

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování



Strategie rozvoje souměstí

Brandýs n. Labem – Stará Boleslav

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Bakalant : Monika Perglerová

2016

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Monika Perglerová

Územní plánování

Název práce

Strategie rozvoje souměstí Brandýs n. Labem – Stará Boleslav

Název anglicky

Strategy for development of Brandýs n. Labem – Stará Boleslav municipality

Cíle práce

Cílem práce je stanovit principy strategie udržitelného rozvoje souměstí Brandýs n. Labem – Stará Boleslav.

Metodika

Studentka vypracuje literární rešerši zaměřenou především na teorii strategického plánování, principy udržitelného rozvoje sídel v metropolitních areálech velkých měst a legislativní prostředí územního plánování v ČR. Získané poznatky využije při vypracování cílených analýz zájmového území, jejich syntéze a formulaci pravděpodobných scénářů rozvoje města. Formulované scénáře využije pro stanovení principů strategie udržitelného rozvoje města.

Doporučený rozsah práce
do 50 stran textu doplněný adekvátní grafickou přílohou

Klíčové slova

strategické plánování, udržitelný rozvoj, Branýs n. Labem – Stará Boleslav

Doporučené zdroje informací

FRIČ, P. – UNIVERZITA KARLOVA. FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD, – UNIVERZITA KARLOVA. CENTRUM PRO SOCIÁLNÍ A EKONOMICKÉ STRATEGIE. *Česká sada v Evropské unii : scénáře strategického chování ČR v EU*. Praha: G plus G, 2004. ISBN 80-86103-74-9.
GEHL, J. *Cities for people*. Washington: Island Press, 2010. ISBN 978-1-59726-573-7.
LYNCH, K. *Obraz města : the image of the city*. ISBN 80-7273-094-0.
MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

Předběžný termín obhajoby
2015/16 LS – FŽP

Vedoucí práce
Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.

Garantující pracoviště
Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2016
doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.
Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016
prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.
Děkan

V Praze dne 29. 03. 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Vojtěcha Novotného, Ph.D., a že jsem uvedla všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpala.

V Praze dne 8.4.2016

.....

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce, panu Ing. Vojtěchu Novotnému, Ph.D. za rady a připomínky a především za věnovaný čas mé práci. A samozřejmě svým blízkým za podporu při celém studiu.

V Praze dne 8.4.2016

.....

Abstrakt

Obsahem této bakalářské práce jsou scénáře budoucnosti rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Scénáře jsou vytvořeny kombinací poznatků z literární rešerše a provedených analýz v řešeném území. Scénáře se zamýšlí nad stávajícími hrozbami a problémy v území a snaží se je minimalizovat, naopak hodnoty a příležitosti vyzdvihnout. Scénáře pak představují možný budoucí rozvoj území. Cílem je vytvořit vhodnou rozvojovou strategii prostřednictvím vyhodnocení scénářů a poukázat na důležitost dlouhodobějšího plánování rozvoje měst a obcí.

Z vyhodnocení scénářů vznikla strategie rozvoje, která upozorňuje na důležitost rozvoje dopravní infrastruktury a velký potenciál v podobě splavnění Labe. Rozvojová strategie taktéž upozorňuje na nutnost usměrnění suburbanizace rezidenční funkce Prahy do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi.

Klíčová slova

strategické plánování, udržitelný rozvoj, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Abstract

This bachelor thesis concerns with strategic planning. Based on review of literature and extensive analyses of the case study, scenarios for its future development were defined. These scenarios are based on probable development of key factors and reaction of municipal decision-makers to them. They therefore represent possible futures of the area and are used to create a suitable development strategy by evaluating those scenarios. This thesis highlights the importance of long-term development planning of towns and villages. The results of scenarios indicate the importance of traffic infrastructure and big development potencial of Labe river for the development of Brandýs nad Labem - Stará Boleslav municipality.

Key words

strategic planning, sustainable development, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Obsah

1. ÚVOD.....	10
2. CÍLE PRÁCE.....	11
3. LITERÁRNÍ REŠERŠE	11
3.1. Scénáře rozvoje	11
3.1.1. Typy scénářů	12
3.1.2. Postup tvorby scénářů	13
3.2. Udržitelný rozvoj.....	16
3.2.1. Udržitelný rozvoj území a územní plánování.....	16
3.2.2. Ekologický pilíř.....	18
3.2.3. Sociální pilíř	19
3.2.4. Ekonomický pilíř	20
4. CHARAKTERISTIKA STUDIJNÍHO ÚZEMÍ.....	21
5. METODIKA	22
6. SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY	23
6.1. Širší vztahy	23
6.1.1. Doprava	24
6.1.2. Vztahy s blízkým územím	29
6.2. Státní správa, samospráva	31
6.2.1. Státní správa.....	31
6.2.2. Samospráva	32
6.3. Další analýzy v území	33
6.3.1. Přírodní analýza.....	33
6.3.2. Omezení	35
6.3.3. Historická analýza.....	38
6.3.4. Prostorová analýza	42
6.3.5. Funkční analýza	43
6.4. Socioekonomická analýza	49
6.4.1 Demografie.....	49
6.4.2. Ekonomika	54
6.4.3. Politika.....	56

6.5.	SWOT analýza.....	57
7.	VÝSLEDKY A PŘÍNOS PRÁCE.....	57
7.1.	Klíčové faktory.....	57
7.1.1.	Suburbanizace.....	57
7.1.2.	Doprava.....	58
7.2.	Scénář č. 1.....	59
7.2.1.	Klíčové faktory.....	59
7.2.2.	Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi..	59
7.2.3.	Dopady.....	60
7.3.	Scénář č. 2.....	60
7.3.1.	Klíčové faktory.....	60
7.3.2.	Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi..	60
7.3.3.	Dopady.....	61
7.4.	Scénář č. 3.....	61
7.4.1.	Klíčové faktory.....	61
7.4.2.	Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi..	62
7.4.3.	Dopady.....	62
7.5.	Scénář č. 4.....	63
7.5.1.	Klíčové faktory.....	63
7.5.2.	Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi..	63
7.5.3.	Dopady.....	63
7.6.	Vyhodnocení scénářů.....	64
8.	DISKUZE.....	65
9.	ZÁVĚR.....	65
10.	PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	66

1. ÚVOD

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav vzniklo spojením dvou měst až v roce 1960. I v současnosti je patrné rozdělení města na části. Zároveň je velmi ovlivňováno dynamikou rozvoje hlavního města Prahy, avšak je městem téměř soběstačným. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má též velmi kvalitní občanskou vybavenost a slouží jako spádové město pro okolní obce.

Problematika rozvoje měst je zařazena do Strategie regionálního rozvoje České republiky. Strategie je základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje (SRR, 2014 - 2020). Rozvojové scénáře jsou jedním z nástrojů pro vytvoření strategií rozvoje. Ukazují možnou budoucnost a pomáhají předcházet špatným rozhodnutím v rozvojové politice.

Ve své bakalářské práci chci poukázat na důležitost strategického plánování při plánování rozvoje měst, zejména v kontextu neuspořádaného růstu soudobých měst v metropolitních oblastech významných center, jako je právě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

Rozvoj měst a problematika s tím spojená mě velmi zajímá, proto jsem si vybrala toto téma. Souměstí Brandýs nad Labem – Stará Boleslav znám velmi dobře a budoucí vývoj tohoto polycentrického města, byla pro mě jednoznačná volba.

2. CÍLE PRÁCE

Cílem práce je stanovit principy strategie udržitelného rozvoje souměstí Brandýs n. Labem - Stará Boleslav.

3. LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1. Scénáře rozvoje

Scénáře jsou fiktivní vyprávění o možné budoucnosti. Rozvojové scénáře obcí jsou tedy vyprávěním o budoucnosti dalšího vývoje (WILSON, 1992). Psaní rozvojových scénářů je metoda, která je využívána především v plánování a prognostice. Tato metoda je spojena s dalšími obory jako matematika, statistika, ekonomie, sociologie aj. (POTŮČEK, 2011). Scénáře pracují s možnými budoucnostmi, které se mohou uskutečnit za určitých podmínek a situací. Zároveň nám pomáhají pochopit dopad současného rozhodnutí na další vývoj. Nejedná se však o předpověď, ale o jeden z alternativních obrazů budoucího vývoje. Pracují s několika možnými situacemi a vytvářejí několik možných budoucností. Z tohoto důvodu se proto vytváří více scénářů, které se od sebe navzájem liší. To nám umožňuje vytvořit nejlepší strategii rozvoje (FRIČ et. VESELÝ, 2010).

Scénáře vycházejí ze stejných vstupních faktorů, na které jsme přišli pomocí analýz. Analýzy kombinují ekonomické, sociální, politické, enviromentální a technologické události a trendy (MORRISON et. WILSON, 2003). Scénáře zkoumají a vytváří možné podmínky. Pomáhají nám vytvářet dlouhodobé politiky, strategie a plány pro rozvoj měst (NEKOLOVÁ, 2006).

Výsledkem by měl být scénář, který je podle FRIČE a VESELÉHO (2010) definován: „Kvalitní scénář by se měl zakládat na realitě, měl by být hodnověrný, stručný, ale propracovaný, vnitřně konzistentní, zajímavý a inspirující ke správnému rozhodování.“ Stanovení budoucího vývoje je obtížné. Nemůžeme předpovídat některé události a vývoj lidské společnosti, které mohou zvrátit vývoj nečekaným směrem. Ale můžeme být připraveni na různá ohrožení, popřípadě jim předejít (POTŮČEK, 2011).

3.1.1. Typy scénářů

Existuje mnoho typů scénářů a mnoho druhů dělení v závislosti na různých proměnných. Základním rozdělením je na normativní a deskriptivní scénáře. Normativní scénáře zkoumají cesty pro dosažení ideální budoucnosti a zároveň se snaží vyhnout té nežádoucí. Deskriptivní scénáře vycházejí z alternativních předpokladů o budoucnosti, které nastanou za určitých podmínek (FRÍČ et. VESELÝ, 2010). Nejvhodnější je užití obou typů scénářů. Nejprve deskriptivní, ze kterého zjistíme alternativy, pomocí kterých bude dosaženo žádoucího stavu. Následně na základě těchto alternativ je vytvořen normativní scénář (NEKOLOVÁ, 2006).

Tabulka č. 1: Rozdělení scénářů

Rozdělení	Typy scénářů
Normativita	Normativní
	Deskriptivní
Dovedení scénáře	Kompletní
	Neznačené
Obsah	Globální
	Specifické
Kvantifikace	Částečně kvantifikované
	Kvalitativní
Časový dosah	Krátkodobé
	Střednědobé
	Dlouhodobé
Tok času	Prospektivní (od přítomnosti do budoucnosti)
	Retrospektivní (od budoucnosti do přítomnosti)

Zdroj: FRÍČ et. VESELÝ (2010)

FRIČ a VESELÝ (2010) považují za nejlepší dělení scénářů přístup Börjesona, který je nejpropracovanější, ale zároveň nejsložitější.

Tabulka č. 2: Rozdělení scénářů dle Börjesona

Kategorie scénářů	Hlavní otázka	Typy scénářů	Kvantitativní/kvalitativní	Časový horizont	Struktura systému	Interní/externí faktory
Prediktivní	Co se stane?	Předpovědi	Převážně kvantitativní, někdy kvalitativní	Krátkodobý	Jedna	Většinou externí
		"Co když"	Převážně kvantitativní, někdy kvalitativní	Krátkodobý	Jedna až několik	Externí a případně interní
Explorační	Co se může stát?	Externí	Převážně kvalitativní, někdy kvantitativní	Dlouhodobý	Většinou několik	Externí
		Strategické	Kvalitativní a kvantitativní	Dlouhodobý	Většinou několik	Interní pod vlivem externích
Normativní	Jak lze dosáhnout určitého cíle?	Udržující	Převážně kvantitativní	Dlouhodobý	Jedna	Externí a interní
		Transformující	Převážně kvantitativní s kvalitativními	Velmi dlouhodobý	Mění se	-

Zdroj: Börjeson (2006) in FRIČ et. VESELÝ (2010)

3.1.2. Postup tvorby scénářů

Každý typ scénáře se liší i v jeho tvorbě. Metodiky se liší i podle autorů. Avšak ve výsledku se scénáře liší pouze v detailech, zapříčiněné různými způsoby formulace (FRIČ et. VESELÝ, 2010; POTŮČEK, 2011; HÜBENER et. al., 2010; GASSNER et. KOSOW, 2008; SCHWARTZ, 1991).

V principu postupují v základních fázích dle SCHWARTZE (1991).

1. Analýza klíčových faktorů
2. Vytvoření scénáře
3. Výběr scénářů, filtr scénářů

FRIČ a VESELÝ (2010) rozvíjí tyto body až do osmi bodů:

1. Identifikace klíčových témat a otázek.
2. Stanovení klíčových faktorů v lokálním prostředí. Informace o místním prostředí.
3. Stanovení hybných sil a trendů v širším prostředí. Které síly jsou jimi ovlivňovány v lokálním prostředí. V této části může být zkoumán vliv trhu, politické vlivy, ekonomické síly, nové technologie atd.
4. Seřazení hybných sil dle důležitosti a míry nejistoty.
5. Stanovení logiky scénářů.
6. Zhmotnění scénářů.
7. Dovedení všech implikací.
8. Výběr klíčových indikátorů a proměnných měřících danou změnu.

FRIČ a VESELÝ (2010) se v jejich publikaci snaží určovat hybné síly z širšího hlediska, než ostatní autoři. Opomíjí však faktor životního prostředí.

Odlíšné fáze postupu nalezneme v publikaci, kterou sepsali GASSNER a KOSOW (2008).

1. Identifikace oblasti scénářů
2. Identifikace klíčových faktorů
3. Analýza klíčových faktorů
4. Vlastní vytvoření scénářů
5. Dokončení scénářů

Zde je postup tvorby scénářů, který je upravenou kombinací výše zmíněných autorů. Především od autorů GASSNERA a KOSOWA (2008) a SCHWARTZE (1991), kterým jsem se řídila.

1. Vymezení účelu, stanovení klíčových otázek, sběr dat

Stanovíme vymezení účelu psaní scénáře a identifikování hlavních otázek na konkrétní cíl. V prvním kroku je důležitý i sběr dat a provedení analýz a průzkumů o zkoumaném území. Provádí se například analýzy přírodní, širších vztahů v území, funkční aj. Dále je důležité prozkoumat územně analytické podklady a územně plánovací dokumentaci na všech úrovních (NEKOLOVÁ, 2006).

2. Identifikace klíčových faktorů v místním prostředí

Identifikujeme klíčové faktory, které mají významný vliv na budoucí vývoj, ale částečně je můžeme ovlivnit vlastními silami. Klíčové faktory vychází ze SWOT analýzy. Pomocí této analýzy identifikujeme silné a slabé stránky a příležitosti a hrozby vnějšího prostředí. SWOT analýza se nejčastěji využívá při vytváření strategií rozvoje a plánování. Tato analýza je běžně používána v regionálním rozvoji a plánování. Cílem této analýzy je identifikovat čtyři části – slabé a silné stránky, příležitosti a hrozby. Určit tím tak směr rozvoje (ÚÚR, 2014).

Podle počtu klíčových faktorů je stanoven i počet vytvořených scénářů. Scénáře totiž vznikají jejich kombinací. Nejčastěji se volí dva klíčové faktory, to

dává prostor pro vytvoření čtyř scénářů. Měl by být uveden rozsah odvětví, která faktory ovlivňují (SCHWARTZ, 1991).

3. Analýza a výběr hybných sil

Klíčové hybné síly jsou ty, které ovlivňují určitými způsoby budoucí dění. Rozdělují se na vnitřní a vnější. Vnitřní faktory můžeme částečně ovlivnit, vnější faktory jsou dané prostředím a nemůžeme je nijak ovlivnit. Tyto hybné síly se budou vyskytovat v každém scénáři a budou jeho vývoj zásadně ovlivňovat (GASSNER et. KOSOW, 2008).

4. Sestavení scénářů

Sestavení scénářů může být psáno dvěma styly. Retrospektivní metodou – od budoucnosti zpět a prospektivní metodou – od současnosti do budoucnosti. Z důvodu lepšího vypravěčského dojmu mohou být psány v minulém čase (FRIČ et. VESELÝ, 2010).

5. Analýza scénářů

Analýza je nutná, pokud mají sloužit jako podklad pro návrh strategie rozvoje obce. Nejlepší je pohled z více úhlů a určení postupu, který pomůže sledovat udržitelnost rozvoje. Nakonec zvolíme scénář, který nabídne více příležitostí a zároveň nejméně hrozeb. Po zhodnocení by mělo být patrné, jakým směrem by se měla strategie rozvoje města vydat. Musí se opírat o klíčové hybné síly, ale měly by promítnout i další faktory vyplývající z předchozích analýz (FRIČ et. VESELÝ, 2010).

Někteří autoři přidávají do scénářů body zvratu. Neboli události, které jsou velmi nepravděpodobné, ale mohou vývoj scénářů radikálně ovlivnit. Příkladem mohou být teroristické útoky, přírodní katastrofy aj. (POTŮČEK, 2011).

3.2. Udržitelný rozvoj

V roce 1987 byl udržitelný rozvoj definován: „*Trvale udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích a aniž by se to dělo na úkor jiných národů.*“ (BRUNDTLAND, 1991). Tato definice se objevila ve zprávě Komise OSN pro životní prostředí, je také známa jako Zpráva Brundtlandové (LOUDA, 2012).

Z této definice vyplývají dva rozměry udržitelného rozvoje. Rozměr časový, který vyjadřuje zodpovědnost a solidaritu současné generace vůči generacím budoucím. Druhým je rozměr prostorový. Ten vyjadřuje zodpovědnost a solidaritu mezi společenstvími, která sdílí jedno území, kontinent či planetu (MAIER et. al., 2012).

Na konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji v Riu de Janeiru v roce 1992 byl přijat dokument Agenda 21. Je to jakýsi globální akční plán světového společenství, který se snaží o implementaci principů udržitelného rozvoje a stanovuje konkrétní kroky. Státy se zde také zavázaly o vytvoření národních politik udržitelného rozvoje. V těchto politikách mají být popsány cíle udržitelnosti a nástroje (LOUDA, 2012). Vznikla tak Místní Agenda 21, která se snaží o kvalitní veřejnou správu. Veřejná správa, která vede k dlouhodobě udržitelnému rozvoji je jen taková, která je transparentní, otevřená, efektivní, odpovědná veřejnosti a umožňuje její účast při rozhodování a plánování. Součástí Místní Agendy 21 jsou tři základní principy: kvalitní strategické plánování, průběžná a aktivní komunikace s veřejností, systémové a měřitelné směřování k udržitelnému rozvoji (CENIA, 2012).

Na regionální a lokální úrovni je udržitelný rozvoj aplikován prostřednictvím zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění. „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*“ (dle § 18 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění).

Udržitelný rozvoj je postaven na vyváženosti tří pilířů udržitelného rozvoje: ekologického, sociálního a ekonomického, které jsou vzájemně podmíněné (MAIER et. al., 2012).

3.2.1. Udržitelný rozvoj území a územní plánování

Smyslem udržitelného rozvoje je prevence chyb a celosvětový posun. Proto je udržitelný rozvoj již dlouho projednáván v celosvětovém měřítku. Na mezinárodních konferencích vznikají dokumenty, které jsou dále přejímány jednotlivými státy. Rovněž vznikají národní politiky a jsou zakotveny v zákonech, vyhláškách, normách a strategiích. Toto všechno je posléze aplikováno na konkrétních územích s konkrétními podmínkami (MAIER et. al., 2012).

Územní plánování se v České republice týká všech územních úrovní. Působnost, cíle a nástroje jsou uvedeny v zákoně 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění „(dále jen stavební zákon)“.

Cíle územního plánování jsou stanoveny ve stavebním zákoně v §18 odstavcích 1-4:

„(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.“ (dle § 18 stavebního zákona).

Cíle územního plánování jsou tedy dvojaké. Územní plánování musí dbát o udržitelný rozvoj a zároveň vytvářet předpoklady pro výstavbu. K dosažení těchto cílů je potřeba jejich soulad. Územní plánování se zabývá fyzickými změnami v prostředí. Hospodářský a společenský potenciál jen sleduje. Udržitelný rozvoj území je v různých prostředích jiný a záleží na daných podmínkách (MAIER et. al., 2012).

Tyto cíle prosazují nástroje územního plánování. Mezi tyto nástroje patří územně plánovací podklady, politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace. Jak tyto nástroje pracují, jsem popsala v každém jednotlivém pilíři udržitelného rozvoje (stavební zákon).

3.2.2. Ekologický pilíř

Princip ekologického pilíře spočívá v hospodaření s přírodními zdroji a zajištění dobré kvality složek životního prostředí. Zároveň uchovávat přírodní bohatství, aby mohlo být předáno dalším generacím. Snaží se zachovat biologickou diverzitu a kladné vztahy mezi ekosystémy (LOUDA, 2012). Pro zachování trvalé fyzické udržitelnosti životního prostředí, musí jakékoliv činnosti splňovat následující tři podmínky:

- intenzita využívání obnovitelných zdrojů nepřesahuje rychlost jejich regenerace
- intenzita využívání neobnovitelných přírodních zdrojů nepřesahuje rychlost, s níž jsou vyvíjeny jejich trvale udržitelné obnovitelné náhrady
- intenzita znečišťování nepřesahuje asimilační kapacitu životního prostředí (DALY, 1991).

Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1 tento pilíř zajišťuje v rámci republikových priorit, rozvojových oblastí a rozvojových os, specifických oblastí, cílů a úkolů pro územní plánování. Konkrétněji popisuje ekologický pilíř v rámci republikové priority č. 14: Tato priorita uvádí, že je věcí veřejného zájmu ochrana a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území, a to včetně jeho urbanistického, archeologického a architektonického dědictví. Uvádí se zde, že území, která v současné době zachovávají urbanistické hodnoty území, včetně jejich historie a tradice, mají významnou hodnotu a je potřeba tato území chránit. Jejich ochrana spočívá nejen v samotné ochraně, ale musí být provázána s ekonomickým a sociálním rozvojem oblasti. Krajina není pouze samostatným a neměnným prvkem v území, a proto je potřeba přistupovat k území tak, aby byl zachován všestranný rozvoj včetně kulturních, přírodních a užitných hodnot (PÚR, 2015).

Další republikovou prioritou je priorita č. 20, která se zabývá rozvojovými lokalitami. Zde je konstatováno, že nové rozvojové záměry by se měly umísťovat do méně významných lokalit, popř. za tyto nově vymezované lokality navrhnout kompenzační opatření. V územně plánovací činnosti je nutné respektovat ochranu veřejných zájmů, např. ochranu zvláště chráněných území, lokalit NATURA 2000, ochranu nerostných surovin, chráněných oblastí přirozené akumulace vod, dále ochranu zemědělského a lesního půdního fondu, mokřadů, bioty apod. Je třeba respektovat, popř. vymezovat územní systémy ekologické stability a zajišťovat jejich ochranu, v zastavěném území zajišťovat ochranu přírodních prvků. V této prioritě je dále uvedeno, že v rámci územně plánovací činnosti je třeba dbát na ochranu krajinného rázu s ohledem na typy krajiny a je třeba vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů (PÚR, 2015).

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje tyto priority a požadavky zpřesňují. Priorita územního plánování kraje č. 6, která má vytvářet podmínky pro péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. Soustředí se zejména na:

- a) *zachování a obnovu rozmanitosti kulturní krajiny a posílení její stability;*
- b) *ochranu pozitivních znaků krajinného rázu;*

c) zachování a citlivé doplnění výrazu sídel, s cílem nenarušovat cenné městské i venkovské urbanistické struktury a architektonické i přírodní dominanty nevhodnou zástavbou a omezit fragmentaci krajiny a rozrůstání sídel;

d) upřesnit a zpracovat do ÚPD obcí cílové charakteristiky krajiny;

e) vytváření podmínek pro šetrné využívání přírodních zdrojů.“ (ZÚR Středočeského kraje, 2012).

Z Politiky územního rozvoje a ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývají úkoly pro územní plánování jednotlivých obcí. Územně analytické podklady hodnotí ekologický pilíř a je zastoupen v rámci územního systému ekologické stability. Zde řeší ohrožení a nutnost ochrany přírodních zdrojů (ÚAP, 2015).

3.2.3. Sociální pilíř

Udržitelný rozvoj v tomto pilíři se snaží zajistit naplnění sociálních potřeb lidí ve společnostech. Čemuž se také říká sociální soudržnost. Pokud člověk naplní potřebu po uspokojení hmotných potřeb, dalšími potřebami se stávají bezpečí a sociální potřeby. Mezi žádoucí sociální potřeby zařazujeme pocit sounáležitosti, přátelství a partnerství (Maslow, 1943 in MAIER et. al., 2012). Sociální soudržnost v území se může vztahovat k různě velkým prostorovým celkům. Od nejbližšího okolí našeho bydliště po stát nebo Evropské unii. Tento pilíř udržitelného rozvoje úzce souvisí s ekonomickým pilířem. Soudržnost společností obyvatel je do značné míry podmíněna ekonomickou prosperitou (MAIER et. al., 2008).

Součástí sociálního pilíře je i zajištění vnitrogenační a mezigenační odpovědnosti a zabezpečení národnostní, rasové a další rovnosti. Respektování lidských a politických práv (CAMBELL, 1996).

Sociální soudržnost je těžko identifikovatelná a měřitelná. Přesto je vytvořen v rámci OSN index lidského rozvoje. Index zohledňuje index délky života, index vzdělání a ekonomický index neboli hrubý domácí produkt na obyvatele. Z hlediska světového pohledu je tento index velice zavádějící, jelikož se tyto proměnné v rámci států výrazně mění (ÚÚR, 2010).

Tento pilíř je také zachycen v Politice územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1. v republikové prioritě č. 15. V rámci územně plánovací činnosti je zde uvedeno, že není vhodné vytvářet podmínky, která by vedly k negativním vlivům na sociální soudržnost obyvatel. Popř. je potřeba analyzovat jevy, kterými k vyloučení dochází a navrhnout taková řešení, jež by výše uvedený jev minimalizovaly nebo navrhnout řešení k zajištění jeho prevence (PÚR, 2015).

Dále v republikové prioritě č. 28 je uvedeno, že pro zajištění kvality života obyvatel je potřeba zohledňovat nároky na dlouhodobý rozvoj území včetně nároků na veřejnou infrastrukturu a také, že pro ochranu a návrhy městských prostorů je potřeba součinnost veřejného a soukromého sektoru (PÚR, 2015).

Republiková priorita č. 30 se zabývá technickou infrastrukturou, především dodávkou pitné vody a odvodu splaškových vod, kde stanovuje, že je třeba navrhnout taková řešení, která budou splňovat požadavky na vysokou kvalitu života nejen v současnosti, ale i v budoucnosti (PÚR, 2015).

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje tyto priority zpřesňují a stanovují úkoly pro územní plánování. Priorita územního plánování kraje č. 7a) se zaměřuje na kvalitu života obyvatel a obytného prostředí. Je zde konstatována, že je potřeba navrhovat takový sídelní rozvoj, který bude pozitivní z hlediska urbanistického a architektonického, včetně řešení veřejných prostranství a veřejné zeleně (ZÚR Středočeského kraje, 2012).

Územně analytické podklady obsahují územní podmínky pro soudržnost obyvatel, kde hodnotí i sociální pilíř (ÚAP, 2015).

3.2.4. Ekonomický pilíř

Ekonomický pilíř se zabývá hlavně otázkou ekonomického růstu a jeho udržitelnosti (MAIER et. al., 2008). Ekonomicky udržitelný rozvoj spočívá v hospodárnosti. Tedy nespotřebovat více, než je v daném území vyprodukováno. Podporuje ekonomický rozvoj v rámci únosnosti prostředí a udržitelné financování veřejných služeb (CAMBELL, 1996).

Jak jsem již zmiňovala, ekonomický pilíř je úzce propojen se sociální soudržností. Například se týká zaměstnanosti a poptávky a nabídky práce (ÚÚR, 2010).

Ekonomický pilíř je v Politice územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1 zakotven opět v republikových prioritách a dále specifikovaný v rozvojových oblastech a osách na pomoc pro hospodářsky slabší oblasti. V rámci republikové priority č. 17 je doporučeno navrhování nových zastavitelných ploch pro plochy řešící pracovní příležitosti, a to v těch regionech, které jsou v současné době ekonomicky slabé (PÚR, 2015).

Republiková priorita č. 18 je zaměřena na možnosti spolupráce mezi městskými a venkovskými oblastmi, a to jejich společným řešením sídelní struktury (PÚR, 2015).

V republikové prioritě č. 27 se uvádí potřeby vytvoření podmínek pro koordinovaný přístup řešení veřejné infrastruktury, a to především řešení dopravní dostupnosti přirozených centrálních měst v regionu z okolních obcí a tím zajištění rozvoje venkovských oblastí a oblastí se specifickými geografickými podmínkami. Jedná se nejen o dialog obcí, ale všech partnerů v území tak, aby zde bylo dosaženo dohody ve prospěch udržitelného rozvoje (PÚR, 2015).

V rámci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vytváří podmínky pro územní plánování v prioritě č. 7. Jsou to podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářství v rozvojových oblastech a rozvojových osách. Vzniká zde potřeba se soustředit na ekonomická odvětví s přidanou hodnotou – např. výzkum, strategické služby (ZÚR Středočeského kraje, 2012).

V rámci územně analytických podkladů se hodnotí ekonomický pilíř v tématech nezaměstnanost, dopravní dostupnost území, sociální segregace, produktivita obyvatel (ÚAP, 2015).

4. CHARAKTERISTIKA STUDIJNÍHO ÚZEMÍ

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav leží ve Středočeském kraji a je jeho významným centrem. Nachází se v okrese Praha – východ a je obcí s rozšířenou působností. Nachází se též v okrese Praha – východ a je obec s rozšířenou působností. Od roku 1960 je Brandýs nad Labem – Stará Boleslav souměstí, vzniklo spojením dvou samostatných měst, tedy Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi. Město se skládá ze tří katastrálních území: Brandýsa nad Labem, Staré Boleslavi a Popovic. Celková katastrální výměra je 22,67 km² (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Leží přibližně 30km severovýchodním směrem od centra hlavního města Praha, pouze 10km od jejího okraje. Město se rozkládá po obou březích řeky Labe, na pravém břehu je Stará Boleslav, na levém břehu pak Brandýs nad Labem (MAPY. CZ, 2016).

5. METODIKA

Nejprve jsem vypracovala literární rešerši, kterou jsem rozdělila do dvou částí. V první části jsem zpracovala rešerši na téma rozvojových scénářů, kde se zajímám o jejich typy a postup tvorby. Druhou část literární rešerše jsem zaměřila na teorii strategického plánování, principy udržitelného rozvoje sídel v metropolitních areálech velkých měst a legislativní prostředí územního plánování v ČR.

V analytické části jsem využila získané poznatky z literární rešerše při vypracování cílených analýz zájmového území, jejich syntéze a formulaci pravděpodobných scénářů rozvoje města.

Analýzu území jsem rozdělila do několika částí. Nejprve jsem pomocí analýzy širších vztahů získala provázanost města od republikového významu až po okolí města. Dále jsem udělala rozbor státní správy a samosprávy. Třetí částí analýz je soubor analýz řešeného území z hlediska přírodních podmínek, omezení v území, historického vývoje, prostorového uspořádání obce a funkčního využití území. Přírodní analýza mapuje území z hlediska přírodního a zaměřuje se na limitní území. Omezení v území shromažďují limity v území, ale i území, které omezují budoucí rozvoj. Historická analýza shromažďuje klíčové události v historii města a může hrát i významnou roli ve vývoji budoucnosti města. V prostorové analýze jsem určila důležité cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky dle LYNCHÉ (1960). Funkční analýza mapuje rozložení občanské vybavenosti v rámci města, což je pro souměstí Brandýs nad Labem – Stará Boleslav důležité v rámci budoucího rozvoje. Další částí je socioekonomická analýza, která obsahuje demografii, politickou analýzu a ekonomickou analýzu, jež mapuje hlavní složky ekonomiky města.

Všechny tyto poznatky z analýz jsem využila v syntéze. V mém případě ve SWOT analýze, která je předpokladem pro určení klíčových faktorů pro budoucí vývoj území a sepsání scénářů. Kombinací dvou klíčových faktorů jsem získala čtyři možné scénáře budoucnosti. Vždy záleží na tom, zda je daný faktor naplněn

V mé práci jsem vytvořila explorační scénáře, které se snaží nalézt budoucnost ve více možnostech v delším časovém horizontu. Díky tomu mohou zachycovat i více změn. Proto se tento typ scénářů hodí nejlépe pro strategický rozvoj. Hlavní otázka zněla: Co se může stát?

Formulované scénáře využiji pro stanovení principů strategie udržitelného rozvoje města, na které se zaměřuji v diskuzi.

V závěru práce jsem celou svou práci shrnula a zhodnotila.

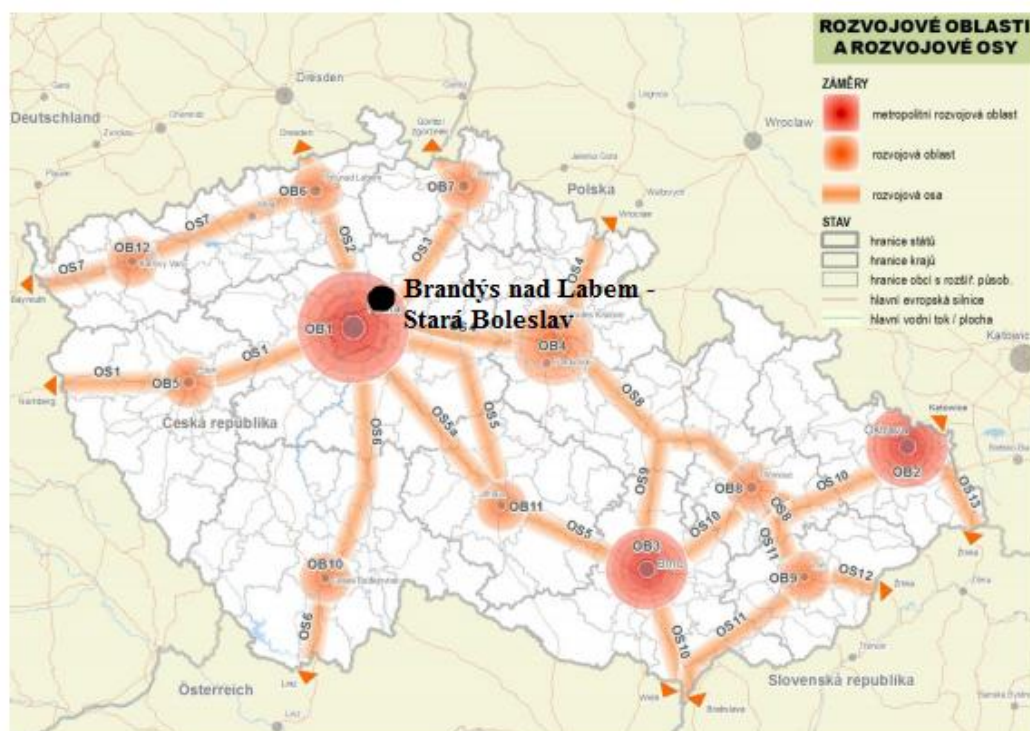
6. SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

6.1. Širší vztahy

Politika územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1

Dle Politiky územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1 spadá Brandýs nad Labem – Stará Boleslav do rozvojové oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, kde důvodem vymezení je území ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center. Zásadním rozvojovým předpokladem je dokončení silničního okruhu kolem Prahy, připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnic a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy (PÚR, 2015).

Obrázek č. 1: Rozvojové oblasti a rozvojové osy



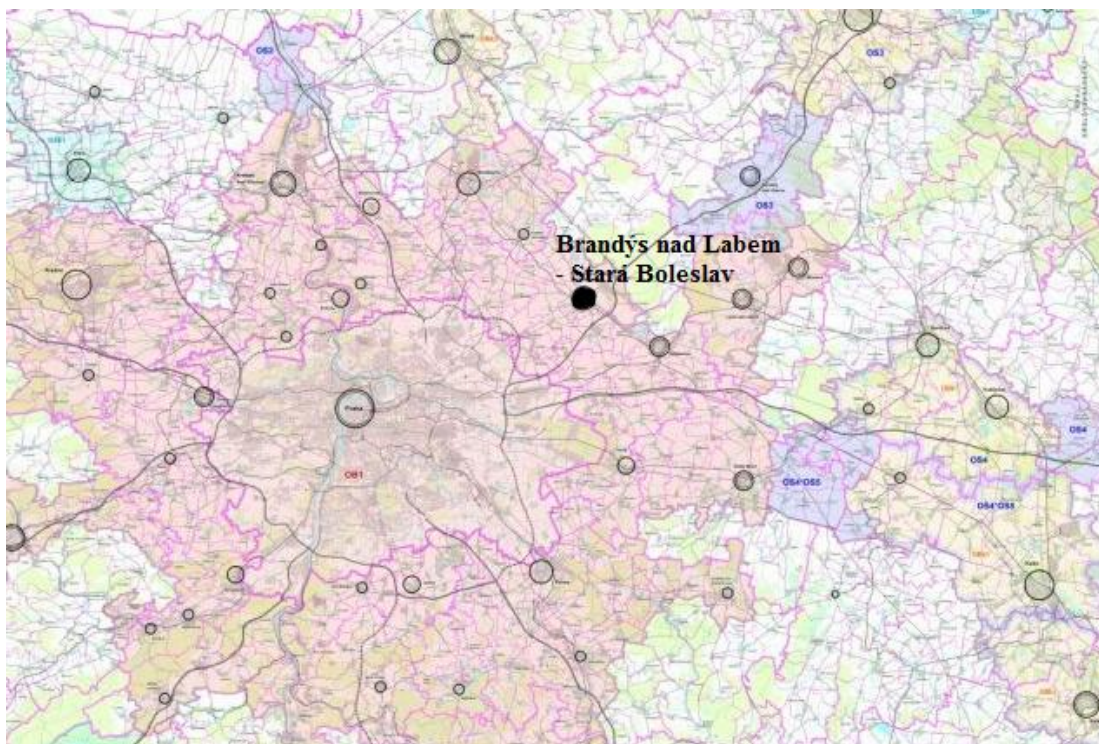
Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje rozvojovou oblast OB1 zpřesňují, a to zejména rozvoj bydlení soustřeďují do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, sledují možnosti transformace ploch v zastavitelném území, vytvářejí podmínky pro rozvoj cestovního ruchu s využitím potenciálu historických hodnot, kterých je v Brandýse velké množství (ZÚR Středočeského kraje, 2012).

Dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je Brandýs nad Labem – Stará Boleslav střední centrum ostatní, kde se stanovují zásady pro usměrňování rozvoje: Rozvíjení obslužných funkcí v oblasti školství, zdravotnictví a kultury i pro spádová území, rozvoj bydlení a ekonomické aktivity, zlepšení dopravní obslužnosti, ochrana kulturních hodnot (ZÚR Středočeského kraje, 2012).

Obrázek č. 2: Zásady územního rozvoje



Zdroj: Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

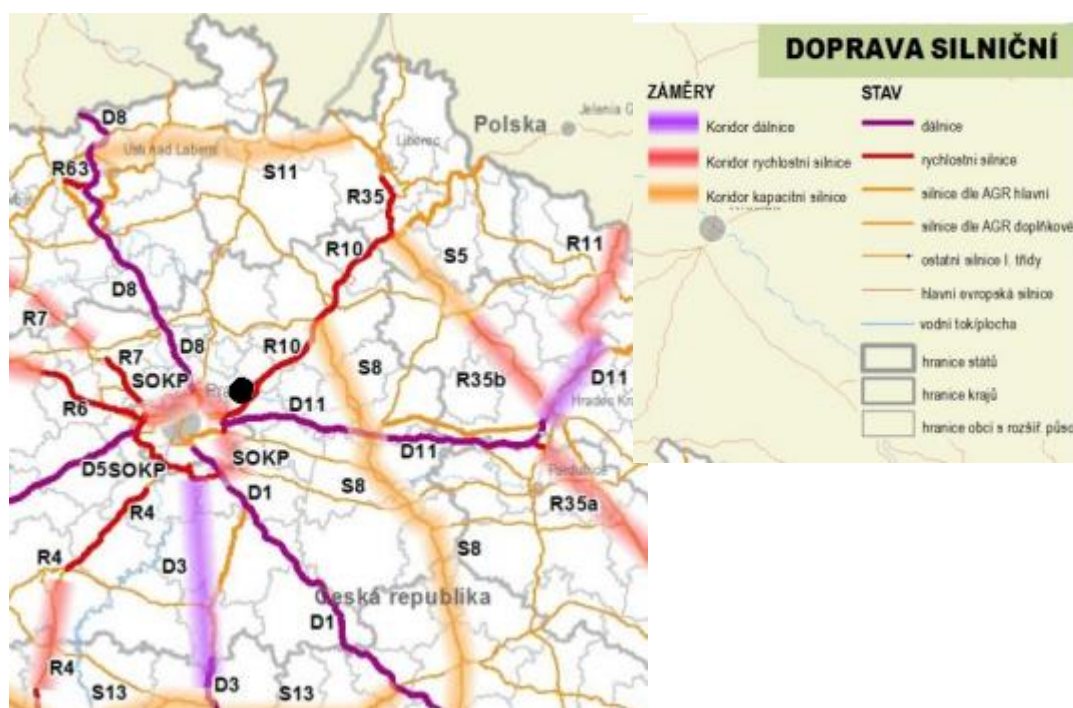
6.1.1. Doprava

Automobilová doprava

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav leží na dálnici D10, která spojuje Prahu, Mladou Boleslav a Turnov, v okolí jsou vybudované 2 sjezdy: exit 10 na Brandýs nad Labem a exit 14 na Starou Boleslav. Tento úsek dálnice, tedy mezi exitem 10 a 14, sloužil jako jediný spoj dvojměstí v době, kdy byly v opravě mosty přes řeku Labe v roce 2012. Tato silnice představuje rychlé spojení s Prahou, především do částí Černý Most a Letňany, kde jsou vybudovány parkoviště a stanice metra (ŘSD, 2015).

Městem dále prochází silnice II/101 Říčany – Brandýs nad Labem – Kralupy nad Vltavou – Jesenice a je jakýmsi okruhem kolem Prahy. Tato silnice a silnice II/245 vedoucí z Českého Brodu, která se v centru napojí na II/101, vede skrz centrum Brandýsa nad Labem a silně jej zatěžuje. Silnice II/331 Nymburk – Stará Boleslav – Mělník propojuje větší sídelní útvary severně od Labe a silnice II/610 Praha – Kbely – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav – Mladá Boleslav – Turnov, která je předchůdcem silnice D10 a sloužila do roku 1981 jako hlavní silniční tah, zároveň je jedinou silnicí propojující Brandýs nad Labem se Starou Boleslaví (ŘSD, 2015).

Obrázek č. 3: Silniční doprava



Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1

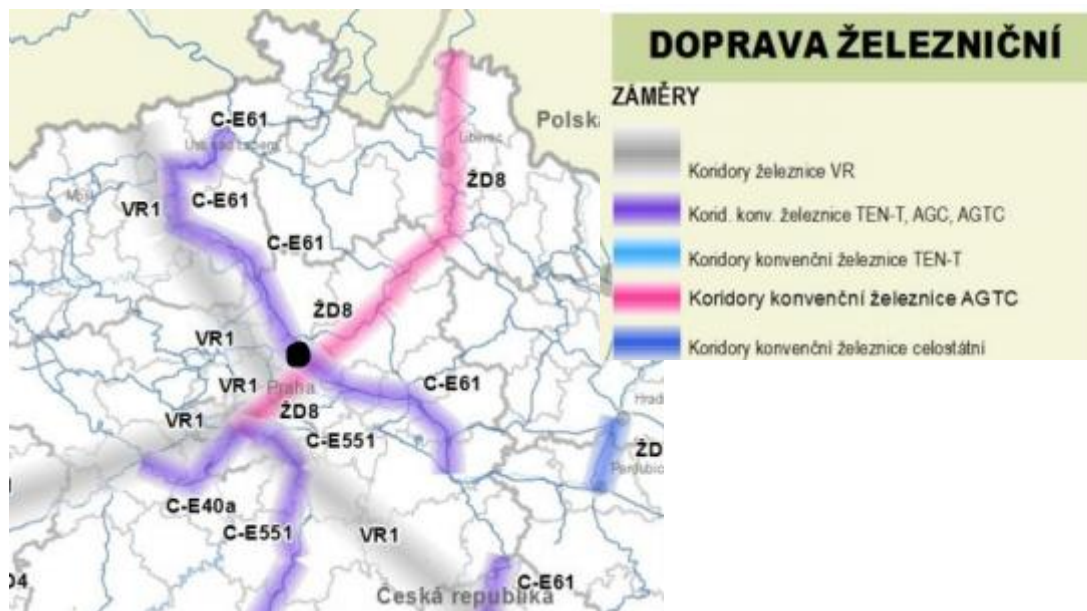
Železniční doprava

V Brandýse nad Labem jsou dvě železniční zastávky Brandýs nad Labem - zastávka a Brandýs nad Labem – Zápská a železniční stanice Brandýs nad Labem, které leží na železniční trati 074 Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice. Tato trať je pouze regionální, neelektrifikovaná a je jednokolejná, v pracovní dny zde jezdí pouze 9 souprav vlaků (SŽDC, 2012).

Na pravém břehu Labe nalezneme druhou železniční trať 072, která prochází Starou Boleslaví se stejnojmennou železniční stanicí. Železniční stanice Stará Boleslav je umístěna až na okraji města mimo obytnou zástavbu, nejlépe dostupná je autobusem, popřípadě na kole. Trať 072 je dvoukolejná plně elektrizovaná celostátní trať, která spojuje Kolín – Lysou nad Labem – Starou Boleslav – Mělník – Litoměřice – Ústí nad Labem. Tato železniční trať je poněkud významnější, a to i z hlediska nákladní dopravy. Osobní vlaky, především rychlíky, jezdí ve špičkách každých 30 minut a traťová rychlost je až 120km/h. (SŽDC, 2012).

V jednání bylo zrušení železniční tratě 074 v úseku Brandýs nad Labem – Neratovice. Důvodem zrušení mělo být odstranění bariéry v jižní části města. Toto řešení bylo shledáno za nereálné, neboť náklady na zrušení a revitalizaci byly vyšší než přínos pro tuto oblast. Místní akční skupina Střední Polabí se snažila prosadit železniční trať Brandýs nad Labem – Praha. Nedošlo ani k vypracování projektu, Správa železniční dopravní cesty tuto možnost ihned zamítla (MAS, 2015).

Obrázek č. 4: Železniční doprava



Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1

Hromadná doprava

Nejvýznamnější veřejnou dopravou bude jednoznačně autobusová doprava, a to ve směru Praha – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a zpět. V pracovní dny jezdí ve špičce v intervalu do 5 minut, mimo špičku do 10 minut. Autobusy propojují také dvojměstí s Mladou Boleslaví. Další příměstské autobusové linky nejsou zdaleka tak významné a spíše slouží pro obyvatelstvo okolních spádových měst: Čelákovice, Úvaly, Mělník, Kostelec nad Labem, Neratovice (IDOS, 2016).

Vodní doprava

Městem Brandýs nad Labem – Stará Boleslav prochází střední vodní cesta Labe: Mělník – Chvaletice, která patří do Labské vodní cesty. Labská vodní cesta je splavná od Kunětic až do Hamburku, ale jen v omezené míře. Na straně mezi ostrovem a Starou Boleslaví je horní a dolní plavební kanál, plavební komora, 3 překladiště a menší přístav pro plavidla. Mezi ostrovem a levým břehem Labe najdeme jez, malé vodní elektrárny a rybí přechod (PLAVBA, 2001).

Obrázek č. 5: Vodní doprava



Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1

Obrázek č. 6: Střední Labe



Zdroj: Plavba

Pěší stezky

Naučná stezka Krajinou Rudolfa II. je společný projekt tří měst – Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, Lysé nad Labem a Benátek nad Jizerou. Tato stezka měří celkem 65km a vede po obou březích řeky Jizery se zastávkami v zámeckých

zahradách doplněná o informační tabule s řadou nejen historických zajímavostí (KČT, 2016).

V našem řešeném území jsou dále 3 pěší turistické značené cesty. Modrá z velké části kopíruje naučnou stezku Krajinou Rudolfa II. Žlutá měří 16km a dostaneme se s ní do Čelákovic, ale spíše lesní krajinou nežli podél Labe. Zelená vede na jednu stranu do Kostelce nad Labem, na stranu druhou na Starou Lysou (KČT, 2016).

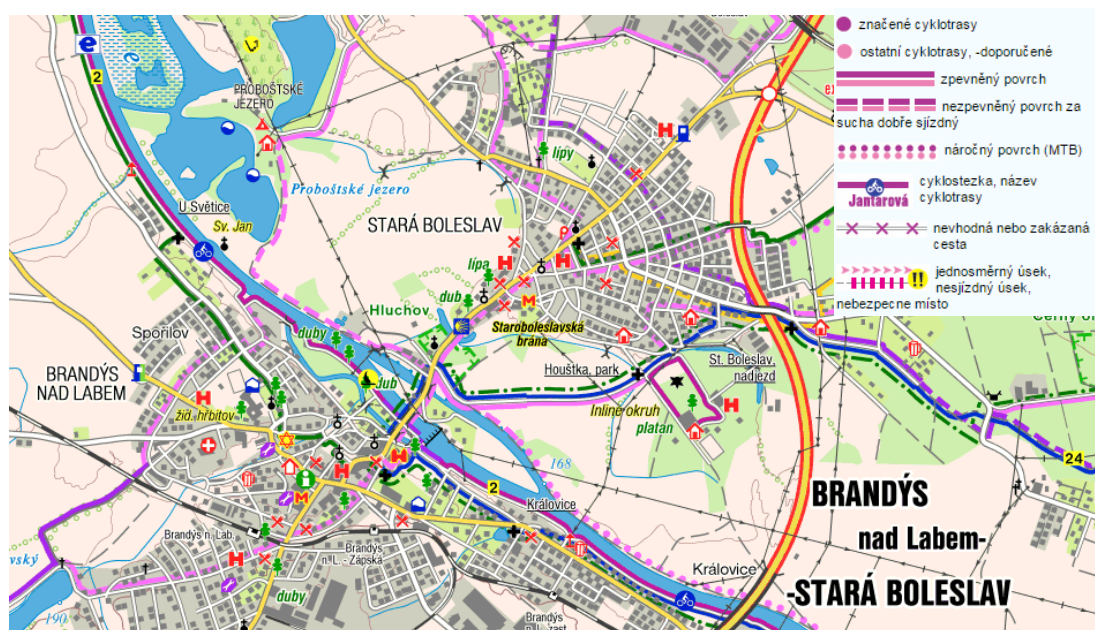
Cyklistické stezky

Městem procházejí dvě cyklotrasy. Polabská cyklostezka 0019 je otevřená od roku 2011 a od roku 2014 je i zmodernizovaná. Tato cyklostezka na brandýské straně Labe měří necelých 11km a vede od Kostelce nad Labem do Přerova nad Labem. Cílem této cyklostezky je propojit historicky významná města na levém břehu Labe. Od roku 2014 je zde osm zrekonstruovaných zastřešených odpočívadel a nově zřízená písečná pláž, místo bývalé plovárny, na Ostrůvku v Brandýse nad Labem (CYKLOSERVER, 2007).

Na pravém břehu Labe vede cyklostezka č. 24 – Labská, která lemuje řeku Labe od jejího pramene do Mělníka, kde je napojena na dálkovou cyklotrasu č. 2 a vede až do Německa. V Brandýse nad Labem je naplánována přeložka této cyklotrasy okolo Proboštských jezer (CYKLOSERVER, 2007).

Na tyto cyklostezky se napojují cyklotrasy ve směru na Prahu a na Benátky nad Jizerou. I přes toto množství cyklostezek se může stát tato krajina ideální, bohužel zde najdeme množství bariér v podobě silnic a i řeka Labe je jakási bariéra. (CYKLOSERVER, 2007).

Obrázek č. 7: Mapa cyklotras



Zdroj: Cykloserver

6.1.2. Vztahy s blízkým územím

Na Brandýsu nad Labem – Staré Boleslavi je velmi závislé okolí. Především okolní obce: Zápý, Lázně Toušeň, Káraný, Nový Vestec. Na první pohled je komerční zóna, která leží i částečně na katastrálním území Záp, v Brandýse nad Labem. Je vzdálená od Záp, tedy od jeho centra a rodinných domů. Tato zóna je tak spíše přínosem pro souměstí než pro Zápý, jelikož sem z obce vede pouze velmi frekventovaná silnice bez chodníků. Zápý se rozpínají až k dálničnímu mostu přes Labe a jsou i zde odtrženy od centra Záp. Zápý v této oblasti plyně navazují na Lázně Toušeň. Nový Vestec a Káraný jsou další obce, které jsou propojené se Starou Boleslaví a plnohodnotně využívají její zázemí (MAPY.CZ, 2016).

Práce

V posledních letech se rozrůstá výstavba samostatných rodinných domů i bytových komplexů. Důvodem bude především dobrá dostupnost do hlavního města Praha, dobrá občanská vybavenost a velké množství sportovního a volnočasového využití a množství pracovních příležitostí. Město má snahu udržet si atmosféru malého města s vlastním podnikatelským, obchodním a kulturním životem. Místní podniky zajišťují poměrně velké množství pracovních příležitostí, především pro lidi z okolních obcí. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je přirozeným regionálním centrem středního Polabí. Jak jsem již psala, komerční a průmyslové zóny jsou propojené, ale jsou spíše odtrženy od center okolních obcí. Občané Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi a také sousedních obcí musí dojíždět za prací i na území vlastní obce (ÚAP, 2015).

Vzdělání

Základní a mateřské školy slouží nejen pro děti souměstí, ale také pro okolní obce. U mateřských škol je problém s kapacitou, která sotva vyhovuje požadavkům Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Tuto kapacitu zlepšují soukromé mateřské školy. Základní školy slouží v dostatečné kapacitě i pro okolní obce, taktéž jsou doplněny o soukromé základní školy, především cizojazyčné (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Na území se nachází 3 střední školy. Gymnázium, Střední zemědělská škola a Integrovaná střední škola. Gymnázium je v okolí velmi dobře hodnocené, proto ho navštěvují i studenti ze širšího okolí. O ostatní střední školy není takový zájem, jsou naplněny jen z poloviny. Většina dětí ve středoškolském věku navštěvuje střední školy v Praze nebo střední školu s automobilovým zaměřením v Mladé Boleslavi (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Z vysokoškolských zařízení zde působí Katedra tělesné výchovy a Katedra hudební výchovy Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Studenti sem dojíždí především z Prahy. Vysoká škola spolupracuje i se základními školami v Brandýse (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

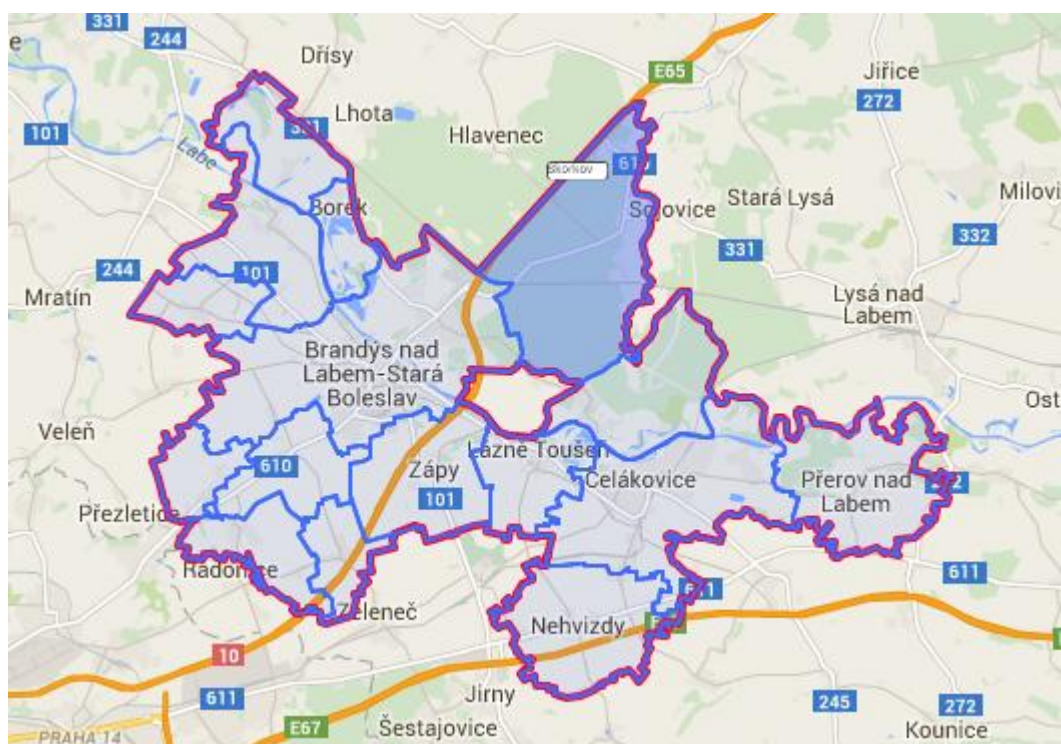
Obchody a služby

Nevyhneme se konstatování, že co se týče komerční i veřejné vybavenosti, má Brandýsa nad Labem naprostou převahu nad Starou Boleslaví. Nese to však své pozitivum i pro Starou Boleslav, rozvoj průmyslových oblastí je spíše na území Brandýsa nad Labem. Dá se říci, že je zde lepší občanská vybavenost. Nejsou zde jen obchody se základním vybavením, ale je zde možnost i výběru. Pro okolní obce jsou obchody v souměstí velmi důležité, jelikož na území obcí jsou pouze malé obchody pouze s velmi základním sortimentem zboží. Blízkost hlavního města zajišťuje pro souměstí velké nákupní zóny, především Černý Most a Letňany. Právě sem jezdí většina obyvatel na tzv. víkendové nákupy (ÚAP, 2015).

Místní akční skupiny

Město je členem Místní akční skupiny Střední Polabí, která sdružuje celkem 13 obcí a jejich společnými prioritami je ochrana nejvýznamnějších hodnot území, podpora rozvoje občanských iniciativ na místní a regionální úrovni, zvýšení ekonomické prosperity a kvality života v území, podpora malého a středního podnikání, zemědělství, bydlení, školství a dalších (MAS, 2015).

Obrázek č. 8: Vymezení území MAS Střední Polabí



Zdroj: Místní akční skupina Střední Polabí

6.2. Státní správa, samospráva

6.2.1. Státní správa

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je obcí s rozšířenou působností pro správní území Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Z toho důvodu některé odbory, které vykonávají státní správu, provádějí činnosti i pro další obce ze správního území obce s rozšířenou působností. Jeho odbory nalezneme částečně v Brandýse nad Labem, částečně ve Staré Boleslavi a částečně v Praze. V Praze jsou umístěny některé odbory nebo jejich pracoviště z důvodu lepší dostupnosti pro ostatní obce ve správním území obce s rozšířenou působností. (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Odbory v kompetenci tajemníka úřadu:

Odbor obecní živnostenský úřad – Praha, Stará Boleslav

Odbor dopravy – Praha, Stará Boleslav

Odbor sociálních věcí a zdravotnictví – Praha, Brandýs nad Labem, Stará Boleslav

Odbor finanční – Brandýs nad Labem

Odbor kultury a cestovního ruchu – Brandýs nad Labem

Odbor investic a správy majetku – Brandýs nad Labem

Odbor informačních technologií – Praha, Brandýs nad Labem

Odbor školství – Brandýs nad Labem

Odbor vnitřní správy – Praha, Brandýs nad Labem, Stará Boleslav

Odbor životního prostředí – Praha, Brandýs nad Labem

Odbor stavebního úřadu, územního plánování a památkové péče – Praha, Brandýs nad Labem

Některé odbory mají svá jednotlivá oddělení a úseky, které jsou rozděleny dle své činnosti. Činnosti vykonávané jednotlivými odbory se řídí zákony a platnými právními předpisy, které činnost jednotlivých odborů, oddělení a úseků stanovují.

Odbory v kompetenci samosprávy:

Oddělení vnějších vztahů a informací – Brandýs nad Labem

Útvar finanční kontroly a interního auditu – Brandýs nad Labem

Městská policie – Brandýs nad Labem

Oddělení bezpečnostního a krizového řízení – Stará Boleslav

(BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

6.2.2. Samospráva

Vedení města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav tvoří starosta a 3 místostarostové, kteří jsou zároveň členy rady města a členy zastupitelstva města (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014; ZÁKON O OBCÍCH, 2000).

Zastupitelstvo města je tvořeno 21 členy. Zastupitelstvo města zřizuje a ruší výbory a zřizuje a ruší městskou policii. Dále zastupitelstvo města např. schvaluje program rozvoje města a rozpočtu, připravuje dohody o změně hranic a slučování obcí, rozhoduje o zřízení názvech částí města a ulic, vydává obecně závazné vyhlášky, rozhoduje o vyhlášení místního referenda a vykonává další činnosti vyplývající ze zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění. (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014; ZÁKON O OBCÍCH, 2000).

Dalším samosprávným orgánem je rada města. Rada města připravuje návrhy pro jednání zastupitelstva města a zabezpečuje plnění usnesení zastupitelstva města. Radu města tvoří starosta města, 3 místostarostové a další 3 členové rady volení ze zastupitelstva města. Rada města např. vydává nařízení města, zřizuje a ruší odbory a oddělení městského úřadu, na návrh tajemníka jmenuje a odvolává vedoucí odborů, zřizuje a ruší komise rady města, stanovuje celkový počet zaměstnanců městského úřadu a plní další povinnosti vyplývající ze zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění. (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014; ZÁKON O OBCÍCH, 2000).

Zvláštními orgány jsou Krizový štáb, Bezpečnostní rada, Povodňová komise a Přestupková komise. Krizový štáb zřizuje vláda na základě předpisu č. 240/2000 Sb. a zajišťuje činnosti stanovené vládou při zajišťování připravenosti České republiky na krizové situace, při jejich řešení nebo k ochraně kritické infrastruktury. Bezpečnostní radu zřizuje a řídí starosta obce a vykonává činnosti k řešení krizových situací ve správním obvodu obce s rozšířenou působností. Povodňovou komisi zřizuje starosta města a je jejím předsedou. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav má ustanoveny 2 povodňové komise. Jedna je zřízena pro město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a druhá je zřízena pro správní území obce s rozšířenou působností Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Přestupková komise je zřízena zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění a podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, v platném znění. Předsedu a členy komise pro projednávání přestupků jmenuje a odvolává starosta města. (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014; ZÁKON O OBCÍCH, 2000).

6.3. Další analýzy v území

6.3.1. Přírodní analýza

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je lokalizováno v Polabské nížině, krajina je tedy rovinatá až mírně zvlněná. Výjimkou je údolí Vinořského potoka. Celá tato oblast je velmi úrodná a dlouhodobě zemědělsky využívána, je zde velký výskyt půd I. a II. třídy stupně ochrany. Do I. třídy ochrany jsou bonitně zařazeny nejcennější půdy a je možno je odejmout ze zemědělského půdního fondu jen výjimečně, a to pouze ve veřejném zájmu nadřazeném zájmu ochrany zemědělského půdního fondu, tj. pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. (ÚAP, 2015; ZÁKON O OCHRANĚ ZPF, 1992).

Na staroboleslavské straně nalezneme rozsáhlé území lesních ploch, především lužní lesy. Tyto lesní plochy jsou významné i z většího měřítka, jedná se o jednu z mála souvisle zalesněných ploch na východ od Prahy. Velkou roli hraje řeka Labe, kterou doprovází široká říční niva, kolem které se tvarovalo sídlo Staré Boleslavi. Dodnes se zástavba této oblasti vyhýbá, jelikož se jedná o záplavové území a půda je zde velmi podmáčená. I přes úrodné půdy se na území nachází neudržované a nezastavěné plochy, územní plán tyto plochy navrhuje zastavit, což už se na některých místech ve Staré Boleslavi realizuje. Nejvyšším bodem katastrálního území je hranice s katastrálním územím Zápy ve výšce 226 m. n. m. (ÚAP, 2015).

Vodní plochy

Zájmové území města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav náleží hydrologicky do povodí Labe. Řeka Labe, která protéká mezi dvěma hlavními městskými částmi, vytváří v oblasti městské části Houštka stará ramena. Díky tomu přináší poloha města nebezpečí v podobě povodní a záplav. Územím dále protéká Vinořský potok, který pramení v Praze-Kbelích, a protéká Brandýsem nad Labem, kde se vlévá zleva do Labe. Dalším levostranným přítokem Labe na hranici katastru města je Záhořská svodnice (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Vodní plochy slouží především k rekreaci a láká nejen místní obyvatele k turistice. Mimo řeku Labe je zde komplex pískových Proboštských rybníků, ty jsou, především v letních měsících, hojně navštěvovány. Horušovský rybník je napájený z Vinořského potoka, nachází se na brandýské straně v blízkosti městské části Hrušov. Na západní straně tento rybník přechází v bažinu. Nově rekultivovaný Královický rybník se nalézá na východní straně souměstí (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

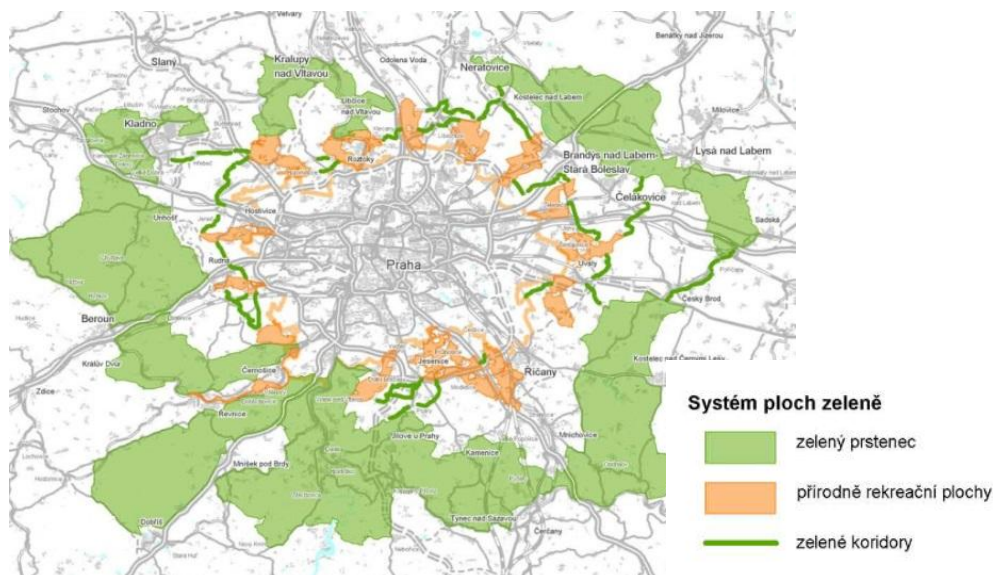
Geomorfologie

Území města náleží dle geomorfologického členění ČR do provincie Česká vysočina, subprovincie Česká tabule. Podcelky jsou Českobrodská tabule pro území Brandýsa nad Labem a Mělnická kotlina pro Starou Boleslav. Na území se nacházejí významné zdroje štěrkopísku, stavebního kamene a spodní vody (ÚAP, 2015).

Zelený prstenec

Velké množství orné půdy může do budoucna způsobit ekologickou nestabilitu, proto si nechal Středočeský kraj vypracovat studii, která propojuje stávající lesní masivy pomocí zelených koridorů a tím tvoří kolem Prahy „zelený prstenec“. Do tohoto prstence jsou zařazeny lesy, které obklopují Starou Boleslav, které vytvářejí výrazný přírodní prvek v jinak intenzivně využívaném území. Na straně Brandýsa nad Labem jsou přírodně rekreační plochy (ZÚR Středočeského kraje, 2015).

Obrázek č. 9: Zelený prstenec



Zdroj: Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Zeleň

Velmi atraktivní oblastí je lesopark u bývalých lázní Houštka. Slouží především k rekreaci místních obyvatel. Významná je i zámecká zahrada, která je hojně navštěvována (ÚAP, 2015).

Na území souměstí převažují travnaté plochy, zahrady a zeleň, které je přes 1 380 000 m². Zastavěné plochy zaujímají plochy okolo 900 000 m² (ÚAP, 2015).

Hrozbami pro celou krajinu kolem Staré Boleslavi, ale i v okolí, je další zábor volné krajiny pro výstavbu a srůstání sídel. Také další fragmentace prostředí vytvářením nových dopravních infrastruktur či vymezování zastavitelných ploch v záplavovém území (ZÚR Středočeského kraje, 2015).

Bioregion tvoří plošiny na starších sedimentech s pokryvy sraší a vegetací hájů s malými ostrovy acidofilních doubrav, významná jsou menší skalnatá údolí s acidofilními a teplomilnými doubravami i skalními společenstvy. Slabě převažuje bukovo-dubový vegetační stupeň. Oblast je zemědělsky intenzivně využívána, přesto se zde zachovaly komplexy přirozených částečně podmáčených dubových lesů i teplomilná travinobylinná lada a křoviny v zaříznutých údolích (ZÚR Středočeského kraje, 2015).

6.3.2. Omezení

Chráněné území

Na území se nachází maloplošné chráněné území Hluchov. Vyhlášeno bylo v roce 1995 pro lužní les s typickými rostlinami a živočichy (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

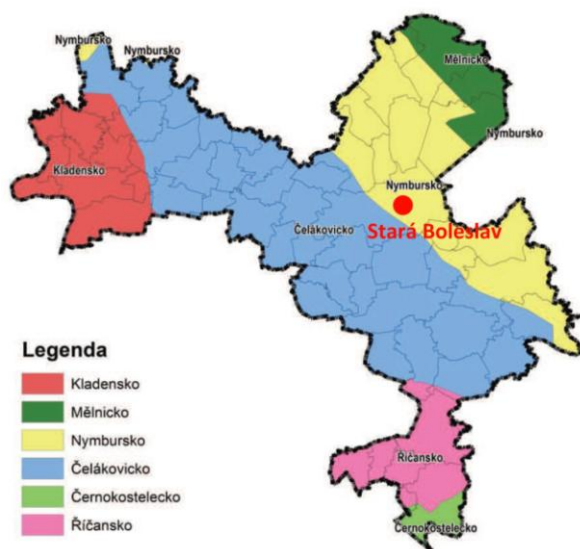
V blízkosti města jsou další dvě maloplošná chráněná území. Přírodní památka Kuchyňka je chráněna jako geologické a archeologické naleziště. Na východní straně je to nejen přírodní památka, ale i Evropsky významná lokalita Černý orel. Ta je chráněna z důvodu výskytu modráska bahenního, trávníků kontinentálních dun, extenzivně sečených luk, dubohabřin a starých acidofilních doubrav na písčitéch pláních (ÚAP, 2015).

Městem dále prochází prvky územního systému ekologické stability. Nadregionální biokoridor je tvořen řekou Labe, regionálními biokoridory břehy řeky Labe a údolí Vinořského potoka a biocentrum Proboštské rybníky (ZÚR Středočeského kraje, 2015).

V katastru města se nachází 32 památných stromů a 30 významných krajinných prvků (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Dle oblastí krajinného rázu patří souměstí do oblasti Nymbursko. Tato oblast je charakteristická výskytem rozsáhlých šterkopískových teras podél řek, četných vodních prvků různého druhu a velkým zastoupením lesů, ve kterých dominují borové kultury. Zároveň je Nymburská oblast převážně otevřená krajina se zemědělským využitím (ÚAP, 2015).

Obrázek č. 10: Krajinný ráz

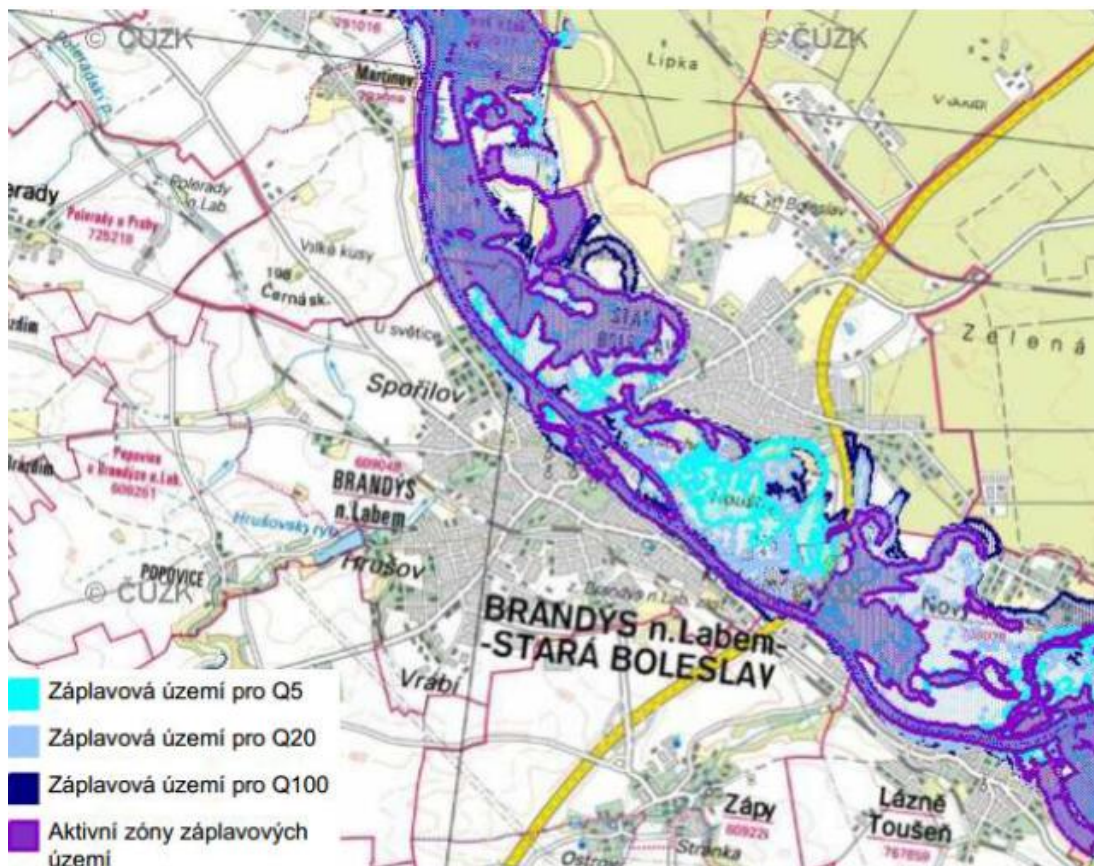


Zdroj: Územně analytické podklady Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Záplavové území

Na řece Labi je vyhlášeno záplavové území. To nijak neovlivňuje Brandýs nad Labem. Naopak Stará Boleslav je velmi ovlivněna, jak je vidět z obrázku (HEIS, 2016).

Obrázek č. 11: Záplavové území



Zdroj: Hydroekologický informační systém

Ovzduší

Ve městě není problémem rozsáhlá průmyslová činnost nebo výrazné znečišťování lokálním vytápěním, je zde však značná intenzita dopravy. Doprava se rozhodujícím způsobem podílí na emisích NO_x, VOC a CO a také polévatého prachu. Nejvýznamnějším liniovým zdrojem je rychlostní silnice D10 (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Území města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav nespadá pod oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, které jsou charakterizovány jako území, kde došlo k překročení hodnot imisních limitů a cílových imisních limitů pro ochranu zdraví v rámci zón či aglomerací, avšak na 10,3 % území je překročen cílový imisní limit pro benzopyren (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

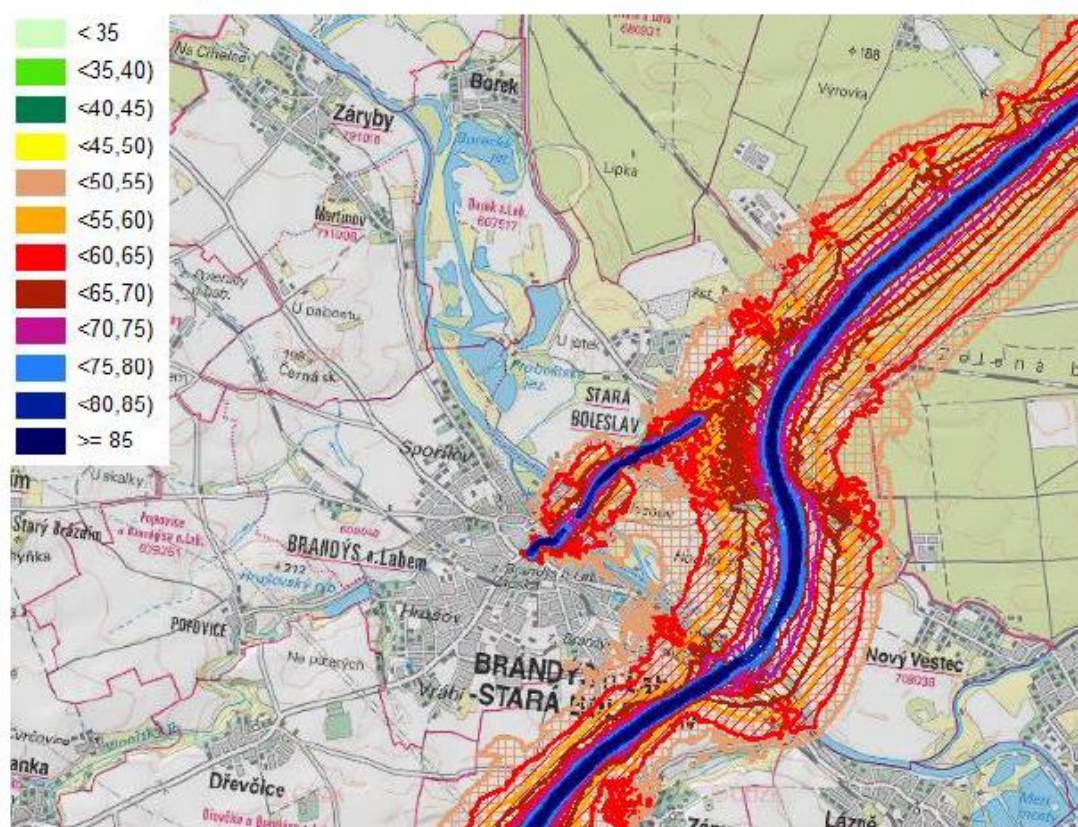
Ve městě se provádí soustavné sledování kvality ovzduší na stanici imisního monitoringu ČHMÚ Brandýs nad Labem (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Hluk

Hlukové zatížení ve městě je způsobeno hlavně silniční dopravou. Zdrojem hluku je především komunikace D10, která město míjí z východní strany. Silnice druhé třídy II/331, II/101 a II/610, které prochází městem, jsou také významným zdrojem hluku. Podél těchto komunikací dochází k překračování hlukových limitů. Železnice v Brandýse nad Labem není příliš frekventovaná, nejde tedy o častý zdroj hluku. Železnice ve Staré Boleslavi je sice vysoce frekventovaná, ale nachází se daleko od obytné zástavby a hluk způsobený dopravou na této trati neovlivňuje stávající zástavbu (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Velké hlukové zatížení by vyřešila přeložka silnic mimo obydlené území a vhodně situovaná protihluková opatření v blízkosti dálnice D10 (ZÚR Středočeského kraje, 2015).

Obrázek č. 12: Hluk na silnicích



Zdroj: Národní geoportál

6.3.3. Historická analýza

Jelikož Brandýs nad Labem – Stará Boleslav leží v blízkosti Prahy a zároveň v Polabské nížině na březích řeky Labe, byl kolonizovaný už v mladší době kamenné. Ve městě a v okolí se našly pozůstatky z doby kamenné a bronzové. Přímo ve městě se pak nacházejí pozůstatky z doby železné, z římského období a z období stěhování národů (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

9. – 11. století

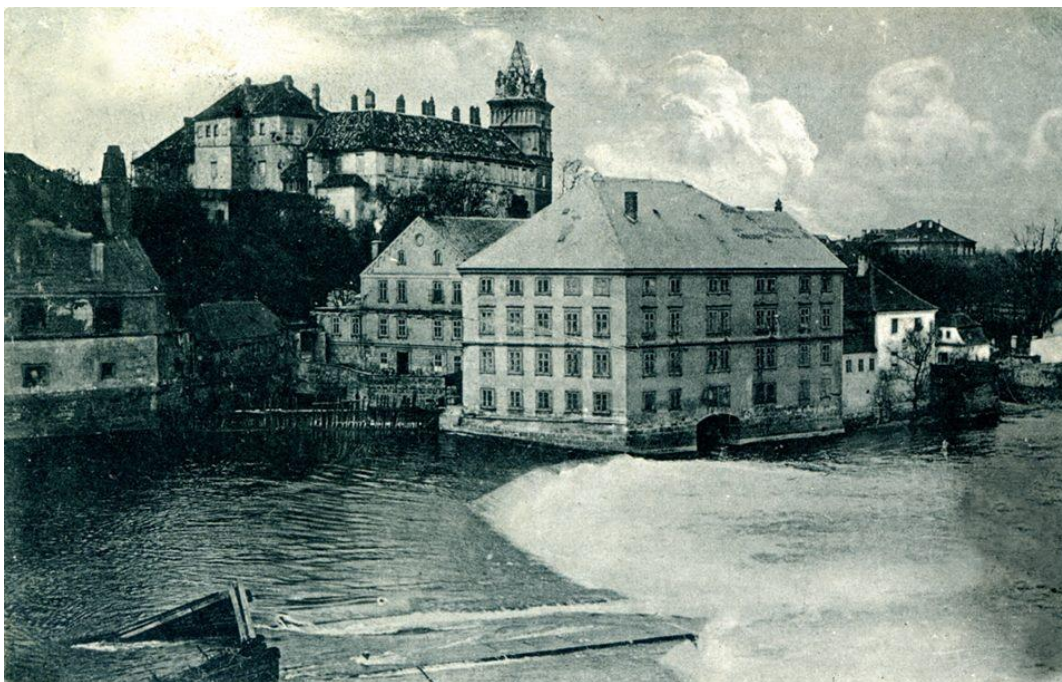
Stará Boleslav byla významná z počátku českého přemyslovského státu a na přelomu 9. a 10. století zde vzniklo strážní hradiště na ochranu labského brodu. Založeno bylo na písčinkové vyvýšenině a ze tří stran dobře kryto rameny obou řek, bažinou a prudkým srázem. V té době byl i přestaven knížecí dvorec na gotický hrádek, ale později byl zničen. 28. září 935 byl před dveřmi kostela sv. Kosma a Damiána zavražděn český kníže Václav, který byl později svatořečený. V roce 1039 zde nechal kníže Břetislav I. postavit románskou baziliku sv. Václava na jeho počest. Bazilika byla v průběhu 13. až 17. století přestavována do konečné barokní podoby. V roce 1052 byla připojena k bazilice staroboleslavská kolegiatní kapitula a je tak nestarší v Čechách, ale zachovaly se pouze hradby a městská brána (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

12. – 1. polovina 17. století

Ve 12. – 13. století roste význam Staré Boleslavi jako kulturního a duchovního centra. Je zde vystavěn chrám Nanebevzetí Panny Marie. V 15. století byla Stará Boleslav zpustošena husity a vymřeli pánové z Michalovic, což byli do této doby většinoví majitelé. To způsobilo chátrání a upadání města. Zastavila to až císařská konfiskace v roce 1547. Významnou se Stará Boleslav stává opět až v 17. století, kdy se konají mariánské poutě. Dochází ke stavbě Mariánského kostela, kde je uloženo Palladium (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Město Brandýs bylo založeno na přelomu 13. a 14. století pány z Michalovic, kteří vlastnili i část Staré Boleslavi. První zmínky o Brandýsu hovoří jako o trhové vsi mezi mostem a kostelem. Písemné záznamy dokládají vznik kostela sv. Petra a kostela sv. Vavřince mezi 12. a 14. stoletím. Karel IV. zde často pobýval a v této době také byly vybudovány nové silné hradby. V následujících staletí zde vzrůstal počet obyvatelstva a osídlení se rozšiřovalo východním směrem. Původní gotický hrad ze 14. století se v 16. století stal majetkem České královské komory a loveckým sídlem císaře Ferdinanda II. V této době byl hrad přestavěn na honosný renesanční zámek. Největšího rozmachu a slávy Brandýs zažíval za císaře Rudolfa II., který zde často pobýval. Díky němu bylo město povýšeno na královské a byla vybudována nová radnice. Pod zámkem byl vybudován renesanční mlýn, který byl v této době největší v Českém království. Mlýn stojí u kamenného mostu z roku 1603 a je zachována původní konstrukce (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Obrázek č. 13: Zámek Brandýs nad Labem



Zdroj: Oblastní muzeum Praha - východ

Neodmyslitelnou zmínkou je jistě i židovské osídlení, které zde bylo do počátku 16. století. Židé tvořili až 6% obyvatel města. Na území Brandýsa se dodnes nachází synagoga z roku 1830, která zde byla vystavěna po ničujícím požáru předešlé synagogy. Po 2. světové válce nebyla židovská obec obnovena. Budova synagogy byla v rukou státu a využívána jako skladiště. Od roku 2002 je na místě Židovské muzeum. Židovský hřbitov je nejstarší v České republice (MUZEUM, 2013).

2. polovina 17. století – 18. století

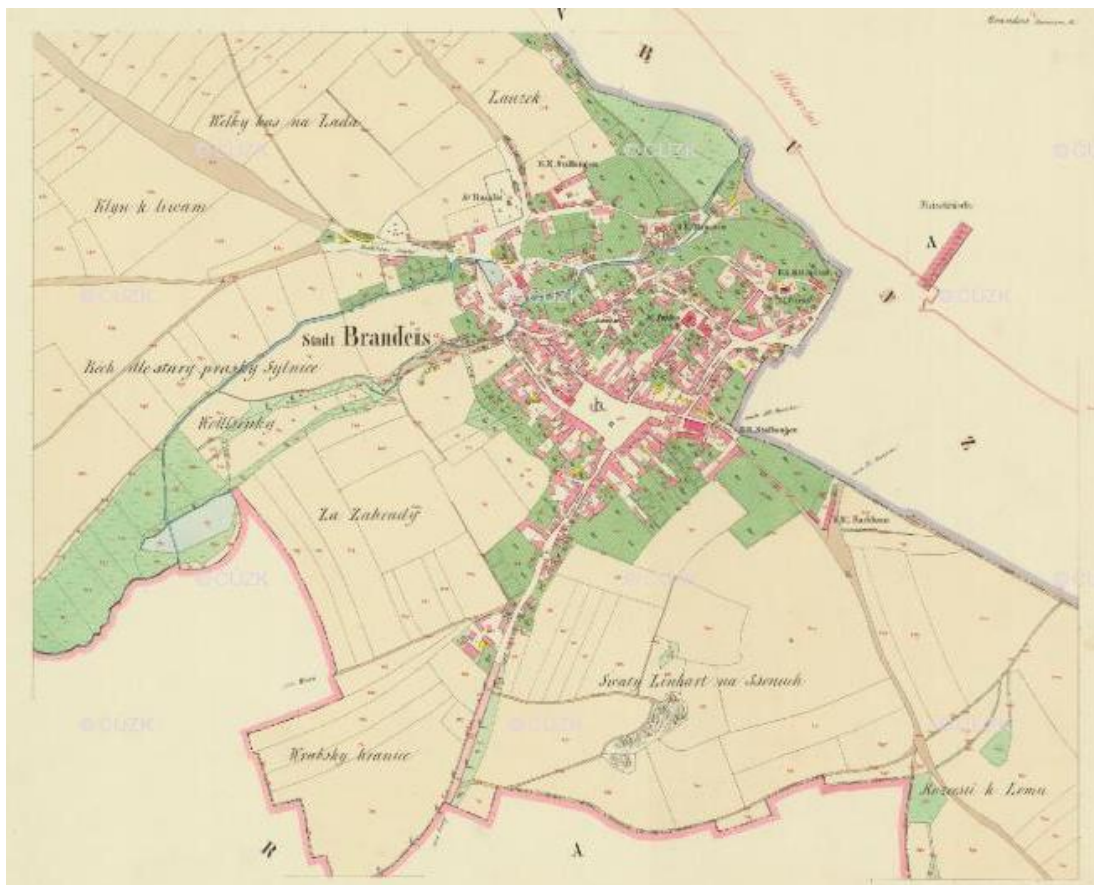
Za třicetileté války byly Brandýs i Stará Boleslav prakticky zničeny. Saskými vojsky byl odcizen i staroboleslavský poklad a Palladium, které bylo později vykoupeno českou šlechtou zpět. V pobělohorské době byla vybudována Svatá cesta z Prahy do Boleslavi. Velký nárůst obyvatel a zástavby byl především v důsledku tereziánských a josefínských reforem, bohužel následně byly Brandýs a Stará Boleslav částečně zničeny válkami. Část Staré Boleslavi byla zničena úplně. Stará Boleslav byla ještě v roce 1757 ve špatném stavu a měla pouze 37 domů, z nichž většina patřila církvi (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

19. století

Začátkem 19. století proběhlo na brandýském zámku důležité setkání tří panovníků – František I., pruský král Vilém III., ruský car Alexandr I. a vrchní velitel koaličních protinapoleonských armád kníže Karel Schwarzenberg, aby zde naplánovali další boje proti Napoleonovi I. Brandýský zámek se stal novým sídlem Františka I. a došlo k velkým úpravám okolí města. Díky těmto úpravám byl nalezen pramen s minerální vodou a tak vznikly v roce 1820 lázně v Houšťce (ZÁMEK, 2014).

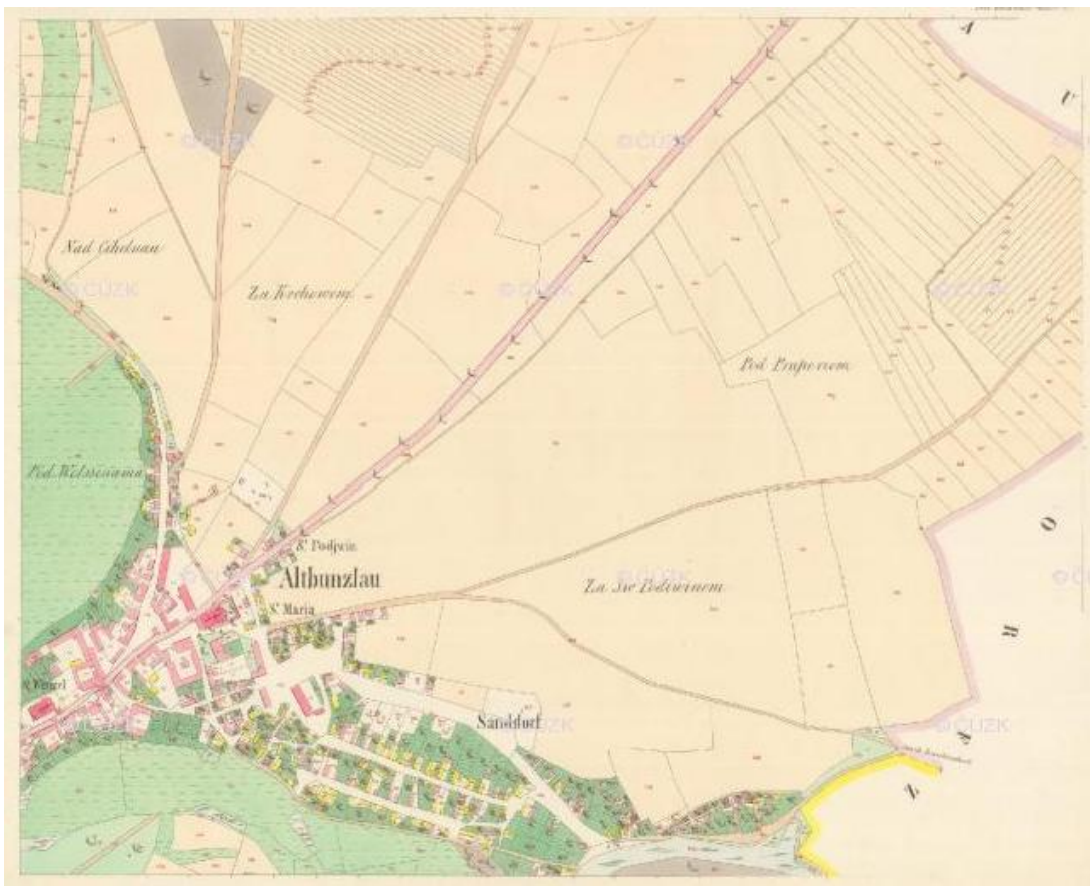
V druhé polovině 19. století ve městě vznikaly továrny a manufaktury a s nimi se rozvíjely i komunikace. Nejvýznamnější je Melicharova továrna na zemědělské stroje, která byla známá i v zahraničí. S tímto rozvojem souvisí i výstavba dělnických domků v blízkosti Labe, kde bydleli zaměstnanci továren. Rozmach průmyslové výroby pokračuje až do dnešní doby a stále jde o jeden z hlavních zdrojů pracovních příležitostí ve městě. Komunikace byly vydlážděny a s nimi i veřejná prostranství. Od roku 1873 prochází Starou Boleslaví železnice směrem na Ústí nad Labem (PRÁŠEK, 2010).

Obrázek č. 14: Mapa Stabilního katastru z roku 1842 – Brandýs nad Labem



Zdroj: Český úřad zeměměřický a katastrální – archivní mapy

Obrázek č. 15: Mapa Stabilního katastru z roku 1842 – Stará Boleslav



Zdroj: Český úřad zeměměřický a katastrální – archivní mapy

20. století

Začátkem 20. století byly proluky zaplněny novou zástavbou. Po roce 1918 vznikala po obvodu města, především historického jádra, zástavba rodinných domů, která je charakteristická svou pravidelnou parcelací. Jihozápadně od města vznikla zástavba, která spojila obec Vrábí a Hrušov s Brandýsem nad Labem do souvislé aglomerace. Ve Staré Boleslavi byla postavena nová secesní radnice (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

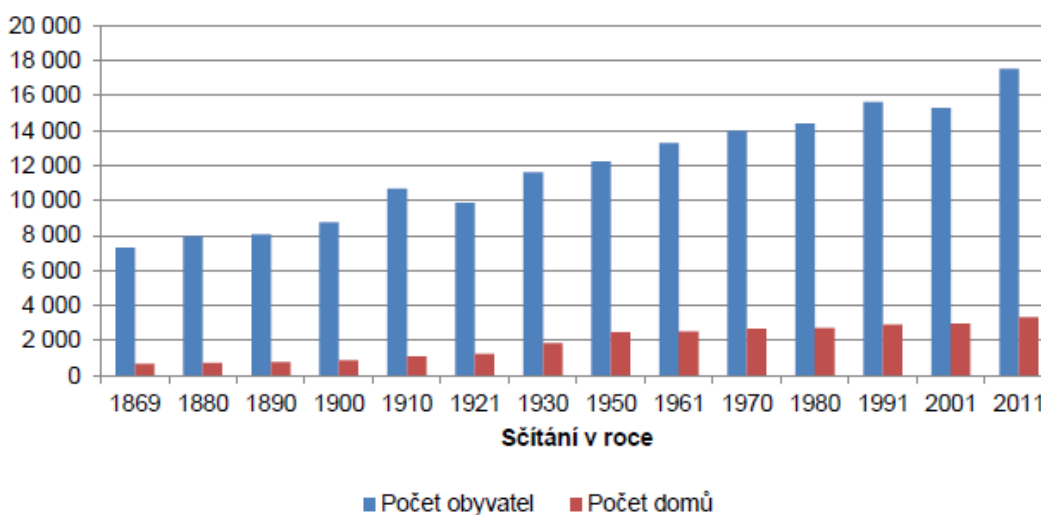
V 2. polovině 20. století došlo v Brandýse nad Labem mezi náměstím a nádražím k plošné asanaci staré zástavby a následného budování panelových domů. To rozrušilo uliční síť a historickou parcelaci v této části města. Severovýchodně od náměstí proběhla také rozsáhlá demolice, zde vznikla nová zástavba obchodních budov (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Jak jsem již psala, města byla roku 1960 spojena v souměstí a zachovaly se oba historické názvy. Od roku 1992 jsou historická jádra obou městských částí památkovými zónami. V roce 1998 se konalo ve Staré Boleslavi referendum o osamostatnění. Výsledek byl jednoznačně proti rozdělení (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Vývoj počtu obyvatel, domů a bytů

Z níže přiloženého grafu je vidět lehce vzrůstající tendence počtu domů a bytů. V období po první světové válce dochází ke stagnaci a dokonce i úbytku obyvatel – toto je však celoevropský trend. Dále v období po druhé světové válce došlo k malé stagnaci. Nyní dochází k velkému nárůstu z důvodu suburbanizace Prahy (ČSÚ, 2014).

Obrázek č. 16: Vývoj počtu obyvatel, domů a bytů



Zdroj: Český statistický úřad

6.3.4. Prostorová analýza

Tato analýza je tvořena podle principů Kevina Lynche (1960). Tedy se zaměříme na 5 hlavních městotvorných prvků. Cesty, oblasti, okraje, uzly a významné prvky.

Nejdůležitější cestou je hlavní komunikace vedoucí středem města, která souměstí spojuje. Jedná se o kompoziční osu a město rozděljuje na dvě pomyslné části. Staroboleslavská část je vázána k historickému centru, a jelikož se nachází na jejím okraji, sídlo se rozrůstá pouze jedním směrem (LYNCH, 1960).

Ve městě najdeme množství oblastí, které mezi sebou pozvolně přecházejí anebo jejich okraje tvoří ostré hranice. Mezi nejdůležitější oblasti patří historické centrum, které pozvolným způsobem přechází do obytné části města s hustou zástavbou, která následně přechází do oblasti s řidší zástavbou. Mezi těmito oblastmi však nenajdeme přesné hranice. Na okraji sídla se dále nacházejí oblasti nové zástavby rodinných a bytových domů, které na člověka působí naprosto jiným dojmem, než oblasti již dříve zrealizované zástavby. Na staroboleslavském břehu je významnou oblastí zástavba rodinných domů vyskytujících se v zalesněné oblasti. Les zde velmi dominuje a tak celý prostor působí spíše jako les než jako obytná čtvrť. Naopak na brandýské straně je velká průmyslová oblast, která se neustále revitalizuje a rozvíjí a přesahuje i katastrální území (LYNCH, 1960).

Okraje souvisí úzce s oblastmi. Jsou to tedy určité hranice vymezující tyto prostory, ale na některých místech je nelze přesně určit. Tyto hranice nalezneme například mezi různými zástavbami. Ať už z hlediska počtu podlaží budov nebo různého využití budov, které pozvolna přecházejí jedna do druhé. Dobře rozpoznatelné a ostré hranice nalezneme například na okraji sídla, kde se zástavba setkává s polní či lesní krajinou. Přímo v sídle nalezneme ostrý okraj například u sídliště ve Staré Boleslavi, kde se vícepodlažní bytové domy přímo setkávají se zástavbou nižších rodinných domů (LYNCH, 1960).

V souměstí se vyskytuje několik důležitých uzlových bodů. Těmito body jsou obě náměstí v centrech a autobusové nádraží ve Staré Boleslavi (LYNCH, 1960).

Posledním důležitým prvkem jsou významné prvky, které lze nalézt po celém městě. Tím nejdůležitějším významným prvkem je Zámek Brandýs nad Labem, který vystupuje nad řeku Labe. Další výrazná dominanta je kostel Nanebevzetí Panny Marie ve Staré Boleslavi, která dominuje nejen celému městskému prostředí, ale i okolní krajině (LYNCH, 1960).

6.3.5. Funkční analýza

Školství

V Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi je celkem 7 státních mateřských škol a 9 soukromých mateřských škol. Co se týče státních mateřských škol, jsou plně obsazeny a jejich kapacita je nedostatečná. Ve Staré Boleslavi jsou pouze 2 mateřské školy, zbytek je v Brandýse nad Labem. V srpnu roku 2015 byla otevřena nová Mateřská škola Rosa. K dispozici bylo 96 míst a byly ihned zaplněny (REJSTRÍK ŠKOL, 2008).

Město zřizuje tři základní školy, jedna z nich se nachází ve Staré Boleslavi a dvě v Brandýse nad Labem. Středočeský kraj zřizuje základní školu praktickou a speciální. ZŠ Na Výsluní a ZŠ Stará Boleslav jsou téměř naplněny, ZŠ Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je naplněna ze 70%. Praktická základní škola je naplněna pouze ze 30%. Do Základní školy Stará Boleslav dojíždí velké množství dětí z okolních obcí, které se nachází na pravém břehu Labe. Na území města je i jedna soukromá základní škola, která je bilingvní (REJSTRÍK ŠKOL, 2008).

Střední školy jsou tři a pouze na území Brandýsa nad Labem. Gymnázium J. S. Machara je vyhlášené i v širším okolí, a proto je téměř plně obsazeno. Škola disponuje pouze 12 třídami. Další školou je Střední zemědělská škola, která vyučuje dva obory. Ke škole patří i školní statek v Lázních Toušeň. Integrovaná střední škola Františka Melichara spolupracuje s PedF UK a s Úřady práce při uspokojování poptávky rodičů a jejich dětí po úplném středním odborném nebo středním vzdělání (REJSTRÍK ŠKOL, 2008).

V Brandýse nad Labem působí Katedra tělesné výchovy a částečně Katedra hudební výchovy Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze (CUNI, 2016)

Zdravotnictví

Okres Praha – východ disponuje druhým nejmenším počtem lékařů i nemocničních lůžek na obyvatele. Tuto skutečnost kompenzuje blízkost hlavního města Prahy. Na území je celkem 69 zdravotnických zařízení z toho 1 nemocnice a 2 střediska záchranné služby (ZDRAVOTNICKÁ ROČENKA, 2016).

Nemocnice Brandýs nad Labem – Stará Boleslav zajišťuje lékařskou péči pro více než 60 000 obyvatel a má k dispozici 144 lůžek (ZDRAVOTNICKÁ ROČENKA, 2016).

Dále je ve městě 7 lékáren (ZDRAVOTNICKÁ ROČENKA, 2016).

Armáda České republiky

Ve Staré Boleslavi se nachází 26. pluk velení, řízení a průzkumu. Plní úkoly pro NATO a potřeby Národního posilového systému. Jsou součástí Vzdušných sil Armády České republiky a jejím hlavním úkolem je zabezpečení nedotknutelnosti vzdušného prostoru České republiky v neustálém režimu (ARMY, 2014)

V severní části Staré Boleslavi je pro potřeby armády České republiky uzavřený areál. Tento areál je velmi rozlehlý, jelikož se na území nachází i kasárny a sportoviště pro vojsko (ARMY, 2014)

Sociální služby

Město je od roku 2011 členem Národní sítě Zdravých měst, která je asociací aktivních místních samospráv, programově se hlásících k principům udržitelného rozvoje, zapojujících veřejnost do rozhodovacích procesů a podporujících zdravý životní styl svých obyvatel (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

V oblasti sociálních služeb působí ve městě řada organizací s různorodou náplní činností (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Ve městě jsou dva domy s pečovatelskou službou, které nabízí velké množství volnočasových aktivit pro seniory (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Volnočasové aktivity

O většinu volnočasových aktivit pro děti se ve městě stará především Městský dům dětí a mládeže. Pořádá ale i akce a kurzy pro širokou veřejnost. Dále na území fungují 3 komunitní centra, která slouží jako rodinná a jedno je zaměřeno i na handicapované občany (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Na severu města, dalo by se říct, že již mimo Starou Boleslav, se nachází zahrádky a chatové oblasti, které zabírají poměrně velkou plochu. Rekreační oblasti můžeme vidět i v menším množství kolem Proboštských jezer nebo u lesoparku Houška (MAPY.CZ, 2016).

Sport

Brandýs nad Labem - Stará Boleslav nabízí velké množství sportovního vyžití. Ve městě se nachází až 70 sportovních zařízení. Většina z nich není v majetku obce. Bohužel velká řada sportovišť je v nevyhovujícím stavu. V roce 2013 byl bazén zpřístupněn veřejnosti s dotací z městského rozpočtu. Mimo jiné město přispívá neinvestičními příspěvky na činnost ostatních sportovních organizací až 2 mil. Kč ročně (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Církev

Památky jsou určitě neodmyslitelnou částí turismu tohoto města, protože je zde velké množství pamětihodností (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

V brandýské části města je to již zmiňovaný zámek z roku 1300. V podzámčí je mlýn s kamenným mostem z roku 1603, jde o nejstarší kamenný most v Čechách, a barokní pivovar. Za zmínku jistě stojí i kostely. Gotické kostely sv. Vavřince a sv. Petra a renesanční kostel Obrácení sv. Pavla a jeden z nejstarších židovských hřbitovů u nás z roku 1568 (PRÁŠEK, 2010).

Stará Boleslav je známá svou svatováclavskou tradicí. Tisíce lidí putují do románské baziliky sv. Václava z roku 1039, jedná se o nejstarší křesťanské poutní místo v Česku. V roce 2009 se pouti zúčastnil i papež Benedikt XVI., který pak celebroid službu pro více než padesát tisíc věřících. Hned vedle najdeme románský kostel sv. Klementa s freskami z 12. století a kostel Nanebevzetí Panny Marie z počátku 17. století, kde je uchováno Palladium země České. Palladium má celonárodní význam, je zde vyobrazena Madona s dítětem a mělo velký význam pro katolíky – připisovali mu zvláštní ochrannou moc (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Hřbitov

Velkou plochu v sídle zaujímá prostor, který je nutno označit samostatně, protože nespadá do žádné jiné kategorie – hřbitov. Ve městě se nacházejí tři hřbitovy. Židovský hřbitov a Městský hřbitov v Brandýse nad Labem. Ty jsou situovány na severozápad od centra Brandýsa a jsou umístěny vedle ZŠ Na Výsluní. Hřbitov v Boleslavi se až donedávna nacházel na okraji sídla, ale díky novému rozvoji je nyní obklopen rodinnými domy (MAPY.CZ, 2016)

Brownfields

Jako snad v každém městě, i zde najdeme opuštěné a neudržované plochy či budovy, tzv. brownfields. Zde jde především o celý areál bývalých lázní Houštka a přilehlých kolejí Univerzity Karlovy. V budoucnu je plánováno celou tuto oblast revitalizovat a vytvořit jedinečný sportovní a odpočinkový areál. Dalším brownfielDEM na území města je bývalý areál Brandýských strojírén a sléváren, který je v současné době již částečně revitalizován (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Technická infrastruktura

V krajině kolem Staré Boleslavi se objevuje několik objektů technické infrastruktury, jako například rozvodna elektrické sítě, čistírna odpadních vod a vodárna ve Vrábí, ale ta je v současné době nefunkční a je naplánován její prodej (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Bydlení

Rodinné domy pokrývají většinou plochu Staré Boleslavi. Ale obytnou funkci zastávají i větší či menší komplexy bytových domů, které se někdy vyskytují i osamoceně. Obytné plochy se rozléhají typicky kolem středu města, kde plní funkci smíšenou obytnou (MAPY.CZ, 2016).

Na západ od centra Brandýsa nad Labem se nachází relativně velká oblast bytových domů, největší část města však zabírají domy rodinné. Nachází se spíše na okrajích města. Co se centra města týče, jsou zde převážně smíšeně využitá území, tzn.: kombinace občanské vybavenosti komerční a veřejné a funkce ještě kombinované s funkcí bydlení (MAPY.CZ, 2016).

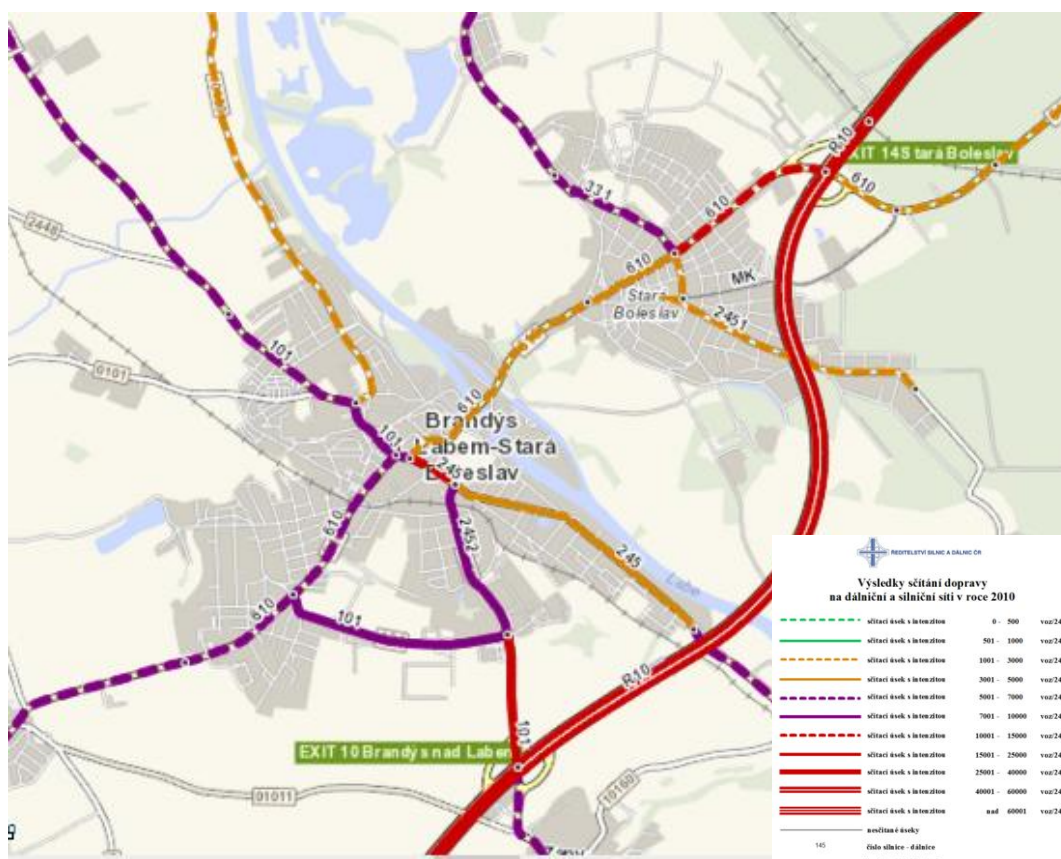
Průmysl

Průmysl se v oblasti souměstí soustřeďuje hlavně do průmyslové oblasti v Brandýse nad Labem.. Vyskytuje se zde rušící výroba, jako například pila nebo různé nerušící výrobní haly a skladovací prostory. Mimo sídlo se objevuje i menší prostor zemědělské výroby. Ve Staré Boleslavi je průmyslových oblastí velmi málo (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Intenzita dopravy

Z následujícího obrázku intenzity dopravy na dálniční a silniční je patrné, že silnice D10 dosahuje ročního průměru 40 001 – 60 000 vozidel za 24 hodin. Tato dálnice vede okolo města a nezatěžuje město v tak velké míře. Velmi silné intenzity dosahuje i silnice II/610 procházející centrem Staré Boleslavi a Brandýsa nad Labem. Tato silnice vede přes mosty mezi těmito městskými částmi, v době sčítání v roce 2010 však byly tyto mosty zavřeny a statistiky mohou být zkreslené. V úseku přivaděče na dálnici a center městských částí je intenzita 10 001 – 15 000 vozidel za 24 hodin. Předpokládejme, že pokud by byla silnice funkční na celém území města, byla by intenzita dopravy podobně vysoká i mezi městskými částmi. Další frekventované úseky jsou napojeny na silnici II/610 v centrech městských částí, hodnota průměrného průjezdu za 24 hodin je 7 000 – 10 000 vozidel. Z výše uvedených intenzit dopravy zde dochází k překračování hygienických limitů hluku, proto jsou také v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje naplánovány přeložky silnic II/101, II/331 a II/610 do nových poloh a významně tak odlehčí stávajícím silničním tahům (ŘSD,2015).

Obrázek č. 17: Intenzita dopravy na dálniční a silniční síti z roku 2010



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Parkování

Dalším velkým problémem je parkování v centrech městských částí a nedostatek parkovacích ploch je i u sídlišť (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Hromadná doprava ve městě

Ve městě existuje pouze jedna městská linka, a proto se obě části města musí uspokojit s autobusy jezdícími i mimo město, to ovšem není problémem. Autobusy mezi centrem Brandýsa nad Labem a Starou Boleslaví jezdí ve všední dny ve špičkovém provozu v intervalech do 15 minut. Na této trase jezdí mimo městskou linku 7 linek Pražské integrované dopravy a 5 linek veřejné autobusové dopravy (IDOS, 2016).

Autobusové nádraží v Brandýse nad Labem je v dobré docházkové vzdálenosti do centra města a v blízkosti železniční stanice. Autobusové nádraží ve Staré Boleslaví je zrekonstruováno z roku 2013 a je v blízkosti centra Staré Boleslaví. Ve městě je celkem 37 autobusových zastávek. V posledních letech proběhla modernizace autobusového nádraží ve Staré Boleslaví a oprava mostů mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Docházkové vzdálenosti

Mateřské školy: Mateřské školy jsou situovány spíše ve středu města a mimo docházkové vzdálenosti je většina obytných oblastí podél Labe, část Vrábí a velké území Staré Boleslavi (MAPY.CZ, 2016).

Základní školy: Mimo docházkové vzdálenosti I. a II. stupně ZŠ se nachází téměř celá oblast Vrábí. Ve Staré Boleslavi pouze okrajová obytná území (MAPY.CZ, 2016).

Doprava: Na Brandýské straně jsou docházkové vzdálenosti pro vlak dostačující, přestože se zde vyskytují dvě menší oblasti, které jsou v maximální docházkové vzdálenosti. Vlakové nádraží ve Staré Boleslavi je prakticky mimo dosah jakékoliv obytné zástavby a je tak závislé na jiné hromadné dopravě k přiblížení (MAPY.CZ, 2016).

Co se autobusů týče, je zde z dosahu větší oblast v části Vrábí, to by se pravděpodobně dalo vyřešit přidáním jedné autobusové zastávky v dané oblasti. Druhá oblast z dosahu je bytová zóna na periferii. Ve Staré Boleslavi je pokryv autobusových zastávek vyhovující, malým problémem je pouze oblast rodinných domů směrem na Ovčáry (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Hlavní proudy lidí směřují od železniční stanice Brandýs nad Labem přes Masarykovo náměstí do okolí zámku a řeky. Je navržena nová lávka přes řeku Labe v místě historického mostu pod zámek. Další lávka je navržena pro propojení brandýské části města a Proboštských jezer, měla by se tak zatraktivnit tato rekreační oblast. K zatraktivnění lokality Houštka by měl sloužit nový pěší okruh. Tyto nové trasy budou napojeny na již stávající trasy (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Hipotezky

Ve Staré Boleslavi jsou vymezeny plochy mezi Houškou a Hluchovem. Stáje jsou vybudovány v jejich blízkosti, a proto sem jezdí lidé i z širokého okolí (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

6.4. Socioekonomická analýza

6.4.1 Demografie

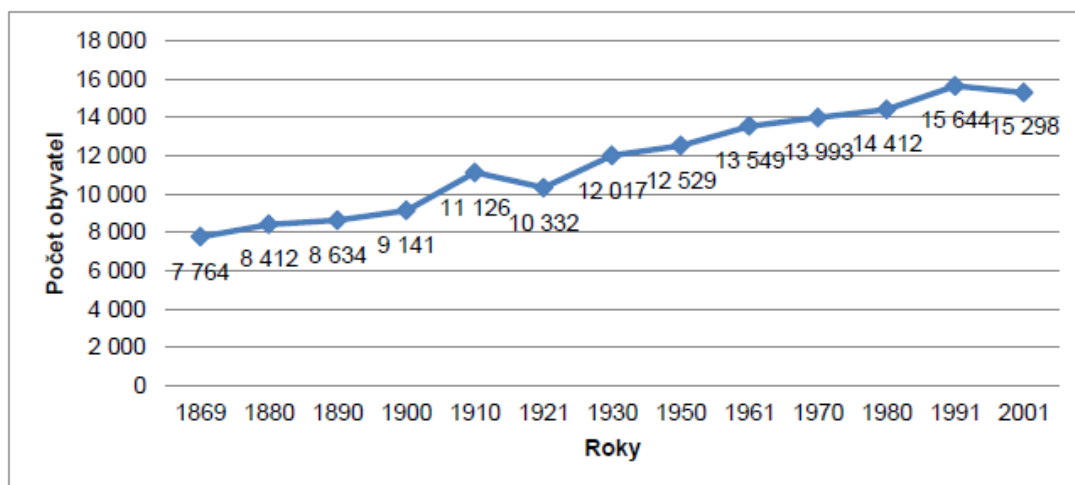
Středočeský kraj je velikostí, počtem obcí i obyvatel největší v České republice. Okres Praha – východ je nejlidnatějším okresem a je zde i největší hustota zalidnění. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, ale i ostatní obce ve Středočeském kraji mají silnou sociálně-ekonomickou vazbu na Prahu (ČSÚ, 2014).

Počet obyvatel

K 1. 1. 2015 zde žilo 18 011 obyvatel. Počet obyvatel se každoročně zvyšuje, a to zejména v důsledku přistěhování (ČSÚ, 2014).

Počet obyvatel od roku 1869 vzrůstá, je zde ale několik výjimek. Pokles je zaznamenán po první světové válce, tedy v roce 1921, kdy sčítání probíhalo. Vlivem válečného konfliktu byl úbytek po celé Evropě. Další pokles, ale ne tak významný, se udál v 90. letech. Velké množství obyvatel se stěhovalo do větších měst (ČSÚ, 2014).

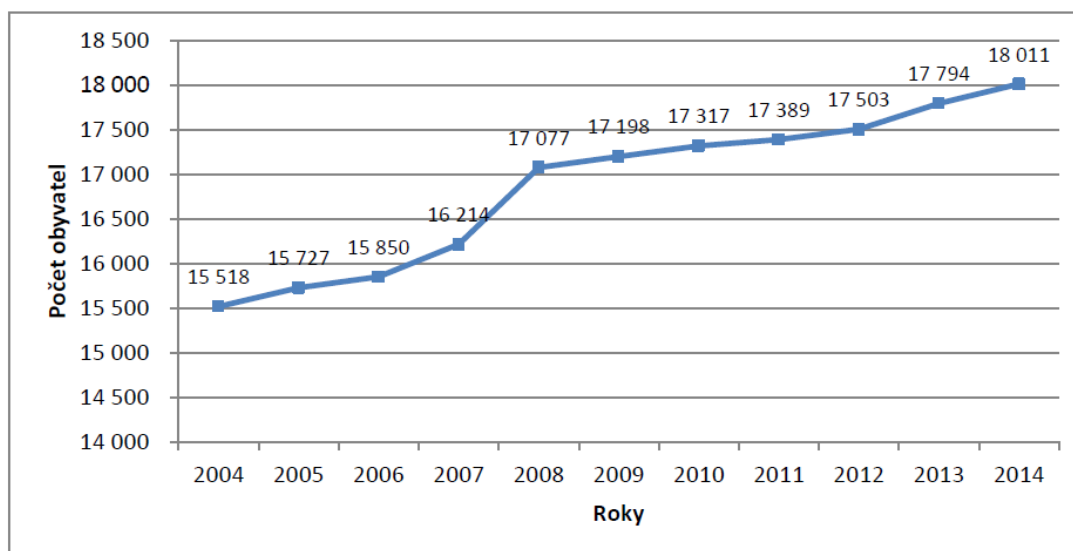
Obrázek č. 18: Vývoj počtu obyvatel 1869 - 2001



Zdroj: Český statistický úřad

Okres Praha – východ tvoří pražskou středočeskou aglomeraci a slouží Praze jako zázemí. Probíhá zde suburbanizace, kdy se do těchto oblastí stěhuje ekonomicky silné obyvatelstvo s cílem zlepšení kvality bydlení. Proto v posledních letech dochází k velkému nárůstu obyvatel prostřednictvím migrace (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Obrázek č. 19: Vývoj počtu obyvatel 2004 - 2014

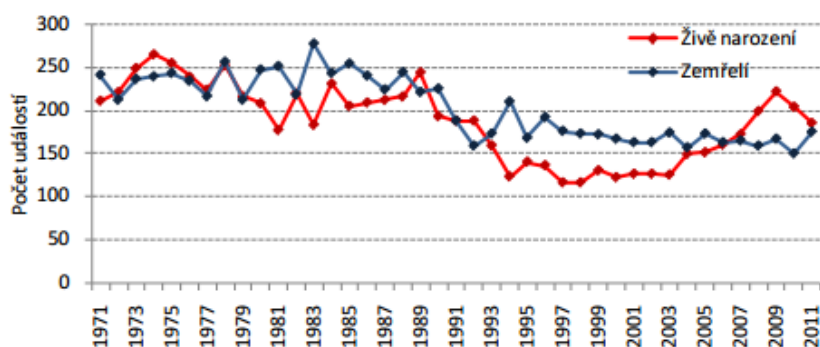


Zdroj: Český statistický úřad

Přirozený přírůstek obyvatelstva

Přirozený přírůstek obyvatel v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi je na začátku vzniku velice proměnlivý, ale od roku 1995 je poměrně stálý. Nejvyšší míru porodnosti můžeme vidět v roce 1974, naopak nejnižší v letech 1997 a 1998. Nejvyšší úmrtnost byla zaznamenána v roce 1984 a nejnižší v roce 2010 (ČSÚ, 2014).

Obrázek č. 20: Přirozený přírůstek obyvatelstva



Zdroj: Český statistický úřad

Migrace

Jak jsem se již zmiňovala, dochází k nárůstu obyvatel z důvodu migrace a její hlavní vlnu můžeme pozorovat od roku 2004. Přírůstek obyvatel je prakticky totožný s ostatními obcemi postižené suburbanizací. Rovněž můžeme předpokládat, že nárůst bude stále pokračovat. Na území města jsou stále nové plochy pro bydlení (ČSÚ, 2014).

Hlavním důvodem stěhování obyvatel z Prahy do okolních měst a obcí jsou levnější a dostupnější pozemky a byty, lepší životní prostředí a blízkost města. Tyto obce ovšem musí s příchodem nových obyvatel řešit i změny v oblasti návazné infrastruktury pro bydlení, tj. školství, zdravotnictví, dopravu, prostory pro volnočasové aktivity a také životní prostředí. Vlivem přistěhování nových obyvatel do města se mění i jeho sociální prostředí. Záleží především na skladbě novousedlíků. Přistěhovalí se většinou vyznačují nižším věkem a vyšším sociálním statutem, který je charakterizován vyššími příjmy a vyšším vzděláním (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Tabulka č. 3: Migrace

rok	imigrace	emigrace	migrační přírůstek
2000	288	209	79
2001	332	363	-31
2002	502	397	105
2003	573	413	160
2004	526	398	128
2005	640	409	231
2006	659	533	126
2007	907	550	357
2008	1334	511	823
2009	837	771	66
2010	906	841	65
2011	645	596	49

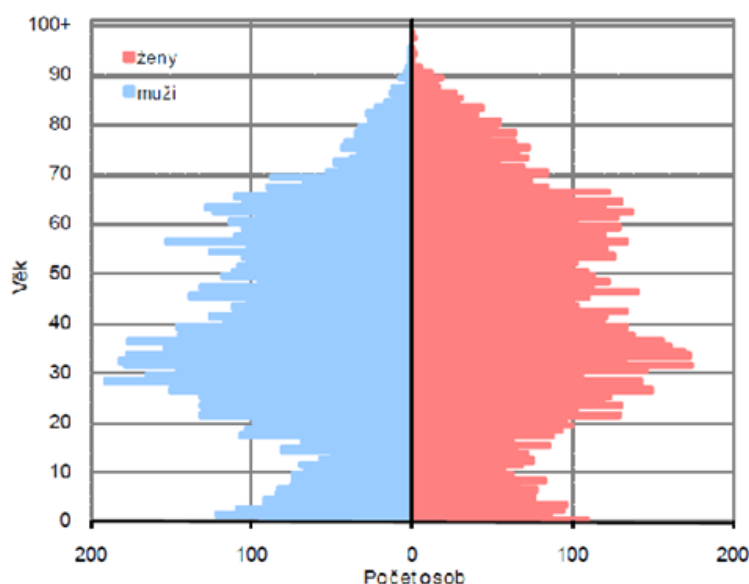
Zdroj: Český statistický úřad

Věkové složení obyvatel

Průměrný věk v městě je 40,4 let a poslední dobou má tendenci se každoročně o desetinu zvyšovat. Průměrný věk v České republice je 41,5 let, takže můžeme usoudit, že obyvatelstvo zkoumaného sídla je oproti republikovému standardu mírně mladší (ČSÚ, 2014).

Z tzv. populační pyramidy je patrné, že ve městě je nejvyšší podíl osob ve věku 30-39 let. Tento výkyv je dán zvýšenou porodností v 70. letech minulého století v důsledku zakládání rodin jinou silnou populační vlnou. Odrazem tohoto silného ročníku je pak dnešní silná populace ve věku do 9 let, která se projevuje nedostatkem míst v mateřských a základních školách. Podíl dětí v nejnižším věku by se dle predikcí ČSÚ měl postupně snižovat, avšak bude záležet především na míře migrace do města (ČSÚ, 2014).

Obrázek č. 21: Věkové složení obyvatelstva



Zdroj: Český statistický úřad

Vzdělanost obyvatelstva

Největší zastoupení v populaci kraje mají osoby se středoškolským vzděláním s maturitou i bez maturity.

Ve městě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav tvoří největší část obyvatel osoby s úplným středoškolským vzděláním s maturitou a osoby vyučené a se středním vzděláním bez maturity. Téměř 15% obyvatel je vysokoškolsky vzdělaných. V následujících letech můžeme počítat s tím, že poroste počet vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, a to jednak z důvodu zvyšování počtu vysokoškoláků v české populaci a také z důvodu zvyšování počtu obyvatel ve městě, kdy se sem stěhují především lidé s vyšším vzděláním (ČSÚ, 2014).

Tabulka č. 4: Vzdělanost obyvatelstva

	Česká republika	Středočeský kraj	Brandýs nad Labem - Stará Boleslav
Bez vzdělání	0,5%	0,4%	0,4%
ZŠ	17,6%	16,9%	14,2%
Vyučené a stř. odborné bez maturity	33,0%	33,6%	27,7%
Úplné střední s maturitou	27,1%	28,2%	30,5%
Nástavbové	2,8%	2,8%	3,0%
VOŠ	1,3%	1,5%	1,9%
VŠ	12,5%	11,5%	14,6%

Zdroj: Český statistický úřad

Vyjíždka za prací a do škol

Podle SLDB 2011 vyjíždělo z města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav téměř 29,3 % všech obyvatel města, za účelem plnění zaměstnaneckého poměru či plnění školní docházky. Dojíždka do zaměstnání představuje pro obyvatele města nejčastější příčinu migrace. Celkem z města za zaměstnáním vyjíždí téměř polovina všech zaměstnaných. Hranici Středočeského kraje překračuje 23,3 % všech zaměstnaných města. 17 % zaměstnaných obyvatel migruje za prací v rámci obce. Přes polovinu všech žáků, studentů a učňů vyjíždí do škol. 30,4 % všech žáků, studentů a učňů vyjíždí do škol mimo město. Absolutní hodnoty najdete v následující tabulce č. 7 (SLDB, 2011).

Tabulka č. 5: Vyjíždka za prací a do škol

Vyjíždějící celkem		5 132	
v tom	vyjíždějící do zaměstnání		3 975
	v tom	v rámci obce	1 422
		do jiné obce okresu	381
		do jiného okresu kraje	177
		do jiného kraje	1 952
		do zahraničí	43
	vyjíždějící do škol		1 157
	v tom	v rámci obce	490
		mimo obec	667

Zdroj: SLDB, 2011

6.4.2. Ekonomika

Nezaměstnanost

V únoru 2015 byl evidován podíl nezaměstnaných uchazečů ve městě Brandýs nad Labem - Stará Boleslav ve výši 3,4 %, což je hluboko pod celorepublikovým průměrem, který je 9,8 %. Důvodem může být působení řady významných zaměstnavatelů a podnikatelských subjektů v obci. Současně se pro obyvatele velmi výhodná blízkost a dopravní dostupnost Prahy, která stále nabízí volná pracovní místa (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Ekonomické subjekty

Největšími zaměstnavateli ve městě jsou firma BOSAL ČR, Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, PP Hospitals a ÚHÚL, kteří zaměstnávají až 500 zaměstnanců. Dalšími významnými zaměstnavateli jsou ČSAD Střední Čechy a Baumit, kteří zaměstnávají až 250 lidí (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Na území města je velké množství evidovaných živnostníků. Převládající činností je velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel,

průmysl, stavebnictví, profesní, vědecké a technické činnosti, ubytování, stravování a pohostinství, doprava a skladování (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Hospodaření obce

Příjmy a výdaje města jsou víceméně vyrovnané. Menší růst ekonomiky byl zaznamenán kolem roku 2009, od té doby však příjmy a výdaje pomalu klesají (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Obec získává granty a dotace z Evropské Unie a státního rozpočtu. Tyto finance jsou využity především na různé volnočasové aktivity, kulturu, ochranu přírody a na případné rekonstrukce a zateplování. Město přispívá především větším zájmovým uskupením, např. TJ Sokol, KV Kondor aj. Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav získalo v roce 2015 granty ve výši 516 500,-. Tyto granty putovaly hlavně na volnočasové aktivity (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Nejvýznamnější dotací z Evropské unie byla dotace na stavbu mateřské školy, kterou město získalo v roce 2014. Další dotace byly cíleny na revitalizaci Houštecké tůně a obnovu krajinných struktur Polabí (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

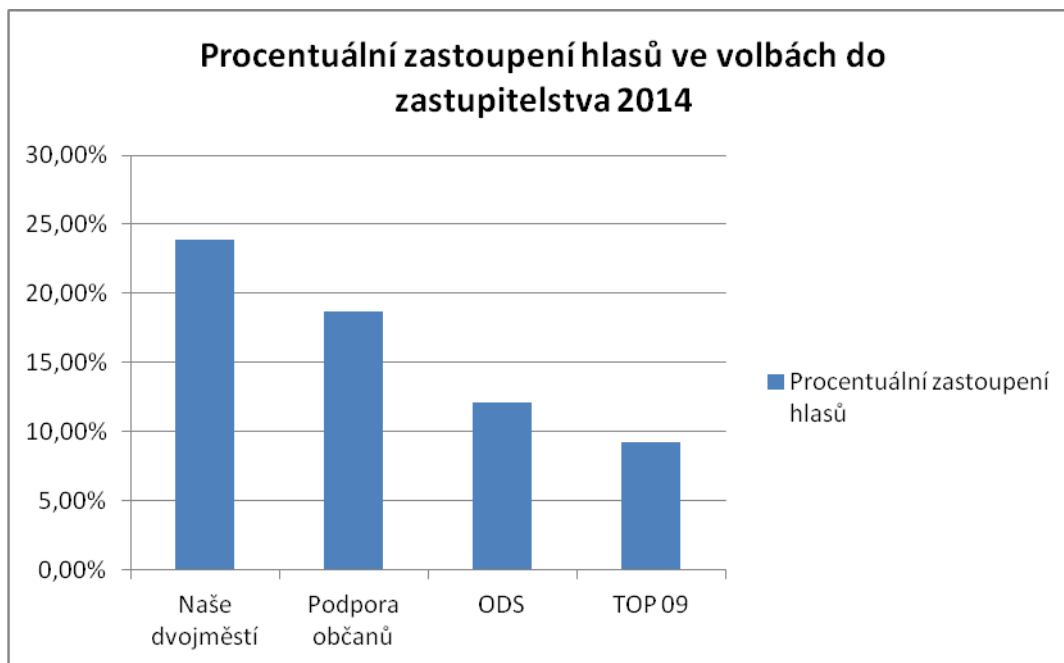
Dotace ze státního rozpočtu byly v posledních dvou letech využity na program regenerace městských památkových rezervací, obnovu a restaurování zámku, revitalizace železniční tratě Čelákovice – Neratovice, program zlepšování ovzduší a plán pro zvládnutí povodňových rizik v povodí Labe (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

Mezi hlavní výdaje města od roku 2010 je výstavba pozemních komunikací a jejich rekonstrukce a zateplení mateřských škol (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

6.4.3. Politika

V roce 2014 se konaly v souměstí volby do zastupitelstva. Z výsledku voleb je patrné, že žádná politická strana či sdružení nemá většinovou převahu a musí tedy vzniknout koalice stran pro dosažení většiny. Problémem však zůstává, že se navzájem neztotožňují s politickými názory (PARLAMENTNÍ LISTY, 2016).

Obrázek č. 22: Volby do zastupitelstva 2014



Zdroj: Parlamentní listy

Ve volebních programech se shodují v několika bodech všechny politické strany a sdružení:

- rekonstrukce městského majetku, zbudování kulturního domu a domu pro seniory
- oprava silnic, výstavba obchvatu okolo města, nové cyklostezky a úpravy dopravní infrastruktury.
- výstavba nových parků a zvelebení zeleně ve městě
- výstavba hřišť pro děti (BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014).

6.5. SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
blízkost Prahy	nedostatek parkovacích míst ve městě
dobrá dopravní dostupnost silniční dopravou	extrémní provoz v centru města
pozice na významné rozvojové ose	obtížná využitelnost osobní železniční dopravy – nevyhovující poloha železničního nádraží ve Staré Boleslavi, chybějící spojení severojižním směrem
bohatá historie	nedostatečná kapacita mateřských škol
poměrně velké množství pracovních příležitostí ve městě	nesoudržnost města
rozvinutá občanská vybavenost	
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
rozvoj města – suburbanizace	závislost na hlavním městě Praha
železnice – rozvoj průmyslu	suburbanizace
rozvoj lodní dopravy	ekonomická krize
	zvyšující se intenzita dopravy
	roztříštění města

7. VÝSLEDKY A PŘÍNOS PRÁCE

7.1. Klíčové faktory

Na základě jednotlivých analýz, vytyčených problémů v území a ve SWOT analýze jsou vytvořeny 2 klíčové faktory. Jako výsledné klíčové faktory, jež se týkají nejširší škály oblastí, jsou zvoleny:

7.1.1. Suburbanizace

Tento faktor jsem vybrala na základě stávajících trendů určujících současnou podobu města/souměstí. Je jedním z faktorů, který nejvíce ovlivňuje území, a to jak z hlediska funkčního využití území Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, tak i sociálních faktorů v souměstí. Z analýz vyplynulo neustálé rozrůstání zástavby a růst počtu obyvatel. Otázkou však zůstává, kde by tento rozvoj mohl probíhat. Intenzita suburbanizace závisí na dalších faktorech, jako je zejména touha obyvatel Prahy bydlet v klidném prostředí obklopeném zelení, kapacita území a kvalita dopravního napojení na Prahu. V práci je, na základě analýz, suburbanizace uvažována zejména v jejím rezidenčním rozměru, což vyplývá z nynějšího trendu. Na území se nacházejí velké rozvojové plochy pro rezidenční suburbanizaci.

V případě pozitivního přístupu vedení města k rozvoji suburbanizace je klíčový faktor definován tak, že město se bude v nejvyšší možné míře snažit vycházet vstříc poptávce po plochách rezidenčního bydlení.

V případě negativního přístupu je politika rozvoje suburbanizace zaměřena na zastavení stávajícího trendu a jeho transformaci v jiné formy využití zastavitelného území (průmysl, skladování, atp.).

7.1.2. Doprava

Jedním z významných faktorů, které mohou změnit kvalitu dopravy Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi je dlouhodobě prosazovaný, jakkoliv kontroverzní, projekt splavnění řeky Labe (až do Hradce Králové), a na něj navazující vize kanálu Odra – Dunaj - Labe. Otázkou zůstává způsob, jakým město využije pozici na třech kapacitních dopravních liniích (železnice Kolín – Mělník – Ústí nad Labem - Drážďany, dálnice D10 a říční doprava) a jaký dopad bude mít propojení těchto tří linií. Především jde tedy o rozvoj železnice a dopravy po Labi, jelikož napojení Brandýsa nad Labem na kapacitní silniční síť je výborné. Otázkou je i to, jak se bude vyvíjet jejich dopravní význam v celé ekonomice.

V případě pozitivního přístupu dojde především k rozvoji lodní dopravy po Labi s napojením na železnici a dálnici D10.

V případě negativního přístupu nedojde k rozvoji lodní a železniční dopravy.

Kombinace klíčových faktorů je následující:

VARIANTA A	VARIANTA B
+ Suburbanizace	- Suburbanizace
+ Doprava	+ Doprava
VARIANTA C	VARIANTA D
+ Suburbanizace	- Suburbanizace
- Doprava	- Doprava

7.2. Scénář č. 1

VARIANTA A
+ Suburbanizace
+ Doprava

7.2.1. Klíčové faktory

Koncepce města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav vychází vstříc rezidenční suburbanizaci.

Odsouhlasení splavnosti řeky Labe od Hradce Králové až do Hamburku zapříčinilo velký rozvoj lodní dopravy po řece Labi. Především zrekonstruování a zkapacitnění přístaviště, které se nachází v Zápech, což je v těsné blízkosti Brandýsa nad Labem. Na přístav souběžně navazuje výstavba průmyslové oblasti a komerčních zón. Přístaviště je nově přímo napojeno na železnici Praha – Čelákovice – Kolín. Rozvoj nákladní železniční dopravy umožnilo i rozvoj osobní železniční dopravy.

7.2.2. Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi

Cílem koncepce je minimalizovat potřebu nových obyvatel Staré Boleslavi překonávat řeku Labe při cestách do Brandýsa nad Labem za občanskou vybaveností. Plánovaný počet obyvatel města je až 35 000 obyvatel.

V centru Staré Boleslavi jsou proto vymezené plochy pro občanskou vybavenost, obchody atp. Dále je vymezeno rekreační zázemí okolo řeky Labe a na rekultivovaných plochách po těžbě štěrkopísku. Ve Staré Boleslavi tak pokračuje masivní rozvoj bydlení, hlavně rodinných domů, v jeho západní části.

V Brandýse nad Labem jsou vymezeny plochy k výstavbě domů na všech nezastavěných plochách mezi obchvatem a centrem města. V souvislosti s vybudováním železničního napojení na trať Praha – Čelákovice – Kolín se městu podařilo zajistit přímé železniční spojení na Masarykovo nádraží v Praze, s vybudováním nového vlakového nádraží na této trati v Brandýse nad Labem. Urbanistická koncepce města proto předpokládá přestavbu stávajícího nádražního prostoru na centrum obchodu a služeb.

Na trend rozvoje pracovních příležitostí v logistice a průmyslu na území obce Zápy urbanistická koncepce reaguje posílením dopravního napojení východním směrem po levém břehu řeky Labe (zejména plochami pro pěší a cyklistickou dopravu). V centru města Brandýs nad Labem umožňuje transformaci stabilizovaných území na plochy pro administrativu.

7.2.3. Dopady

Ve Staré Boleslavi došlo k posílení občanské vybavenosti, avšak obyvatelé Staré Boleslavi jezdí přes most do Brandýsa nad Labem. Důvodem je železniční napojení z Brandýsa nad Labem na Prahu.

Centra souměstí jsou zahlcena dopravou, jelikož přes řeku Labe je spojuje pouze jedna komunikace a zároveň je komunikace spojující přístav a Brandýs nad Labem také velmi frekventována.

7.3. Scénář č. 2

VARIANTA B
- Suburbanizace
+ Doprava

7.3.1. Klíčové faktory

V rámci odsouhlasení splavnosti řeky Labe, koncepce města počítá s výstavbou přístavišť po obou stranách řeky Labe. V katastrálním území Záp, kde již přístav stál, se jen zkapacitní a zmodernizuje. Naopak v katastrálním území Nového Vestce došlo k výstavbě nového přístavu. V návaznosti na přístavy byly vybudovány průmyslové zóny v navazujících katastrálních územích. Přístaviště v Zápech je napojeno na železnici Praha – Čelákovice – Kolín. Rozvoj nákladní železniční dopravy umožnilo i rozvoj osobní dopravy. Do přístavu v Novém Vestci vede taktéž železnice, která je napojena na železniční trať Kolín – Drážďany a dále silniční síť, která je přivedena z dálnice D10 a ze Staré Boleslavi.

Plochy pro výstavbu rodinných domů vymezené v územním plánu z roku 2014 jsou stabilizovány s tím, že je maximální možná snaha o změnu jejich funkčního využití.

7.3.2. Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi

Cílem koncepce je odklon dopravy z center Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi a odlehčení dopravy mezi městskými částmi. Cílový stav je 24 000 obyvatel (zvýšení o cca 6 000 oproti dnešnímu stavu).

V Brandýse nad Labem je proto vybudován obchvat, který obchází město z jihozápadu. Na něj navazuje nově postavený most přes řeku Labe, který má sloužit i jako obchvat pro Starou Boleslav při cestě z Mělníka do Prahy.

V Brandýse nad Labem je navržena transformace stabilizovaných území centra na plochy pro administrativu.

U obou přístavišť jsou navrženy rozsáhlé průmyslové a logistické zóny a pro tyto lokality je navrženo zkvalitnění dopravy. Jedná se zejména o napojení na důležité dopravní tepny.

Ve Staré Boleslavi je vymezeno rekreační zázemí okolo řeky Labe a na rekultivovaných plochách po těžbě šterkopísku.

7.3.3. Dopady

V souměstí došlo k masivnímu rozvoji průmyslu a je významným zdrojem pracovních příležitostí. Struktura nabízených pracovních příležitostí však neodpovídá profesnímu složení (a finančním nárokům) stávajících obyvatel. Proto se v okolních obcích a na ještě nezastavěných plochách mění typologie zástavby na dostupnější „dělnické“ hromadné bydlení. V důsledku této změny dochází k přeměně sociální struktury obyvatel.

Snižuje se vazba mezi Brandýsem nad Labem a Starou Boleslaví, důvodem je jednak rozvoj východo-západních vazeb, jelikož lidé dojíždějí do průmyslových oblastí ve svých městských částech, jednak zlepšení obslužnosti ve Staré Boleslavi.

V centrech města nedošlo k odlehčení dopravy, i když proběhla snaha prostřednictvím vybudování obchvatů (obchvaty odklání pouze tranzitní dopravu z Mělníka a Neratovic na Prahu/Mladou Boleslav, a pro všechny vnitroměstské vztahy se jedná o časově náročnější alternativu). Důvodem stále vysoké intenzity dopravy je fakt, že obyvatelé Staré Boleslavi dojíždějí auty do Brandýsa nad Labem na vlakové nádraží, které využívají při spojení prostřednictvím železnice do Prahy.

7.4. Scénář č. 3

VARIANTA C
+ Suburbanizace
- Doprava

7.4.1. Klíčové faktory

Koncepce města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav vychází vstříc rezidenční suburbanizaci. Ve Staré Boleslavi pokračuje rozvoj bydlení, hlavně rodinných domů v její východní a západní části, jelikož je možnost výstavby formována záplavovým územím. V Brandýse nad Labem pokračuje rozvoj ploch pro bydlení v okrajových částech města. Tato koncepce nabízí rozvoj pro komerční plochy v Brandýse nad Labem a množství ploch občanské vybavenosti ve Staré Boleslavi.

V souměstí je nevyhovující doprava, proto vznikají průmyslové a komerční zóny v návaznosti na dálnici D10.

7.4.2. Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi

Cílem koncepce je rozvoj občanské vybavenosti, základních a mateřských škol atp. ve Staré Boleslavi a její částečné funkční osamostatnění.

Dochází k velkému nárůstu počtu obyvatel a tím zvýšení požadavku na pracovní příležitosti. V Brandýse nad Labem jsou nové průmyslové a komerční zóny pouze v jihovýchodní části (společně se správním území obce Zápý).

Urbanistická koncepce deklaruje funkční změnu centra Brandýsa nad Labem, zklidnění dopravy na Masarykově náměstí a rozvoj rekreační zóny na pravém břehu Labe (areál Houštka a Proboštská jezera).

7.4.3. Dopady

Ve Staré Boleslavi byly vymezeny nové plochy pro občanskou vybavenost a vznikly zde nové obchody. Obyvatelé Staré Boleslavi tuto možnost využívají pouze pro urgentní nákupy. Prioritou je pro ně nákup v Praze, kde pracují nebo obchody v Brandýse nad Labem, které jsou ideálně umístěny v blízkosti sjezdu z dálnice D10 na Brandýs nad Labem. Z těchto důvodů obchody ve Staré Boleslavi neprosperují a postupně ukončují svou činnost.

V centrech obou částí města je velké zatížení dopravou a velký přetlak obyvatel, protože všichni obyvatelé využívají tyto silniční sítě pro dopravu do Prahy a za nákupy. Neexistuje zde prakticky jiný způsob dopravy než automobilem. Investice do veřejného občanského vybavení pro obyvatele suburbii výrazně zatěžují obecní rozpočet. Omezené výdaje města na kvalitu života starousedlíků ve starších částech souměstí a zároveň omezená možnost starousedlíků ovlivňovat demokratické procesy ve městě (již tvoří menšinu obyvatel) významně zhoršily sociální soudržnost ve městě.

Ve městě je pro suburbanity nedostatečná nabídka pracovních příležitostí, většina nově přistěhovaných obyvatel dojíždí za prací a do škol do Prahy. Nově přistěhovaní lidé se proto aktivně neúčastní společenského života ve městě (společenské požitky si uskutečňují v místě práce a školy), ale aktivně politicky prosazují své zájmy (podpora hromadné dopravy, výstavba školek a škol, dětská hřiště, mateřská centra na periferiích města atp.).

7.5. Scénář č. 4

VARIANTA D
- Suburbanizace
- Doprava

7.5.1. Klíčové faktory

Koncepce města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav nepočítá s velkou výstavbou rezidenčních domů. Pouze se počítá se zaplněním proluk ve městě a výstavbou na dosud vymezených plochách a vznikem komerčních zón na okrajích Brandýsa nad Labem i Staré Boleslavi, které mají dopravní propojení na dálnici D10 a sjezdy.

V souměstí není podporován rozvoj nových ploch pro dopravní infrastrukturu, pouze zkvalitnění té stávající s maximálním využitím dálnice D10.

Obec Zápy umožňuje výstavbu komerčních zón ve svém správním území navazujícím na katastrální území Brandýs nad Labem při sjezdu z dálnice D10 na Brandýs nad Labem.

7.5.2. Popis urbanistické koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi

Cílem koncepce Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi je omezení rozvoje suburbanizace a zaplnění proluk v území. Výhled počtu obyvatel souměstí se odhaduje na 16 -18 000 obyvatel.

Plochy pro bydlení jsou vymezeny pouze v místech, kde jsou proluky v území a na přestavbových plochách (západ Staré Boleslavi k Proboštským jezerům, dostavba rodinných domů v lokalitě Za Dálnicí) a v rozsahu potřeb přirozeného nárůstu počtu obyvatel. V těchto územích je naplánovaná jasná etapizace zástavby předmětných ploch.

V dohodě s představiteli obce Zápy v blízkosti dálnice D10 je podpořen rozvoj ploch pro komerční zónu na navazujících katastrálních územích Zápy a Brandýs nad Labem.

Urbanistická koncepce deklaruje podporu rozvoje obslužné funkce obou historických center souměstí a soustřeďuje tam dominantní podíl investic do veřejného občanského vybavení.

7.5.3. Dopady

Koncepce stabilizuje stávající stav souměstí. Občanská vybavenost ve Staré Boleslavi sice vzniká, ale není plně využívána. Obyvatelé Staré Boleslavi, pracující

v Praze, stále využívají pro velké nákupy obchodní centra v Praze a při sjezdu z D10 na Brandýs nad Labem. Tím se potvrzuje význam mostu přes řeku Labe a pokračuje dopravní zatížení centra Brandýsa nad Labem místní individuální automobilovou dopravou. Dopravní obslužnost města je nedostatečná.

Plochy vyčleněné pro výstavbu rodinných domů nejsou zcela zaplněny, a tak vzniká nekompaktní prostředí. Velké množství těchto ploch je především ve Staré Boleslavi. Maloobchodníci mají tendenci stěhovat své živnosti do center měst. V centrech města tak vzniká transformace ploch a rozvoj občanské vybavenosti. Omezení rozsahu ploch k prodeji má za vliv nárůst ceny nemovitostí ve městě. Podíl obyvatel každodenně vyjíždějících ze souměstí za prací do Prahy se dlouhodobě stabilizuje na 50% (zejména v souvislosti s rozvojem komerčních zón na sjezdech z D10 na obě města).

7.6. Vyhodnocení scénářů

Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav leží ve Středočeském kraji v blízkosti Prahy. Tato skutečnost významným směrem ovlivňuje rozvoj města. Především jde o trend suburbanizace. Díky tomuto faktoru roste poptávka po novém vymezování ploch pro bydlení, občanské vybavenosti, pracovních příležitostech a kvalitní dopravní dostupnosti.

Při tvorbě scénářů se ukázalo určení faktoru doprava a suburbanizace velmi důležité. Oba tyto faktory nám ve velké míře ovlivňují prostředí. Z analýz jsem předpokládala, že postavení dalšího mostu přes řeku Labe a vybudování obchvatu, odkloní většinu dopravy z center souměstí. Je pravda, že ve scénářích jsem se tento problém snažila vyřešit. Ale výsledek byl vždy jen minimální úbytek automobilové dopravy z center měst.

Ze scénářů vyšlo najevo, že město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je závislé i na okolních obcích. Na území Záp a Nového Vestce se nacházejí rozvojové plochy, které budou v budoucnu pro souměstí významné. Proto je zde do budoucna důležitá meziobecní spolupráce, která povede i k posílení významu malých okolních obcí.

Strategie budoucího rozvoje města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav by měla soustředit své zájmy do oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, především na propojení třech dopravních kapacitních linií. Suburbanizaci podporovat pouze v přijatelné míře a brát zřetel na únosnost prostředí. To znamená omezit stávající suburbační trend. Dále bude potřeba zajistit zkvalitnění občanské vybavenosti. Budoucí rozvoj bude samozřejmě ovlivněn vazbami na své okolí.

8. DISKUZE

Z důvodu mobility obyvatelstva není možné plánovat sídla samostatně, proto je potřebná kooperace skupiny obcí na koncepčních dokumentech. V případě mé bakalářské práce spolupráce mezi Brandýsem nad Labem, Starou Boleslaví, Zápou, Lázněmi Toušev, Novým Vestcem, Káraným a Čelákovici. Tyto obce tvoří už nyní základ lineárního města podél řeky Labe. V některých oblastech je tato kooperace více významná než v jiných. Důvodem mohou být limity v území, přírodní podmínky nebo struktura stávajících měst.

9. ZÁVĚR

Cíle bakalářské práce byly naplněny a byly stanoveny principy strategie udržitelného rozvoje souměstí Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

10. PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ

ARMY, 2014. 26. pluk velení, řízení a průzkumu, Ministerstvo obrany, online: <http://www.bvrpz.army.cz/o-nas>, cit. 21. 2. 2016.

BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV, 2014. Online: <http://www.brandysko.cz/mesto-a-jeho-sprava/d-25422/p1=51>, cit. 12. 2. 2016.

BRUNDTLAND, 1991: *Naše společná budoucnost.* Světová komise pro životní prostředí a rozvoj. Academia, Praha.

CAMBELL S., 1996: *Green cities, growing cities, just cities: Urban planning and the contradictions of sustainable development.* Journal of the American Planning Association, 62: 3.

CENIA, 2012: *Místní Agenda 21.* MŽP, Praha, online <http://ma21.cenia.cz/%C3%9Avod/tabid/39/language/cs-CZ/Default.aspx>, cit. 4. 2. 2016.

CUNI, 2016. Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, online: <http://www.pedf.cuni.cz/PEDF-72.html>, cit. 18. 2. 2016.

CYKLOSERVER, 2007. Online <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=50.19185P14.70441P13>, cit. 14. 2. 2016.

ČSÚ, 2014: *Počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869.* Český statistický úřad, Praha, online: <http://www.czso.cz/sldb/sldb10.nsf/obydomy?openform&:561860/>, cit. 17. 2. 2016.

DALY H., 1991: *Elements of environmental macroeconomics, Ecological Economics.* The Science and Management of Sustainability, New York.

FRIČ, P., VESELÝ A., 2010: *Riziková budoucnost: Devět scénářů vývoje české společnosti.* Matfyzpres, Praha.

GASSNER R., KOSOW H., 2008: *Methods of Future and Scenario Analysis : overview, assessment, and selection criteria.* Deutsches Institut für Entwicklungspolitik, Bonn, online: [http://www.die-gdi.de/CMS-Homepage/openwebcms3.nsf/\(ynDK_contentByKey\)/ANES-7LZJRH/\\$FILE/Studies%2039.2008.pdf](http://www.die-gdi.de/CMS-Homepage/openwebcms3.nsf/(ynDK_contentByKey)/ANES-7LZJRH/$FILE/Studies%2039.2008.pdf), cit. 17. 1. 2016.

GEOPORTÁL, 2015. Národní geoportál INSPIRE, CENIA, online: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map>, cit. 18. 2. 2016

HEIS, 2016. Hydroekologický informační systém T. G. Masaryka, Výzkumný ústav vodohospodářský, online: <http://heis.vuv.cz/>, cit. 17. 2. 2016.

HÜBENER H., BOCK M., KUHNHENN K., MENGER M., PICK T., SCHAAL R., SCHNEIDER H., SCHÜLLER S., STORCH A., VOGEL W., 2010: *Příručka pro tvorbu scénářů a výhledů životního prostředí.* CENIA, Praha.

IDOS, 2016. Jízdní řády, MAFRA, a.s., online: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>, cit. 12. 2. 2016.

- KČT, 2016.** Klub českých turistů., online: <http://trasy.kct.cz/>, cit. 14. 2. 2016.
- LOUDA J., 2012:** *Udržitelný rozvoj a jeho aplikace v podmínkách ČR – výzva nebo hrozba pro národní hospodářství.* NF VŠE, Praha.
- LYNCH K., 1960:** *The Image of the city.* M.I.T. Press & Harvard University Press, Cambridge.
- MAIER K., ČTYROKÝ J., VOREL J., FRANKE D., 2008:** *Územní plánování a udržitelný rozvoj.* ABF – Arch, Praha.
- MAIER K., VOREL J., VOZÁB J., BEČKA M., CACH J., ČTYROKÝ J., DODOKOVÁ A., Klapště P., Klapšťová E., PELTAN T., SVOBODOVÁ K., 2012:** *Udržitelný rozvoj území.* Grada Publishing, a.s., Praha.
- MAPY.CZ, 2016.** Seznam.cz, a.s., online: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.8911720&y=50.1596855&z=9&l=0>, cit. 12. 2. 2016.
- MAS, 2015.** Střední Polabí., online: <http://www.strednipolabi.cz/dokumenty/ostatni/73-zapis-z-vyboru.html>, cit. 12. 2. 2016.
- MORRISON J. L., WILSON I., 2003:** *Analyzing Environments and Developing Scenarios in Uncertain Time.* Online: <http://horizon.unc.edu/courses/papers/JBChapter.html>, cit. 5. 2. 2016.
- MUZEUM, 2013.** Oblastní muzeum Praha – východ, Brandýs nad Labem, online: <http://www.muzeumompv.cz/>, cit. 17. 2. 2016.
- NEKOLOVÁ M., 2006:** *Scénáře.* Sociologické nakladatelství, Praha.
- PARLAMENTNÍ LISTY, 2016.** OUR Media, a.s., online: <http://www.parlamentnilisty.cz/politika/politici-volicum/Vysledky-voleb-do-zastupitelstev-Brandys-nad-Labem-Stara-Boleslav-339071>, cit. 28. 2. 2016.
- PLAVBA, 2001.** Sdružení JODI, online: <http://www.plavba.cz/plavba/>, cit. 12. 2. 2016.
- POTŮČEK M., 2011:** *Poznávání budoucnosti jako výzva.* Karolinum, Praha.
- PRÁŠEK J. V., 2010:** *Brandejs nad Labem: město, panství i okres.* Oblastní muzeum Praha – východ, Brandýs nad Labem.
- PŮR ČR, 2015:** *Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č.1.* Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha.
- REJSTRÍK ŠKOL, 2008.** Rejstřík škol a školských zařízení, MŠMT, online: <http://rejskol.msmt.cz/>, cit. 18. 2. 2016.
- ŘSD, 2015.** Ředitelství silnic a dálnic ČR, online: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>, cit. 12. 2. 2016.

- SCHWARTZ P., 1991:** *The Art of the Long View*. Doubleday, New York.
- SLDB, 2011.** Sčítání lidu, domů a bytů, Český statistický úřad, online: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=30261>, cit. 25. 2. 2016.
- SRR, 2014 – 2020:** *Strategie regionálního rozvoje ČR*. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha, online: <http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf?ext=.pdf>, cit. 5. 2. 2016.
- SŽDC, 2012.** Správa železniční dopravní cesty, online: <http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>, cit. 12. 2. 2016.
- ÚÁP, 2015:** *Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území*. Krajský úřad Středočeského kraje, online: http://www.brandysko.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=28392, cit. 15. 2. 2016.
- ÚÚR, 2010:** *Principy a pravidla územního plánování*. Ústav územního rozvoje, Praha, online: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaA/A1-20101115.pdf>, cit. 17. 2. 2016.
- ÚÚR, 2014:** *Metodický návod ústavu územního rozvoje: SWOT analýza*. Ústav územního rozvoje, Praha, online: <http://www.uur.cz/images/konzultacnistredisko/MetodickeNavody/SWOT/AnalyzySWOT20070613.pdf>, cit. 17. 1. 2016.
- WILSON L., 1992:** *Realizing the Power of Strategic Vision*. Long Range Planning, online: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0024630192902713>, cit. 20. 1. 2016.
- ZÁKON 128/2000 Sb.,** o obcích (obecní zřízení), v platném znění.
- ZÁKON 183/2006 Sb.,** o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění.
- ZÁKON 334/1992 Sb.,** o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění.
- ZÁMEK, 2014:** Zámek Brandýs nad Labem, Město Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, online: <http://www.brandyszamek.cz/zamek-brandys/historie/>, cit. 17. 2. 2016.
- ZDRAVOTNICKÁ ROČENKA, 2016.** Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR, ÚZIS – ČR, online: <http://www.uzis.cz/katalog/rocenky/zdravotnicka-rocenka-ceske-republiky>, cit. 18. 2. 2016.
- ZÚR Středočeského kraje, 2012:** *Zásady územního rozvoje Středočeského kraje*. Krajský úřad Středočeského kraje, online: <http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/>, cit. 17. 2. 2016.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Rozvojové oblasti a rozvojové osy	23
Obrázek č. 2: Zásady územního rozvoje	24
Obrázek č. 3: Silniční doprava	25
Obrázek č. 4: Železniční doprava	26
Obrázek č. 5: Vodní doprava	27
Obrázek č. 6: Střední Labe	27
Obrázek č. 7: Mapa cyklotras	28
Obrázek č. 8: Vymezení území MAS Střední Polabí	30
Obrázek č. 9: Zelený prstenec	34
Obrázek č. 10: Krajinný ráz	35
Obrázek č. 11: Záplavové území	36
Obrázek č. 12: Hluk na silnicích	37
Obrázek č. 13: Zámek Brandýs nad Labem	39
Obrázek č. 14: Mapa Stabilního katastru z roku 1842 – Brandýs nad Labem	40
Obrázek č. 15: Mapa Stabilního katastru z roku 1842 – Stará Boleslav	41
Obrázek č. 16: Vývoj počtu obyvatel, domů a bytů	42
Obrázek č. 17: Intenzita dopravy na dálniční a silniční síti z roku 2010	47
Obrázek č. 18: Vývoj počtu obyvatel 1869 – 2001	49
Obrázek č. 19: Vývoj počtu obyvatel 2004 – 2014	50
Obrázek č. 20: Přirozený přírůstek obyvatelstva	50
Obrázek č. 21: Věkové složení obyvatelstva	52
Obrázek č. 22: Volby do zastupitelstva 2014	56

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Rozdělení scénářů	12
Tabulka č. 2: Rozdělení scénářů dle Börjesona	13
Tabulka č. 3: Migrace	51
Tabulka č. 4: Vzdělanost obyvatelstva	53
Tabulka č. 5: Vyjíždka za prací a do škol	54

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Scénář č. 1
Příloha č. 2: Scénář č. 2
Příloha č. 3: Scénář č. 3
Příloha č. 4: Scénář č. 4