové dopravy sehrává návaznost obcí k hlavním tahům, dálnice D10 (Písková Lhota) a silnice I. třídy č. 38 (Čistá, Hrdlořezy). Prudké zvýšení počtu obyvatel v produktivním věku vykazuje obec Březno. Zvláštní je pozice obce Semčice, kde došlo k četné nové výstavbě, aniž by se obec rozkládala poblíž některého z hlavních dopravních tahů. Počet zaměstnanců v Březně, Čisté a Semčicích má v celkovém úhrnu sledovaných let stoupající tendenci, s drobnými poklesy, celkový nárůst počtu zaměstnanců se nezvýšil o více než 100 % hodnoty roku 1995, v obci Čistá se zvýšení počtu zaměstnanců k této hranici blíží.



Graf 17: Počet trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 61 až 120 novými trvale obydlenými byty

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Tabulka 4: Porovnání počtu trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 61 až 120 novými trvale obydlenými byty

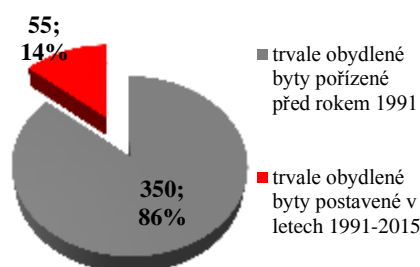
	Březno	Čistá	Hrdlořezy	Klášter Hradiště nad Jizerou	Písková Lhota	Semčice
trvale obydlené byty (před rokem 1991)	224	207	176	239	157	154
trvale obydlené byty – nové (z let 1991-2015)	112	68	79	73	97	90
Celkem trvale obydlené byty - rok 2015	336	275	255	312	254	244

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

18 Střední lokality zástavby, 31-60 nových trvale obydlených bytů

Zahrnuty obce: Brodce, Dlouhá Lhota, Dolní Stakory, Kolomuty, Krnsko, Plazy a Zdětín.

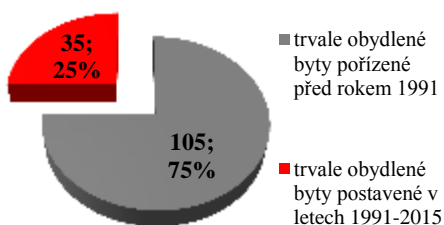
18.1 Popis a hodnocení obcí, se středním množstvím nové zástavby



Graf 18: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Brodce

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

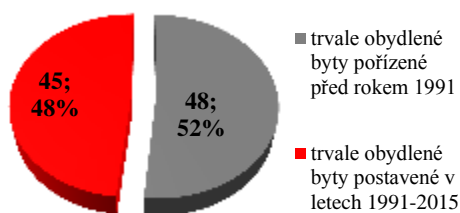
Obec (městys) **Brodce** má 1051 obyvatel, z toho je 703 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území. Nová zástavba je převážně v severní části. Výhodou je poloha u dálnice D10, mezi městy Mladá a Boleslav a Benátky nad Jizerou.



Graf 19: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Dlouhá Lhota

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

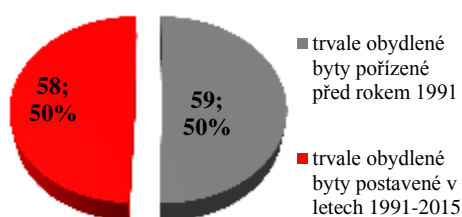
Obec **Dlouhá Lhota** má 400 obyvatel, z toho je 278 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území. Nová zástavba je v západní části. Nevýhodou při vyjížděce do statutárního města jsou průtahy skrz zastavěné území obcí Sukorady a Židněves, na silnici I. třídy č. 16.



Graf 20: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Dolní Stakory

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

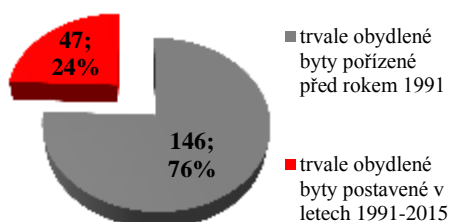
Obec **Dolní Stakory** má 274 obyvatel, z toho je 175 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území. Nová zástavba je po celém území obce, nejvíce na severní straně. Menší nevýhodou je napojení po silnici III. třídy k silnici I. třídy č. 16.



Graf 21: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Kolomuty

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

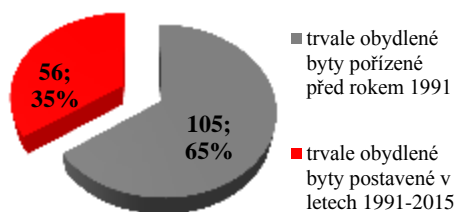
Obec **Kolomuty** má 309 obyvatel, z toho je 208 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území. Nová zástavba je podél komunikace na jižní straně obce. Nevýhodou při vyjížděce do statutárního města je přejezd železniční trati a především křižovatka při napojení na silnici I. třídy č.16 v obci Plazy.



Graf 22: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Krnsko

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

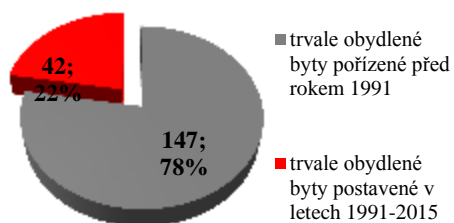
Obec **Krnsko** má 558 obyvatel, z toho je 375 v produktivním věku. Obec má dvě části ve dvou katastrálních územích. Nová zástavba je severně od obce, v lokalitě „Nad Nádražím“. Výhodou je vlaková zastávka, menší nevýhodou při vyjížděce je napojení na silnice vyšších tříd.



Graf 23: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Plazv

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Obec **Plazv** má 517 obyvatel, z toho je 374 v produktivním věku. Obec má dvě části v jednom katastrálním území, dvě hlavní lokality nové zástavby z nichž jedna je na západní straně centrální části, druhá ve stavebně nesrostlé části Valy. Dopravní spojení z obce je po silnici I. třídy č. 16 Mladá Boleslav – Jičín. Výhodou je velmi dobrá dostupnost dálnice D10 a obchodních center v jejím okolí.



Graf 24: Porovnání trvale obydlených bytů podle období pořízení, obec Zdětín

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

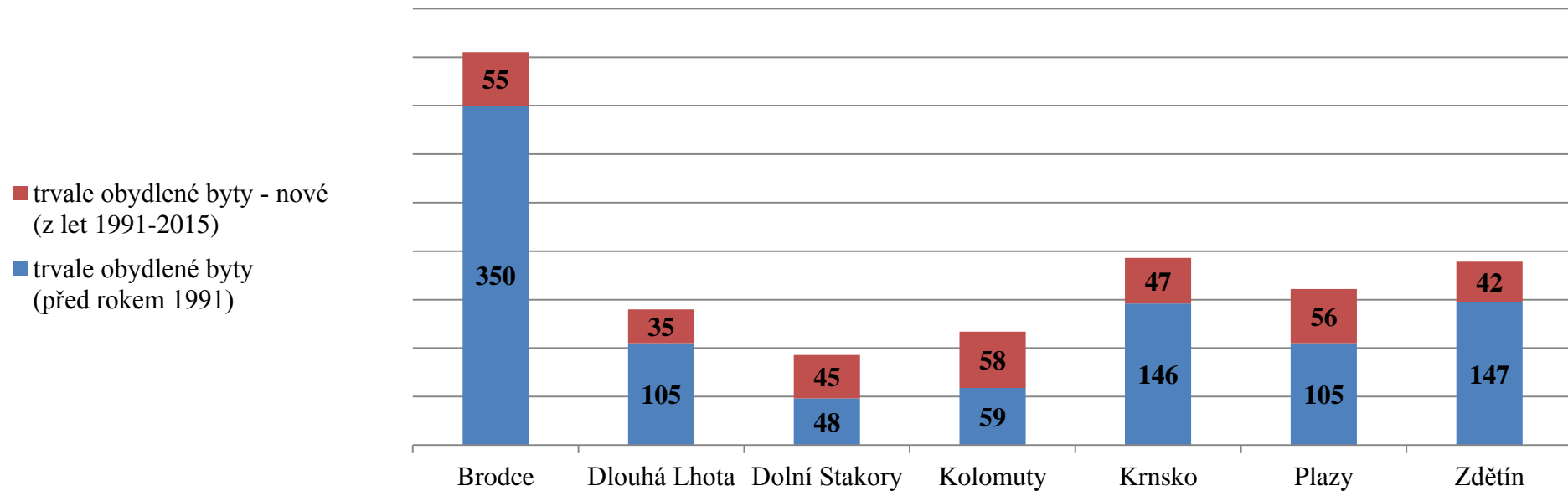
Obec **Zdětín** má 558 obyvatel, z toho je 372 v produktivním věku. Obec má jedno katastrální území. Nová zástavba je na severní a jižní straně obce. Výhodou při vyjížděce je dostupnost dálnice D10, nevýhodou je větší vzdálenost statutárního města.

Tabulka 5: Charakteristiky středních lokalit s 31 až 60 novými trvale obydlenými byty

		Obce s lokalitami zástavby	Brodce	Dlouhá Lhota	Dolní Stakory	Kolomuty	Krnsko	Plazy	Zdětín
Počet obyvatel v produktivním věku	2001		643	197	125	120	316	230	266
	2015		703	278	175	208	375	374	372
Poloha vůči Mladé Boleslavi			jižně	východně	severovýchodně	východně	jihozápadně	východně	jižně-jihozápadně
Vzdálenost do středu města			17,1 km	12,9 km	8,8 km	6,5 km	11,4 km	5,9 km	20,6 km
Vzdálenost do ŠKODA AUTO a.s. - 8. brána			17,3 km	12,3 km	7 km	6,7 km	13,1 km	6,1 km	20,8 km
Dojezdový čas obec - ŠKODA AUTO a.s.	osobní automobil		16 minut	17 minut	12 minut	11 minut	13 minut	10 minut	22 minut
	MHD, autobus		21 minut	34 minut	14 minut	16 minut	10 minut	15 minut	32 minut
	vlak			14 minut	-	7 minut	11 minut		23 minut
Počet nových objektů a bytů v bytových domech	rodinné domy		55	35	45	58	47	56	42
	bytové domy		0	0	0	0	0	0	0
Počet lokalit + roztroušená zástavba			1 + r	2 + r	1 + r	1	1	2	2
Období výstavby			2002-2015	2002-2008	2001-2015	2002-2014	2001-2012	1995-2010	2001-2015
Inženýrské sítě	elektro		ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
	kanalizace		ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano
	plyn		ano	ne	ano	ano	ne	ano	ne
	vodovod		ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Třetí skupina obcí je charakteristická růstem počtu obyvatel v produktivním věku. Podle vývoje počtu zaměstnanců firmy ŠKODA AUTO a.s. (viz Příloha H) ji lze rozdělit na dvě části. Brodce, Dlouhá Lhota, Krnsko a Plazy vykazují v celkovém úhrnu sledovaných let stoupající tendenci v počtu zaměstnanců, ale celkový nárůst se nezvýšil o více než 100 % hodnoty roku 1995. Druhá část zahrnuje Dolní Stakory, Kolomuty, Krnsko a Zdětín, které mají progresivní nárůst jak počtu obyvatel v produktivním věku, tak i počtu zaměstnanců a to o více než 100 % hodnoty z roku 1995.



Graf 25 Počet trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 31 až 60 novými trvale obydlenými byty

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Tabulka 6: Porovnání počtu trvale obydlených bytů před a po roce 1991 obcí s 31 až 60 novými trvale obydlenými byty

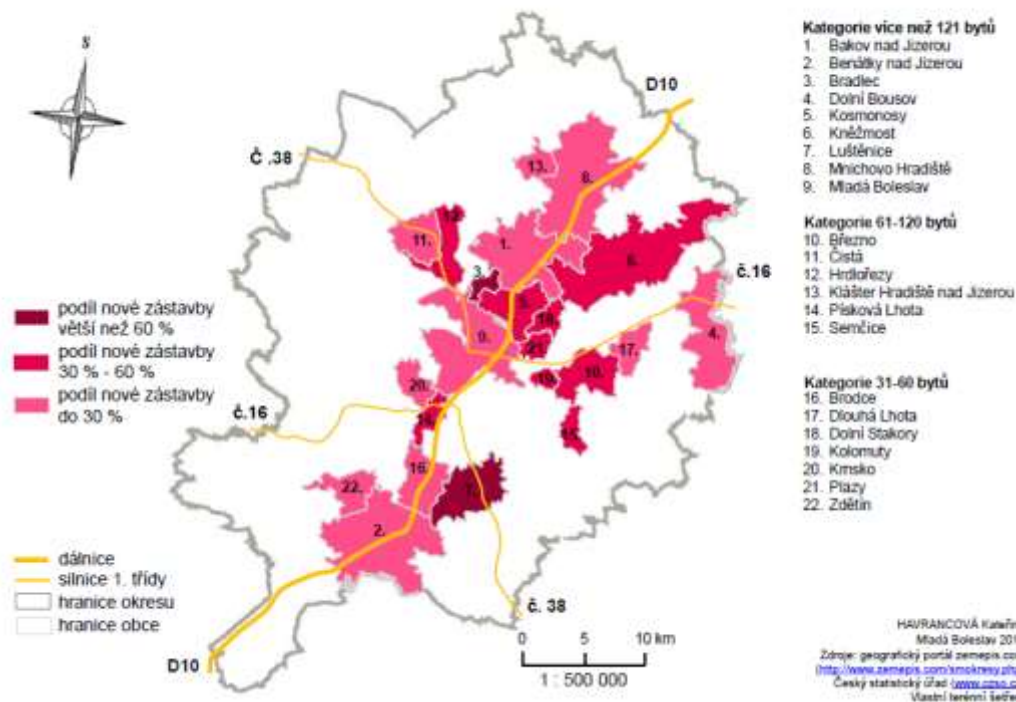
	Brodce	Dlouhá Lhota	Dolní Stakory	Kolomuty	Krnsko	Plazy	Zdětín
trvale obydlené byty (před rokem 1991)	350	105	48	59	146	105	147
trvale obydlené byty - nové (z let 1991-2015)	55	35	45	58	47	56	42
Celkem trvale obydlené byty - rok 2015	405	140	93	117	193	161	189

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

18.2 Vyhodnocení terénního šetření

Obce, v nichž dochází k nárůstu počtu zaměstnanců a obyvatel v produktivním věku se rozkládají v okruhu do 30 km od statutárního města Mladá Boleslav. Ve většině případů se jedná o obce, které jsou v blízkosti hlavních dopravních tepen z jednotlivých směrů do Mladé Boleslavi. Rozborem získaných dat bylo zjištěno, že rozvoj bydlení na Mladoboleslavsku se děje odlišným způsobem v různých směrech od centra (jádra). Proces změn působí převážně silněji v místech bližších k Mladé Boleslavi. Již na první pohled je patrná „severovýchodní suburbanizační stopa, kde je vyšší míra nové zástavby. Vysoký podíl nové zástavby je na východní straně, v obcích podél silnice I. třídy č. 16 ve směru na Jičín, která paradoxně vykazuje nejvíce závad, především v průtazích skrz obce.

PODÍL NOVÉ ZÁSTAVBY NA CELKOVÉM POČTU TRVALE OBYDLENÝCH BYTŮ (2015-1991)



Obrázek 3: Podíl nové zástavby na celkovém počtu trvale obydlených bytů (2015-1991)

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

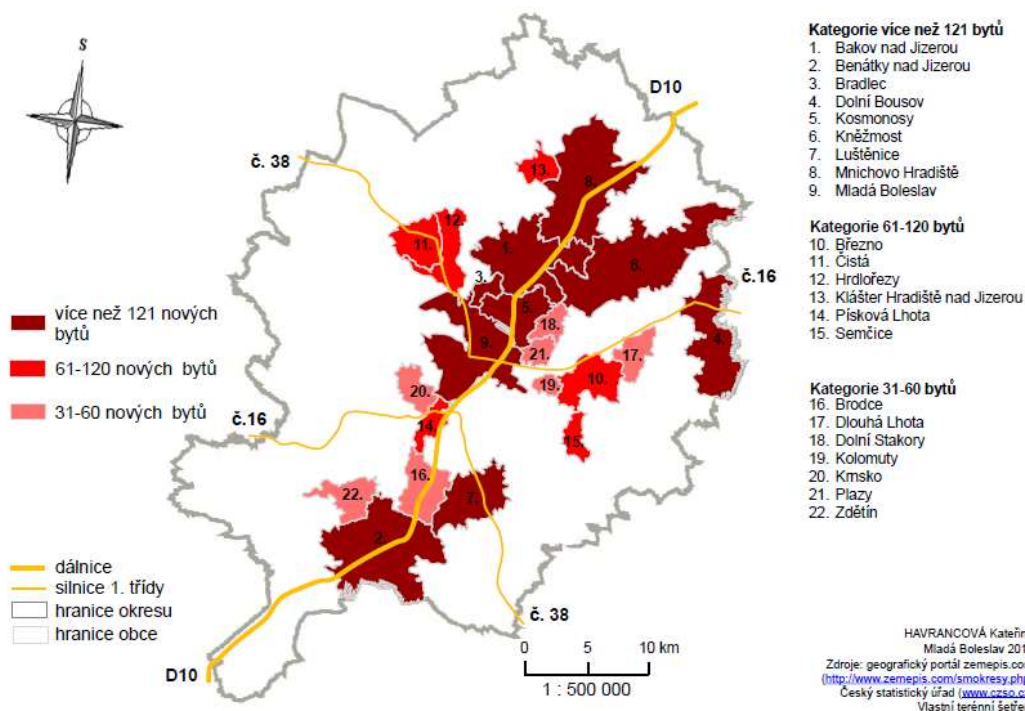
Na základě posouzení vybraných obcí podle vývoje počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. lze tyto obce přiřadit do třech skupin s podobnou charakteristikou. První skupinu tvoří

Statutární město Mladá Boleslav a město Kosmonosy, kde dochází ke stagnaci nebo jen mírnému vzestupu počtu obyvatel v produktivním věku, ale zároveň k poklesu počtu zaměstnanců ŠA mezi roky 1995 až 2015, i přes poměrně velké množství nové zástavby.

Druhá skupina obcí Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Březno, Čistá, Dlouhá Lhota, Dolní Bousov, Krnsko, Mnichovo Hradiště, Plazy, Semčice je charakterizována zvyšujícím se počtem obyvatel v produktivním věku i počtem zaměstnanců ŠA, avšak tento nárůst nepřekračuje hodnotu roku 1995 o více než 100 %.

Nejprogresivnější skupinu tvoří obce Bradlec, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Klášter Hradiště nad Jizerou, Kněžmost, Kolomuty, Luštěnice, Písková Lhota a Zdětín, ve kterých v letech 1995 až 2015 došlo k nárůstu počtu zaměstnanců ŠA o více než 100 % hodnoty z roku 1995, přičemž počet obyvatel v produktivním věku má v těchto obcích obdobnou zvyšující tendenci. Při porovnání nové zástavby a nárůstu počtu zaměstnanců v těchto obcích je zřejmá přímá souvislost mezi novou zástavbou a zaměstnanci ŠA.

VYBRANÉ OBCE PODLE POČTU NOVÝCH TRVALE OBYDLENÝCH BYTŮ (2015-1991)



Obrázek 4: Vybrané obce podle počtu nových trvale obydlených bytů (2015-1991)

Zdroj: SLDB 1991 a 2011, Trvale obydlené byty; ČSÚ 2011–2015, Dokončené byty; zpracovala autorka

Na základě výsledků terénního šetření a rozborem získaných dat lze vyhodnotit, že ve všech sledovaných obcích, s výjimkou Mladé Boleslavi a Kosmonos, dochází v závislosti na rozvoji nové zástavby z období let 1991 až 2015 i ke zvyšování počtu zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s., čímž je prokázána souvislost mezi změnami bydlení a firmou ŠA.

Administrativní okres Mladá Boleslav zahrnuje 120 obcí, z toho 8 má statut města. Pro účely zpracování a řešení výzkumného problému bylo vybráno a posuzováno 22 obcí. V území okresu Mladá Boleslav se nachází mnoho dalších obcí, které obdobně jako vybrané vykazují růstové charakteristiky, většinou s menší intenzitou. Jako příklad lze uvést obce Březina, Bukovno, Chotětov, Kosořice, Kropáčova Vrutice, Petkovy, Ptýřov, Řepov, Skorkov a Židněves. V regionu jsou i dvě města, která nebyla do výzkumu zahrnuta. Město Dobruvice, které má centrální a sedm stavebně nesrostlých částí dosahuje v průměru nižšího růstu, než vybrané obce a počet obyvatel zde stoupá velmi pozvolna. Město Bělá pod Bezdězem, které obsahuje centrální a čtyři stavebně nesrostlé části, v němž po mírném zvýšení v letech 2007–2011, dochází k poklesu v počtu obyvatel.

19 Prostorové vztahy - změny vyjížděky pod vlivem změn v bydlení

V zázemí města Mladá Boleslav se nachází prstenec obcí, které jsou s jádrem spjaty intenzivní vyjížděkou, přestože jsou v dosahu městské hromadné dopravy (Bradlec, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Kolomuty, Kosmonosy, Plazy). Jevy intenzivní pracovní vyjížděky pomocí osobních aut vykazují další obce (Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Brodce, Březno, Čistá, Dlouhá Lhota, Dolní Bousov, Klášter Hradiště nad Jizerou, Kněžmost, Krnsko, Luštěnice, Mnichovo Hradiště, Písková Lhota, Semčice a další). Z nových lokalit obcí denně vyjíždí poměrně velké množství obyvatel do zaměstnání a škol. Část z nich vyjíždí do přirozeného spádového centra Mladé Boleslavi, z čehož velký podíl tvoří vyjížděka do společnosti ŠKODA AUTO a.s. Denní vyjížděka do zaměstnání a škol má ještě další struktury. V pracovních dnech začíná docházet k zahušťování provozu na pozemních komunikacích směrem do jádra již po páté hodině ranní, kdy zaměstnanci ŠA vyjíždí osobními auty na ranní směnu. V této době rovněž míří do Mladé Boleslavi většina spojů autobusové dopravy. Nejhušší automobilová doprava je ve městě a okolí mezi sedmou a osmou hodinou, kdy míří směrem k jádru další zaměstnanci s pracovními místy v Mladé Boleslavi, což bývá velmi často spojováno s dopravou dětí do škol. Mezi osmou a devátou hodinou ranní se hustota provozu stabilizuje. Ke zvýšení dopravy dojde opět mezi třináctou a čtrnáctou hodinou, kdy zaměstnanci ŠA přijíždí na odpolední směnu. K maximálnímu zvýšení frekvence provozu v jádru a na výjezdových komunikacích z města dochází po čtrnácté hodině. Toto zvýšení je způsobené kumulací dopravy vlivem ukončení pracovní doby ve ŠKODĚ AUTO a.s. a v dalších firmách v Mladé Boleslavi. Nejhorší situace je tradičně v centru města, na křížení ulic V. Klementa a Laurinova. Vliv zaměstnanecké vyjížděky na hustotu dopravního provozu ve městě je patrný rozdílem provozu mezi pracovními a dny pracovního volna a klidu nebo mezi pracovními dny ve ŠA a obdobím celozávodní dovolené. K dalšímu rozboru vyjížděky by bylo možno využít definitivní výsledky SLDB 2011, tabulka 714 Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky.

K vyjíždějícím z vybraných obcí přidat upravené stavy k roku 2015 a určit vliv na zvýšení frekvence dopravy.

U většiny obcí okresu převažuje vyjíždka nad dojíždkou. Ojediněle se vyskytují obce, kde převažuje dojíždka nad vyjíždkou jako Plazy a Řepov, v nichž jsou situovány větší průmyslové závody.

20 Aplikace tématu do ŠVP

V současné době probíhající kurikulární reformy vzdělávacího systému v České republice vznikají koncepce, cíle a vzdělávací obsah dané etapy vzdělávání na dvojí úrovni, přesněji na úrovni státní a školní, což vymezují tzv. kurikulární dokumenty. Na státní úrovni je do kurikulárních dokumentů zařazován mj. Národní program rozvoje vzdělávání v České republice z roku 2001 (často označován jako Bílá kniha) a rámcové vzdělávací programy (dále jen RVP) pro předškolní, základní, gymnaziální a odborné vzdělávání, které vydává Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (v této diplomové práci je použito údajů z verze RVP ZV k roku 2015). Školní úroveň pak tvoří školní vzdělávací program (dále jen ŠVP), pro jehož tvorbu je závazný právě RVP, který také vymezuje konkrétní cíle základního vzdělávání, vzdělávací oblasti, průřezová témata, vzdělávací obsah, jeho organizační uspořádání či klíčové kompetence. „Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání stojí mimo jiné na myšlence, že je nutné v průběhu vzdělávání vybavit žáky vedle předmětových vědomostí a dovedností také znalostmi, dovednostmi, postoji a hodnotami, které budou moci využít nejen ve škole, ale především v běžném osobním životě, při studiu a později i ve své profesní kariéře. Právě tyto znalosti, dovednosti, postoje a hodnoty se v RVP ZV označují souhrnně jako klíčové kompetence a každý žák je může ve svém životě zužitkovat a uplatnit bez ohledu na to, co mu ve škole jde, o co se zajímá a co chce v budoucnu dělat.“ (Hučinová 2005) Na úrovni základního vzdělávání jsou tedy za klíčové považovány kompetence k učení, komunikativní, k řešení problémů, sociální a personální, občanské a pracovní. Jako učitel si pak kladu otázku jak a prostřednictvím jakých aktivit, metod a forem výuky dosáhnu toho, že si žáci postupně osvojí dané klíčové kompetence?

Tvorba vlastních ŠVP umožňuje školám jejich profilaci, vlastní učební plán s učebními osnovami, ale také přináší jednotlivým učitelům zvýšení jejich profesní autonomie, vlivu na vzdělávací procesy a výsledky žáků. Dává učitelům možnost vlastního aktivního a tvůrčího přístupu. Nejen žáci, ale i učitelé by měli dosahovat určitých kompetencí k vykonávání své profese. Také v dokumentech

Strategie vzdělávací politiky do roku 2020 (MŠMT 2014) je zmiňován požadavek na kvalitu učitele. Zdůrazňuje podporu jeho kvalitní výuky či zlepšení podmínek pro jeho práci.

Jak uvádí Kyriacou (2004) učitelé své základní pedagogické dovednosti rozvíjí odbornou přípravou, praxí, ale záleží i na vrozených předpokladech k vykonávání pedagogické profese. Kyriacou stanovil sedm základních pedagogických dovedností vedoucích k úspěšnému vzdělávání, mezi které mj. řadí právě plánování a přípravu vyučovací jednotky. Důsledné plánování vede k jasnému stanovení cílů hodiny s ohledem na rozvoj znalostí, vědomostí, dovedností a postojů žáka; vymezení obsahu hodiny; jednotlivých činností a metod s ohledem na individuální potřeby, vycházející z předchozí znalosti žáků a vedoucí k naplnění stanovených cílů; časovému rozvržení; předvídání situací; včasné přípravě materiálů a pomůcek; průběžnému udržení zájmu a pozornosti žáka v průběhu vyučovací jednotky; stanovení způsobu hodnocení a monitorování pokroků žáků vyučujícím apod.

Výzkum profesních kompetencí studentů učitelství v závěru jejich studia (Novotová, Havrancová, Müllerová 2015), který byl realizován na Katedře pedagogiky a psychologie TUL v roce 2015 mimo jiné ukázal, jak své profesní kompetence pro vykonávání daného povolání po ukončení souvislých praxí studenti hodnotí. Výsledky sdělují, že nejhůře se studenti hodnotí v činnostech souvisejících s již zmíněným plánováním výuky a vedení žáků k sebehodnocení. Při tomto výzkumu ale plánování výuky označovali jako obtížné i cviční učitelé z různých škol, mezi důvod uváděli, že studenti nevytvořili používané učební plány a neznali dostatečně žáky. Potřeba je také zdůraznit, že úroveň osvojení si kompetencí potřebných pro vykonávání dané profese se zpravidla rozvíjí a narůstá s délkou vykonávání dané profese.

Celá tato diplomová práce se dotýká mnoha témat, která se v určité zjednodušené formě ve vyučovacích hodinách zeměpisu na základních školách běžně objevují. Zároveň se ale dotýká i témat, která do vyučovacích hodin zeměpisu zahrnout lze, především na regionální úrovni, tedy i do školních vzdělávacích programů konkrétních základních škol. Jednotlivá témata je potřeba zobecnit, nalézt princip mezi dvěma nebo více pojmy, tzv. generalizovat,

na základě hlubšího poznání předmětu a příslušných pojmů, nikoliv na jednotlivá fakta. „Pojmy na rozdíl od faktů umožňují používat zkušenosti a znalosti a pomocí nich zařadit nové informace do širšího kontextu; a spojovat současnost s minulostí a rozpoznávat v nových informacích novou podobu dříve nastudovaných poznatků.“ (Vávra 2006, s. 15)

V této kapitole nastíním naplánovanou vyučovací hodinu z vyučovacího oboru Zeměpis⁸, která by měla být zařazena do ŠVP základních škol v Mladé Boleslavi jako jedna z prostředních hodin v tematickém celku, jenž je v ŠVP nazýván Život v našem regionu, a na ZŠ Mladá Boleslav, Dukelská 1112/III realizován v devátém ročníku. Zároveň vychází z učebnice Zeměpis 8 pro základní školy a víceletá gymnázia nakladatelství Fraus, která by měla vést žáky k bližšímu poznávání místního regionu. Navržená hodina je tedy přizpůsobena přímo pro žáky navštěvující výše zmíněnou základní školu v Mladé Boleslavi. Všichni žáci nejsou pouze z města Mladá Boleslav, ale téměř 45 % devátého ročníku (ředitelství školy k 30. 9. 2015) bydlí v obcích okolních, které leží v okrese Mladá Boleslav. Tato vyučovací jednotka by měla vést ještě k detailnějšímu poznání a pochopení fungování či zvláštností místního regionu právě v otázce osídlení, obyvatelstva a prostorových vztahů. Veškeré aktivity vycházejí z více způsobů jak motivovat žáky ve výuce, především praktickými činnostmi s vyhlídkou do budoucnosti, názornými, s důrazem na překonání překážky, které není ani příliš jednoduché, ani nepřiměřeně složité či vyhledávání informací samotnými žáky. Při tvorbě některých úkolů jsem se inspirovala

⁸ Vzdělávací obor Zeměpis je v RVP pro základní vzdělávání řazen do vzdělávací oblasti Člověk a příroda, která zahrnuje také další obory, tedy Fyzika, Chemie a Přírodopis. (RVP ZV 2013, s. 52)

„Vzdělávací obsah vzdělávacího oboru Zeměpis, který má přírodovědný i společenskovední charakter, je, v zájmu zachování celistvosti oboru, umístěn celý v této vzdělávací oblasti... Specifikum zeměpisu ve školním vzdělávání spočívá v zavedení prostorového rozměru. Vede žáky k orientaci na několika úrovních: místní (lokální), regionální (oblastní), na úrovni světadílů (kontinentální) a celosvětové (globální). Využívá poznatky z dalších vzdělávacích oborů (přírodopis, dějepis, občanská nauka, fyzika, chemie, matematika, informační a komunikační technologie). Díky těmto svým specifikům umožňuje zeměpis pravidelné a cílené procvičování všech klíčových kompetencí, zapojování průřezových témat do výuky a tvorbu projektů ve spolupráci s ostatními vzdělávacími obory.“ (Školní vzdělávací program 2015, s.235)

webovým portálem Ekopolis.cz, jenž nabízí rozličné úlohy, které by měly vést žáky k přemýšlení o fungování měst v realizaci průřezového tématu Environmentální výchova.

Všechny aktivity zmíněné v navrhované vyučovací hodině byly prakticky ozkoušeny (a drobné nedostatky poupraveny) v rámci souvislé praxe, kterou autorka této diplomové práce na ZŠ Mladá Boleslav, Dukelská 1112/III absolvovala. Na zmíněné základní škole se zeměpis vyučuje v 6., 7. a 8. ročníku po dvou hodinách týdně a v 9. ročníku jednu hodinu týdně. Převažuje zde kooperativní výuka a žáci si velké množství informací ve výuce vyhledávají sami podle zadaných instrukcí vyučujícího k daným tématům. V hodinách zeměpisu často slouží vyplněný pracovní list jako forma zápisu, žáci si nevedou klasické sešity, ale tzv. portfolia složená z různých pracovních listů a doplňkových cvičení. Proto i v níže navrhované hodině je kladen velký důraz na práci s pracovním listem a co nejdelším aktivním časem žáka v hodině, tedy jeho přímá aktivita ve výuce.

20.1 Plánování výuky před vstupem do třídy

Název hodiny: Jak bydlíme na Mladoboleslavsku?

Ročník: 9

Očekávané výstupy podle RVP ZV (2015), kterých se plánovaná hodina dotýká: Z-9-1-01 Žák organizuje a přiměřeně hodnotí geografické informace a zdroje dat z dostupných kartografických produktů a elaborátů, z grafů, diagramů, statistických a dalších informačních zdrojů. Z-9-1-03 Žák přiměřeně hodnotí geografické objekty, jevy a procesy v krajinné sféře, jejich určité pravidelnosti, zákonitosti a odlišnosti, jejich vzájemnou souvislost a podmíněnost, rozeznává hranice (bariéry) mezi podstatnými prostorovými složkami v krajině. Z-9-6-01 Žák vymezí a lokalizuje místní oblast (region) podle bydliště nebo školy. Z-9-6-02P Žák charakterizuje přírodní, hospodářské a kulturní poměry místního regionu, možnosti dalšího rozvoje. Z-9-6-03P Žák uvede hlavní údaje o rozmístění obyvatelstva.

Cíle hodiny:

Žák vnímá obec, ve které žije, jako dynamickou jednotku, jejíž počet obyvatel, služeb a bytů se v průběhu let mění. Žák jmenuje portál Českého statistického úřadu jako zdroj aktuálních dat o Česku, kde může nalézt demografické údaje o své obci, ale i obcích jiných. Tyto údaje dokáže sám vyhledat podle zadaných instrukcí, podle návodu je také zpracovat do jednoduchých grafů a porovnat s výsledky pro obce jiné. Žák vlastními slovy vysvětlí proces suburbanizace na Mladoboleslavsku a vyjmenuje některé obecné výhody a nevýhody života v zázemí města.

Diferenciace očekávaných výstupů, které budou v hodině naplánovány (inspirováno Bloomovou taxonomií kognitivního myšlení (Vávra 2011), Standardy pro základní vzdělávání⁹ – Zeměpis (RVP 2013) a možné koncepte českého geografického vzdělávání na kognitivní a znalostní dimenzi (Vávra 2013):

Kognitivní poznávání (Bloom), nižší úroveň: žák zná a dokáže charakterizovat svou obec (region) a vysvětlit změny bydlení v obci i v regionu. Sám mechanicky vyhledává data, ale grafy sestaví pouze s pomocí učitele. Nedokáže vyvodit obecné závěry.

Kognitivní poznávání (Bloom), vyšší úroveň: žák zná a dokáže charakterizovat svou obec (region) a vysvětlit změny bydlení v obci i v regionu. Vyhledá, analyzuje data a samostatně zpracuje do grafů. Dokáže vyvodit obecné závěry, provést kritické srovnání a vlastními slovy popsat kladů a záporů.

Znalost/poznání, nižší úroveň: žák dokáže použít správný postup při práci s pracovním listem podle zadání.

Znalost/poznání, vyšší úroveň: žák dokáže použít správný postup při práci s pracovním listem podle zadání, dokáže samostatně zpracovávat potřebná data a fakta včetně grafických výstupů.

Tematický celek podle ŠVP a tematického plánu pro rok 2015: Život v našem regionu.

⁹ Standardy pro základní vzdělávání – Zeměpis (Geografie) mají snahu o nastavení minimální úrovně předpokladů, které by měl žák při ukončení základního vzdělávání splnit (poznámka autorky)

Mezipředmětové vztahy: Výchova k občanství – obec a region, bydlení; Informační technologie – vyhledávání informací, zdroj aktuálních informací a jejich zpracování; Dějepis – historie místního regionu; Matematika – grafy, porovnávání; Přírodověda – vliv osídlení na krajinu

Klíčové kompetence: Žák v průběhu této hodiny rozvíjí klíčovou kompetenci k učení, k řešení problémů, komunikativní, sociální a personální.

Kompetenci k učení prohlubuje vyhledáváním a tříděním informací a na základě jejich pochopení, propojení a systematizace je efektivně využívá v procesu učení, tvůrčích činnostech a praktickém životě. Žák rozvíjí klíčovou kompetenci k řešení problémů tak, že řeší problémy samostatně, volí vhodné způsoby řešení, užívá při řešení problémů logické, matematické a empirické postupy. Vyhledává informace vhodné k řešení problémů. Klíčovou kompetenci komunikativní žák prohlubuje formulací a vyjadřováním svých myšlenek a názorů v logickém sledu, vyjadřováním se výstižně, souvisle a kultivovaně v písemném i ústním projevu. Využívá informační komunikační prostředky a technologie pro kvalitní a účinnou komunikaci s okolním světem. Kompetence sociální a personální je procvičována účinnou spoluprací při diskuzích v malé skupině i při debatě celé třídy

Klíčové pojmy: obec, obyvatel, ČSÚ, Mladoboleslavsko, suburbanizace, urbanizace (vysvětlení spojitosti mezi urbanizací a suburbanizací na schématu v Pracovním listu viz Příloha I).

Organizační formy: samostatná práce, frontální výuka, práce ve dvojicích.

Výukové metody: práce s textem, obrazem, grafy, tabulkami, jednoduchými databázemi, vytváření dovedností, diskuze a vysvětlování

Pomůcky: tablety nebo počítače v počítačové učebně s přístupem na internet, pracovní list Má obec, projektor, databáze trvale obydlených bytů obcí v Mladé Boleslavi v letech 1991 a 2015.

Prostředí: běžná školní třída s přístupem na internet nebo specializovaná počítačová učebna.

Tabulka 7: Průběh plánované hodiny Jak bydlíme na Mladoboleslavsku

Činnost žáka/úkoly, které žák plní	Čas (minuty činnosti)	Činnost učitele, styl a strategie výuky
<p>Žák aktivně odpovídá na dotazy učitele a reaguje na odpovědi svých spolužáků.</p> <p>Žák pracuje samostatně. Nejprve vyplňuje jméno, třídu a datum na pracovním listu. Následně plní</p>	2	<p>Organizační záležitosti:</p> <p>rychlý průběh s cílem udržet pozornost žáků k bezproblémovému přechodu na fázi motivace.</p>
	5	<p>Motivace a seznámení s cílem hodiny:</p> <p>pomocí cílených otázek na změnu bydlení, možnost využití fotografií ze zájmového území.</p> <p><i>Kolikrát jsi změnil místo bydliště za celý život? Kolikrát tvoji rodiče? Stěhovali se z bytového domu/panelového domu do rodinného domu či naopak? Z vesnice do města či naopak? Proč?</i></p> <p>Uvědomuje si potřebu vnitřní a vnější motivace žáka, nejen k činnosti v naplánované hodině, ale i vzdělávání jako celoživotnímu procesu.</p>
	12	<p>1. BLOK</p> <p>Samostatná práce s pracovním listem Má obec (viz Příloha I této práce):</p>

<p>úlohu číslo 1, 2, 3. Na případné nejasnosti a problémy při vyhledávání dat na webových portálech či tvorbě grafu se dotazuje vyučujícího. Potřebné informace vyhledává na portále www.mapy.cz a www.czso.cz. Vytváří vlastní grafy.</p> <p>Odpovědi na dotazy vyučujícího, vhodným způsobem. Reakce na</p>	<p>8</p>	<p>Učitel upozorňuje na vyplnění údajů v hlavičce obou stran pracovního listu, zadává úlohu 1., 2., 3. a odpovídá na dotazy žáků. Upozorňuje na nutnost jasnosti a stručnosti odpovědí.</p> <p>U úlohy č. 2 očekává odpovědi žáků jako například kino, sportovní hala, sídliště, automobilka apod.</p> <p>Upozorňuje na možnost odpovědět na úlohu v poli Víte, že...? Pokud bude daný žák hotov dříve, než ostatní spolužáci. Upozorňuje na možnost vyhledávání klíčových hesel na stránkách Českého statistického úřadu v případě, že žák nemůže delší dobu potřebné údaje nalézt. Uvádí ČSÚ jako vhodný zdroj aktuálních dat o ČR, na jehož stránkách lze také nalézt podrobné údaje o věkovém složení obyvatel, pohybu obyvatel, porodnosti apod. Vše zpracované do přehledných grafů a tabulek.</p> <p>Diskuze:</p> <p>Učitel se žáků dotazuje na výsledky, které zjistili. Zjišťuje,</p>
---	----------	---

<p>odpovědi spolužáků. Možnost korekce odpovědí v pracovním listu.</p>		<p>zda žáci chápou tyto výsledky. Vyvolává všechny žáky. <i>Například: Kolik žáků z dané třídy bydlí přímo v Mladé Boleslavi? Kdo denně dojíždí z okolní obce do školy? Kdo bydlí nejdále? Kdo bydlí v obci, která leží na některém z velkých silničních dopravních tahů? Jakým dopravním prostředkem se dostávají obvykle do školy? Kterou obcí neprojíždí vlak? Jaké další stavby se vyskytují v jejich obci a nejsou na pracovním listu zmíněny? Na jaké zajímavé skutečnosti jste na stránkách Českého statistického úřadu narazily? Už jste někdy na těchto webových stránkách hledali nějaké jiné informace?</i></p>
<p>Aktivní plnění úkolu číslo 4 z pracovního listu. Porovnávání výsledků vycházejících z grafu se spolužákem v lavici. Zamýšlí se nad vlivy na změnu počtu obyvatel.</p> <p>Naslouchá, ptá se na nejasnosti, odpovídá dotazy učitele.</p>	<p>10</p>	<p>2. BLOK</p> <p>Práce ve dvojicích – pracovní list:</p> <p>Učitel vysvětluje zadání úlohy č. 4 z pracovního listu. Vysvětlení, že žáci v předpřipravené tabulce (viz Příloha J) vyhledávají trvale obydlené byty, kterými se myslí i byty v rodinných domech. (Pojem byt může v žácích</p>

<p>Žák doplní získané informace do pole Víte, že...? V pracovním listu stručně odpoví, spolu se spolužákem v lavici, na bod číslo 5 a 6.</p> <p>Žák vyplňuje poslední úkol, využívá získané informace,</p>	<p>5</p>	<p>evokovat pouze byty v bytových domech.)</p> <p>V případě potřeby opakování počítání procent, ukázka konkrétního příkladu.</p> <p>Učitel kontroluje, zda je tempo pro žáky přiměřené, vyjadřuje kladná očekávání, verbální neverbální komunikace</p> <p>3. BLOK</p> <p>Frontální výuka: Zopakování a vysvětlení pojmu suburbanizace. Zhodnocení plusů a minusů, které s sebou tento jev přináší.</p> <p><i>Příklady plusů: finance z prodaných pozemků pro obce, snižování průměrného věku obyvatel obce, pohodlnější bydlení s menším počtem sousedů, život v přírodě.</i></p> <p><i>Příklady minusů: úbytek zemědělské půdy, stáří bez lékařské péče v místě bydliště, anonymita, každodenní dojíždění za prací.</i></p> <p>Samostatná práce pro rychlejší žáky:</p>
--	----------	--

<p>odpovídá na dotazy učitele. Hodnotí práci spolužáků.</p> <p>Žák naslouchá.</p>	<p>3</p>	<p>Učitel kontroluje práci žáků, zjednává pořádek ve třídě a prostředí pro psaní závěrečného shrnutí.</p> <p>Opakuje nutnost využití získaných informací z pracovního listu.</p> <p>Následující hodinu vyzve některé žáky k přečtení informací o obcích. Ideálně žáka z města Mladá Boleslav a žáka, o kterém ví, že bydlí v některé z menších okolních vesnic. Lze tedy ponechat i jako domácí úkol a formu opakování v následující vyučovací hodině.</p> <p>Shrnutí a závěr:</p> <p><i>V této třídě bydlí každý z nás ve městě MB nebo přilehlé obci. Každá obec je jedinečná. Má své obyvatelstvo a stavby, které se v průběhu let z různých důvodů proměňují.</i></p> <p><i>Data o obcích mohou získat například na stránkách ČSÚ a zpracovávat je do různých grafů či tabulek, z kterých následně vyvozují obecné závěry.</i></p> <p><i>V posledních letech se na Mladoboleslavsku objevuje trend</i></p>
---	----------	---

	<p><i>stěhování obyvatel do zázemí města, který se obecně nazývá suburbanizace.</i></p> <p><i>Lidé, žijící mimo území města Mladá Boleslav, z místa svého bydliště, dojíždějí různými dopravními prostředky do MB za různým účelem, někteří do práce, do školy, do obchodu apod. Zpravidla čím menší sídlo, tím menší množství nabízených služeb.</i></p> <p>Reflexe učitele po ukončení výuky:</p> <p>Bylo dosaženo očekávaných cílů?</p> <p>Co je potřeba změnit?</p> <p>Je mé jednání v souladu s politikou školy?</p> <p>Jak jsem mohla zabránit rizikům v průběhu hodiny?</p>
--	---

Zdroj: Formulář pro plánování výuky (Vávra 2013), upraveno autorkou

Poznámka: V případě vyučovací jednotky plánované na 60 minut lze hodinu rozšířit o další aktivity a metody. Například o metodu názorové škály, při které by se žáci podle sebe rozhodovali, zda jsou pro nebo proti životu v suburbii. Žáci se mohou pokusit zhodnotit kvalitu života seniorů v obcích na Mladoboleslavsku či kvalitu života seniorů ve městech. Bylo by možné také zahrnout výpočet ekologické stopy fiktivního obyvatele žijícího v pasivním domě v některé z obcí na Mladoboleslavsku. Případně udělat malý průzkum mezi svými spolužáky či rodiči a zjistit způsob dopravy do školy. Lze zahrnout práci s vybranými věkovými pyramidami některé z obcí, volně přístupné na webových stránkách ČSÚ, přičemž by žáci zjišťovali, jak se bude pravděpodobně měnit

počet dětí v průběhu let? Vyjmenují několik problémů, které bude muset naše společnost v souvislosti s těmito změnami ve složení obyvatelstva, řešit. Lze procvičit hierarchii sídel. Nebo představu žáků o jejich bydlení za několik desítek let. Spolu s učitelem mohou žáci vytvářet myšlenkovou mapu, která by vyjadřovala změny bydlení a faktory, které mají na tyto změny vliv, základní pojmy apod., vše doprovázeno diskuzí nad zmiňovanými skutečnostmi. Nabízí se i možnost vytvořit malou SWOT analýzu Mladé Boleslavi, zjednodušeně potenciál a bariéry daného území. Popřípadě vysvětlení netradičních pojmů satelitní město, demografie, index stáří. Z výše zmíněných aktivit by bylo možno sestavit celoroční projekt nebo projektový den na dané škole.

21 Závěr

Hlavním záměrem práce bylo zhodnocení změn obytné zástavby na Mladoboleslavsku v rozmezí let 1991–2015 a určení vlivu firmy ŠKODA AUTO a.s. na tento vývoj. Příprava výzkumu a řada místních šetření odhalila rozsah zvoleného tématu. Okres Mladá Boleslav má 120 obcí, z nichž bylo 22 vybráno k posouzení. Při výběru se vycházelo z předpokladu, že množství nové zástavby stoupá s klesající vzdáleností do jádra a zároveň s klesající vzdáleností k některému z hlavních dopravních tahů, což se později při grafickém zpracování výsledků potvrdilo.

Změny v bydlení spojené s růstem počtu obyvatel se dějí ve většině obcí okresu Mladá Boleslav a vzhledem k atraktivitě jádra působí i přes jeho hranice. Jižní část okresu je pod větším vlivem sousedního okresu Praha – východ a Hlavního města Praha. Jedním z cílů bylo určení role klíčového aktéra v posuzovaném území firmy ŠKODA AUTO a.s. Před zpracováním výzkumu jsem měla názor, že nové rodinné domy si mohou dovolit především zaměstnanci firmy, kteří mají lepší pozici s vyšším příjmem. Při porovnání počtu obyvatel v produktivním věku s počtem zaměstnanců firmy bylo zjištěno, že ve většině vybraných obcí zároveň stoupá počet produktivních obyvatel i počet kmenových zaměstnanců. V obci Bradlec strmě stoupl počet produktivních obyvatel (ve sledovaném období o 282 %) i zaměstnanců firmy (ve sledovaném období o 574 %). Překvapením je vývoj ve městě Kosmonosy, které sousedí se statutárním městem, kde stoupá počet obyvatel, ale počet zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. mírně klesá, z čehož plyne, že v Kosmonosích si nové rodinné domy staví převážně jiné skupiny obyvatel. Nejvýraznější pokles pracovníků firmy ŠKODA AUTO a.s. je v průběhu sledovaného období zaznamenán v jádrovém městě Mladá Boleslav (-25 %). V rámci celého okresu bylo určení podílu zaměstnanců firmy na nové zástavbě provedeno orientačně. Každý nový zaměstnanec si ve vybrané obci nemusel postavit nový rodinný dům a naopak dům si zde mohl postavit „zaměstnanec“ pár. Průměrný podíl zaměstnanců na nové zástavbě je v rámci sledovaných obcí okresu odhadem mezi 30–40 %. Jak se uvádí výše, neplatí toto zjištění ve městech Kosmonosy a Mladá Boleslav.

V Mnichově Hradišti je počet zaměstnanců kolísavý a nekoresponduje s vývojem počtu trvale obydlených bytů.

Dalším z cílů bylo posouzení vlivu změn v bydlení na změnu prostorových vztahů v regionu se zaměřením na vyjížďku pracovníků z místa trvalého bydliště do místa pracoviště, především do firmy ŠKODA AUTO a.s. Tento cíl se nepodařilo beze zbytku naplnit, projevy zvýšené vyjížďky jsou z důvodu rozsahu pouze popsány, je vysvětlen postup případné další práce s údaji.

Na otázku jaký je vlastně podíl firmy ŠKODA AUTO a.s. na změnách bydlení není jednoduchá odpověď. Výzkumem bylo zjištěno, že v obcích okresu Mladá Boleslav vznikly suburbánní oblasti, kde byly v rozmezí let 1991-2015 postaveny nové rodinné domy, popřípadě byty v bytových domech. Podíl zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. na zástavbě ve vybraných obcích je v rozmezí 15–60 %, z čehož u většiny je mezi 30–40 %, změny jsou pod vlivem suburbanizace a migrace z jiných okresů.

Při posuzování suburbanizace jako růstu obyvatelstva v zázemí statutárního města Mladá Boleslav došlo k problému vymezení území jádrového města. Ve stavebně nesrostlých částech města Mladá Boleslav, jako jsou Bezděčín, Debrň, Chrást, Jemníky, Michalovice, dochází k výstavbě rodinných domů, zatím co v souvislém zastavěném území jádrového města je proces výstavby z důvodů nedostatku volných, připravených pozemků téměř zastaven. Stoupající počet obyvatel v nesrostlých částech města Mladá Boleslav v konečné bilanci výrazně přispívá k faktu, že počet obyvatel města neklesá, ale stagnuje. Jednou z překážek při prováděném výzkumu byla srovnatelnost dat na základě výsledků SLDB 1991, 2001, 2011.

Posledním z cílů bylo najít způsob, pomocí kterého by bylo možné převést zjištěné poznatky do vybraných školních vzdělávacích programů základních škol v Mladé Boleslavi. Ve vzdělávací části této práce je názorná ukázka generalizace tématu na základně vlastního hlubšího poznání a jeho transformace do konkrétní vyučovací hodiny s názvem Jak bydlíme na Mladoboleslavsku? Praktické ověření prokázalo možnost vyučovat regionální zeměpis v souvislostech a atraktivní formou v navrhované podobě i rozsahu. Při této hodině je nutno poukázat na vztahy tématu k jiným předmětům, především zohlednění úrovně žáků v práci

s grafy a procenty, aby mohly být jednotlivé aktivity realizovány. Atraktivita hodiny pak spočívala v rozličných použitých metodách, interaktivním internetovém prostředí, vyhledáváním a zpracováváním praktických informací o vlastní obci a množství drobných úkolů, které přispívají ke zvýšení aktivního času žáka v průběhu celé hodiny. Zdůrazněna je i potřeba více úloh pro rychlejší žáky a diferenciaci učiva pro žáky, kteří dosáhnou podle Bloomovy taxonomie nižší či vyšší úrovně kognitivního poznávání. Přičemž například žáci na nižší úrovni jsou schopni sami vyhledávat mechanicky data podle zadání, ale tato data nedokáží dále zpracovávat a vyvozovat obecné závěry. Naopak žáci na vyšší úrovni kognitivního myšlení data vyhledávají, analyzují a samostatně zpracovávají do grafů, vyvozují obecné závěry či provádí kritická srovnání apod. Ve výuce je vždy třeba zohlednit možnosti žáků dané třídy, vyučovací styl a strategie učitele, příprava na hodinu pak může mít jinou podobu či může být jinak strukturovaná, než jak je uvedeno v této práci. Tato práce by mohla být rozšířena o aktuálně diskutovaná témata stylů a strategií výuky geografie a role učitele v ní, role memorování, ale i taxonomii vzdělávacích cílů jiných autorů zabývajících se nejen vzdělávacími cíli kognitivními, ale i afektivními či psychomotorickými. V procesu výuky má být dosaženo kompletních výukových cílů, tedy nejen kognitivních, ale i afektivních a psychomotorických.

Dále lze uvažovat o rozšíření o další naplánované vyučovací hodiny, jejichž náplň by vycházela z probírané problematiky, zapadající do tematického celku Život v našem regionu, do kterého je výše zmíněná hodina zařazena. Lze navrhnout také celoroční projekt nebo realizaci formou projektového dne.

22 Seznam použitých zdrojů

22.1 Tištěné

- BÁČOVÁ, M., 2002. *Informační příručka pro vlastníky, správce a uživatele panelových bytových domů*. Praha: Informační centrum ČKAIT. ISBN 80-8636494-1.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D., 2011. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. 2. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1974-3.
- DISMAN, M., 2002. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele*. 3. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-246-0139-7.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K., 1987. *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze. ISBN 60-047-87.
- HAMPL, M., 1996. *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. 1. vyd. Praha: DemoArt. [1] slož. mapový l. ISBN 80-902154-2-4.
- HAMPL, M., 2005. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Praha: DemoArt. ISBN 80-86746-02-X.
- CHAMPION, T., 2001. Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization. *Handbook of Urban Studies*. London: SAGE Publication, s. 143-159. ISBN 0803976 95X.
- KATRŇÁK, T., 2004. *Odsouzení k manuální práci: vzdělanostní reprodukce v dělnické rodině*. Praha: SLON. ISBN 80-86429-29-6.
- KLÁPŠTĚ, P., BEČKA M., KLÁPŠŤOVÁ, E., 2012. Jak uvažovat o budoucnosti suburbii? *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 15, č. 5, s. 49-54. ISSN 1212-0855.
- KYRIACOU, C., 2004. *Klíčové dovednosti učitele: cesty k lepšímu vyučování*. 2. vyd. Praha: Portál. ISBN 80-7178-965-8.
- LUX, M., 2002. Změny ve spotřebních vzorcích českých domácností 1990-1999. In: MANSFELDOVÁ, Z., TUČEK, M., *Současná česká společnost: sociologické studie*. Vyd. 1. Praha: Sociologický ústav AV ČR, s. 67-87. ISBN 80-7330-009-5.
- MAIER, K., 2012. Nástroje územního plánování k regulaci suburbanizace. *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 15, č. 5, s. 10-20. ISSN 1212-0855.

- MIRVALD, S., ŠTULC M., 1997. *Společenské a hospodářské složky krajiny: zeměpis pro 8. a 9. ročník základní školy a nižší ročníky víceletých gymnázií*. Praha: Fortuna, 1997. ISBN 80-7168-417-1.
- NOVOTOVÁ, J., HAVRANCOVÁ, K., MÜLLEROVÁ B., 2015. Výzkum profesních kompetencí studentů učitelství v závěru jejich studia. In: ŠARFRÁNKOVÁ D., PODROUŽEK L., SLOWÍK J. *Etické a sociální aspekty v oblasti vzdělávání a pedagogickém výzkumu*. Vyd. 1. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, s. 183-192. ISBN 978-80-261-0551-0.
- OUŘEDNÍČEK, M. et al., 2009. Metody geografického výzkumu města. *Město: Proměnlivá ne/samozřejmost*. Pavel Mervart/Masarykova univerzita, Brno, s. 93-128. ISBN 978-80-200-2064-2.
- OUŘEDNÍČEK, M., ŠPAČKOVÁ, P., NOVÁK, J. eds. 2013. *Sub Urbs: krajina, sídla a lidé*. Academia, Praha. ISBN 978-80-200-2226-4.
- PELTANA, T., 2012. Suburbanizace a energetická náročnost dojížděky. *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 15, č. 5, s. 21-26. ISSN 1212-0855.
- PROKOPOVÁ, M. 2015. *Nejvládnější průmyslníci kraje*. Mladá fronta Dnes. Liberecký Dnes. ISSN 1210-1168.
- SPF GROUP s.r.o. 2014. *Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav*. Socioekonomická analýza. Ústí nad Labem.
- SOUKUP, J., RATHOUSKÝ, B., 2013. *Znalostní ekonomika v České republice a Evropské unii*. Praha: Management Press. ISBN 978-80-7261-266-6.
- SUNEGA, P., 2002. Bydlení v ČR - představy a ekonomická realita. In: MANSFELDOVÁ, Z., TUČEK, M., *Současná česká společnost: sociologické studie*. Vyd. 1. Praha: Sociologický ústav AV ČR, s. 88-106. ISBN 80-7330-009-5.
- SÝKORA, L., MULÍČEK O., 2012. Urbanizace a suburbanizace v Česku na počátku 21. století. *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 15, č. 5, s. 27-38. ISSN 1212-0855.
- SÝKORA, L., 2002. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku. ISBN 80-901914-9-5.
- ŠIMON, M., 2011. Kontraurbanizace: Chaotický koncept? *Geografie*, roč. 116, č. 3, s. 231-265.
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, M. 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-114-4.

TUNKA, M., 2012. Úvod k tématu suburbanizace. *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 15, č. 5, s. 10. ISSN 1212-0855.

VAN DEN BERG, L., et al., 1982. *A study of Growth and Decline*. Urban Europe. 1. vyd. Oxford: Pergamon Press. ISBN 0-08-023156-X.

VÁVRA, J., 2006. *Didaktika geografie 1: od vzdělávacího programu k vyučovací hodině v zeměpisu na ZŠ, na příkladu tématu Světový oceán*. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN 80-7372-083-3.

22.2 Elektronické

BAKOV NAD JIZEROU. Povinně zveřejňované údaje. [online]. 9. 11. 2012 [vid. 8. 9. 2015] Dostupné z: <http://www.bakovnj.cz/cs/samosprava/povinne-zverejnovane-informace/>

BŘEZNO U MLADÉ BOLESLAVI. Kanalizace [online]. [vid. 8. 9. 2015]. Dostupné z: <http://www.brezno.cz/index.php?nid=7224&lid=cs&oid=2712651>

ČSÚ, 2005 Bydlení. ORP Mladá Boleslav. [online]. 2005 [vid. 13. 05. 2015]. Dostupné z: https://www.czso.cz/czso/13-2105-05-v_letech_2000_az_2004

ČSÚ, 2009. Metodické vysvětlivky - definice vybraných ukazatelů bytové výstavby [online]. 2009 [vid. 19. 7. 2015]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xb/metodicke_vysvetlivky_definice_vybranych_ukazatel_u_bytove_vystavby

ČSÚ, 2011. Vybrané údaje podle obcí okres Mladá Boleslav. [online]. 2011 [vid. 20. 5. 2015]. https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&zo=N&pvo=ZVOB035&nahled=N&sp=N&katalog=30628&verze=-1&z=T&f=TABULKA&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_null_null_&pvokc=101&pvoch=40223#w

ČSÚ, 2013. Dojíždějící do zaměstnání a do škol podle obce dojížd'ky a vyjížd'ky. SLDB Tabulka 716 [online]. 31. 7. 2013 [vid. 20. 9. 2015]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2130-03--4_6_vyjizdka_za_praci_a_do_skol

ČSÚ, 2013. Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle obce vyjížd'ky a dojížd'ky. SLDB Tabulka 714 [online]. 31. 7. 2013 [vid. 20. 9. 2015]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2130-03--4_6_vyjizdka_za_praci_a_do_skol

ČSÚ, 2014. Ekonomicky aktivní podle věku a vzdělání. [online]. 2014 [vid. 20. 9. 2015]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2130-03--4_2_ekonomicky_aktivni_podle_veku_a_vzdelani

ČSÚ, 2016. Veřejná databáze. Dokončené byty 2011-2015. [online]. 17. 5 2015 [vid. 20. 6. 2015]. https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI__43__570788

ČSÚ, 2015. Počty obyvatel v obcích – k 1.1.2015 [online]. 17. 5 2015 [vid. 20. 6. 2015]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112015>

ČSÚa, 2016. O ČSÚ [online]. 2016 [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/o-csu>

ČSÚb, 2016. Charakteristika okresu Mladá Boleslav [online]. 13. 4. 2016 [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_mlada_boleslav

DPMB, 2015. Seznam stanic a linek městské dopravy. [online]. 2015 [vid. 19. 7. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpmlb.cz/dokumenty/2016-07-01/seznam-zastavek-2016.pdf>

EKOPOLIS. Materiály ke stažení pro učitele. Ekopolis [online]. [vid. 18. 6. 2016]. Dostupné z: http://www.ekopolis.cz/ke_stazeni.aspx

HUČÍNOVÁ, L., 2005. Klíčové kompetence v RVP ZV. Metodický portál RVP [online]. 19. 10. 2005 [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/k/z/335/KLICOVE-KOMPETENCE-V-RVP-ZV.html>

INFORMAČNÍ SYSTÉM MASARYKOVY UNIVERZITY. Kurikulární dokumenty [online]. 2008 [vid. 18. 6. 2016]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/1441/podzim2008/SZ2MP_Pd20/kurikularnidokument.pdf

Jizdnirady.iDNES.cz 2016 [online]. [vid. 20. 6. 2016] Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

KOLOMUTY. O obci [online]. [vid. 8. 9. 2015]. Dostupné z <http://www.kolomuty.cz/o-obci>

KOSMONOSY.CZ.Územní plán. [online]. 2015 [vid. 8. 9. 2015]. Dostupné z: <http://www.kosmonosy.cz/zmena-uzemni-planu/>

LATOURE, B., 1990. On Actor-network Theory. A few clarifications plus more than a few complications In: CSI-Paris/Science Studies [online]. [vid. 18. 6. 2016]. Dostupné z: <http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/P-67%20ACTOR-NETWORK.pdf>

LUŠTĚNICE. Povinně zveřejňované údaje [online]. [vid. 8. 9. 2015]. Dostupné z: <http://www.lustenice.cz/index.php?page=page&kid=59>

Mapy.cz 2015[online]. [vid. 6. 9. 2015] Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.9397000&y=50.4803000&z=11&base=ophoto>

MĚSTO DOLNÍ BOUSOV. Územní plán Dolní Bousov [online]. [vid. 8. 9. 2015] Dostupné z: <http://www.dolni-bousov.cz/search.php?rsvelikost=sab&rstext=all-phpRS-all&rstema=74>

- MMR, 2008. Politiky územního rozvoje České republiky [online]. 2008 [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/d6c409ab-d65c-414c-b2bd-3a4aed146bf3/Politika_uzemniho_rozvoje_CR_2008.pdf?ext=.pdf
- MMR, 2014. Vybrané údaje o bydlení. [online]. [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/039fb578-69a4-427a-bebb-a199e440b2c1/Vybrane-udaje-bydleni-2014.pdf?ext=.pdf>
- MMR, 2015. Bydlení. In: BYDLENÍ V ČESKÉ REPUBLICE (září 2015) [online], s. 1-15 [vid. 20. 6. 2016]. ISBN 978-80-7538-029-6. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/getmedia/13d9e867-5995-437d-a951-e6d4ac08eda9/Bydleni-v-CR-v-cislech-\(zari-2015\).pdf?ext=.pdf](http://www.mmr.cz/getmedia/13d9e867-5995-437d-a951-e6d4ac08eda9/Bydleni-v-CR-v-cislech-(zari-2015).pdf?ext=.pdf)
- MŠMT, 2014. Strategie vzdělávací politiky do roku 2020. [online]. 2014 [vid. 22. 6. 2016]. Dostupné z: http://www.vzdelavani2020.cz/images_obsah/dokumenty/strategie-2020_web.pdf
- MÜTZEL, S., 2011. Sítě jako kulturně utvářené procesy. In: Sociální teorie [online]. 2011 [vid. 10. 4. 2016]. Dostupné z: <http://socialniteorie.cz/sophie-mutzel-site-jako-kulturne-utvarene-procesy/>
- OBEC PLAZY. [online]. [vid. 8. 9. 2015]. Dostupné z: <http://www.plazy.cz/udaje-a-historie>
- OFICIÁLNÍ WEB MĚSTA MNICHOVO HRADIŠTĚ. Místní části. [online]. [vid. 8. 9. 2015]. Dostupné z: <http://www.mnhradiste.cz/mesto/mistni-casti>
- POKLUDA Z., 2008. Jak se buduje zahradní město (6). BataStory.net [online]. [vid. 4. 3. 2016]. Dostupné z: <http://batastory.net/cs/info/jak-se-buduje-zahradni-mesto-6>
- RISY. Mladá Boleslav.[online]. 2015 [vid. 19. 6. 2016]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?Zuj=535419>
- RVP 2013, Standardy pro základní vzdělávání - Zeměpis (Geografie). Metodický portál RVP [online]. 30. 4. 2013 [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: http://clanky.rvp.cz/wp-content/upload/prilohy/17383/zemepis_geografie.pdf
- RVP ZV 2013. Národní ústav pro vzdělávání [online]. 2013 [vid. 4. 3. 2016]. Dostupné z: www.nuv.cz/file/433_1_1/
- RVP ZV 2015. Národní ústav pro vzdělávání. [online]. 2015 [vid. 4. 3. 2016]. Dostupné z: http://www.nuv.cz/uploads/RVP_ZV_2016.pdf
- SLDB. Informace o sčítání [online]. 13. 1. 2015 [vid. 8. 9. 2015] Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/sldb/o_scitani
- SLDB 2001. Trvale obydlené byty. [online]. [vid. 9. 11. 2015] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-vysledku-sldb-2001-s8xgmqtiet>

SLDB 2011. Veřejná databáze. Trvale obydlené byty. Tab. 118 Bytový fond v obci. [online]. [vid. 9. 11. 2015] Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=30261>

SUBURBANIZACE, 2014. Slovníček. [online]. 2014 [vid. 9. 11. 2015]. Dostupné z: <http://www.suburbanizace.cz/slovnicek.htm>

ŠIMON, R., 2011. Johann Liebig: Textilní baron z Liberce. Euro.cz [online]. 2011 [vid. 18. 4. 2016]. Dostupné z: <http://www.euro.cz/byznys/johann-liebig-textilni-baron-z-liberce-901131>

ŠKODA AUTO a.s. 2016 Historie [online]. [vid. 9. 1. 2016]. Dostupné z: <https://media.skoda-auto.com/cs/Pages/history-new.aspx>

ŠKODA AUTO a.s. 2016 VÝROČNÍ ZPRÁVA 2015 [online]. [vid. 9. 2. 2016] Dostupné z: <http://www.skoda-auto.com/SiteCollectionDocuments/company/investors/annual-reports/cs/skoda-annual-report-2015.pdf>

ŠVP 2015. 5.zšmb Škola plná pohybu [online]. 2009 [vid. 20. 06. 2016]. Dostupné z: <http://www.5zymb.cz/dokumenty/SVP2015.pdf>

VÁVRA, J., 2011. Proč a k čemu taxonomie vzdělávacích cílů? RVP Metodický portál [online]. 2011 [vid. 22. 06. 2016]. Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/11113/proc-a-k-cemu-taxonomie-vzdelavacich-cilu-.html/>

VÁVRA, J., 2013. Poznávání a poznání ve výuce českého (gymnaziálního) zeměpisu I: historie a současnost. Metodický portál RVP [online]. 8. 4. 2013 [vid. 20. 6. 2016]. Dostupné z: <http://clanky.rvp.cz/clanek/c/g/17195/POZNAVANI-A-POZNANI-VE-VYUCE-CESKEHO-GYMNAZIALNIHO-ZEMEPISU-I-HISTORIE-A-SOUCASNOST.html>

Zákon č. 89/2012 Sb., § 2236, odst. 1, zákon občanský zákoník. In: Nový občanský zákoník. [online]. 2014 [vid. 23. 08. 2015]. Dostupný z: novy-obcansky-zakonik-zmeny-ktre-by-vas-mely-zajimat-8-cast-pojem-a-definice-bytu

ZEMĚPIS.COM geografický portál: SLEPÁ MAPA OKRESŮ ČR [online]. [vid. 20. 3. 2016] Dostupné z: <http://www.zemepis.com/smokresy.php>

22.3 Program

ČÚZK 2016. Český ústav zeměměřičský a katastrální. Aplikace nahlížení do katastru. [software]. [přístup 23. 8. 2016]. Dostupné z: <https://nahlizeni.dokn.cuzk.cz>

NEMEXPRESS AC 2016. Verze 3.5.5. Program pro oceňování nemovitostí. Lexikon obcí ČR.[software]. [přístup 23. 8. 2016]. Dostupné z: <http://www.pluto.cz/nxp.htm>. K dispozici pro Windows 10.

22.4 Osobní sdělení a telefonické konzultace

ČERMÁKOVÁ, I. Oddělení SPP ŠKODA AUTO a.s. Interní dokumenty. Počty zaměstnanců ŠA v letech 1995, 2000, 2005, 2010, 2015. Mladá Boleslav. 11. 1. 2016.

ČERMÁKOVÁ, I. Oddělení SPP ŠKODA AUTO a.s. Interní dokumenty. Počty zaměstnanců ŠA podle bydliště v letech 1995-2015. Mladá Boleslav. 13. 1. 2016.

HORÁKOVÁ, M. Starostka obce Bradlec. Termín zástavby obce. Bradlec. 17. 7. 2015.

MÜLLER, J. Starosta města Kosmonosy. Proměny města, územní plán. Kosmonosy. 12. 1. 2016.

NĚMEČEK, F. Starosta obce Zdětín. Inženýrské sítě. Zdětín. 19. 7. 2015.

PRAŽÁKOVÁ, E. Základní škola Dukelská 112/III, Mladá Boleslav. Bydliště žáků 9. ročníku. Mladá Boleslav. 7. 9. 2015.

PULDA, V. Starosta obce Dlouhá Lhota. Termín zástavby obce. Dlouhá Lhota. 17. 7. 2015.

RAMBOUSEK, L. Oddělení PSW ŠKODA AUTO a.s. Podpora zaměstnanců firmy. Mladá Boleslav. 22. 8. 2015.

STAŇKOVÁ, I. Oddělení SPB ŠKODA AUTO a.s. Zaměstnanecké benefity, Kolektivní smlouva. Mladá Boleslav. 19. 5. 2016.

22.5 Ostatní

Formulář pro plánování výuky poskytnutý RNDr. Jaroslavem Vávrou, Ph.D. studentům geografie v předmětu Vedení geografické výuky 2013.

SLDB 1991 poskytl prostřednictvím elektronické komunikace Mgr. Ondřej Moravec. Trvale obydlené byty v obcích 1991. 15. 4. 2016.

Vlastní terénní šetření a foto dokumentace probíhající v období 17. 7. 2015-10. 8. 2015.

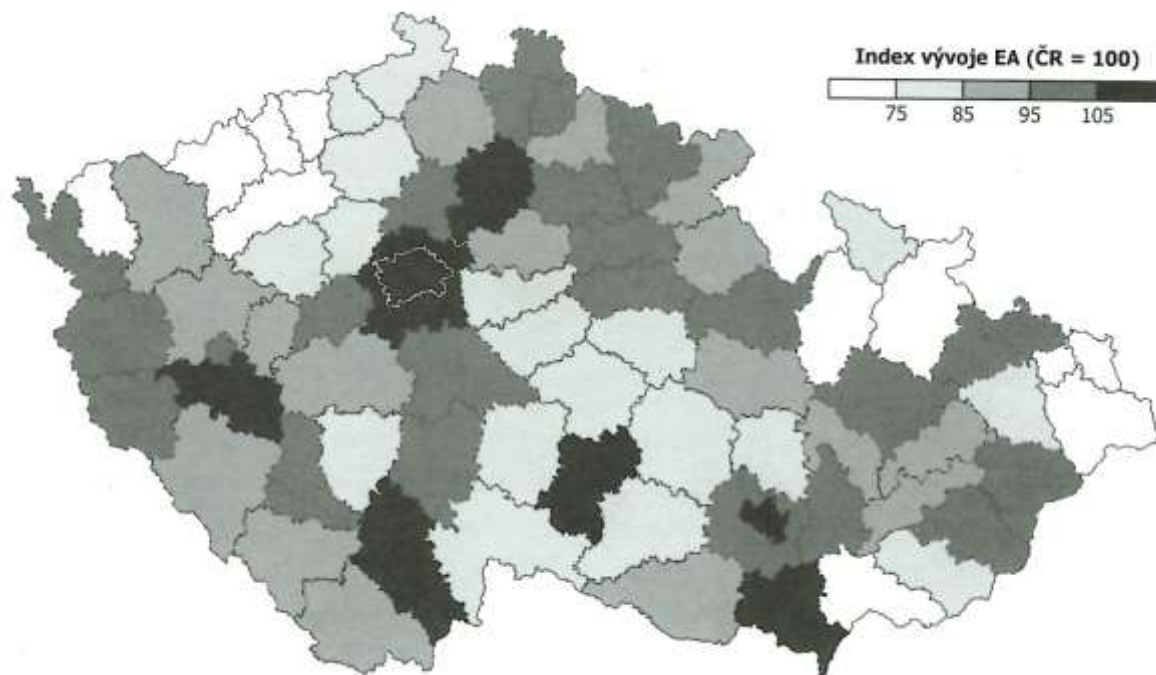
Archiv rodinných dokladů autorky. Finanční podpora rodin státem na výstavbu před rokem 1991.

23 Seznam příloh

Příloha A: Kartogram dynamiky ekonomického rozvoje v letech 1991-2001.....	104
Příloha B: Zobrazení vývoje počtu zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. v letech 1995-2015	104
Příloha C: Bytové domy v Benátkách nad Jizerou, příklad zdařilé zástavby.....	105
Příloha D: Lokalita nad 121 nových objektů s byty, Luštěnice Zelená	105
Příloha E: Lokalita nad 121 nových objektů, obec Bradlec	106
Příloha F: Grafy a tabulky porovnání počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠA v jednotlivých obcích s počtem nových staveb větší než 121	107
Příloha G: Grafy a tabulky porovnání počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠA v jednotlivých obcích s počtem nových staveb v rozmezí 61 – 120	111
Příloha H: Grafy a tabulky porovnání počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠA v jednotlivých obcích s počtem nových staveb 31 až 60	114
Příloha I: Pracovní list pro navrhovanou vyučovací hodinu	117
Příloha J: Databáze počtu trvale obydlených bytů v letech 1991 a 2015	118

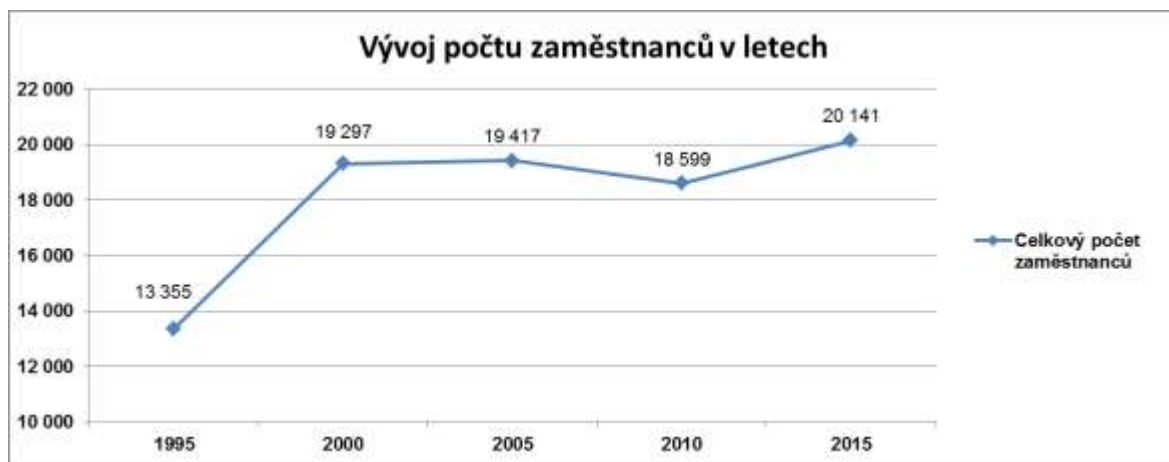
Přílohy

Příloha A: Kartogram dynamiky ekonomického rozvoje v letech 1991-2001



Zdroj: Hampl (2005, s. 51)

Příloha B: Zobrazení vývoje počtu zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. v letech 1995-2015



Zdroj: Interní dokumenty ŠKODA AUTO a.s. (k 11. 1. 2016)

Příloha C: Bytové domy v Benátkách nad Jizerou, příklad zdařilé zástavby



Zdroj: vlastní foto autorky

Příloha D: Lokalita nad 121 nových objektů s byty, Luštěnice Zelená



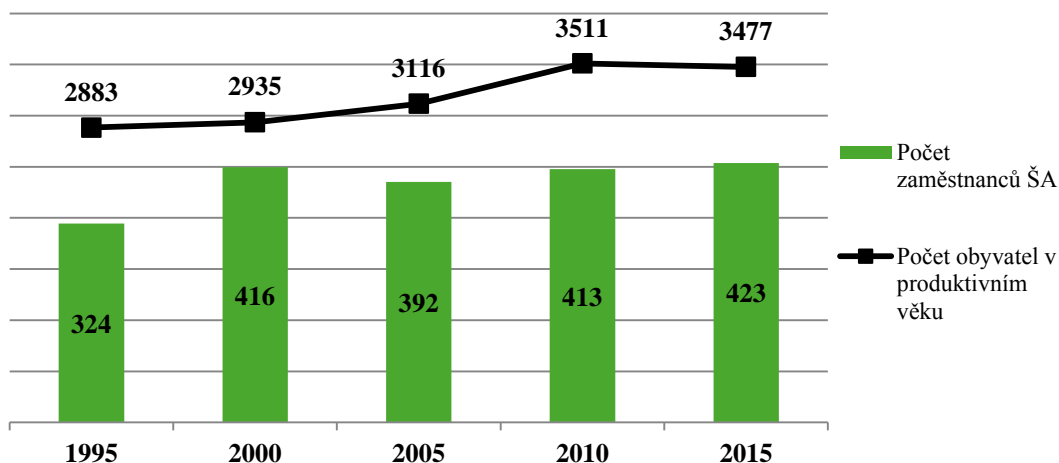
Zdroj: www.mapy.cz

Příloha E: Lokalita nad 121 nových objektů, obec Bradlec



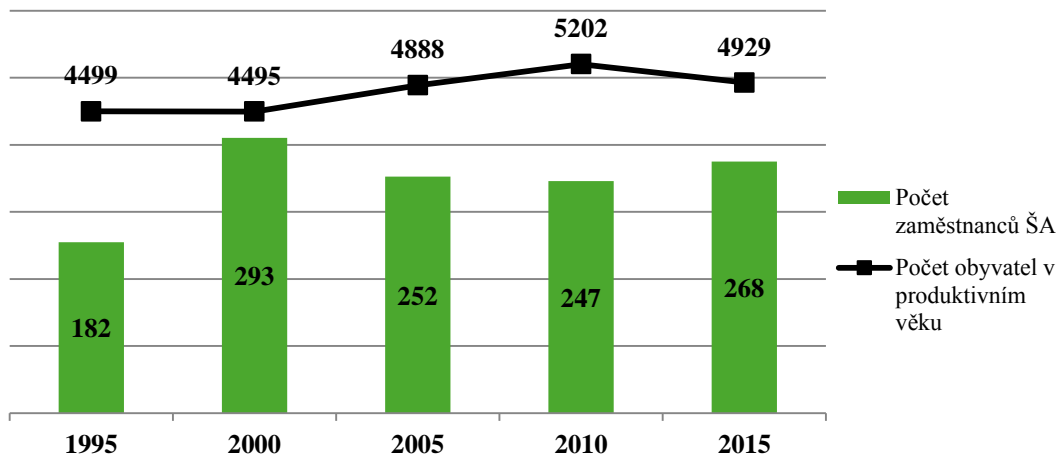
Zdroj: www.mapy.cz

Příloha F: Grafy a tabulky porovnání počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠA v jednotlivých obcích s počtem nových staveb větší než 121



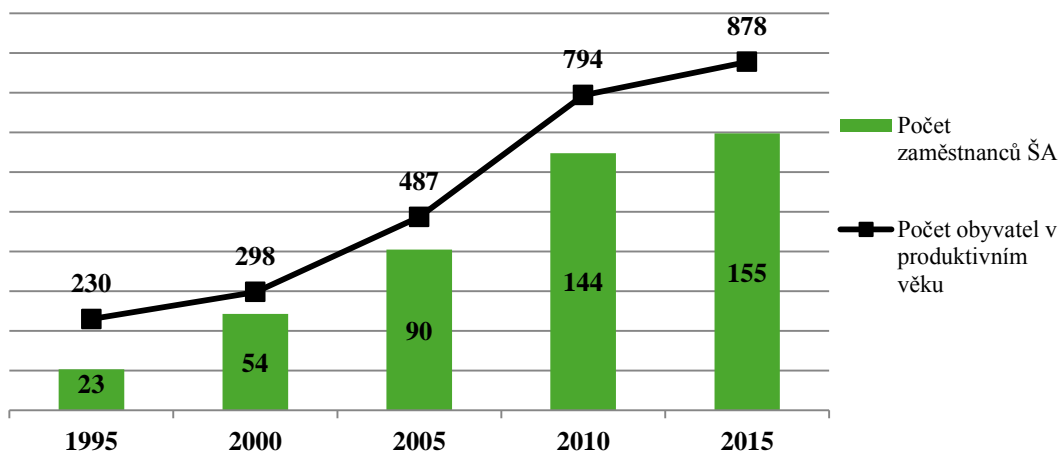
Graf 26: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Bakov nad Jizerou

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



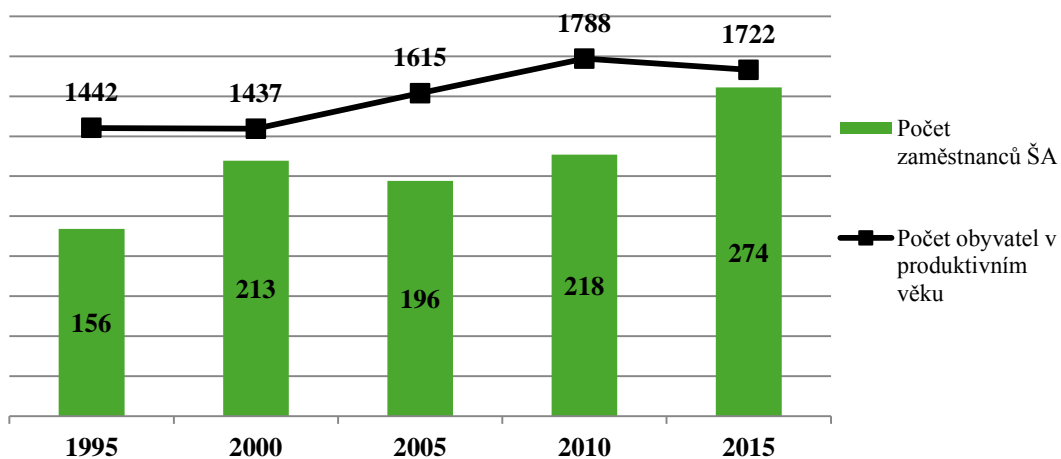
Graf 27: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Benátky nad Jizerou

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



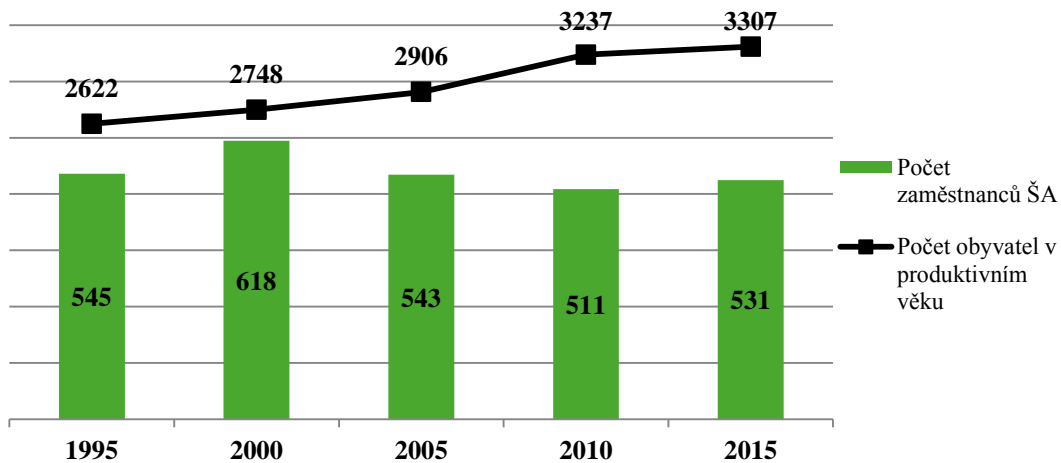
Graf 28: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Bradlec

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



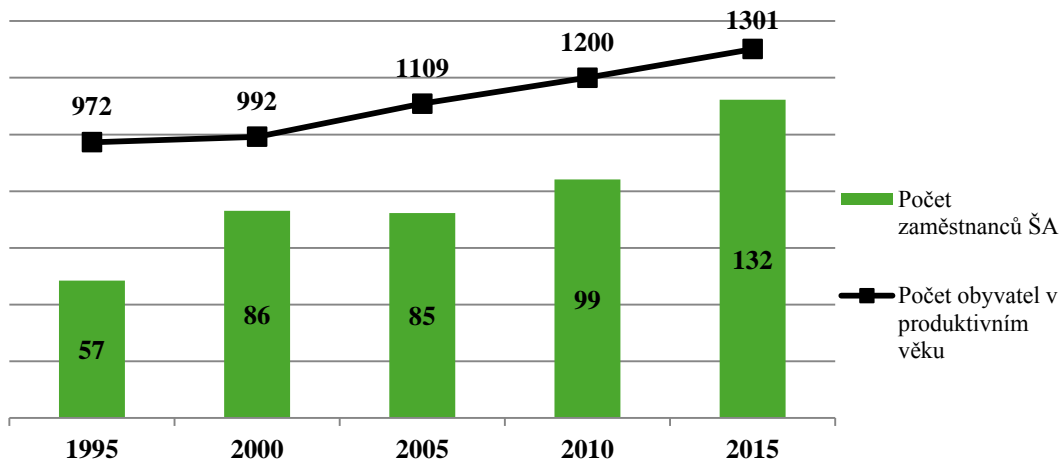
Graf 29: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Dolní Bousov

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



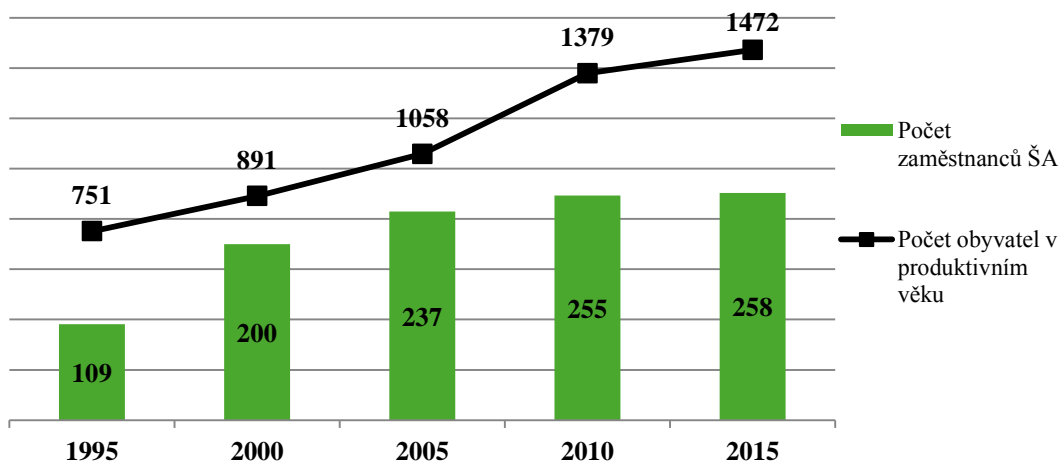
Graf 30: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Kosmonosy

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



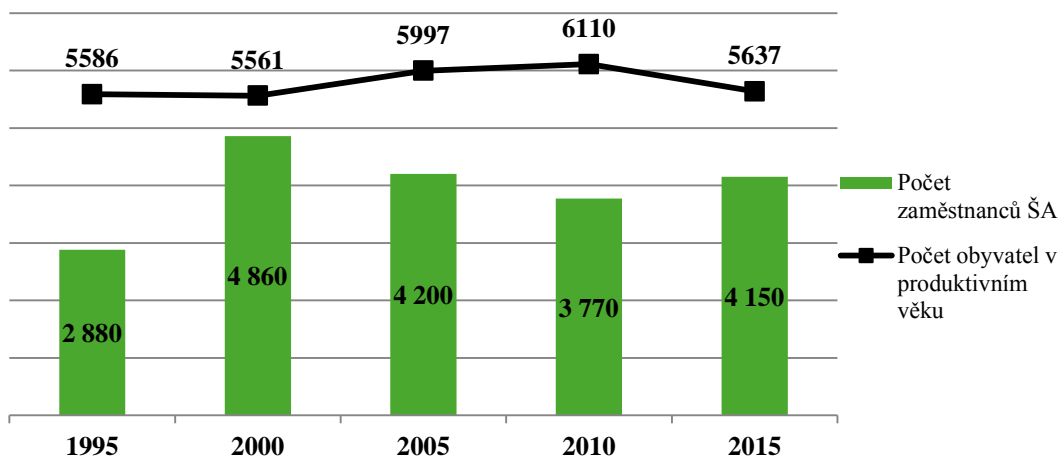
Graf 31: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Kněžmost

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



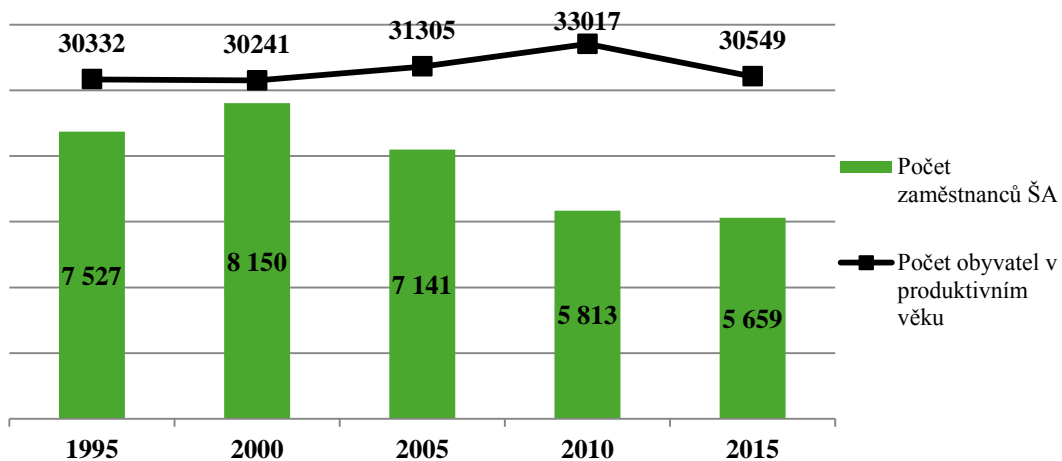
Graf 32: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Luštěnice

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



Graf 33: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Mnichovo Hradiště

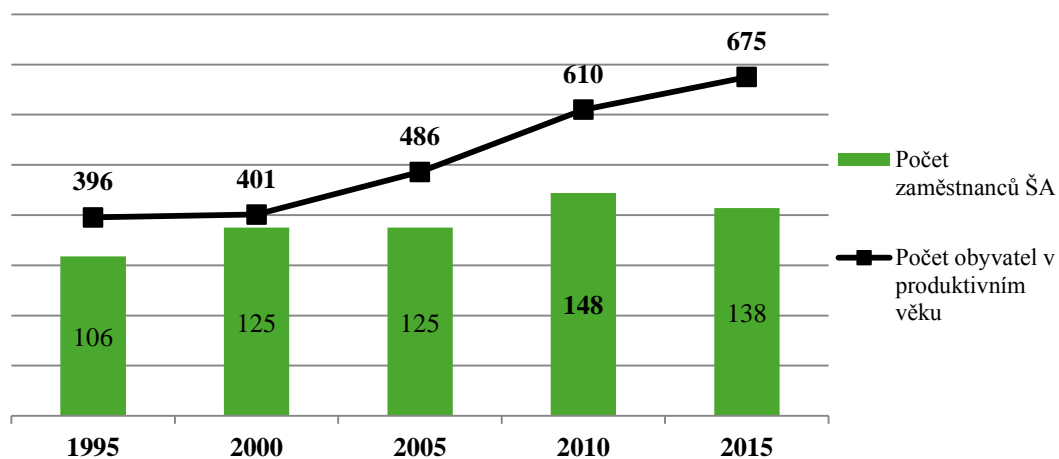
Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



Graf 34: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Mladá Boleslav

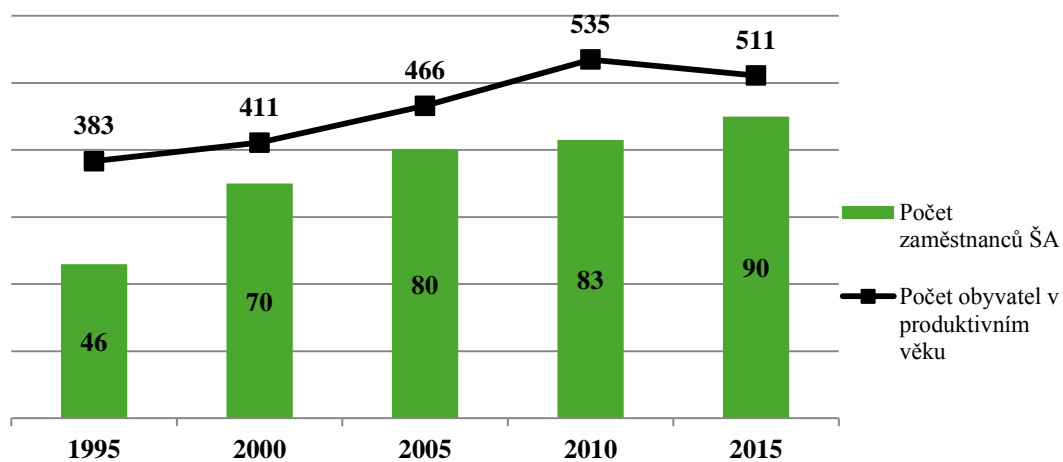
Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka

Příloha G: Grafy a tabulky porovnání počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠA v jednotlivých obcích s počtem nových staveb v rozmezí 61 – 120



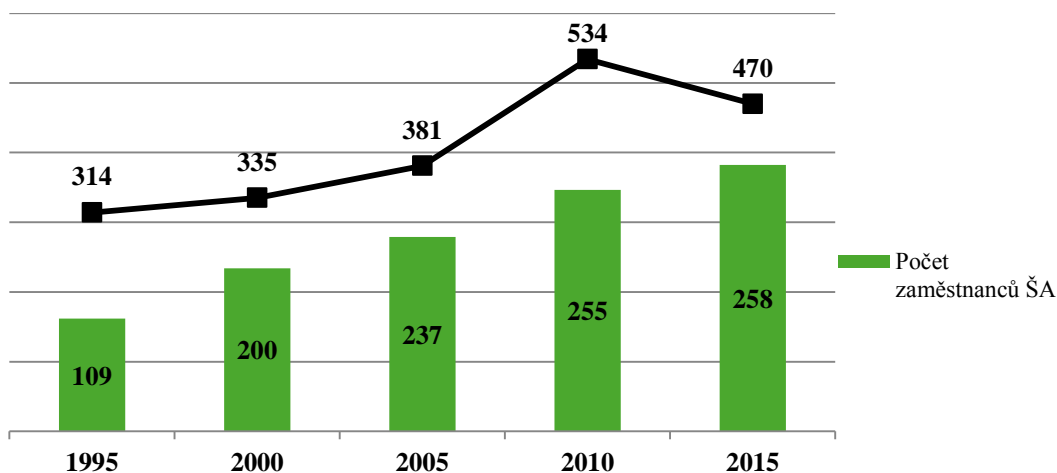
Graf 35: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Břežno

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



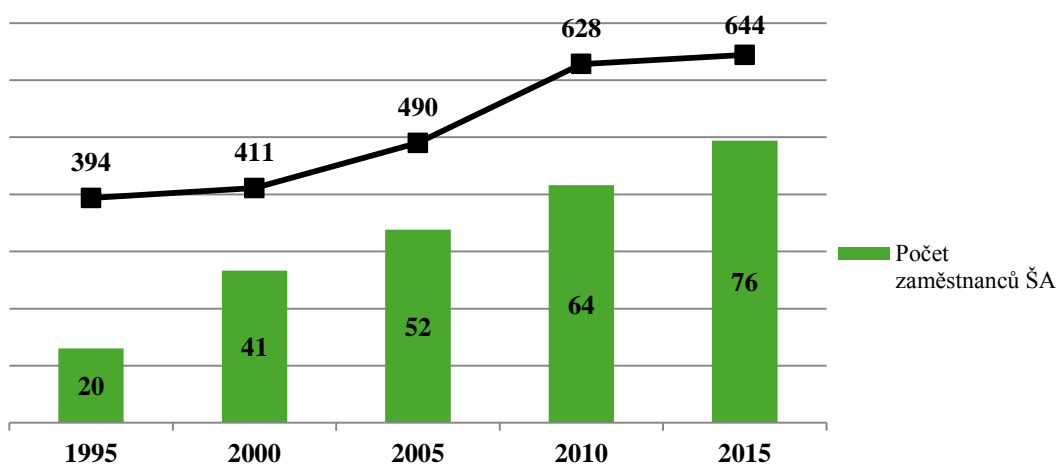
Graf 36: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produkt. věku ve vybraných letech, Čistá

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



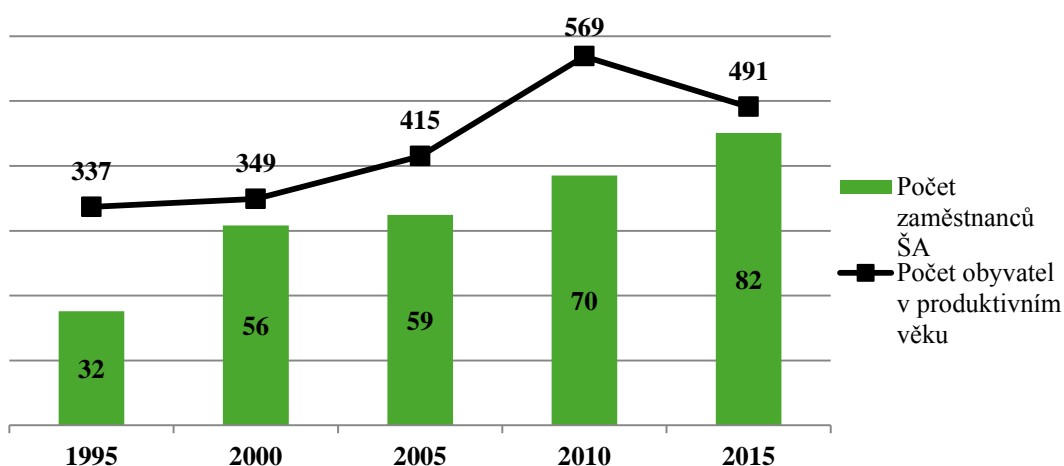
Graf 37: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Hrdlořezy

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



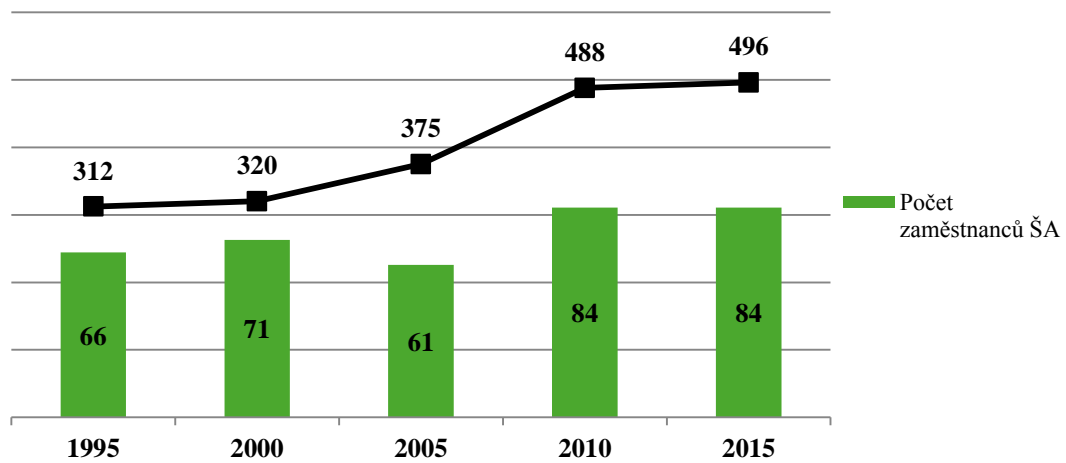
Graf 38: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Klášter Hradiště nad Jizerou

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



Graf 39: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Písková Lhota

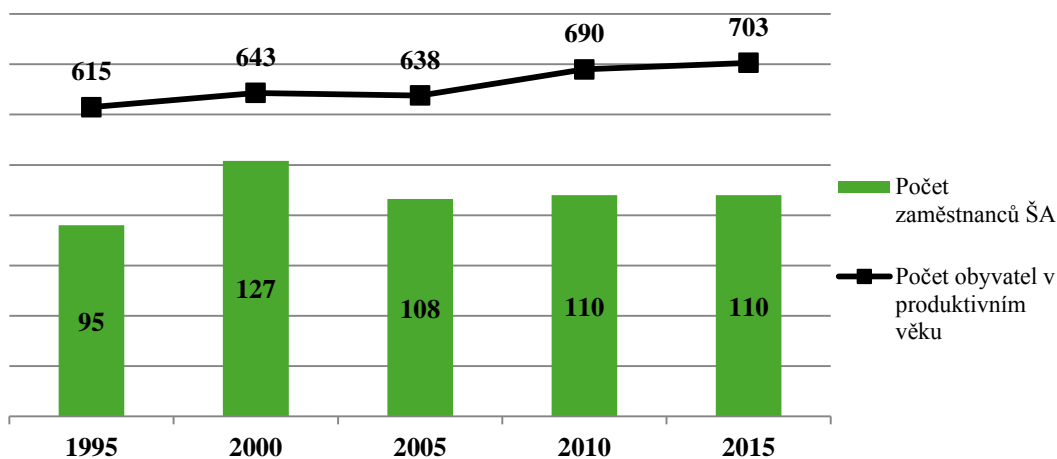
Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



Graf 40: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Semčice

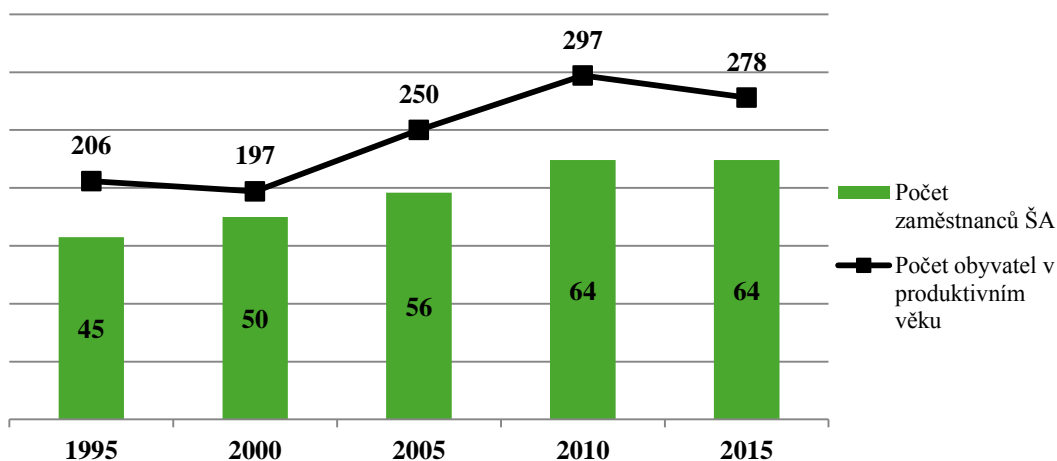
Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka

Příloha H: Grafy a tabulky porovnání počtu obyvatel v produktivním věku a počtu zaměstnanců ŠA v jednotlivých obcích s počtem nových staveb 31 až 60



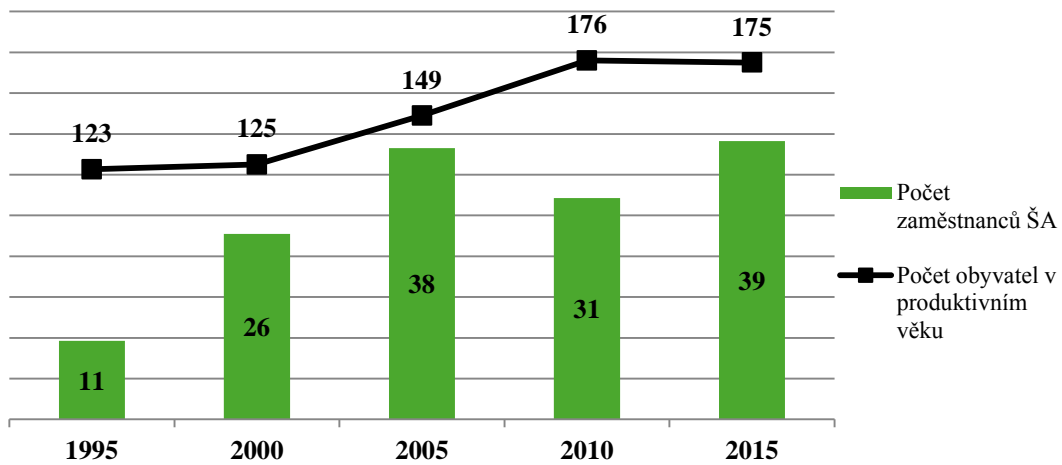
Graf 41: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Brodce

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



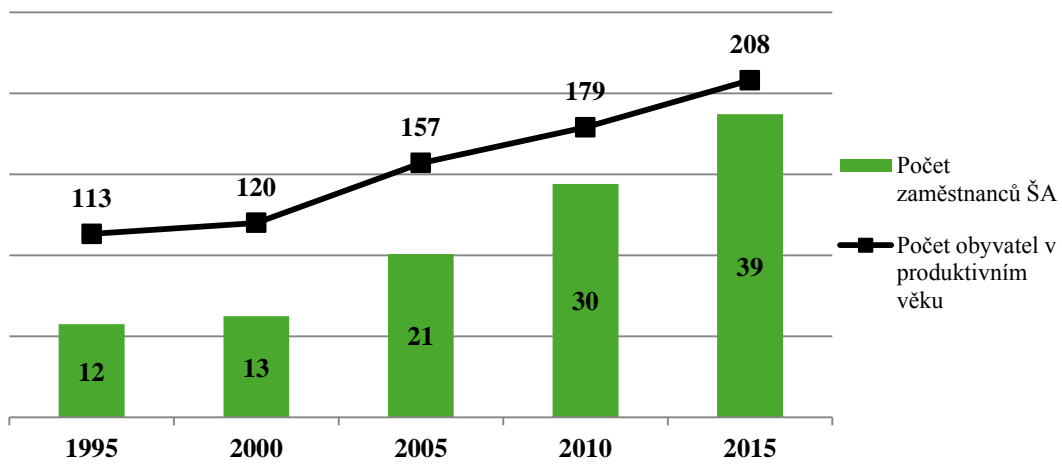
Graf 42: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Dlouhá Lhota

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



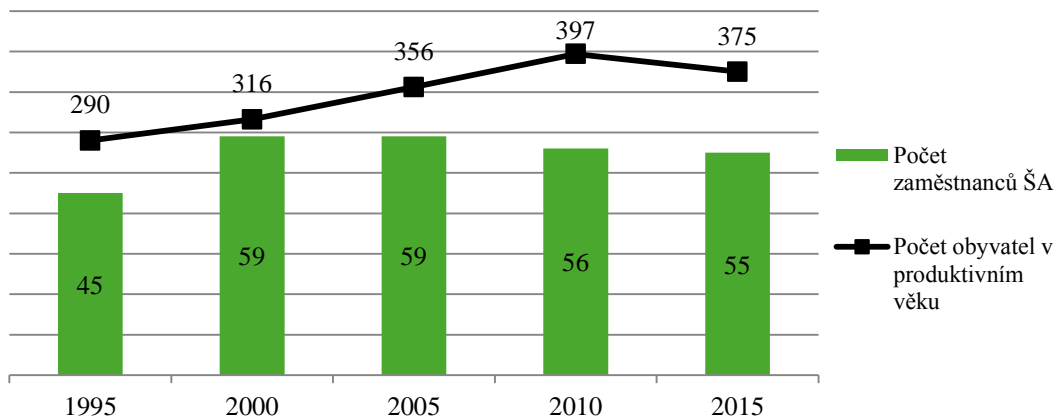
Graf 43: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Dolní Stakory

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



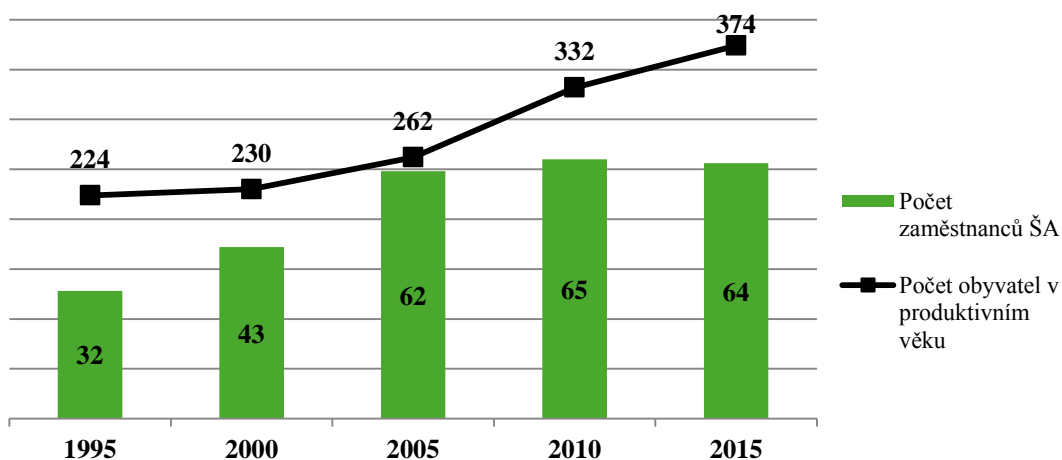
Graf 44: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Kolomuty

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



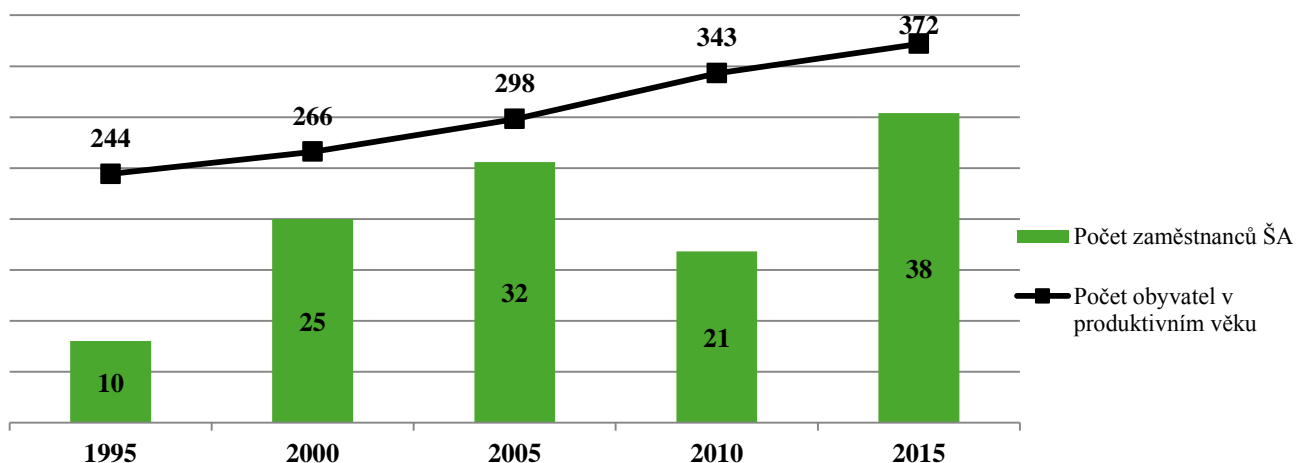
Graf 45: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Krnsko

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



Graf 46: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produkt. věku ve vybraných letech, Plazy

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka



Graf 47: Vývoj počtu zaměstnanců ŠA a obyvatel v produktivním věku ve vybraných letech, Zdětín

Zdroj: program NEMExpress; personalistika ŠKODA AUTO a.s., zpracovala autorka

VÍTE, ŽE...?

Zatímco před rokem 1989 se obyvatelstvo stěhovalo z venkovských území do jádra Mladé Boleslavi, tak v posledních dvaceti letech dochází ke stěhování obyvatelstva do zázemí Mladé Boleslavi.

Slyšel/la jsi někdy o pojmu suburbanizace?

Napadají tě její plusy a minusy?


Suburbanizace se účastní především mladší rodiny. Obce, do kterých e tyto rodiny stěhují, pak mohou „míádnout“, což znamená, že je zde více dětí, než seniorů.

Pracovní list: má obec

JMENO: _____

4. Kolik trvale obydlených bytů měla/má tvá obec v uvedených letech?
 Údaje vyhledej v databázi poskytnuté vyučujícím a zakresli je do předpřipraveného grafu podle vzoru.

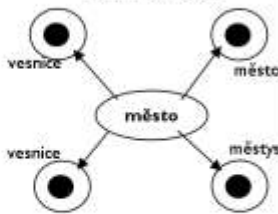
1991		bytů			
2015					
celkem					



Došlo v mé obci k nárustu trvale obydlených bytů?

5. Jak se změnilo bydlení na Mladoboleslavsku?

Suburbanizace



6. Proč v mé obci dochází k nárustu počtu obyvatel a trvale obydlených bytů, popřípadě proč tomu tak není?

7. S využitím získaných informací, při hledání odpovědí na úkoly zadané v tomto pracovním listu, popiš v několika větách obec ve které bydlíš.

Příloha J: Databáze počtu trvale obydlených bytů v letech 1991 a 2015

Obec	Počet trvale obydlených bytů	
	1991	2015
Bakov nad Jizerou	1536	1860
Benátky nad Jizerou	2437	2872
Bradlec	72	439
Brodce	350	405
Březno	224	336
Čistá	207	285
Dlouhá Lhota	105	140
Dolní Bousov	772	989
Dolní Stakory	48	93
Hrdlořezy	176	258
Klášter Hradiště nad Jizerou	239	327
Kněžmost	511	760
Kolomuty	59	117
Kosmonosy	1089	1750
Krnsko	146	193
Luštěnice	299	888
Mladá Boleslav	16402	18841
Mnichovo Hradiště	2974	3376
Písková Lhota	157	267
Plazy	105	161
Semčice	154	248
Zdětín	147	189

Zdroj: SLDB 1991 a 2011; ČSÚ Trvale obydlené byty 2011-2015, zpracovala autorka