

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Diplomová práce

**Analýza sociálního a ekonomického rozvoje města
Mladá Boleslav**

Tomáš Polach

© 2017 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Tomáš Polach

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Analýza sociálního a ekonomického rozvoje města Mladá Boleslav

Název anglicky

Analysis of Social and Economic Development of the Municipality Mladá Boleslav

Cíle práce

Hlavním cílem práce je vypracovat komplexní socio-ekonomickou analýzu rozvoje města Mladá Boleslav a na základě dosažených výsledků poté zhodnotit sociální a ekonomickou situaci města a navrhnout směr, kterým by se rozvoj města měl ubírat v budoucnu.

Metodika

Z metodologického pohledu bude využito především techniky studia dokumentů odborné povahy a sekundární analýzy dat. Také bude využito primárního sběru dat pomocí polostandardizovaných rozhovorů s klíčovými aktéry rozvoje města.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Region, Regionální rozvoj, Regionální politika, Veřejná správa, Mladá Boleslav, Financování, Socio-ekonomická analýza

Doporučené zdroje informací

- PEKOVÁ, J. *Finance územní samosprávy : teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-614-1.
- PEKOVÁ, J. – KADERÁBKOVÁ, J. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-910-4.
- PILNÝ, J. – PEKOVÁ, J. – JETMAR, M. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-936-4.
- TOTH, P. *Ekonomické aktivity obcí a měst*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-491-6.
- UHLÍŘ, D. – BLAŽEK, J. – UNIVERZITA KARLOVA. *Teorie regionálního rozvoje : nástin, kritika, implikace*. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1974-3.
- WOKOUN, R. – MATES, P. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. Praha: Prospektrum, 2001. ISBN 80-7175-100-6.
- WOKOUN, R. *Regionální rozvoj : východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.
- WOKOUN, R. *Strukturální fondy a obce I*. Praha: ASPI, 2006. ISBN 80-7357-138-2.
- WOKOUN, R. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. ISBN 978-80-7380-304-9.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Jakub Husák, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 9. 11. 2015

doc. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2015

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 03. 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Analýza sociálního a ekonomického rozvoje města Mladá Boleslav" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29. 3. 2017

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. Jakubu Husákovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky při vedení této diplomové práce. Za vstřícný přístup a poskytnuté údaje bych také rád poděkoval náměstkovi primátora města Mladá Boleslav Mgr. Michalu Kopalovi a vedoucímu Odboru dopravy a silničního hospodářství Magistrátu města Mladá Boleslav Mgr. Josefu Macounovi. Zvláštní poděkování bych pak chtěl věnovat svým nejbližším, kteří mě po celou dobu mého studia podporovali a bez kterých by tato práce nemohla nikdy vzniknout.

Analýza sociálního a ekonomického rozvoje města Mladá Boleslav

Souhrn

Předkládaná diplomová práce si klade za cíl analyzovat sociální a ekonomický rozvoj města Mladá Boleslav, ležícího na severu Středočeského kraje. V úvodní části práce dochází k vymezení teoretických východisek a jsou vysvětleny pojmy jako region, regionální rozvoj a regionální politika. Praktická část poté začíná charakteristikou Mladé Boleslavi z hlediska polohy, administrativního vymezení, vnitřního členění města a jeho historie a dále pokračuje samotnou socio-ekonomickou analýzou, které je věnována hlavní část práce. Analýza se zaměřuje zejména na vývoj, strukturu a pohyb obyvatel města, úroveň zdravotní a sociální péče, stav v oblasti školství, kultury a sportu, stejně jako situaci v oblasti dopravy, životního prostředí a hospodaření města. Na základě dosažených výsledků je následně zpracována SWOT analýza identifikující silné stránky, slabé stránky, příležitosti a ohrožení města. Práci zakončuje návrh základních rozvojových směrů, kterými by se město mělo ubírat v nejbližší budoucnosti.

Klíčová slova: region, regionální rozvoj, regionální politika, veřejná správa, Mladá Boleslav, financování, socio-ekonomická analýza

Analysis of Social and Economic Development of the Municipality Mladá Boleslav

Summary

The presented master thesis aims to analyze socio-economic development of the municipality of Mladá Boleslav, which is located in northern part of Central Bohemia region. The theoretical basis of the thesis is set in the introductory part, containing explanation of terms such as region, regional development and regional policy. The following practical part begins with characteristics of the municipality of Mladá Boleslav in terms of location, administrative delimitation, internal division and history and continues with the socio-economic analysis, which is the main focus of the thesis. The analysis addresses the issue of development, structure and movement of citizens, the level of health and social care, the state of education, culture and sport, as well as the situation regarding transport, environment and economy of the municipality. Based on the achieved results, a follow-up SWOT analysis is made, which identifies strengths, weaknesses, opportunities and threats of the municipality. The thesis ends with suggestions towards the main directions of the municipality's development for the near future.

Keywords: region, regional development, regional policy, public administration, Mladá Boleslav, financing, socio-economic analysis

Obsah

1. Úvod	12
2. Cíl práce a metodika	13
2.1. Cíl práce	13
2.2. Metodika	13
3. Literární rešerše	15
3.1. Region	15
3.1.1. Definice	15
3.1.2. Vymezování regionů	16
3.1.3. Typologie	16
3.1.4. Význam regionů	19
3.2. Regionální rozvoj	20
3.2.1. Vymezení	21
3.2.2. Trvale udržitelný rozvoj	21
3.2.3. Přístupy, teorie a jejich klasifikace	23
3.3. Regionální politika	24
3.3.1. Příčiny vzniku	24
3.3.2. Definice	25
3.3.3. Základní prováděcí úrovně	25
3.4. Regionální politika Evropské unie	26
3.4.1. Počátky regionální politiky evropských států	26
3.4.2. Formování současné regionální politiky EU	27
3.4.3. Fondy	29
3.4.4. Územní jednotky regionální politiky EU	31
3.5. Regionální politika České republiky	32
3.5.1. Vznik a vývoj	32
3.5.2. Základní legislativní a programová struktura	33
4. Základní charakteristika města Mladá Boleslav	36
4.1. Všeobecné informace	36
4.2. Stručné dějiny města	36
4.3. Symbol města	38

4.4.	Administrativní vymezení a členění města	38
4.5.	Partnerská města.....	40
4.5.1.	Dieburg	40
4.5.2.	Pezinok.....	40
4.5.3.	Vantaa	40
5.	Analýza rozvoje města	42
5.1.	Obyvatelstvo	42
5.1.1.	Vývoj počtu obyvatel.....	42
5.1.2.	Pohyb obyvatel	46
5.1.3.	Struktura obyvatel dle pohlaví a věku	48
5.1.4.	Vzdělanostní struktura	51
5.1.5.	Národnostní struktura a cizinci	52
5.2.	Zdravotní a sociální oblast	53
5.2.1.	Zdravotnictví.....	53
5.2.2.	Sociální péče	55
5.2.3.	Bezpečnost.....	57
5.3.	Školství.....	59
5.3.1.	Mateřské školy.....	59
5.3.2.	Základní školy.....	60
5.3.3.	Střední školy a vyšší odborné školy	60
5.3.4.	Vysoké školy.....	61
5.3.5.	Vzdělávání 3. věku	62
5.4.	Kultura a sport.....	62
5.4.1.	Kultura	62
5.4.2.	Sport.....	64
5.5.	Doprava.....	67
5.5.1.	Dopravní dostupnost a obslužnost	67
5.5.2.	Automobilová doprava	67
5.5.3.	Autobusová doprava	70
5.5.4.	Železniční doprava.....	72
5.5.5.	Cyklistická doprava	73
5.5.6.	Letecká doprava.....	75

5.6.	Životní prostředí a ochrana přírody.....	76
5.6.1.	Kvalita ovzduší	76
5.6.2.	Hluk	77
5.6.3.	Nakládání s odpady.....	80
5.6.4.	Ochrana přírody a krajiny	82
5.7.	Ekonomika	83
5.7.1.	Ekonomická struktura podnikání	83
5.7.2.	Ekonomická aktivita a nezaměstnanost	85
5.7.3.	Rozpočet města	88
6.	Shrnutí, SWOT a návrhy	92
6.1.	Shrnutí výsledků.....	92
6.2.	SWOT analýza	96
6.3.	Návrhy a doporučení	98
7.	Závěr.....	101
8.	Seznam použitých zdrojů	104
8.1.	Tištěné dokumenty	104
8.2.	Elektronické dokumenty	105
9.	Přílohy	113

Seznam obrázků

Obrázek 1:	Rozdělení ČR na kraje a regiony soudržnosti	32
Obrázek 2:	Městský znak.....	38
Obrázek 3:	Mapa správního obvodu ORP Mladá Boleslav	39
Obrázek 4:	Mapa kriminality v Mladé Boleslavi (44. týden, 2016).....	59
Obrázek 5:	Mapa intenzity automobilové dopravy v Mladé Boleslavi (2010).....	68
Obrázek 6:	Plán sítě městské autobusové dopravy	70
Obrázek 7:	Mapa areálu letiště	76
Obrázek 8:	Oblasti Středočeského kraje s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví (2015).....	77
Obrázek 9:	Strategická hluková mapa pro hlavní komunikace v Ml. Boleslavi (Ldvn).....	78
Obrázek 10:	Kritická lokalita ulic Jičínská a T. G. Masaryka v Mladé Boleslavi.....	80

Seznam tabulek

Tabulka 1: Pohyb obyvatel města v letech 2006-2015	47
Tabulka 2: Věková struktura obyvatel města v letech 2006 - 2015.....	49
Tabulka 3: Podíl obyvatel města dle pohlaví v letech 2006 - 2015	51
Tabulka 4: Obyvatelstvo dle nejvyššího ukončeného vzdělání (%).....	52
Tabulka 5: Obyvatelstvo města dle národnosti.....	53
Tabulka 6: Zdravotnická zařízení v Mladé Boleslavi.....	54
Tabulka 7: Statistika městské policie 2013-2016	58
Tabulka 8: Přehled sportovních organizací podle druhu sportu	65
Tabulka 9: Podnikatelské subjekty s převažující ekonomickou činností ve službách.....	84
Tabulka 10: Ekonomická aktivita obyvatel	86
Tabulka 11: Rozpočet statutárního města Mladá Boleslav 2015.....	89
Tabulka 12: SWOT	96

Seznam grafů

Graf 1: Historický vývoj počtu obyvatel města (1869-2011).....	42
Graf 2: Srovnání tempa růstu města, okresu a kraje (1869-2011).....	43
Graf 3: Vývoj počtu obyvatel města v letech 2006-2015	44
Graf 4: Rozložení obyvatelstva ve městě v průběhu času (1869-2011)	45
Graf 5: Přírůstky na 1000 obyvatel v MB.....	48
Graf 6: Index stáří obyvatel města, okresu, kraje a republiky	50
Graf 7: Podnikatelské subjekty podle převažující ekonomické činnosti	84
Graf 8: Zaměstnaní podle odvětví ekonomické činnosti (%)	87
Graf 9: Průměrná míra nezaměstnanosti 2005 až 2011 (%).....	88
Graf 10: Saldo rozpočtu 2015 – srovnání okresních měst Středočeského kraje.....	90
Graf 11: Vývoj příjmů, výdajů a salda rozpočtu Mladé Boleslavi v letech 2010-2015	91

1. ÚVOD

Regionální rozvoj se stává čím dál skloňovanějším pojmem. Jeho význam v posledním desetiletí výrazně vzrostl a velkou zásluhu na tom má bezesporu vstup České republiky do Evropské unie, ke kterému došlo v roce 2004. V rámci EU zastává regionální politika stále privilegovanější postavení a na regionální rozvoj, jako prostředek pro snižování meziregionálních rozdílů na jejím území, se klade velký důraz.

Regionální rozvoj ovšem neznamená jen snahu o odstraňování nebo zmírňování regionálních disparit, ale představuje i příležitost pro regiony, které mohou svým aktivním úsilím vytvářet konkurenční výhody a prostřednictvím větší konkurenceschopnosti pak zlepšovat svoji pozici v současném světě. K tomu, aby bylo dosaženo efektivního rozvoje je ovšem nezbytné adekvátní plánování a koordinace rozvojových aktivit, které musí vycházet z předem vytyčené strategie rozvoje. Ta má původ ve strategických dokumentech odpovídající – nadnárodní, národní nebo regionální – úrovně. Tato problematika je ještě výraznější v kontextu naší účasti v EU, neboť v rámci unijní regionální politiky je existence strategických dokumentů vyžadována. Díky možnosti získat prostřednictvím existujících operačních programů finanční dotace z evropských fondů na různé rozvojové projekty má pak kvalita těchto dokumentů výrazný vliv na rozvoj regionu. Základním kamenem pro tvorbu dokumentů tohoto typu je přitom sociální a ekonomická analýza rozvoje.

Tato diplomová práce se zaměřuje na socio-ekonomickou analýzu rozvoje města Mladá Boleslav. Město na severu Středočeského kraje, jehož historie se datuje až do 10. století, se proslavilo zejména počátkem 20. století, kdy z továrny Laurin & Klement vyjel první automobil a byly tak položeny základy automobilovému průmyslu, s nímž je město dodnes neodmyslitelně spjato. Právě přítomnost společnosti ŠKODA AUTO a.s. dala Mladé Boleslavi specifický ráz a výsadní postavení v regionu. Přívlastek „město automobilů“ s sebou ovšem přináší řadu nejen pozitivních, ale i negativních aspektů, které se odráží v rozvoji města. Právě různým oblastem rozvoje Mladé Boleslavi a jejich analýze je tato práce věnována.

2. CÍL PRÁCE A METODIKA

2.1. Cíl práce

Hlavním cílem této diplomové práce je vypracovat komplexní socio-ekonomickou analýzu rozvoje města Mladá Boleslav a na základě dosažených výsledků poté zhodnotit sociální a ekonomickou situaci města a navrhnout směr, kterým by se rozvoj města měl ubírat v budoucnu.

Mezi vedlejší cíle diplomové práce pak patří přiblížení problematiky regionu, regionálního rozvoje a regionální politiky. Pozornost bude věnována regionální politice na obecné úrovni i její konkrétní podobě v rámci České republiky a Evropské unie. Dalším cílem je charakterizovat vybraný region, na který se tato práce zaměřuje, a tím je statutární město Mladá Boleslav.

2.2. Metodika

První část diplomové práce – literární rešerše – se bude věnovat zejména teoretickým východiskům práce. Půjde zde o objasnění základních pojmů z oblasti regionu, regionálního rozvoje, regionální politiky a seznámení s konkrétní podobou regionální politiky na území České republiky i její nadnárodní koncepcí na úrovni Evropské unie. Při zpracování této části práce bude využito sekundárních zdrojů dat. Jde zejména o informace získaných studiem odborné literatury, knih a časopisů, platné legislativy, metodických dokumentů, elektronických zdrojů, oficiálních internetových portálů odpovídajících úřadů a institucí dalších webových portálů, které se zabývají danou tematikou. Kromě těchto zdrojů budou také využity informace získané při studiu odborných předmětů v rámci oboru Veřejná správa a regionální rozvoj na České zemědělské univerzitě v Praze.

Ve druhé – praktické – části bude pozornost zaměřena na statutární město Mladá Boleslav, jeho základní charakteristiku, a především pak socio-ekonomickou analýzu rozvoje tohoto města a na ni navazující SWOT analýzu. Na základě výsledků provedených analýz pak budou identifikovány současné přednosti a nedostatky města v jednotlivých oblastech a dojde vypracování návrhů pro budoucí rozvoj města. Pro tuto část diplomové práce budou již zmíněné zdroje doplněny zejména o data získaná z Českého statistického úřadu, odborných studií a analýz Ministerstva práce a sociálních věcí a Ministerstva

zdravotnictví, stejně jako informací z oficiálních webových stránek, dokumentů, propagačních materiálů a regionálního tisku města Mladá Boleslav. Využity budou také informace získané prostřednictvím polostandardizovaných rozhovorů s představiteli města.

3. LITERÁRNÍ REŠERŠE

3.1. Region

Region představuje stěžejní pojem pro jakoukoli práci zabývající se tématem regionálního rozvoje, a proto mu je věnována odpovídající pozornost i v této práci.

Původ slova „region“ je možné hledat v latinském „regio“, jež má své kořeny ve výrazu „regere“. Významem slova „regere“ je ovládat nebo vládnout, přičemž jako odpovídající ekvivalent ke slovu „regio“ se pak uvádí hraniční linie nebo ovládané území (království), přeneseně pak krajina nebo politické území.^{1 2 3}

3.1.1. Definice

I přesto, že se jedná o ústřední pojem používaný v nespočetném množství různých regionálních prací, nebyla dosud zavedena jeho všeobecně uznávaná definice. V praxi je proto tento termín i nadále používán v odlišném smyslu v závislosti na kontextu, ve kterém se vyskytuje.

Jako příklad obecné definice regionu je možné zmínit/uvést definici Matouškové a kolektivu, která v Regionální a municipální ekonomice nahlíží na region jako na „*jakýkoliv územní celek, který je podle jednoho či více znaků (kritérií) vyčlenitelný z širšího území, jenž je pomocí těchto znaků vymezován pro konkrétní účel (ekonomické zájmy, vytváření informačních systémů, administrace atd.) či jemuž v uspořádání území přísluší konkrétní funkce. V tomto smyslu se pojem region uplatní například i jako alternativa k termínům „lokalita“, „okrsek“ a dalším, označujícím v zásadě již dále nedělené územní jednotky*“.⁴

Stručnější, ale z hlediska pojetí podobně obecnou formulaci pak nabízí i Kolektiv autorů v Úvodu do regionálních věd a veřejné správy, který přichází s vlastním řešením nejednoznačného výkladu pojmu region prostřednictvím chápání regionu jakožto „*komplexu vznikajícího regionální diferenciací krajinné sféry*“.⁵

¹ TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J., a kol., Ekonomická a sociální geografie

² MITRA, J., Entrepreneurship, Innovation and Regional Development: An Introduction

³ FERRAGINA, E., Social Capital in Europe: A Comparative Regional Analysis

⁴ MATOUŠKOVÁ, Z., a kol., Regionální a municipální ekonomika

⁵ KOLEKTIV AUTORŮ, Úvod do regionálních věd a veřejné správy

Definici regionu je možné nalézt i v platné legislativě České republiky, konkrétně v Zákoně o podpoře regionálního rozvoje (zákon č. 248/2000 Sb.), kde se v Části první § 2 pro účely tohoto zákona vymezuje pojem region jako „územní celek, vymezený územními obvody krajů a obcí, jehož rozvoj může být podporován podle tohoto zákona“.⁶

Méně obecných definic regionu obdobného charakteru existuje pak obrovské množství. Příčinou tohoto stavu je fakt, že regiony neexistují samy o sobě, nýbrž jsou výsledkem procesu abstrakce, zobecnění anebo konstrukce. Důležitou roli zde hraje zejména sociální konstruovanost regionů a s ní související řada kritérií, která jsou brána v potaz při vymezení regionů.⁷

3.1.2. Vymezování regionů

Proces vymezení regionů se označuje jako regionalizace. V rámci regionalizace je v zásadě možné postupovat dvěma základními směry, a to buď „shora“ nebo „zdola“. Při regionalizaci „shora“ dochází k rozčleňování území, kdy se z většího území vymezují typická území regionů. Při regionalizaci směrem „zdola“ se naopak základní prostorové jednotky seskupují do celků větších. Dvě a více takových jednotek, jejichž vazby mezi sebou jsou silnější než jejich vazby k okolním jednotkám, pak vytváří region. Tento způsob regionalizace je pak specifický nižší mírou subjektivnosti při vymezení regionů.

Regionalizace má tedy za úkol stanovit charakteristické rysy, procesy, vazby a způsob vývoje regionu tak, aby byly zřetelné typické charakteristiky daného regionu.⁸

3.1.3. Typologie

Podobně jako tomu je u definice regionu ani u klasifikace regionů neexistuje v současnosti jediná všeobjímající a všemi přijímaná typologie. Regiony je možné členit podle nejrůznějších kritérií a tomu odpovídá i množství odlišných členění regionů, se kterými je možné se setkat v literatuře. Z tohoto důvodu byl proto jejich výčet omezen pouze na nejčastěji používané a pro účely této práce relevantní typologie, mezi které patří:

⁶ Zákon č.248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje

⁷ HUDEČKOVÁ, H., LOŠŤÁK, M., ŠEVČÍKOVÁ, A., Regionalistika, Regionální rozvoj a rozvoj venkova

⁸ MATES, P., WOKOUN, R. a kol., Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy

Účelové členění:

- *Administrativní* – jsou vymezovány pro potřeby výkonu státní správy a územní samosprávy a pokrývají celé území daného státu. Obvykle existuje několik hierarchických stupňů administrativních regionů, přičemž mezi jednotlivými stupni existují v oblasti řízení správní činnosti vztahy podřízenosti a nadřízenosti. Z hlediska zajištění kontinuálního vývoje správní činnosti je pro takto vytvořené regiony důležitá určitá časová stabilita.
- *Účelové* – jsou vymezovány pro řešení konkrétních problémů a jejich existence proto může být časově omezená. Časová platnost regionu se odvíjí od povahy daného problému a s tím související náročnosti jeho vyřešení. Po splnění účelu, za kterým byl region vytvořen, obvykle dochází ke skončení jeho existence.⁹

Členění dle struktury:

- *Homogenní* – vyznačují se stejnorodostí (homogenitou) svých vlastností. Při jejich vymezování se využívá různých kritérií stejnorodosti, přičemž v případě, že je region vymezen na základě více než jednoho kritéria zároveň, musí panovat shoda ve všech takto zvolených kritériích. Homogenní regiony jsou proto častěji výsledkem regionalizace v rámci fyzické geografie (využití např. klimatických kritérií), neboť bývají díky jejich přírodnímu charakteru spjitější.
- *Nehomogenní* – též nazývané heterogenní, nodální, spádové, uzlové či funkční, se naopak vyznačují nestejnorodostí svých vlastností, ale funkční soudržností. Jsou tvořeny jedním nebo více centry (uzly, nodálními jádry) a zázemím (spádový územím, periferií), které jsou vzájemně funkčně propojeny vazbami. Tyto vazby mají tokový charakter a vyjadřují pohyb zboží a obyvatel.¹⁰

⁹ MATOUŠKOVÁ, Z., a kol., Regionální a municipální ekonomika

¹⁰ HUDEČKOVÁ, H., LOŠŤÁK, M., ŠEVČÍKOVÁ, A., Regionalistika, Regionální rozvoj a rozvoj venkova

Členění dle regionální struktury:

- *Makroregiony* – největší jednotky regionální struktury. Česká republika je příkladem makroregionu vyššího stupně, který se skládá ze dvou makroregionů nižšího stupně – Čech a Moravy s Českým Slezskem.
- *Mezoregiony* – „střední vrstva“ regionální struktury. Jedná se o rozsáhlé územní jednotky, jejichž vnitřní integrita je v porovnání s integritou na makroregionální úrovni nižší. Mezoregionálním centrem I. řádu je Plzeň, centry II. řádu jsou pak Olomouc, Liberec, Hradec Králové, Ústí nad Labem, České Budějovice, Pardubice, Zlín a Karlovy Vary.
- *Mikroregiony* – nejmenší jednotky regionální struktury, ve kterých probíhají nejintenzivnější regionální procesy mezi městy a jejich zázemím (dojíždka za prací a základními druhy služeb) a která tudíž disponují relativně nejvyšší vnitřní integritou. Mikroregionální soustava v rámci České republiky má dvě úrovně – mikroregiony vyššího řádu lze přirovnat k okresům a mikroregiony nižšího řádu pak k správním obvodům obcí s rozšířenou působností (SO ORP). Příkladem výrazného rozvojového mikroregionálního centra je Mladá Boleslav.

Hierarchické členění:

- *Regiony* – vyjadřují vyšší řád, nadřazenost regionů z hlediska vybavenosti službami a zbožím v rámci regionální struktury. Vyšší řád má centrální funkci a je poskytovatelem zboží a služeb.
- *Subregiony* – vyjadřují nižší řád, tedy příjemce zboží a služeb. Jedná se o zázemí centrálního místa.¹¹

Členění dle Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014 - 2020:

- *Rozvojová území* – dále se dělí na metropolitní oblasti (oblasti s koncentrací nad 300 tis. obyvatel), sídelní aglomerace (území s koncentrací 100 000 – 300 000 obyvatel) a regionální centra a jejich zázemí (území s koncentrací

¹¹ HUDEČKOVÁ, H., LOŠŤÁK, M., ŠEVČÍKOVÁ, A., Regionalistika, Regionální rozvoj a rozvoj venkova

25 000 – 100 000 obyvatel). Všechny tři typy území lze společně charakterizovat jako vysoce urbanizovaná území, v nichž budou převažovat problémy spojené s urbánním rozvojem.

- *Stabilizovaná území* – nachází se mimo aglomerace a regionální centra a jejich zázemí a zároveň tvoří periferní území. Jde spíše o mikroregionální centra, která v dlouhodobém měřítku nevykazují významné negativní socioekonomické charakteristiky, ale zároveň nejsou „hybatelem“ socioekonomického rozvoje v regionu – část místního obyvatelstva musí vyjíždět do škol a za prací mimo tyto funkční oblasti.
- *Periferní území* – jde o geograficky odlehlá území, ve kterých se kumulují negativní charakteristiky spočívající např. v nedostatečné vybavenosti území, špatné dopravní dostupnosti či vysoké nezaměstnanosti. Charakteristickým znakem těchto území je většinová vyjížďka místních obyvatel do škol a za prací mimo tato území.

Typologie regionů je důležitá pro regionální rozvoj – využívá se pro zdůvodnění různých podpor a programů pro rozvoj takto vymezených území. Jak uvádí již zmiňovaná SRR 2014-2020: „*Cílem typologie je identifikovat rozdíly mezi jednotlivými regiony, příčiny této diference a z pohledu nežádoucích disparit orientovat regionální politiku na řešení konkrétních typů regionů*“.¹²

3.1.4. Význam regionů

V rámci probíhajícího procesu evropské integrace je regionům přikládán stále větší význam a je možné říci, že postupně dochází k naplňování myšlenky Evropy regionů. Sílící význam pojmu region je ovšem patrný nejen v politické či ekonomické sféře – v literatuře se dle Wokouna¹³ objevuje dohromady pět oblastí růstu významu regionů.

- *Politická oblast* – jak už bylo řečeno, regionům se dostalo značného posílení jejich role v politicko-administrativní rovině už jen díky jejich zapojení do procesu evropské integrace. Subnárodní rovina má v rámci Evropské unie

¹² MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014-2020*

¹³ WOKOUN, R., MALINOVSKÝ, J., DAMBORSKÝ, M. a kol., *Regionální rozvoj: Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*

specifické postavení, neboť je považována za adekvátní politickou úroveň pro řešení regionálních problémů stejně jako řešení otázek posilování konkurenceschopnosti a udržitelnosti rozvoje. Spolu s tím jak se stále častěji zmiňuje potřeba subsidiarity, decentralizace a přenášení kompetencí dochází k posilování významu regionů, jež jsou čím dál více vnímány jako realizační rovina regionální politiky.

- *Ekonomická oblast* – větší význam regionů je také jedním z důsledků internacionalizace a globalizace ekonomiky. Nadnárodní firmy začaly mimo jiné připisovat strategický význam místnímu a regionálnímu zakořenění (tzv. embeddedness) ekonomických aktivit, jehož projevem je zakládání regionálních produkčních klastrů.
- *Sociálně-kulturní oblast* – pojem region se čím dál tím výrazněji promítá i do socio-kulturního prostředí. Společně s nárůstem významu regionální kultury stoupá i potřeba lidí snadno se identifikovat s regionem jako jejich „životním prostředím“. Tento trend se projevuje i v oslabování vazby občanů k jejich obci a naopak posilování vazby k celým regionům jako jejich životním prostředím.
- *Ekologická oblast* – na významu získávají regionální strategie udržitelného rozvoje a regionální systémy územní stability.
- *Strategická (plánovací) oblast* – regionální rozměr nabývá na důležitosti také ve sféře územního a strategického plánování. Stále častěji se zmiňuje nezbytnost meziobecní spolupráce zejména u náročných úkolů, které není možné efektivně řešit na místní úrovni. Příkladem může být problém hromadné dopravy či odpadového hospodářství.

3.2. Regionální rozvoj

Historický vývoj regionálního rozvoje je do značné míry spojen s vývojem regionální politiky. Pro představu je možné zmínit, že v České republice se problematika regionálního rozvoje (spolu s problematikou regionální politiky) začala dostávat do popředí zájmu až od

druhé poloviny 90. let 20. století. Příčiny a okolnosti této skutečnosti budou objasněny dále v kapitole Regionální politika.

3.2.1. Vymezení

Dle Damborského¹⁴ je možné rozlišovat dvě chápání regionálního rozvoje – v praktickém a v akademickém smyslu.

V rámci praktického přístupu je regionálním rozvojem chápáno vyšší využívání a zvyšování potenciálu daného systematicky vymezeného prostoru (území) vznikající v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů. Takové zvýšení a vyšší využití se následně projevuje v lepší konkurenceschopnosti soukromého sektoru, životní úrovni obyvatel, stavu životního prostředí apod.

Dle akademického přístupu je pak regionálním rozvojem míněna aplikace nauk, převážně ekonomie, sociologie a geografie, zabývajících se jevy, procesy a vztahy systematicky vymezeného prostoru (území), které jsou ovlivněny přírodně-geografickými, sociálními a ekonomickými podmínkami v daném regionu. Akademický přístup tak vytváří poznatky pro regionální politiku, přičemž tyto poznatky jsou následně využity pro praktické pojetí regionálního rozvoje. Jedná se především o charakteristiku regionů, jejich rozvojových potenciálů, nedostatků v rozvoji a následné hledání nástrojů regionální politiky, které vedou k lepšímu regionálnímu rozložení socioekonomických aktivit za účelem podpory praktického pojetí regionálního rozvoje, tedy za účelem vyššího využití a zvýšení potenciálu regionů.

3.2.2. Trvale udržitelný rozvoj

Koncept trvalé udržitelnosti je pevně spojen se jménem Gro H. Brundtlandové, někdejší předsedkyně Světové komise pro životní prostředí a rozvoj, jejíž zpráva vydaná v roce 1987 pod názvem „Naše společná budoucnost“ (označovaná někdy také jako „Brundtland Report“) definovala trvale udržitelný rozvoj jako „rozvoj, který naplňuje

¹⁴ WOKOUN, R., MALINOVSKÝ, J., DAMBORSKÝ, M. a kol., Regionální rozvoj: Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování

potřeby současné generace bez toho, aby ohrožoval možnosti budoucích generací naplňovat své potřeby“.¹⁵

Od doby publikování této historické definice byla samozřejmě zavedena celá řada dalších vymezení a pojetí trvale udržitelného rozvoje (mimo jiné byla definice trvale udržitelného rozvoje obsažena i v legislativě ČR – konkrétně v zákoně č. 17/1992 Sb. o životním prostředí¹⁶). Porovnáním těch nejčastěji užívaných z nich dosáhl Kolektiv autorů¹⁷ následujícího vymezení: *„Udržitelný rozvoj je cílený proces změn v chování lidské společnosti k sobě samé i ke svému okolí, směřující ke zvyšování současného i budoucího potenciálu uspokojování aspirací a potřeb lidí (i dalších druhů bytostí – při více ekocentrické variantě definice) s ohledem na možnosti (limity) krajiny a jejích zdrojů.“*

V češtině se z původního pojmu „trvale udržitelný rozvoj“ někdy vypouští slovo „trvale“ a používá se jen spojení „udržitelný rozvoj“, které je považováno za pojmově rovnocenné. Jedná se o víceméně kosmetickou záležitost vyplývající z hledání nejužitečnějšího českého ekvivalentu anglického výrazu „sustainable development“, který se sám o sobě nemění, i když se rozšiřuje jeho náplň. Původní zaměření na environmentální problémy vedlo k příčinám, které je způsobují, takže do udržitelného rozvoje bylo třeba zařadit ekonomickou a sociální problematiku. Vznikly tzv. tři pilíře udržitelného rozvoje a na Světovém summitu o udržitelném rozvoji v Johannesburgu v r. 2002 bylo zdůrazněno, že cílem udržitelného rozvoje je zajistit rovnováhu mezi těmito třemi základními pilíři. Po Konferenci OSN v Rio de Janeiro v r. 1992 (Summit Země), na které byl schválen plán realizace trvale udržitelného rozvoje, se tak jednalo o další milník v prosazování koncepce udržitelného rozvoje, tak jak byla v roce 1987 vymezena. V roce 2002 došlo vzhledem ke Světovému summitu také k doplnění první Strategie udržitelného rozvoje EU, kterou Evropská rada přijala o rok dříve v Göteborgu, aby byla následně v roce 2006 přijata jako obnovená Strategie udržitelného rozvoje EU. Na úrovni ČR se tento koncept promítl např. do Strategie udržitelného rozvoje České republiky, Strategického rámce udržitelného rozvoje nebo Strategické vize udržitelného rozvoje ČR.^{18, 19}

¹⁵ BRUNDTLAND, G., Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future.

¹⁶ Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí

¹⁷ KOLEKTIV AUTORŮ, Úvod do regionálních věd a veřejné správy

¹⁸ REMTOVÁ, K., Výkladový slovník základních pojmů z oblasti udržitelného rozvoje

¹⁹ RADA VLÁDY PRO UDRŽITELNÝ ROZVOJ. Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR

3.2.3. Přístupy, teorie a jejich klasifikace

Teorie regionálního rozvoje představují relativně ucelený systém, který se snaží objasnit působení základních mechanismů, procesů, tendencí, subjektů a dalších souvislostí v rámci regionálního rozvoje. Vzhledem k mnoha způsobům, kterými lze v závislosti na přijetí různých kritérií teorie regionálního rozvoje klasifikovat, jich bylo v průběhu času vytvořeno značné množství. Namísto vyčerpávajícího popisu každé z nich bude proto prostor věnován nástinu tradiční klasifikace a obecných přístupů, ze kterých jednotlivé teorie vychází.

Mezi jednu z nejčastěji používaných klasifikací patří bezesporu dělení na teorie regionální rovnováhy a teorie regionální nerovnováhy.

Konvergenční teorie, jak bývají teorie regionální rovnováhy také často označovány, sdružují zastánce názoru, že přirozená tendence regionálního rozvoje spočívá ve vyrovnávání meziregionálních rozdílů.

Divergenční teorie, tedy teorie regionální nerovnováhy, propagují naopak myšlenku, že v průběhu vývoje dochází spíše k dalšímu zvětšování rozdílů mezi regiony. Většina zastánců obou těchto základních teoretických směrů akceptuje existenci procesů opačné povahy. Rozdíl mezi oběma skupinami spočívá v tom, které mechanismy – zda diferenciační nebo nivelizační – považují za silnější.

Obecné přístupy, ve kterých mají jednotlivé teorie regionálního rozvoje základ, pak Blažek s Uhlířem²⁰ označuje dle ekonomického směru, který jim byl hlavním inspiračním zdrojem, čehož důsledkem je základní dělení na:

- *Neoklasický přístup* – v rámci něho došlo k vytvoření např. lokalizační teorie
- *Keynesiánský přístup* – obsahující např. teorii kumulativních příčin, teorii pólů růstu, teorii exportní základny nebo teorii regionálního multiplikátoru
- *Neomarxistický přístup* – byl živnou půdou pro tvorbu např. teorie nerovné směny a teorie mezoekonomiky

²⁰ BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D., Teorie regionálního rozvoje

- *Neoliberální přístup* – představil např. novou teorii růstu a teorii závislosti na zvolené cestě
- *Institucionální přístup* – zahrnuje teorie průmyslového okrsku, teorie učících se regionů

Ani v tomto případě není ovšem možné označit předložený systém rozdělení obecných přístupů za jediný správný. Způsobů vymezení je, jak už tomu bývá v regionalistice zvykem, nespočet a je proto možné setkat se i s jiným. Jako příklad lze uvést klasifikaci přístupů dle metodologických směrů, které se v teoriích regionálního rozvoje nejvíce prosadily. V rámci těchto metodologických přístupů dochází k základnímu rozlišení na pozitivismus (např. lokalizační teorie), strukturalismus (např. regulační teorie), kritický realismus (např. teorie prostorových dělb práce) a přístupy ovlivněné hermeneutikou (např. teorie učících se regionů).²¹

3.3. Regionální politika

3.3.1. Příčiny vzniku

Jedním ze společných znaků regionální struktury téměř každého státu je přítomnost jak prosperujících regionů s vysokou životní úrovní jeho obyvatel, tak i regionů s podprůměrnou ekonomickou výkonností, které trpí vysokou nezaměstnaností a dalšími sociálními problémy popř. regionů, které jsou sice na uspokojivé ekonomické úrovni, ale jejichž další rozvoj je paralyzován např. nepříznivými geografickými podmínkami.

Ať už je příčinou nedostatečná vybavenost regionů přírodními zdroji, nedostatečné využití vlastních zdrojů nebo úpadek tradičních odvětví (např. těžba uhlí, hutnictví, textilní výroba), výsledkem je existence značných rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů, která představuje komplikace pro další rozvoj na úrovni celého státu. A právě to se stalo podnětem pro vytvoření a realizaci regionální politiky.

²¹ WOKOUN, R., MALINOVSKÝ, J., DAMBORSKÝ, M. a kol., Regionální rozvoj: Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování

3.3.2. Definice

Již zmíněnou tradiční vlastností regionalistiky je značná nejednotnost v názorech na obsahové vymezení řady základních pojmů. To platí i pro regionální politiku, která proto stále postrádá jednoznačnou a všestranně přijímanou definici.

Velmi obecným a zároveň stručným způsobem by bylo možné regionální politiku definovat např. jako soubor určitých cílů, opatření a nástrojů, prostřednictvím nichž dochází ke snižování výrazných rozdílů v sociálně ekonomické úrovni regionů.

Dle Matese s Wokounem²² lze regionální politiku výstižně charakterizovat „jako určitou koncepční a cílevědomou činnost jisté veřejné autority (místních a regionálních orgánů a vlád, např. i řídicích orgánů EU) usilujících o eliminaci negativních důsledků teritoriálně nerovnoměrného ekonomického rozvoje a probíhajících strukturálních změn.“

V aktuální Strategii regionálního rozvoje ČR je regionální politika označována jako „soubor intervencí, které ovlivňují rozložení ekonomických aktivit v území, k rozvoji infrastruktury a ke snížení nerovnováhy v sociálním rozvoji“.

S podobnou perspektivou je možné se setkat již u Vanhoveho s Klaassenem²³, kteří v knize „Regional Policy: A European Approach“ říkají, že regionální politika „zahrnuje všechny formy veřejných intervencí zaměřené na zlepšení geografického rozdělení ekonomických aktivit“.

Vymezení regionální politiky je ve většině evropských států založeno na podpoře rozvoje problémových regionů a snaze o snižování meziregionálních rozdílů. Konkrétní obsah regionální politiky se pak pochopitelně odvíjí od aktuální socioekonomické situace a s ní spojené sociální a hospodářské politiky v daném státě,

3.3.3. Základní prováděcí úrovně

Provádění regionální politiky probíhá v zásadě na třech klíčových úrovních, kterými jsou:

- *Nadnárodní úroveň* – zajišťovaná institucemi Evropské unie, je specifická svou selektivní povahou a zaměřením na předem vymezené regiony.

²² MATES, P., WOKOUN, R. a kol., Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy

²³ VANHOVE, N. a L.H. KLAASSEN, Regional policy: a European approach, vlastní překlad

- *Národní úroveň* – také označovaná jako „státní“ nebo „republiková“ úroveň má podobně jako nadnárodní úroveň selektivní charakter. Zabezpečují ji ústřední orgány státní správy.
- *Regionální úroveň* – se naproti tomu uskutečňuje prostřednictvím orgánů regionální samosprávy a vyznačuje se celoplošným charakterem se zaměřením na vnitroregionální problematiku.²⁴

3.4. Regionální politika Evropské unie

3.4.1. Počátky regionální politiky evropských států

Vznik regionální politiky na evropském kontinentu se datuje do počátku 30. let 20. století. Došlo k němu v prostředí Velké Británie, která hledala způsob jak řešit negativní dopady velké hospodářské krize (1929-1933), která prohloubila již dříve existující výrazné rozdíly mezi regiony. Obzvláště silně postihla krize v regionech s vysokým podílem tradičních průmyslových odvětví jako je těžba uhlí, hutnictví nebo textilní výroba. Socioekonomické rozdíly mezi regiony se vystupňovaly do takové míry, že zatímco v londýnské aglomeraci se míra nezaměstnanosti pohybovala na úrovni 14%, ve Skotsku to bylo 25% a ve Walesu přesáhla nezaměstnanost dokonce 36%. V reakci na nastalou situaci byl v roce 1934 přijat Zákon o speciálních územích. Jednalo se o první legislativní dokument, který obsahoval vymezení problémových regionů a postupů, kterými jim mělo být pomoci, a to včetně pravidel pro alokaci prostředků. Hlavní důraz byl tehdy kladen na zlepšení infrastruktury. V nastoleném kurzu pokračovala Velká Británie i nadále a její rozvoj v této oblasti pokračuje nepřetržitě až do dnešní doby.

Z dalších států, ve kterých se začala regionální politika formovat relativně časně, nelze nezmínit Francii a Itálii, které řešili po druhé světové válce výrazné socioekonomické rozdíly mezi vysoce rozvinutou pařížskou aglomerací a ostatními regiony, respektive mezi vyspělým severem a zaostávajícím jihem Itálie. Ve většině západoevropských zemí se začala regionální politika prosazovat na přelomu 50. a 60 let. V případě postkomunistických zemí došlo k jejímu uplatňování až v 80. letech.²⁵

²⁴ HUDEČKOVÁ, H., LOŠŤÁK, M., ŠEVČÍKOVÁ, A., Regionalistika, Regionální rozvoj a rozvoj venkova

²⁵ KOLEKTIV AUTORŮ, Úvod do regionálních věd a veřejné správy

3.4.2. Formování současné regionální politiky EU

Historický vývoj regionální politiky v rámci Evropské unie je možné v současnosti rozdělit do sedmi charakteristických etap.

První etapa (1958-1973) je typická zejména individuálním přístupem jednotlivých členských zemí Evropského hospodářského společenství (EHS), kterému chyběla koordinace na nadnárodní úrovni. Mezi šesti zakládajícími státy nebyly výrazné diference, což snižovalo potřebu zavedení společné regionální politiky. Ve Francii a Itálii, které se potýkaly s vnitřními regionálními rozdíly, byla pak tato situace řešena prostřednictvím dlouhodobě uplatňovaných národních regionálních politik. S první vývojovou etapou se pojí také založení Evropského sociálního fondu.

Druhá etapa (1974-1985) započala rozšířením Evropských společenství (ES) o Dánsko, Irsko a Velkou Británii, ke kterým se později připojilo Řecko, čímž došlo ke zvýraznění diferencí mezi regiony. V roce 1975 byl zřízen Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF), ze kterého směřovala podpora zejména do regionů s převahou zemědělství a regionů postižených strukturálními změnami v průmyslu. Rozpočet fondu se do roku 1986 téměř zdvojnásobil – z původního podílu 4,8% na celkovém rozpočtu ES se ke konci druhého období vystoupal na 8,6%.

Třetí etapa (1986-1993) byla zahájena schválením Jednotného evropského aktu (JEA) a přistoupením Španělska s Portugalskem. Kromě představení nového prvku – střednědobého plánování regionálních programů – došlo k integraci regionální politiky s částí agrární a sociální politiky do tzv. strukturální politiky. V rámci reformy strukturálních fondů bylo zformulováno pět – ve skutečnosti šest – cílů (označených „1“, „2“, „3“, „4“, „5a“, „5b“). S koncem tohoto období došlo k ustanovení Fondu soudržnosti (CF).

Čtvrtá etapa (1994-1999) byla svědkem vstupu Finska, Rakouska a Švédska, což mělo za následek stanovení šestého – v podstatě sedmého – cíle (označeného 6), který byl zaměřen na rozvoj regionů s extrémně nízkým zalidněním. V roce 1994 byl založen Výbor regionů, poradní orgán složený z místních a regionálních volených zástupců všech

členských států, kteří se jeho prostřednictvím mohou vyjadřovat k legislativě Evropské unie.²⁶

Pátou etapu (2000-2006) provázela reforma strukturální politiky spojená s redukcí původního počtu šesti cílů na cíle tři, když byly cíle „1“ a „6“, cíle „2“ a „5b“ a cíle „3“ a „4“ vždy spojeny do jednoho. Dalo by se tedy říci, že nešlo ani tak o redukcí jako spíše o koncentraci původních cílů. Nové cíle měly následující podobu:

- *Cíl 1 - Podpora rozvoje zaostávajících regionů*
- *Cíl 2 - Podpora oblastí potýkajících se s restrukturalizací*
- *Cíl 3 - Podpora politiky zaměstnanosti a vzdělání*

V tomto období činí rozpočet vyčleněný na strukturální politiku dohromady 235 mld. EUR. Kromě původních 213 mld. EUR bylo navíc přiznáno dalších 22 mld. EUR novým členským státům pro období 2004-2006. V roce 2004 totiž došlo k přijetí dosud největšího počtu zemí, když do Evropské unie vstoupilo Česko, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Slovensko a Slovinsko – tedy 10 zemí najednou. Po povodních v roce 2002 byl ustanoven Fond solidarity (EUSF), jehož účelem je poskytovat pomoc regionům v členských i kandidátských zemích postižených velkou přírodní, technickou či ekologickou katastrofou.

Šestá etapě (2007-2013) se podařilo navýšit rozpočet politiky soudržnosti na 347 mld. EUR. V rámci další reformy došlo opět ke změně cílů, když byly původní tři cíle zredukovány na dva a novým třetím cílem se stala Iniciativa Společenství Interreg III:

- *Cíl 1 - Konvergence*
- *Cíl 2 - Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost*
- *Cíl 3 - Evropská územní spolupráce*

V letech 2007 a 2013 pak došlo k dosud posledním rozšířením Evropské unie o Rumunsko a Bulharsko, resp. Chorvatsko.

²⁶ EVROPSKÁ UNIE. Výbor regionů (VR)

Sedmá etapa (2014-2020) je právě probíhajícím programovacím obdobím, které má pro politiku soudržnosti vyčleněny prostředky ve výši 366,8 mld. EUR.²⁷ Počet cílů byl snížen na dva, kterými jsou:

- *Cíl 1 - Investice pro růst a konkurenceschopnost*
- *Cíl 2 - Evropská územní spolupráce*

Toto období je významně formováno strategií Evropa 2020, v rámci které usiluje EU do roku 2020 o dosažení pěti konkrétních cílů z oblasti zaměstnanosti, inovací, vzdělávání, sociálního začleňování a efektivního nakládání s energiemi. Oproti předchozí etapě je kladen větší důraz na výsledky (vyšší měřitelnost přínosu podpořených operací a s tím spojený důraz na plnění stanovených indikátorů), došlo k vytvoření systému předběžných podmínek, jejichž plnění je základním předpokladem pro účinné čerpání finančních prostředků a všechny programy nyní obsahují výkonnostní rámec, který zavádí jasné a měřitelné milníky a cílové hodnoty pro daný program.

Změny se dotkly i podpory z fondů, když se ke stávajícím strukturálním fondům (ERDF, ESF) a Fondu soudržnosti (CF) nově připojily dosud samostatně fungující Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EARDF) a Evropský námořní a rybářský fond (EMFF), aby dohromady tvořily tzv. Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF nebo též ESI fondy). Více pozornosti je jednotlivým fondům věnováno v následující kapitole.^{28, 29}

3.4.3. Fondy

Jak už bylo výše zmíněno, prostředky na politiku soudržnosti jsou v programovém období 2014–2020 rozdělovány prostřednictvím pěti ESI fondů.

- *Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)* - má za cíl posílení ekonomické a sociální soudržnosti v Evropské unii vyrovnáváním rozdílů mezi jejími regiony. Podporuje zejména projekty infrastrukturní povahy, přičemž jsou z něj také financovány projekty Evropské územní spolupráce.

²⁷ EUROSOP.CZ. Regionální politika 2014-2020

²⁸ NÁRODNÍ ORGÁN PRO KOORDINACI. Evropské strukturální a investiční fondy 2014–2020 v kostce

²⁹ MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Evropské fondy 2014–2020: Jednoduše pro lidi

- *Evropský sociální fond (ESF)* - představuje hlavní unijní nástroj na podporu pracovních míst. Snaží se pomoci občanům EU získat lepší zaměstnání a zajistit pro ně spravedlivější pracovní příležitosti. ESF působí prostřednictvím investic do lidského kapitálu, financuje různé neinvestiční projekty zaměstnanosti v celé Evropě.
- *Fond soudržnosti (CF)* – také nazývaný Kohezní fond, si klade za cíl eliminovat hospodářskou a sociální nerovnost a podporovat udržitelný rozvoj. Na rozdíl od předchozích fondů se nezaměřuje se na podporu regionů, nýbrž na podporu členských zemí – těch, které mají hrubý národní důchod (HND) na obyvatele nižší než 90 % průměru EU-28 (mezi ně aktuálně spadá i ČR). Investuje zejména do transevropské dopravní sítě (TEN-T) a infrastrukturních projektů v oblasti dopravy a energetiky, které přispívají k ochraně životního prostředí.
- *Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EAFRD)* – je finančním nástrojem na podporu rozvoje venkova, který spadá do společné zemědělské politiky EU. Pomáhá zlepšovat konkurenceschopnost zemědělství a lesnictví, životní prostředí a stav krajiny, kvalitu života ve venkovských oblastech a podporuje diverzifikaci hospodářství venkova.
- *Evropský námořní a rybářský fond (EMFF)* – je orientovaný na oblast námořní a rybářské politiky EU. Pomáhá rybářům přejít na udržitelný rybolov a podporuje pobřežní komunity v diverzifikaci ekonomiky.

Fondy Evropské unie zahrnují celou škálu nástrojů finanční pomoci a kromě ESIF se samozřejmě využívají i další finanční nástroje, z nichž je možné zmínit např.:

- *Fond solidarity (EUSF)* – byl vytvořen v reakci na rozsáhlé povodně, ke kterým došlo v roce 2002 ve střední Evropě. Jeho účelem je pomáhat regionům, které byly zasažené přírodní katastrofou.
- *Evropský fond pro přizpůsobení se globalizaci (EGF)* – financuje projekty na pomoc pracovníkům propuštěným v důsledku globalizace. Je pravidlem, že

EGF je možné využít, až když je v určitém regionu v jednom odvětví propuštěno více než 500 lidí najednou.³⁰

- *Nástroj předvstupní pomoci 2014-2020 (IPA II)* – v roce 2007 nahradila IPA řadu programů a finančních nástrojů Společenství pro kandidátské země a potenciální kandidátské země (programy PHARE, PHARE CBC, ISPA, SAPARD a CARDS a finanční nástroj pro Turecko). Cílem druhé fáze nástroje IPA je pomoci zemím, které chtějí vstoupit do EU, provést potřebné reformy vedoucí ke sladění jejich předpisů a politik s normami a postupy EU, aby byly na členství připraveny.^{31, 32}

3.4.4. Územní jednotky regionální politiky EU

Vzhledem k tomu, že každá země si historicky prošla samostatným vývojem v oblasti územněsprávního členění, bylo by možné se v rámci Evropské unie setkat s tolika různými systémy správního členění, kolik je v ní států. Taková situace logicky omezuje možnosti jakéhokoli vzájemného statistického a ekonomického srovnávání regionů, které je pro účely statistického monitorování a analyzování ekonomické a sociální situace v regionech nezbytné.

Na začátku 70. let 90. století³³ proto zavedl Statistický úřadem Evropských společenství (Eurostat) jednotný systém regionálního členění – tzv. nomenklaturu územních statistických jednotek NUTS (z francouzského La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques). Ta je od roku 1988 používána v legislativě EU³⁴ a využívá se tak nejen pro statistické účely, ale i pro potřeby regionální politiky.

Základem klasifikace jsou tři hlavní úrovně regionálního členění území (v závorce je vždy uvedena odpovídající úroveň správního členění ČR):

- *NUTS I* – počet obyvatel se pohybuje přibližně od 3 do 7 milionů (ČR)
- *NUTS II* – 800 tisíc až 3 miliony obyvatel (regiony soudržnosti)

³⁰ EUROPEAN COMMISSION. European Globalisation Adjustment Fund (EGF)

³¹ STRUKTURÁLNÍ FONDY. Informace o fondech

³² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 231/2014 ze dne 11. března 2014, kterým se zřizuje nástroj předvstupní pomoci (NPP II)

³³ EUROSTAT. The NUTS classification

³⁴ BUSINESSINFO. Nomenklatura územních statistických jednotek NUTS (Nomenclature Unit of Territorial Statistic)

- *NUTS III* – 150 až 800 tisíc obyvatel (kraje)

Kromě nich ještě existují dvě nižší úrovně členění, tzv. místní administrativní jednotky LAU I (v ČR okresy) a LAU II (v ČR obce), které však již nejsou určující pro rozdělení prostředků z fondů EU.

Česká republika vzhledem ke svému tradičnímu správnímu členění na kraje (zákon č. 129/2000 Sb.), které odpovídají úrovni NUTS III, postrádala územněsprávní jednotky na úrovni NUTS II. Pro účely vstupu do Evropské unie byl proto mezi stát a kraje zaveden další stupeň členění – regiony soudržnosti, které byly v zákoně č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje definovány jako „*regiony, jejichž územní vymezení je totožné s územními statistickými jednotkami NUTS 2*“³⁵ a konkrétně územně vymezeny na základě jednoho či více krajů, které je tvoří. Vztah 14 krajů a z nich 8 složených regionů soudržnosti zachycuje následující obrázek.³⁶

Obrázek 1: Rozdělení ČR na kraje a regiony soudržnosti



Zdroj: Strukturální fondy

3.5. Regionální politika České republiky

3.5.1. Vznik a vývoj

Problematice regionální politiky se v českém prostředí na počátku 90. let 20. století na rozdíl od většiny zemí západní Evropy nevěnovala přílišná pozornost. Důvodem jejího

³⁵ Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje

³⁶ STRUKTURÁLNÍ FONDY. Regiony regionální politiky

okrajového postavení bylo řešení aktuálnějších problémů spojených s transformací spolu s relativně malými diferencemi mezi regiony. Míra nezaměstnanosti, která je považována za jeden z nejdůležitějších indikátorů regionálních problémů, byla totiž v prvních letech transformace velmi nízká. Zlom nastal až ve druhé polovině 90. let, kdy se přístup České republiky k regionální politice vlivem vnitřních i vnějších příčin výrazně změnil. Jako hlavní důvody je možné označit prohlubující se rozdíly v hospodářské a sociální situaci jednotlivých regionů, znatelný nárůst nezaměstnanosti, ale také zahájení příprav na vstup do Evropské unie.

Výsledkem bylo v první řadě zřízení Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) v roce 1996, jakožto ústředního orgánu státní správy ve věcech regionální politiky a dalších odvětví. O dva roky později následovalo přijetí Zásad regionální politiky ČR³⁷, ve kterých jsou vymezeny dvě úrovně regionální politiky (republiková a regionální) a zároveň i dva základní typy podporovaných regionů (strukturálně postižené regiony a hospodářsky slabé regiony). Další zásadní milník přišel v podobě schválení zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, který byl první právní normou upravující regionální rozvoj na území ČR.³⁸

3.5.2. Základní legislativní a programová struktura

Jádro základního legislativního rámce regionální politiky České republiky tvoří soubor zákonů přijatých v roce 2000 souvislosti se zavedením krajské samosprávy v ČR.

- *Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)*
- *Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)*
- *Zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hlavním městě Praze*
- *Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje*

³⁷ Usnesení vlády České republiky č. 235 ze dne 8. dubna 1998 o Zásadách regionální politiky vlády

³⁸ POSTRÁNECKÝ, Josef. Regionální politika a regionální rozvoj v České republice. Urbanismus a územní rozvoj

Stěžejním zákonem je jednoznačně zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, který prochází v reakci na změny národní nebo nadnárodní legislativy pravidelně dílčími novelizacemi. Jde se o dosud jediný normativní dokument v ČR, který definuje pojem „region“ (§ 2), kromě toho také vymezuje působnost správních úřadů, krajů a obcí při podpoře regionálního rozvoje (§ 14). Dále vytváří podmínky pro koordinaci a realizaci hospodářské a sociální soudržnosti (§ 15-18), včetně definování tzv. regionů soudržnosti, jejichž územní vymezení odpovídá územním statistickým jednotkám NUTS 2 (§ 15). Jedná se tedy o zásadní dokument z hlediska zajištění kompatibility regionální politiky ČR s regionální politikou EU.

Mimo to zákon vymezuje programové dokumenty vypracováváné na celostátní a krajské úrovni (§ 5, resp. § 12), které lze považovat za základ programové struktury regionální politiky ČR:

- *Strategie regionálního rozvoje České republiky*
- *Strategie rozvoje územního obvodu kraje*

Strategie regionálního rozvoje je střednědobý dokument, který určuje zaměření a cíle regionálního rozvoje a stanovuje základní podmínky pro naplňování těchto cílů. Návrh SRR vypracovává Ministerstvo pro místní rozvoj, které ho spolu se stanoviskem Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivu provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví předkládá ke schválení vládě ČR. Dosud takto schváleny už tři SRR. Současná Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014 - 2020 obsahuje novou typologii území ČR, která na základě socioekonomických ukazatelů a polohového potenciálu vymezuje trojí typ území – rozvojové, stabilizované a periferní (viz 3.1.3). Na základě § 4 zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, jsou v rámci SRR také vymezeny státem podporované regiony, kterými jsou:

- *Hospodářsky problémové regiony* – SRR pro období 2014 až 2020³⁹ předchozí tři typy vymezovaných regionů (strukturálně postižené regiony, hospodářsky slabé regiony a regiony s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností) nyní soustřeďuje do této jediné kategorie charakterizované nízkou životní úrovní, nízkým stupněm ekonomické výkonnosti, nízkým

³⁹ MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014-2020*

průměrným příjmem obyvatel, nadprůměrnou mírou nezaměstnanosti a nepříznivým demografickým vývojem.

- *Ostatní regiony* – zahrnují bývalé vojenské prostory a ORP s výskytem sociálně znevýhodněných oblastí.

Strategie rozvoje územního obvodu kraje představuje analogický dokument k SRR ovšem v tomto případě zaměřený namísto celostátní úrovně na úroveň vyšších územně samosprávných celků. Strategie udává zaměření a cíle rozvoje kraje a jednotlivých částí jeho území ve stanoveném období a zároveň stanovuje základní podmínky pro naplňování těchto cílů.

Oba zmiňované dokumenty jsou zpracovávány s platností pro programové období Evropské unie.

4. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA MLADÁ BOLESLAV

4.1. Všeobecné informace

Mladá Boleslav se nachází na území stejnojmenného okresu v severní části Středočeského kraje. Se svými 44 tisíci obyvateli je druhým nejlidnatějším městem v kraji po 68 tisícovém Kladně⁴⁰. Město vyniká svojí výhodnou dopravní polohou. Tu zajišťuje zejména frekventovaná dálnice D10, která zprostředkovává spojení s 60 km vzdáleným hlavním městem Praha v jihozápadním směru a 50 km vzdáleným krajským městem Liberec ve směru na sever.

Mladá Boleslav je vstupní branou na území nejstarší chráněné krajinné oblasti, Českého ráje, který patří mezi nejnavštěvovanější turistické cíle v Čechách. Na západní straně od města se pak rozprostírá chráněná krajinná oblast Kokořínsko a Máchův kraj.

Samotné město se rozkládá nad soutokem Jizery a Klenice a v dnešní době je už stavebně srostlé se sousedním městem Kosmonosy. Mladá Boleslav leží v průměrné nadmořské výšce 235 m n. m., na souřadnicích 50° 24' 45" severní šířky a 14° 54' 16" východní délky.⁴¹ Katastrální výměra města činí 2891 ha.⁴²

4.2. Stručné dějiny města

Město získalo svůj název podle jeho zakladatele, kterým byl český kníže z rodu Přemyslovců, Boleslav II. zvaný Mladý. Z původního pojmenování města „Mladý Boleslav“ vznikl postupem času název „Mladá Boleslav“ skloňovaný v ženském rodě.

Počátek více než tisícileté historie města se datuje do 2. poloviny 10. století, kdy vzniklo na ostrožně nad soutokem Jizery a Klenice slovanské hradiště, jež se stalo centrem celého Pojizeří. Toto hradiště, včetně Boleslavského hradu zbudovaného na jižním cípu ostrožny, zůstalo v držení českých panovníků po tři století.

⁴⁰ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2016

⁴¹ INFORMAČNÍ CENTRUM MLADÁ BOLESLAV. Základní údaje o městě Mladá Boleslav

⁴² ÚZEMNĚ IDENTIFIKAČNÍ REGISTR ČR. Obec Mladá Boleslav: podrobné informace

V roce 1318 získal Mladou Boleslav rod Michalovců, jež měl sídlo na nedalekém hradě s názvem Michalovická Putna. Za Michalovců prodělalo město zásadní stavební proměnu, když bylo v roce 1334 podhradí, do té doby se rozprostírající v údolí na soutoku Jizery a Klenice, přemístěno na vyvýšený ostroh v sousedství hradu. Přesunem města na skálu byly vytvořeny bezpečné podmínky pro jeho budoucí rozvoj.

Po roce 1468, kdy rod Michalovců vymřel po meči, přešlo boleslavské panství nejprve do držení rodu Tovačovských z Cimburka a později připadlo rodu Krajířů z Krajku. Oba rody byly velmi nábožensky tolerantní, což umožnilo jednotě bratrské začít působit ve městě, které následně proslavila.

V 16. století zažila Mladá Boleslav období největšího rozkvětu, když se stala jedním z nejvýznamnějších center jednoty bratrské v celé zemi a vysloužila si dokonce přízvisko "bratrský Řím". Sídlili zde její kněží včetně známého Jana Blahoslava nebo Jana Augusty, který tu byl i pochován. Město bylo také působištěm Mikuláše Klaudiána, lékaře a autora první tištěné mapy Čech z roku 1518. Ve druhé polovině 16. století došlo v rámci cílého stavebního ruchu k přestavbě hradu na renesanční zámek, vybudování nové radnice na náměstí, vzniku velkého bratrského sboru a výstavbě hřbitovního kostela sv. Havla, kde měli Krajířové svou rodinnou hrobku. V roce 1595 se Mladá Boleslav vykoupila z poddanství a o pět let později byla listinou císaře Rudolfa II. uvedena mezi královská města.

Za třicetileté války byla Mladá Boleslav opakovaně dobyta Švédy, aby se v následujících dvou stoletích stala typickým provinčním městem bez většího významu. Další významná epocha započala koncem 18. století a pokračovala ve století devatenáctém, kdy docházelo ve městě i jeho okolí ke vzniku manufaktur a prvních továren. Kromě lihovaru se jednalo zejména o textilní haly, kdy právě textilní výroba měla představovat klíčové průmyslové odvětví města. Vše se ale změnilo roku 1895, kdy se začaly psát dějiny té nejznámější městské továrny – mladoboleslavské automobilky. Mechanik Václav Laurin a knihkupec Václav Klement společně založili továrnu na výrobu jízdních kol Laurin & Klement, ze které vzešel již po třech letech první motocykl pod obchodní značkou Slavia a v roce 1905 i první automobil pojmenovaný „Voiturette A.“. V roce 1925 se společnost sloučila se Škodovými závody v Plzni a v důsledku toho došlo k přejmenování značky Laurin & Klement na značku ŠKODA, pod kterou se automobilka

stala známou po celém světě. Poslední výraznou proměnou prošla společnost v roce 1991, kdy byla integrována do nadnárodního koncernu Volkswagen.^{43 44}

4.3. Symbol města

Znakem města je doprava obrácený stříbrný (bílý), nekorunovaný, jednoocasý lev s červeným vyplazeným jazykem a zlatými drápy na modrém štítě (viz obrázek 2). Historicky erb střeží štítonosičky Iustitia (Spravedlnost) s mečem a váhami a Concordia (Svornost) s olivovou ratolestí, jak je vidět na vyobrazení městského znaku z roku 1572 v kancionálu Jana Kantora viz. příloha 1.⁴⁵

Obrázek 2: Městský znak



Zdroj: Informační centrum Mladá Boleslav

4.4. Administrativní vymezení a členění města

Město Mladá Boleslav se nachází na území stejnojmenného okresu (jedná se o bývalé okresní město) ve Středočeském kraji. Je obcí s pověřeným obecním úřadem (POU), jejíž správní obvod je vymezen územím 83 obcí. Kromě toho je také obcí s rozšířenou působností (ORP), do jejíhož správního obvodu spadají i správní obvody dalších dvou přilehlých obcí s pověřeným obecním úřadem – Bělé pod Bezdězem (POU)

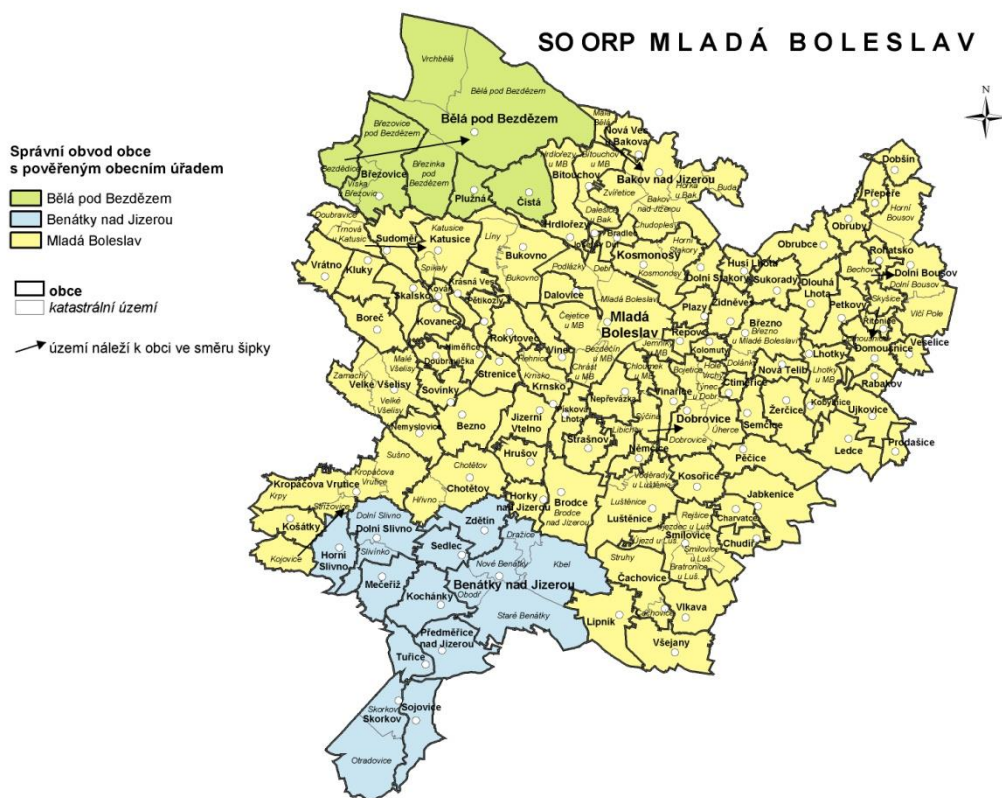
⁴³ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. Dějiny města automobilů

⁴⁴ ŠKODA AUTO a.s. Historie společnosti

⁴⁵ HERČÍK, Karel. Čtení o Mladé Boleslavi.

na severozápadě a Benátek nad Jizerou (POU) na jihozápadě. S celkem 98 obcemi se jedná o největší správní obvod obce s rozšířenou působností ve Středočeském kraji.⁴⁶

Obrázek 3: Mapa správního obvodu ORP Mladá Boleslav



Zdroj: ČSÚ

Mladá Boleslav je statutárním městem složeným ze 13 obecních částí (Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Debř, Chrást, Jemníky, Michalovice, Mladá Boleslav I až IV, Podchlumí, Podlázky)⁴⁷, které se rozkládají na 7 katastrálních územích (Bezděčín u Ml. Boleslavi, Čejetice u Ml. Boleslavi, Debř, Chrást u Ml. Boleslavi, Jemníky u Ml. Boleslavi, Mladá Boleslav, Podlázky)⁴⁸. Samosprávné městské obvody nebo městské části nejsou ve statutárním městě Mladá Boleslav zřízeny.⁴⁹

⁴⁶ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistická ročenka Středočeského kraje – 2016

⁴⁷ ÚZEMNĚ IDENTIFIKAČNÍ REGISTR ČR. Části obcí

⁴⁸ ÚZEMNĚ IDENTIFIKAČNÍ REGISTR ČR. Katastrální území

⁴⁹ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Informace pro veřejnost

4.5. Partnerská města

Městu Mladá Boleslav se daří dlouhodobě udržovat aktivní partnerské vztahy se třemi zahraničními městy: německým Dieburgem, slovenským Pezinkem, a finským Vantaa.

4.5.1. Dieburg

Partnerství mezi městy Dieburg a Mladá Boleslav bylo započato 17. ledna 1997 podepsáním Dohody o přátelství a spolupráci, která vycházela ze zásad Dohody o přátelství a spolupráci mezi okresy Darmstadt - Dieburg a Mladá Boleslav, uzavřené 26. listopadu předešlého roku. Oficiálně tak byl stvrzen oboustranný zájem měst spolupracovat především v oblastech kultury, sociálních otázek, sportu a turistiky, podnikání, městské správy a oblasti spolků, institucí a organizací. Za účelem navázání a prohloubení bezprostředního kontaktu mezi občany obou měst se obě strany zavázaly podporovat setkání a akce spolků, organizací, institucí a vzdělávacích zařízení.

Delegace z obou měst se vzájemně navštěvují dvakrát ročně – v Dieburgu na únorové slavnosti Fastnacht a listopadových Martinských slavnostech, v Mladé Boleslavi na červnovém Středověkém jarmarku a zářijové Svatováclavské jízdě.

4.5.2. Pezinok

Dohoda o spolupráci se slovenským Pezinkem existuje od roku 1949 a jedná se tak o nejdéle trvající spolupráci měst v rámci Česka a Slovenska. Při příležitosti 45. výročí trvání partnerských vztahů byla 17. června 1994 Dohoda o spolupráci znovu podepsána. Spolupráce mezi Pezinkem a Mladou Boleslaví je už od svého počátku velmi aktivní, přičemž nejvíce intenzivní je v oblasti kultury. Jednou za dva roky se navíc ve slovenském Pezinku konají Dny Mladé Boleslavi, které se ob rok střídají se Dny Pezinku v Mladé Boleslavi, při kterých je pro návštěvníky partnerského města vždy připraven několikadenní kulturní program.

4.5.3. Vantaa

Partnerství mezi Mladou Boleslaví a finským městem Vantaa trvá od roku 1978. Oběma městy je podporována spolupráce zejména v oblasti sportu, kultury a podnikání. Vzhledem k větší vzdálenosti mezi městy není spolupráce s finským Vantaa tak intenzivní

jako je tomu v případě slovenského Pezinku nebo německého Dieburgu, i přes to se snaží zástupci Mladé Boleslavi udržovat vzájemné vztahy prostřednictvím pravidelných návštěv delegací obou měst zejména při významných kulturních a společenských akcích vždy alespoň jednou ročně.

Jedním z příkladů partnerské spolupráce je mezinárodní dětský tábor ve středisku Kukonnotko, který každoročně pořádá Vantaa pořádá, a kterého se účastní i děti z Mladé Boleslavi.⁵⁰

⁵⁰ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. Partnerská města

5. ANALÝZA ROZVOJE MĚSTA

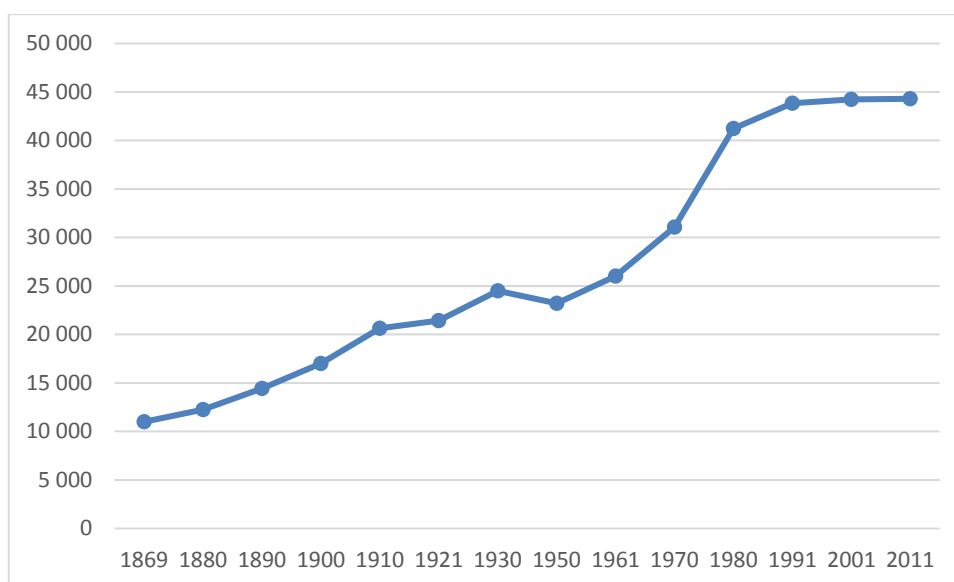
5.1. Obyvatelstvo

5.1.1. Vývoj počtu obyvatel

Historicky nejdelší relevantní časová řada použitelná pro ilustraci populačního vývoje města sahá do roku 1869, kdy se uskutečnilo první moderní sčítání lidu u nás. S desetiletým rozestupem je tak zmapováno období od roku 1869 do roku 2011 (s výjimkou roku 1940), kdy se uskutečnilo dosud poslední sčítání lidu.

Jak zobrazuje graf 1, město zažívalo od počátku sledovaného období plynulý nárůst obyvatel, který trval po 41 let, až do roku 1910. Mezi sčítáními v letech 1910 a 1921 došlo k prvnímu výraznému poklesu tempa růstu města (jak zřetelně zachycuje graf 2). Podobná situace se poté zopakovala ještě jednou, a to mezi roky 1930 a 1950, kdy nedošlo pouze k poklesu tempa růstu, ale město dokonce vykázalo snížení počtu obyvatel, poprvé ve sledovaném období.

Graf 1: Historický vývoj počtu obyvatel města (1869-2011)

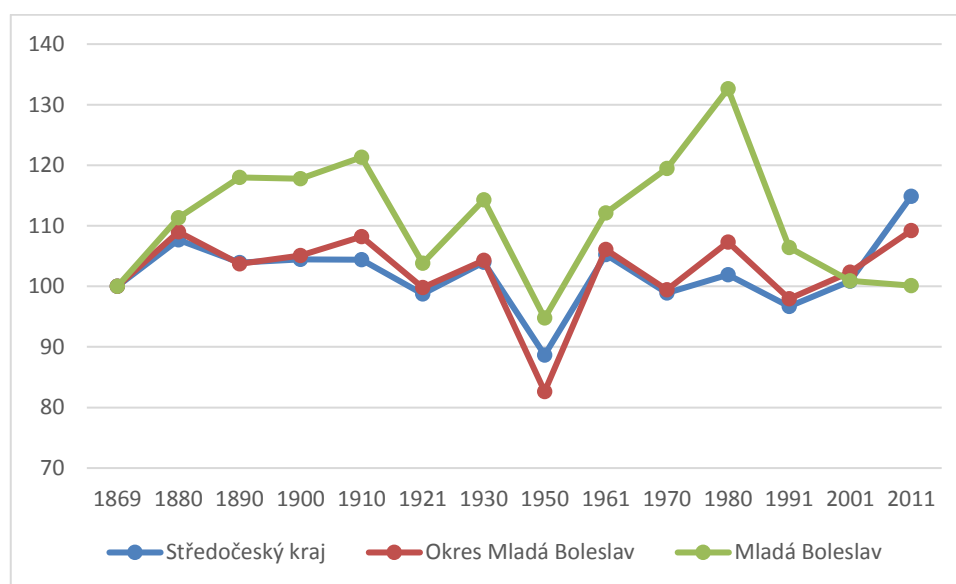


Zdroj: ČSÚ, Historický lexikon obcí České republiky - 1869–2011, vlastní zpracování

Vzhledem k časovému ohraničení těchto výkyvů v populačním vývoji města, lze za jejich příčinu označit globální válečné konflikty, konkrétně první světovou válku

probíhající v letech 1914 až 1918 a druhou světovou válku, která trvala od roku 1939 do roku 1945. Válečné ztráty, jejich dopad na počet „nenarozených“ a v případě druhé světové války i výrazná nelegální emigrace, která následovala po zhoršení politické situace v letech 1948-1949,⁵¹ to vše se promítlo do demografického vývoje ČR na všech úrovních, což dokládá i graf 2 porovnávající tempo růstu města s tempem růstu okresu Mladá Boleslav a Středočeského kraje.

Graf 2: Srovnání tempa růstu města, okresu a kraje (1869-2011)



Zdroj: ČSÚ, Historický lexikon obcí České republiky - 1869–2011, vlastní zpracování a výpočet

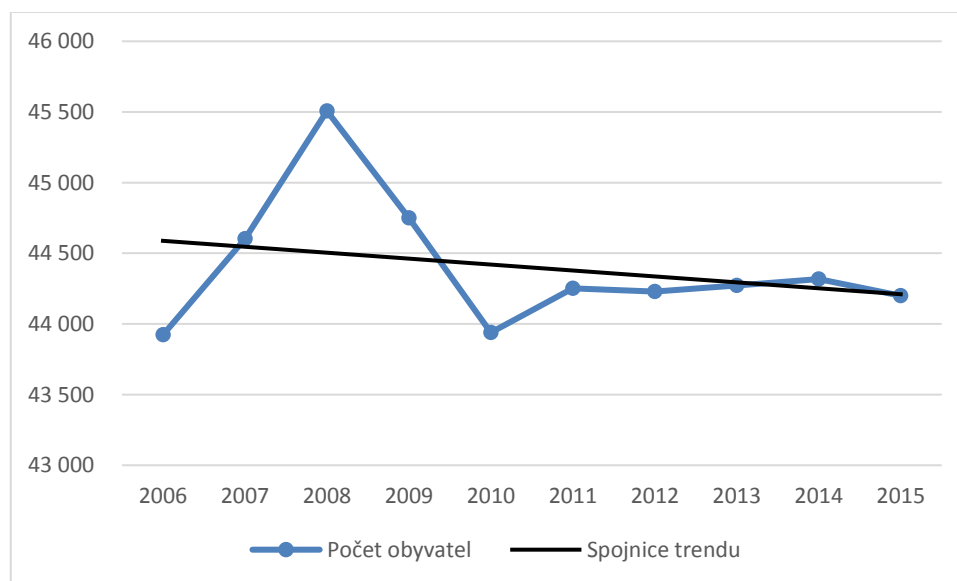
Rokem 1950 začíná období rozkvětu, kdy obyvatelstvo opět rychle roste. Jedná se o strmý růst, kdy se během 30 let populace města zvýší o 18 tisíc obyvatel na téměř dvojnásobnou velikost. Jak ilustruje graf 2, tento proces nebyl společný pro širší území – na území mladoboleslavského okresu ani v rámci celého Středočeského kraje v tomto období k prudkému zvýšení tempa růstu obyvatel nedošlo. Jednalo se tedy o proces specifický pro město, který byl výsledkem soustředování obyvatel do měst v rámci řízené industrializace za socialismu. Od roku 1980 začalo tempo růstu města postupně upadat, až došlo ke stagnaci ve vývoji počtu obyvatel města. Tento trend je opět odlišný od trendu probíhajícího na úrovni okresu a kraje, kde od roku 1991 tempo růstu obyvatel naopak výrazně stoupá. Dlouhodobě stagnující počet obyvatel města i přes rostoucí počet obyvatel v okrese a kraji značí nástup procesu suburbanizace, který se projevuje rezidenční

⁵¹ KUČERA, M., Populace České republiky 1918-1991

decentralizací do zázemí měst. Náměstek primátora statutárního města Mladá Boleslav, Mgr. Michal Kopal, označil v rozhovoru (viz příloha 9) tento fenomén jako pro město fatální. Důvodem stěhování stálých obyvatel z města do suburbii je dle něj zejména dostupnost levnějšího a komfortnějšího bydlení, na což se město snaží reagovat například prostřednictvím příspěvku na infrastrukturu nově budovaných bytových jednotek. Hlavním argumentem pro setrvání ve městě má být kvalita života ve městě. Vedení města usiluje o to, aby lidé žijící ve městě měli možnost vyžití prakticky ve všech oblastech lidského života a aby skutečně každý našel to, v čem se chce angažovat.

Přetrvávající nepříznivý vývojový trend v oblasti počtu obyvatel dokresluje i populační vývoj města v posledních letech tak, jak ho zachycuje graf 3. I v tomto období dochází ke zmiňované stagnaci a počet obyvatel má dokonce mírně klesající tendenci. Výkyv v letech 2006 až 2010 má na svědomí zejména přetrvávající hospodářská konjunktura, která kulminovala v roce 2008 a po níž následovala hospodářská recese.

Graf 3: Vývoj počtu obyvatel města v letech 2006-2015

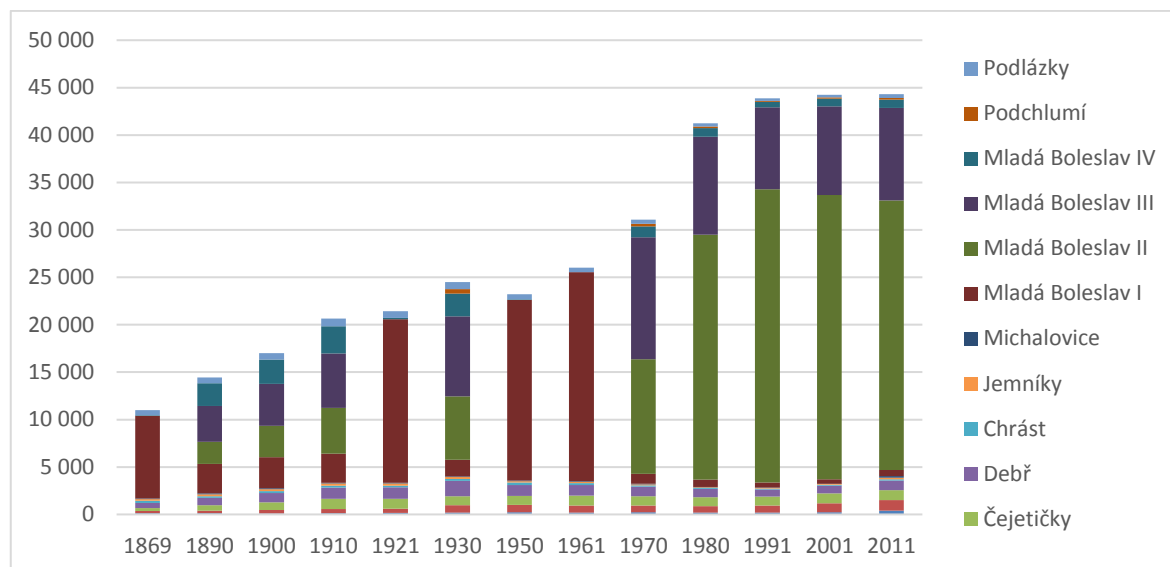


Zdroj: ČSÚ, Demografická ročenka měst - 2006 až 2015, vlastní zpracování

Z hlediska historického rozložení obyvatelstva ve městě žilo na konci devatenáctého století nejvíce obyvatel v Mladé Boleslavi III. Se svými 3784 obyvateli, představujícími 26,2 % podíl tehdy čtrnáct a půl tisícového města, se řadila před Mladou Boleslav I

(21,5 %), Mladou Boleslav IV (16,6 %) a Mladou Boleslav II (16 %), které patřily k jednoznačně největším částem města (viz graf 4).

Graf 4: Rozložení obyvatelstva ve městě v průběhu času (1869-2011)⁵²



Zdroj: ČSÚ, Historický lexikon obcí České republiky - 1869–2011, vlastní zpracování

Ve všech čtyřech částech tak bylo relativně vyrovnaným způsobem zastoupeno dohromady 80,3 % obyvatel města (viz příloha 2). Tato vysoká koncentrace zůstala neměnná i o 20 let později, v roce 1910, kdy už mělo město přes dvacet a půl tisíce obyvatel. Co se ovšem změnilo, byl počet obyvatel žijících v jednotlivých částech – zatímco Mladá Boleslav III a II populačně rostly spolu s městem, Mladá Boleslav I a IV populačně stagnovaly a jejich podíl se tak zmenšoval na úkor předchozích dvou. Tak to pokračovalo až do roku 1970, kdy Mladá Boleslav III a II už společně disponovaly 80,3 % podílem obyvatelstva nyní již jedenatřiceti tisícového města, přičemž v Mladé Boleslavi I a IV žilo dohromady pouze 7 % obyvatel a jejich počet i nadále ubýval. Důvodem bylo především cílené rozvíjení specifických lokalit města směrem na sever a východ, mezi které patřila např. přestavba města v oblasti kolem tehdejší třídy Lidových milicí, dnešní ulice Jičínská a třídy T. G. Masaryka.⁵³ Ze stejného důvodu došlo i k dosud poslední

⁵² Pozn. Sčítání v letech 1950 a 1960 obsahují namísto údajů o počtu obyvatel v částech Mladá Boleslav I až IV pouze jednu hodnotu integrující všechny části dohromady, která je vykazována jako počet obyvatel části Mladá Boleslav I, což činí hodnoty grafu a tabulky v těchto letech zavádějící a z toho důvodu nejsou brány v potaz - to se týká i let 1869 a 1921.

⁵³ PANELACI.CZ. Přestavba středu města (dříve sídliště Třída Lidových milicí)

výrazné změně v rozložení obyvatel ve městě, která se odehrála v 70. a 80. letech. Během této doby došlo v prostoru mezi Mladou Boleslaví a městem Kosmonosy k výstavbě největšího panelového sídliště ve městě, zvaného Severní město. Sídlíště Severní město významně rozšířilo Mladou Boleslav II, což se promítlo do sčítání v roce 1980, na jehož základě žila největší část obyvatel města poprvé ve sledovaném období v části Mladá Boleslav II. Bylo jich téměř 26 tisíc (62,6 %) oproti 10 tisícům (25 %) žijících v Mladé Boleslavi III. Zjevná převaha Mladé Boleslavi II, jakožto nejobývanější části města, kterou s odstupem následuje Mladá Boleslav III, je platná až do dnešní doby. Od 90. let lze však pozorovat, jak se její majoritní podíl postupně zmenšuje o jednotky procent, přičemž podíl všech ostatních částí města naopak pozvolna narůstá, což má nejspíše za následek již zmiňovaný proces suburbanizace.

5.1.2. Pohyb obyvatel

Vývoj počtu obyvatel je přímo ovlivněn přirozeným a mechanickým pohybem obyvatel. Přirozený pohyb, též označovaný jako přirozená reprodukce nebo přirozená měna, je výsledkem základních demografických procesů rození a umírání. Ukazatelem přirozeného pohybu je přirozený přírůstek, resp. úbytek (někdy nazývaný saldo přirozené měny), který představuje rozdíl mezi počtem živě narozených dětí a počtem zemřelých osob v daném časovém období. Ukazatelem mechanického pohybu nebo také migrace je přírůstek, resp. úbytek, stěhováním (také označovaný jako migrační přírůstek nebo migrační saldo), který vyjadřuje rozdíl mezi počtem přistěhovalých (imigrantů) a počtem vystěhovalých (emigrantů) v daném období na daném území. Součtem přirozeného přírůstku a přírůstku stěhováním vzniká celkový přírůstek, resp. úbytek, který udává rozdíl mezi počátečním a konečným stavem obyvatelstva.⁵⁴

Komplexní přehled o vývoji celkového přírůstku města v letech 2006 až 2015, včetně přirozeného přírůstku, přírůstku stěhováním a jejich dvou složek, zobrazuje tabulka 1. Z té je zřejmé, že celkový přírůstek obyvatelstva Mladé Boleslavi byl ve sledovaném období střídavě kladný a záporný, přičemž v první polovině období bylo dosahováno vysokých hodnot, ať už se jednalo o přírůstek nebo úbytek, a v druhé polovině pak byly dosahované hodnoty podstatně menší. V letech 2006 až 2008 se celkový přírůstek pohyboval v rozmezí

⁵⁴ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Demografický, sociální a ekonomický vývoj Středočeského kraje - 2000–2004: 3.0 Demografický vývoj

zhruba sedmi až devíti set obyvatel, ovšem hned v následujících dvou letech docházelo k celkovému úbytku na obdobně vysoké úrovni. Rok 2011 vykázal opět celkový přírůstek, tentokrát už ale méně intenzivní – 201 obyvatel. V roce 2012 byl dosažen malý celkový úbytek 23 obyvatel, který byl následně vystřídán celkovými přírůstky 43, resp. 46, obyvatel v letech 2013, resp. 2014. V posledním roce byl zaznamenán celkový úbytek 119 obyvatel.

Tabulka 1: Pohyb obyvatel města v letech 2006-2015

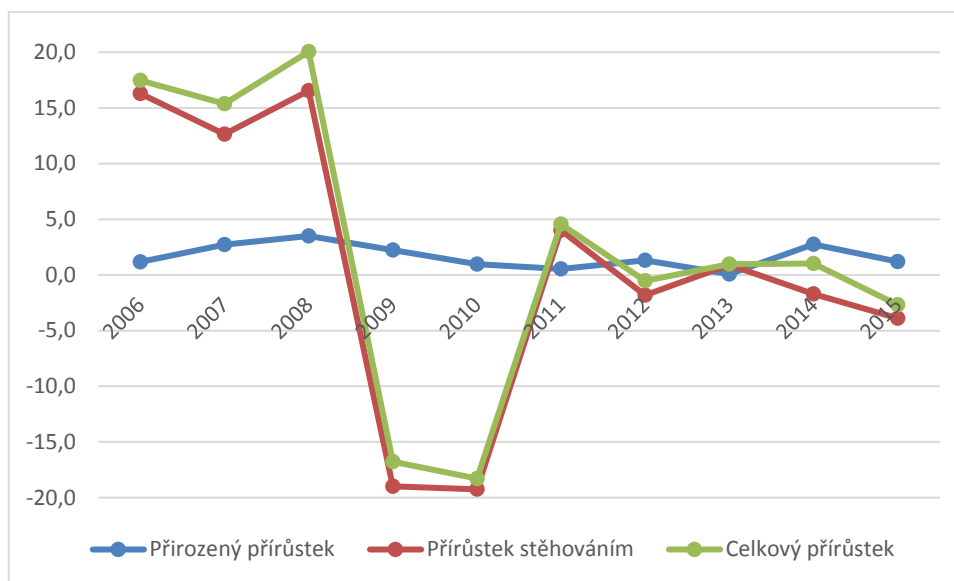
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Stav obyvatel k 31.12.	43923	44602	45507	44750	43939	44252	44229	44272	44318	44199
Živě narození	445	481	554	484	455	425	425	421	459	426
Zemřelí	394	361	396	383	412	401	367	418	337	373
Přirozený přírůstek	51	120	158	101	43	24	58	3	122	53
Přistěhovalí	2423	2971	2799	1521	1451	1478	1411	1381	1321	1351
Vystěhovalí	1713	2412	2052	2379	2305	1301	1492	1341	1397	1523
Přírůstek stěhováním	710	559	747	-858	-854	177	-81	40	-76	-172
Celkový přírůstek	761	679	905	-757	-811	201	-23	43	46	-119

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování a výpočet

Jak už bylo řečeno, celkový přírůstek je tvořen dvěma druhy přírůstků, které se mohou na jeho výsledné podobě podílet v rozdílné míře – obecně přitom platí, že čím je větší územní celek, tím více roste význam přirozené reprodukce obyvatel, přičemž u menších územních celků má větší váhu naopak migrace. To potvrzuje i graf 5 ilustrující vývoj jednotlivých přírůstků, ze kterého je patrné, že na vývoj celkového přírůstku města měl rozhodující vliv přírůstek stěhováním. Ten zejména v první polovině sledovaného období vykazoval vysoké hodnoty s extrémy v letech 2008, resp. 2009, kdy bylo dosaženo přírůstku 747 obyvatel, resp. úbytku 858 obyvatel. V druhé polovině došlo ke zmírnění výkyvů v migraci a hodnoty přirozeného přírůstku se pohybovaly v intervalu -172 až 177 obyvatel.

Naproti tomu se přirozený přírůstek jevil jako relativně stálý po celé sledované období. Počet zemřelých nikdy nepřekročil počet živě narozených, a přirozený přírůstek tak po celé období vykazoval vždy kladné hodnoty v rozmezí 3 až 158 obyvatel.

Graf 5: Přírůstky na 1000 obyvatel v MB



Zdroj: ČSÚ, Demografická ročenka měst - 2006 až 2015, vlastní zpracování

5.1.3. Struktura obyvatel dle pohlaví a věku

Věková struktura je výsledkem dlouhodobého demografického vývoje, ve kterém se odráží změny v intenzitě porodnosti, úmrtnosti a migrace, přičemž mezi hlavní činitele ovlivňujícím věkovou strukturu na celospolečenské úrovni patří zejména měnící se trendy v míře porodnosti v průběhu 20. století, které společně s trvalým zlepšováním úmrtnostních poměrů vyústily v tzv. stárnutí populace.⁵⁵

Tabulka 2 ilustruje vývoj věkové struktury obyvatel města skrze rozdělení do tří hlavních věkových skupin – dětí do 15 let věku, obyvatel v produktivním věku (15 až 64 let) a obyvatel v poproduktivním věku (65 let a více). Každá z nich prošla odlišným vývojem. Počet osob v produktivním věku se zvyšoval od roku 2006 až do roku 2008, od té doby už se pouze snižoval. Počet dětí naopak od počátku sledovaného období klesal a narůstat začal až od roku 2010. Jediná skupina obyvatel, která měla po celé období trvale rostoucí tendenci, byli senioři. Ve výsledku došlo mezi lety 2006 a 2015 k poklesu osob v produktivním věku, kde město přišlo o 2278 obyvatel. Kategorie dětí a seniorů zaznamenala nárůst v podobě 529, resp. 2007 obyvatel.

⁵⁵ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Věková struktura obyvatel podle dat sčítání lidu

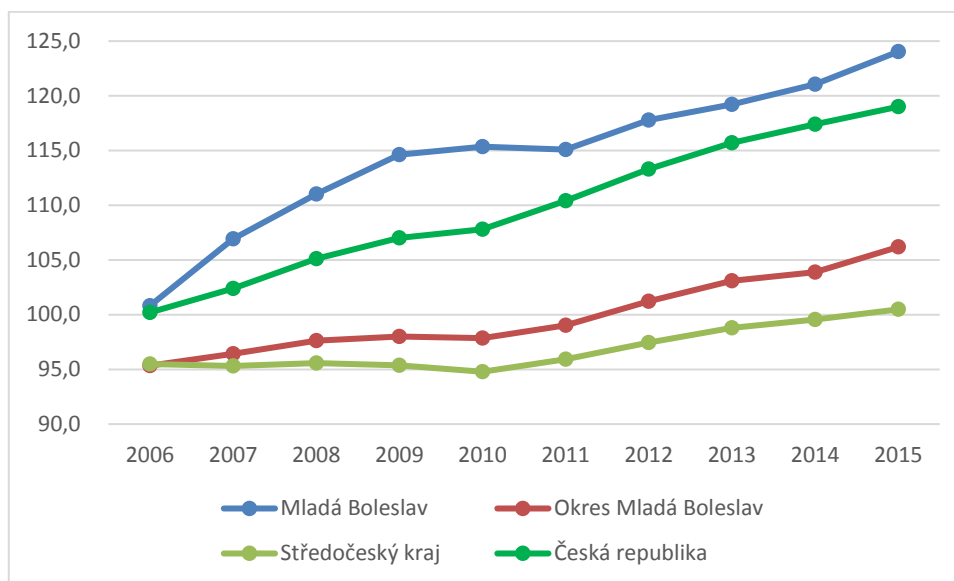
Tabulka 2: Věková struktura obyvatel města v letech 2006 - 2015

Rok	Věková skupina			Věková skupina (%)			Průměrný věk	Index stáří
	0 - 14	15 - 64	65 +	0 - 14	15 - 64	65 +		
2006	5 724	32 428	5 771	13,0%	73,8%	13,1%	39,9	100,8
2007	5 521	33 177	5 904	12,4%	74,4%	13,2%	40,1	106,9
2008	5 475	33 953	6 079	12,0%	74,6%	13,4%	40,1	111,0
2009	5 467	33 017	6 266	12,2%	73,8%	14,0%	40,5	114,6
2010	5 584	31 913	6 442	12,7%	72,6%	14,7%	40,8	115,4
2011	5 917	31 525	6 810	13,4%	71,2%	15,4%	40,9	115,1
2012	6 039	31 078	7 112	13,7%	70,3%	16,1%	41,1	117,8
2013	6 131	30 832	7 309	13,8%	69,6%	16,5%	41,3	119,2
2014	6 229	30 549	7 540	14,1%	68,9%	17,0%	41,6	121,0
2015	6 271	30 150	7 778	14,2%	68,2%	17,6%	41,9	124,0

Zdroj: ČSÚ, Demografická ročenka měst - 2006 až 2015, vlastní zpracování

Index stáří je charakteristikou věkové struktury obyvatelstva, která vypovídá o stárnutí populace. Vyjadřuje, kolik obyvatel ve věku 65 a více let připadá na 100 dětí do 15 let věku. Výsledná velikost indexu nižší než sto znamená, že je podíl dětské složky obyvatel vyšší než podíl starších osob, což je optimální stav. V současnosti však dochází k opačnému jevu – v průběhu 10 let byly vykazovány trvale rostoucí hodnoty indexu stáří obyvatel města. Zatímco v roce 2006 byl podíl nejmladší a nejstarší věkové skupiny relativně vyrovnaný, v roce 2015 už na 100 dětí do 15 let věku připadalo 124 seniorů ve věku 65 let a více, tedy téměř o čtvrtinu více. Ze zmíněných údajů je zřejmý trend populačního stárnutí města. Dokládá ho i hodnota průměrného věku obyvatel, která se mezi lety 2006 a 2015 zvýšila o 2,2 roku.

Graf 6: Index stáří obyvatel města, okresu, kraje a republiky



Zdroj: ČSÚ, Demografická ročenka měst - 2006 až 2015, Demografická ročenka okresů - 2006 až 2015, Demografická ročenka krajů - 2006 až 2015, Demografická ročenka České republiky – 2015, vlastní zpracování

Z porovnání vývoje indexu stáří obyvatelstva, tak jak ho zobrazuje graf 6, vyplývá, že nejlepších výsledků bylo dosahováno na úrovni Středočeského kraje, kde nabýval index stáří velmi příznivých hodnot (méně než 100) až do roku 2015. Během deseti let se průměr indexu stáří zvýšil o 5 jednotek z 95,5 na 100,5. V rámci celé republiky byl index stáří výrazně vyšší a zaznamenán byl také jeho rychlejší růst, když z počátečních 100,2 narostl index stáří o 18,8 jednotek na výsledných 119 v roce 2015. Znepokojivě v tomto srovnání působí výsledky dosažené městem Mladá Boleslav, které v každém roce překonalo průměrný index stáří jak kraje, tak i celé republiky. Obdobně došlo během tohoto období k největšímu nárůstu indexu stáří o 23,2 jednotek, což znamená, že v Mladé Boleslavi probíhá stárnutí obyvatel rychleji než ve Středočeském kraji i celé republice.

Vzhledem k velmi výrazným rozdílům v křivce indexu stáří mezi městem a okresem (kde křivka kopíruje průběh křivky kraje) lze usuzovat, že se zde projevuje vliv procesu suburbanizace. Migrace do zázemí měst je totiž charakteristická zejména pro mladé rodiny s dětmi⁵⁶, což se negativně odráží ve věkové struktuře města a ve výsledku posiluje trend stárnutí jeho populace. Vedení města si dle náměstka primátora Mgr. Michala Kopala (viz

⁵⁶ OUŘEDNÍČEK, M., Suburbanizace.cz

příloha 9) celospolečenský problém stárnutí obyvatelstva samozřejmě uvědomuje a v Mladé Boleslavi se ho snaží řešit zejména prostřednictvím dodatečné kapacity bydlení a služeb pro kategorii seniorů (více viz Sociální péče).

Tabulka 3: Podíl obyvatel města dle pohlaví v letech 2006 - 2015

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Muži (%)	49,4%	49,9%	50,7%	50,2%	49,5%	49,9%	50,0%	50,1%	50,2%	50,2%
Ženy (%)	50,6%	50,1%	49,3%	49,8%	50,5%	50,1%	50,0%	49,9%	49,8%	49,8%

Zdroj: ČSÚ, Demografická ročenka měst - 2006 až 2015, vlastní zpracování a výpočet

Z hlediska pohlaví je struktura města relativně vyrovnaná. Zastoupení žádného pohlaví ve sledovaném období nekleslo pod 49 % ani nepřesáhlo 51 %. Z dlouhodobého hlediska došlo mezi lety 2006 a 2015 k posílení složky mužů, ze 49,4 % na 50,2 %, která tak získala mírnou převahu.

5.1.4. Vzdělanostní struktura

Ze sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 vyplývá, že z obyvatel města ve věku 15 a více let mělo 14,9 % základní vzdělání (včetně neúplného základního vzdělání), 30,8 % střední vzdělání bez maturity (nižší střední vzdělání, nižší střední odborné vzdělání, střední odborné vzdělání s výučním listem, střední nebo střední odborné vzdělání bez maturity i výučního listu), 29,3 % úplné střední vzdělání s maturitou (úplné střední všeobecné vzdělání, úplné střední odborné vzdělání s vyučením i maturitou, úplné střední odborné vzdělání s maturitou), 3,3 % absolvovalo nástavbové vzdělání, 1,3 % vyšší odborné vzdělání a 10,8 % mělo vysokoškolské vzdělání (vysokoškolské bakalářské vzdělání, vysokoškolské magisterské vzdělání, vysokoškolské doktorské vzdělání). Obyvatel bez vzdělání bylo jen 0,4 %. U 9,2 % nebylo vzdělání zjištěno.

Při srovnání vzdělanostní struktury (viz tabulka 4) vykazuje město nižší podíl obyvatel se základním vzděláním a středním vzděláním bez maturity, než je průměr Středočeského kraje (16,9 %, resp. 33,6 %) a České republiky (17,6 %, resp. 33 %). Pozitivní je stav obyvatel s úplným středním vzděláním s maturitou, který překonává jak 27,1 % podíl na úrovni státu, tak i vyšší 28,2 % podíl na úrovni kraje. Méně příznivá je ovšem situace s vysokoškolskými absolventy, jejichž zastoupení je ve městě oproti průměru v kraji (11,5 %) i republice (12,5 %) o 0,7 %, resp. 1,7 % menší.

Tabulka 4: Obyvatelstvo dle nejvyššího ukončeného vzdělání (%)

	Mladá Boleslav	Okres Mladá Boleslav	Středočeský kraj	Česká republika
bez vzdělání	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%
základní vč. neukončeného	14,9%	16,7%	16,9%	17,6%
střední vč. vyučení (bez maturity)	30,8%	35,3%	33,6%	33,0%
úplné střední (s maturitou)	29,3%	27,5%	28,2%	27,1%
nástavbové studium	3,3%	3,0%	2,8%	2,8%
vyšší odborné vzdělání	1,3%	1,2%	1,5%	1,3%
vysokoškolské	10,8%	9,2%	11,5%	12,5%
z toho:				
bakalářské	1,7%	1,5%	1,8%	2,0%
magisterské	8,8%	7,5%	9,2%	9,9%
doktorské	0,3%	0,2%	0,5%	0,6%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

5.1.5. Národnostní struktura a cizinci

Ke zjišťování národnosti obyvatel dochází pravidelně v rámci sčítání lidu, domů a bytů. Od roku 2001 je uvedení národnosti dobrovolné, čehož v témže roce využilo 1,7 % obyvatel České republiky. Při dalším sčítání v roce 2011 už bylo evidováno 25,3 % respondentů, kteří na otázku národnosti neodpověděli, což do značné míry ovlivňuje srovnatelnost výsledků s předchozími cenzy. I přes to jsou údaje o národnostním složení obyvatel velmi důležité, a to zejména v kontextu integrace a politiky národnostních menšin.⁵⁷

V roce 2011 se většina obyvatel Mladé Boleslavi hlásila k české národnosti (64,02 %). Druhou nejvíce zastoupenou byla národnost slovenská (4,13 %) následovaná národností polskou (0,90 %), ukrajinskou (0,77 %) a vietnamskou (0,46 %). Nad desetinu obyvatel pak dosahovala ještě národnost maďarská (0,34 %) a těsně i moravská (0,12 %). Mezi nejméně početné národnosti ve městě patřily národnosti: ruská (0,08 %), německá (0,08 %), romská (0,04 %) a na posledním místě pak národnost slezská, k níž se přihlásila pouze jediná osoba.

Obyvatelé s národností českou, moravskou a slezskou, které je možné považovat za základ národnostní struktury, tvořili dohromady 64,15 % podíl. Vezme-li se v potaz

⁵⁷ ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Národnostní struktura obyvatel

27,91 % podíl osob, které neuvedly na otázku národnosti odpověď, lze město označit za národnostně spíše homogenní.

Ve srovnání s celorepublikovými statistikami (viz příloha 3) je zřejmé výrazně menší zastoupení osob moravské a slezské národnosti (v ČR 5 %, resp. 0,12 %), což je s přihlédnutím k poloze města v rámci republiky pochopitelné. Naopak často až mnohonásobně větších hodnot město dosáhlo v porovnání s celostátními podíly národnosti slovenské (1,41 %), polské (0,37 %), ukrajinské (0,51 %), vietnamské (0,28 %) a maďarské (0,09 %). To souvisí zejména s vysokým podílem cizinců, které do Mladé Boleslavi přitahuje možnost uplatnění na místním trhu práce, jak dokládají i výsledky sčítání v oblasti státního občanství. V Mladé Boleslavi bylo v roce 2011 evidováno pouze 86,01 % obyvatel s českým státním občanstvím, což je o celých 9,08 % méně, než jaké bylo jejich zastoupení v ČR (95,09 %).

Tabulka 5: Obyvatelstvo města dle národnosti

Národnost	Počet obyvatel	Podíl obyvatel
česká	28 364	64,02%
neuvedeno	12 364	27,91%
slovenská	1 831	4,13%
polská	398	0,90%
ukrajinská	341	0,77%
vietnamská	203	0,46%
maďarská	151	0,34%
moravská	54	0,12%
ruská	35	0,08%
německá	34	0,08%
romská	16	0,04%
slezská	1	0,00%

Zdroj: SLDB 2011

5.2. Zdravotní a sociální oblast

5.2.1. Zdravotnictví

V Mladé Boleslavi je obyvatelům dostupná relativně široká nabídka zdravotních služeb. Zdravotní péče je poskytována celkem ve 33 samostatných ordinacích praktických lékařů, z čehož 22 je určeno pro dospělé a 11 pro děti a dorost. V oblasti zubní péče je k dispozici celkem 32 stomatologických ordinací a komplexní péči o ženy a dívky zajišťuje celkem 9 gynekologických ordinací. Dále se zde nachází 46 ordinací lékařů specialistů a

15 ostatních samostatných zařízení. Pro výdej léků slouží obyvatelům 18 lékáren, včetně nově vybudované moderní lékárny v areálu krajské nemocnice. Dárcům krve pak nabízí své služby transfúzní stanice.

Ve městě sídlí několik poliklinik, z nichž nejvýznamnější jsou Modrá hvězda na Severním sídlišti a Poliklinika ŠKODA, určená pro zaměstnance automobilky. Působí zde rovněž soukromá Klinika Dr. Pírka s r.o., která se specializuje na péči v oblasti chirurgie a ortopedie a patří mezi nejmodernější zdravotnická zařízení svého druhu v České republice.

Tabulka 6: Zdravotnická zařízení v Mladé Boleslavi

Druh zdravotnického zařízení	Počet
Nemocnice	1
Léčebna pro dlouhodobě nemocné	1
Samostatná ordinace praktického lékaře pro dospělé	22
Samostatná ordinace praktického lékaře pro děti a dorost	11
Samostatná stomatologická ordinace	32
Samostatná gynekologická ordinace	9
Samostatná ordinace lékaře specialisty	46
Ostatní samostatná zařízení	15
Lékárna	18
Transfúzní stanice	1
Ambulantní zařízení	1
Sdružená ambulantní zařízení	3

Zdroj: Regionální informační servis, vlastní úprava

Nejvýznamnější zdravotnické zařízení ve městě představuje Oblastní nemocnice Mladá Boleslav a.s., známá také jako Klaudiánova nemocnice – pojmenována po středověkém lékaři Mikuláši Klaudiánovi, který ve městě v 16. století působil. Jejím zakladatelem a jediným akcionářem je Středočeský kraj. Nemocnice poskytuje zdravotní péči ve 33 odděleních s kapacitou 582 lůžek a disponuje zhruba 1400 zaměstnanci. Objekt i vybavení nemocnice jsou průběžně modernizovány, přičemž poslední výraznou modernizací prošla nemocnice v roce 2015, kdy byl vybudován nový onkologický pavilon v hodnotě 112 mil. Kč, na který získala nemocnice dotaci 40 mil. Kč z Regionálního operačního programu Středočeského kraje.⁵⁸

⁵⁸ KLAUDIÁNOVA NEMOCNICE. Výroční zpráva 2015

Mezi další významná zařízení patří Psychiatrická nemocnice Kosmonosy, která se nachází v sousedním městě Kosmonosy, v dojezdové vzdálenosti pět minut od severní hranice Mladé Boleslavi. Jedná se o zdravotnické zařízení poskytující hospitalizační i ambulantní psychiatrickou péči, která je dostupná na 15 odděleních s přibližně 600 lůžky a 500 zaměstnanci.⁵⁹

5.2.2. Sociální péče

V Mladé Boleslavi je od roku 2006 využíván v oblasti dostupnosti sociální péče proces komunitního plánování. K zapojení města do procesu komunitního plánování sociálních služeb značnou měrou přispěla zejména možnost spolufinancování projektu Evropskou unií prostřednictvím grantového schématu Společného regionálního operačního programu Podpora sociální integrace ve Středočeském kraji. Výstupem projektu se stal v roce 2008 Komunitní plán sociálních služeb města Mladá Boleslav na období 2008-2010. Za finanční podpory Evropské unie (tentokrát v rámci Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost) byla pak provedena i jeho aktualizace na současný Komunitní plán sociálních služeb města Mladá Boleslav na období 2014-2018.⁶⁰ Samotná podstata komunitního plánování spočívá ve vzájemné a aktivní spolupráci zadavatelů, poskytovatelů a uživatelů sociálních služeb. Cílem je tedy poznat potřeby obyvatel, uvážit možnosti a představy poskytovatelů, a na základě toho odpovídajícím způsobem koordinovat nabídku a poptávku po službách tak, aby byla zajištěna maximální dostupnost sociálních služeb ve městě. Součástí procesu komunitního plánování je také Katalog poskytovatelů sociálních služeb, který poskytuje kompletní přehled o nabízených sociálních službách ve městě.

V současnosti ovlivňuje oblast sociálních služeb města zejména trend stárnutí populace, který se spolu se suburbanizačními procesy výrazně odráží ve věkové struktuře města (viz kapitola Struktura obyvatel dle pohlaví a věku). V důsledku toho nabývají čím dál více na významu sociální služby pro seniory. V Mladé Boleslavi je hlavním provozovatelem sociálních služeb pro seniory Pečovatelská služba města Mladá Boleslav, která spravuje všechny čtyři domy s pečovatelskou službou na území měst a poskytuje i další sociální služby, jejichž primárním cílem je umožnit seniorům co nejdéle setrvat

⁵⁹ PSYCHIATRICKÁ NEMOCNICE KOSMONOSY. Roční zpráva 2015

⁶⁰ PORTÁL SOCIÁLNÍCH SLUŽEB MLADÁ BOLESLAV. Komunitní plánování

v jejich vlastním sociálním prostředí. Ve městě se také nachází jediný Dům seniorů, u kterého dochází k výraznému převisu poptávky po jeho službách. Zde se pak projevuje zmiňovaná vzájemná aktivní komunikace a spolupráce, která v rámci procesu komunitního plánování probíhá i mezi ředitelkou Domu seniorů Ing. Světlanou Kubíkovou a náměstkem primátora Mgr. Michalem Kopalem, jejímž výsledkem je vzájemná shoda na potřebě nových míst pobytového zařízení pro občany Mladé Boleslavi.

To potvrdil i Mgr. Michal Kopal, náměstek primátora, který v rozhovoru (viz příloha 9) zmínil právě zvyšující se zájem o umístění do Domova seniorů a s tím související prodlužování čekací doby nástupu do zařízení, která se v současnosti pohybuje v rozmezí 1 až 5 let. Prozradil také, že kromě vybudování nového domova pro seniory zvažuje město např. i využití moderních technologií pro zavedení tísňové péče, která by umožňovala setrvání seniorů v jejich přirozeném domácím prostředí. Obdobná služba už funguje právě v Pečovatelství města Mladá Boleslav. Její uživatelé při sobě neustále nosí ovladač s tísňovým tlačítkem, které umožňuje spojit se z jakéhokoliv místa v bytě s centrálním dispečinkem po dobu 24 hodin denně. Služba tísňové péče tak pomáhá seniorům např. v případech, kdy upadnou a nemohou si sami zavolat pomoc.

Vzhledem k většímu zastoupení cizinců a s tím spojených národnostních menšin ve městě (viz kapitola Národnostní struktura a cizinci) byla věnována odpovídající pozornost také výzkumnému projektu Ministerstva práce a sociálních věcí, kterým je Analýza sociálně vyloučených lokalit v ČR z roku 2015, realizovaná společností GAC spol. s r. o. Jedním z hlavních výstupů tohoto projektu je Mapa sociálně vyloučených lokalit v ČR, v rámci které byla identifikována i jedna sociálně vyloučená lokalita právě ve městě Mladá Boleslav. V lokalitě, kterou tvoří blok panelových domů na sídlišti, žije zhruba 650 sociálně vyloučených (1,47 % obyvatel města), z nichž je 95 % nezaměstnaných. Ze tří domů, do kterých byli řízeně sestěhováni problémoví nájemníci, zůstal jeden v majetku města a přilehlé dva domy byly zprivatizovány a následně se z nich staly ubytovny, což bylo v podstatě příčinou vzniku lokality. Mezi rizikové chování sociálně vyloučených patří např. gamblerství, užívání návykových látek jako je alkohol, marihuana a pervitin, a to jak u mladistvých, tak i u starších generací.⁶¹ Nejedná se navíc o nově vzniklou lokalitu, nýbrž

⁶¹ GAC, spol. s r. o. Mapa sociálně vyloučených lokalit (Kompletní nepublikovaná verze)

o dlouhodobě problémovou oblast, která byla identifikována jako sociálně vyloučená už v roce 2006, kdy probíhalo první velké mapování.

Na otázku týkající se existence sociálně vyloučených lokalit na území města odpověděl v rozhovoru (viz příloha 9) náměstek primátora Mgr. Michal Kopal, že vedení města se s výsledky zmiňované Analýzy sociálně vyloučených lokalit v ČR neztotožňuje. Ve městě se dle jeho slov nenachází žádná problémová sociálně vyloučená lokalita a ani žádné oblasti, vykazující znaky no-go zóny.

5.2.3. Bezpečnost

Podle Konceptu prevence kriminality 2015 - 2016⁶², která analyzuje bezpečnostní situaci v Mladé Boleslavi, je město kriminalitou silně zasaženo, a to i z důvodu jeho provázanosti s hlavním městem Praha. Silný ekonomický potenciál obou regionů a z toho vyplývající ekonomická síla jejich obyvatel znamená velkou „nabídku“ majetku, který je předmětem zájmu trestné činnosti.

V rámci Středočeského kraje, který patří z hlediska kriminality dlouhodobě k nejhorším krajům v České republice, je Mladá Boleslav jednou z nejvíce postižených oblastí. Mezi největší problémy se řadí krádeže motorových vozidel, vloupání do vozidel a loupeže. Kromě toho je ve městě rozšířena distribuce návykových látek – hlavně pervitinu a marihuany. Nejvíce kriminalitou zasaženou částí města je sídliště Severní město, kde je vysoká míra koncentrace obyvatel žijících v panelových domech a zároveň velké množství bytových jednotek, které se pronajímají cizím státním příslušníkům. Jako hlavní kriminogenní faktory byly Konceptem prevence kriminality identifikovány – vysoká životní úroveň, velká dopravní zatíženost a vysoký počet cizinců, kterých je podle odhadů mnohonásobně více, než je množství oficiálně přihlášených k pobytu.

Náměstek primátora Mgr. Michal Kopal hodnotil v rozhovoru (viz příloha 9) výši kriminality na území města Mladá Boleslav jako srovnatelnou s ostatními městy Středočeského kraje a zároveň upozornil na pozitivní trend klesající celkové i majetkové kriminality, který je patrný od roku 2013. Za problém naopak označil setrvalý stav v oblasti výše násilné kriminality, kde počet násilných trestných činů tvoří stále 7 % celku. Znepokojující je podle něj také rostoucí počet událostí na úseku ochrany před

⁶² KUBALA, O., Konceptu prevence kriminality: Městský program 2015-2016

alkoholismem, na kterou město reaguje podporou poskytovatelů služeb sociální prevence. V oblasti zvyšování bezpečnosti ve městě pak náměstek vyzdvihl nový projekt Policie ČR „Bezpečné město“, do kterého se Mladá Boleslav zapojila v listopadu roku 2015. Hlavním myšlenkou projektu má být úzká spolupráce mezi vedením města, Policií ČR a Městskou policií při řešení bezpečnostních problémů na území Mladé Boleslavi s cílem zvýšení bezpečnosti občanů a návštěvníků města. Dalšími zúčastněnými subjekty jsou Hasičský záchranný sbor, Probační a mediační služba a Úřad práce. Inovativní součástí projektu bylo zřízení pozice Asistenta bezpečného města (viz příloha 8). Tito asistenti prevence kriminality byli nasazeni do ulic města, kde doplňují činnost strážníků městské policie.

Nutno poznamenat, že projekt „Bezpečná Mladá Boleslav“ se už v prvním roce svého provozu ukázal jako velice úspěšný. Právě změně systému informovanosti mezi bezpečnostními složkami ve městě a také výraznému prohloubení spolupráce mezi Městskou policií a Policií ČR je přisuzován výrazný meziroční pokles kriminality i přestupkového jednání, ke kterému došlo v roce 2016 (viz tabulka 7).

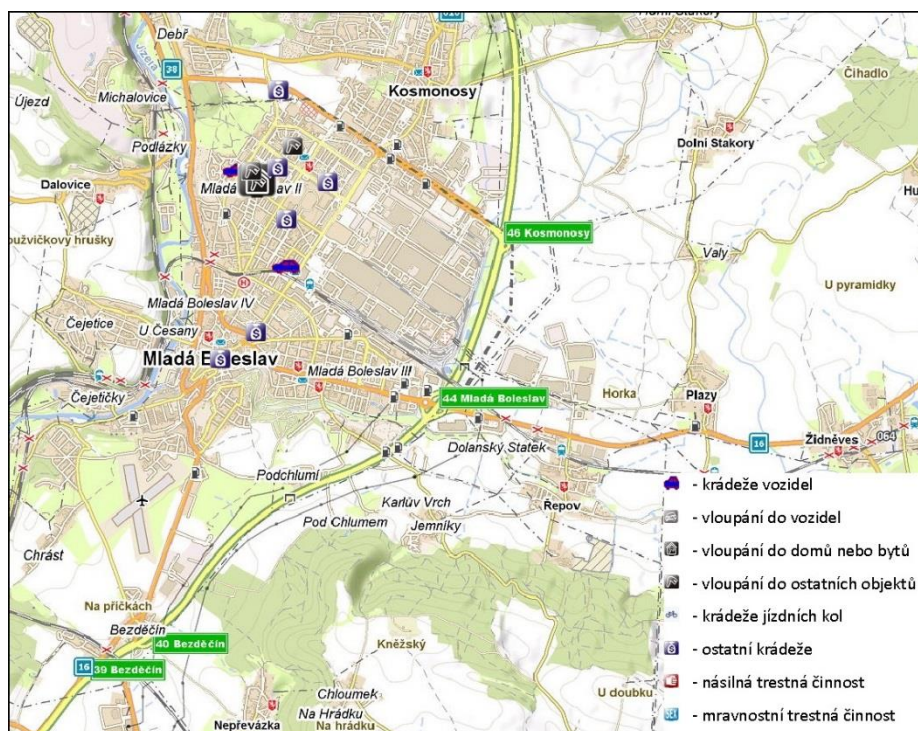
Tabulka 7: Statistika městské policie 2013-2016

	2013	2014	2015	2016
Celkem událostí	90 914	98 027	93 395	63 785
Přestupky	19 826	14 379	18 360	15 171
Nápad trestných činů	158	93	72	12

Zdroj: Městská policie statutárního města Mladá Boleslav, Zpráva o činnosti za rok 2016

Podle statistik Městské policie Mladá Boleslav byl na území města zaznamenán meziroční pokles celkové kriminality o 28 %. Z toho se podařilo snížit majetkovou kriminalitu o 33 % a násilnou kriminalitu o 20 %. Pro dosažení tohoto výsledku bylo využito i map kriminality, které jsou zveřejňované na nově spuštěném webovém portálu projektu <http://bezpecnamladaboleslav.cz/>. Policisté v rámci evidence trestné činnosti zapisují souřadnice místa spáchání každého přestupku a trestného činu do mapové aplikace, jejíž výstupy pak s týdenní periodicitou zveřejňují pro obyvatele města. Policie České republiky a Městská policie pak těchto map samy využívají pro efektivní rozmístování hlídek v aktuálně nejrizikovějších lokalitách.

Obrázek 4: Mapa kriminality v Mladé Boleslavi (44. týden, 2016)



Zdroj: Bezpečná Mladá Boleslav, vlastní úprava

5.3. Školství

5.3.1. Mateřské školy

Město je zřizovatelem deseti mateřských škol (MŠ), z čehož polovina je součástí základních škol a zbylých pět je samostatných. V roce 2015 tyto MŠ navštěvovalo 1345 dětí. Mimo to bylo ve městě k dispozici dalších pět soukromých MŠ a jedna MŠ speciální, zřízená středočeským krajem, ve kterých bylo dohromady 236 dětí. V následujícím roce 2016 byl počet dětí v městem zřízených MŠ 1324 a v ostatních MŠ 208 dětí.^{63, 64} Ve všech mateřských školách dohromady došlo tedy oproti předchozímu roku k úbytku dětí z 1581 na 1532. Z hlediska kapacity mateřských škol není problém uspokojit poptávku obyvatel města, neboť v reakci na dřívější nedostatek kapacit reagovalo město v letech 2009 až 2012 výstavbou tří nových městských MŠ a rozšířením některých stávajících MŠ. Kromě toho vznikaly na území města i další MŠ zřizované soukromými subjekty. Může se samozřejmě stát, že se některé děti nedostanou na konkrétní MŠ, o kterou je velký zájem. V takovém

⁶³ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Zpráva o činnosti města v roce 2015

⁶⁴ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Zpráva o činnosti města v roce 2016

případě jsou ale vždy volné kapacity v jiných městských školách. Město navíc do budoucna pracuje i na nápravě těchto nepříjemných situací. Příkladem je plánovaná nástavba na vytižené MŠ Čtyřlístek, kterou chce město s využitím evropských dotací rozšířit o čtyři třídy – tedy 100 dalších míst – nejpozději do začátku školního roku 2018/2019. Největším nedostatkem tak zůstává špatný technický stav některých objektů mateřských škol, které vyžadují rekonstrukci anebo zateplení.

5.3.2. Základní školy

Mimo deseti mateřských škol je město také zřizovatelem deseti základních škol. Ty navštěvovalo ve školním roce 2015 celkem 4591 žáků a v následujícím roce 2016 poté 4771 žáků.^{65, 66} Základní školy zřizované městem mají dostatečné kapacitní rezervy, přičemž je možné navštěvovat i soukromou Základní uměleckou školu Karmel, v.o.s., nebo krajskou Základní uměleckou školu. Středočeský kraj je také zřizovatelem dvou speciálních základních škol ve městě. Situace, kdy vzhledem k nerovnoměrnému rozložení obyvatel města (viz kap. Vývoj počtu obyvatel) kapacita základních škol na Severním sídlišti pro pokrytí místní poptávky nestačí, je řešena rozdělením Školských obvodů tak, že některé děti spadají pod 5. základní školu. Podobně jako v případě městských MŠ představuje výraznější problém zejména technický stav některých budov základních škol postavených v 70. a 80. letech, které neprošli rekonstrukcí a často se nachází minimálně z hlediska energetické náročnosti v nevyhovujícím stavu.

Za zmínku stojí, že od roku 2013 působí na devíti z deseti mladoboleslavských ZŠ školní psychologové, jejichž poradenské služby jsou dostupné díky finanční podpoře města. Školní psycholog pomáhá školám při řešení problematických situací, přičemž kromě žáků nabízí i poradenství rodičům. Pomoci od školního psychologa se dostává i pedagogům, kteří díky němu nejsou na řešení problémů sami.

5.3.3. Střední školy a vyšší odborné školy

Obyvatelé města mají na výběr z relativně pestré nabídky vzdělávacích zařízení středoškolské úrovně. Nachází se zde dvě gymnázia zřízená krajem (Gymnázium a Gymnázium Dr. Josefa Pekaře), šest krajských středních škol a učilišť (Obchodní akademie, Střední zdravotnická škola, Střední průmyslová škola, Integrovaná střední škola,

⁶⁵ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Zpráva o činnosti města v roce 2015

⁶⁶ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Zpráva o činnosti města v roce 2016

Střední odborná škola a Střední odborné učiliště, Střední škola praktická – dvouletá) a šest soukromých středních škol a učilišť – mezi nimi i ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, o.z., Střední škola tradičních řemesel HERMÉS MB s.r.o.; Střední škola podnikatelská HERMÉS MB s.r.o., Střední škola gastronomie a hotelnictví MB, s.r.o., Střední škola ekonomicko-podnikatelská SPEKTRUM, s.r.o. a Soukromá střední škola MAJA, s.r.o.

Kromě toho se nachází ve městě také dvě VOŠ – Vyšší odborná škola ekonomická, zřízená při Obchodní akademii a Vyšší odborná škola zdravotnická, zřízená při Střední zdravotnické škole.

5.3.4. Vysoké školy

Na území města se nenachází žádná veřejná vysoká škola, působí zde ale jedna soukromá vysoká škola – ŠKODA AUTO Vysoká škola (ŠAVŠ). Ta byla založena v roce 2000 společností ŠKODA AUTO a.s. jako první a dosud jediná firemní vysoká škola v České republice. ŠAVŠ nabízí vzdělání v bakalářském a navazujícím magisterském stupni, a to v českém i anglickém jazyce, v prezenční i kombinované formě. V rámci bakalářského studijního programu Ekonomika a management jsou dostupné studijní obory Podniková ekonomika a management obchodu, Podniková ekonomika a finanční management, Podniková ekonomika a řízení provozu, logistiky a kvality, Podniková ekonomika a řízení lidských zdrojů. Navazující magisterský studijní program Ekonomika a management pak disponuje studijními obory Globální podnikání a finanční řízení podniku, Globální podnikání a marketing, Podniková ekonomika a management provozu, Globální podnikání a právo. Od roku 2014 jsou navíc všechny studijní obory akreditovány prestižní mezinárodní akreditací ACBSP (Accreditation Council for Business Schools and Programmes).

V akademickém roce 2015/2016 studovalo na ŠAVS celkem 1108 studentů, z toho bylo 946 studentů bakalářského studia a 162 studentů navazujícího magisterského studia. Dohromady škola ve stejném roce zaměstnávala 120 akademických a vědeckých pracovníků.⁶⁷ ŠKODA AUTO Vysoká škola nedisponuje žádným vlastním ani pronajatým

⁶⁷ ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA. Výroční zpráva 2015

ubytovacím zařízením a ubytování studentů je proto zajištěno pouze rámcovými smlouvami s několika ubytovacími zařízeními v Mladé Boleslavi.

5.3.5. Vzdělávání 3. věku

Na území města působí od roku 2003 Mladoboleslavská univerzita 3. věku a volného času seniorů (MBU3V). Jedná se o specifickou instituci, která není zastřešována žádnou vysokou školou, ale provozuje ji společnost SLUŽBY A ŠKOLENÍ MB (SŠMB) s podporou města Mladá Boleslav. Jak uvádí SŠMB, cílem univerzity je „*dát možnost starším lidem, aby své vědomosti a zkušenosti porovnali s nejnovějšími poznatky, které mají význam pro aktivní život v současné rychle se měnící společnosti, a aby načerpali nové vědomosti a dovednosti.*“⁶⁸ MBU3V nabízí občanům v důchodovém věku 12 studijních oborů, které zahrnují širokou paletu studijních oblastí od historie a umění, přes životní prostředí a zdravý životní styl, až po religionistiku a anglický jazyk. Během studia nejsou po seniorech-studentech požadovány žádné zkoušky, ale je možné pod vedením zvoleného lektora vypracovat závěrečnou práci. V takovém případě pak obdrží diplom o absolutoriu. V akademickém roce 2015/2016 zahájilo studium 188 seniorů, což je o 32 více než v roce předchozím.

Společnost SŠMB je mimo jiné také pořadatelem každoroční konference „Vzdělávání 3. věku – příležitost pro společnost“, kterou organizuje od roku 2013 ve Vzdělávacím centru Na Karmeli. Konference představuje příležitost pro vzájemné setkání odborníků a výměnu zkušeností z oblasti vzdělávání seniorů. Mezi přednášející patří uznávané autority z celé České republiky i zahraničí. Jedná se navíc o jedinou konferenci v republice, která se zaměřuje přímo na problematiku vzdělávání seniorů.⁶⁹

5.4. Kultura a sport

5.4.1. Kultura

Město Mladá Boleslav spravuje větší část svých kulturních zařízení prostřednictvím společnosti Kultura města Mladá Boleslav, a.s., založené v roce 2007, jejímž je jediným akcionářem. Společnost provozuje Dům kultury, Městský palác Templ, Galerii Pod Věží,

⁶⁸ SLUŽBY A ŠKOLENÍ MB. O univerzitě

⁶⁹ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. Konference Vzdělávání 3. věku – příležitost pro společnost

Sbor českých bratří, Infocentrum a od roku 2015 také letní scénu Michalovická putna. Dům kultury představuje hlavní kulturní prostor Mladé Boleslavi a pořádají se v něm plesy, koncerty, přednášky i výstavy. Bohužel objekt postavený na počátku 70. let svým stavem a vybavením nevyhovuje moderním nárokům, a vyžaduje zásadní rekonstrukci a modernizaci technického zázemí. Město si tento stav uvědomuje, a proto během roku 2015 uspořádalo diskuzi s veřejností, kde mohli obyvatelé vyjádřit své názory na budoucí podobu a využití objektu. Na jejich základě pak byla Fakultě umění a architektury Technické univerzity v Liberci zadána k vypracování ověřovací studie možné rekonstrukce a modernizace. V současné době je rekonstrukce stále ve fázi plánování a předběžně se počítá s jejím započítáním až v roce 2018. Do té doby připravuje město investici do některých dílčích vylepšení, které mají zajistit, aby se v Domě kultury mohly i nadále pořádat plesy, koncerty a další společenské a kulturní akce na přijatelné úrovni. Všechny nově nakupované technologie se přitom vybírají s ohledem na to, aby bylo možné jejich využití i po rekonstrukci objektu.

Mimo to je město také zřizovatelem Knihovny města Mladá Boleslav, Městského divadla Mladá Boleslav a Hvězdárny města Mladá Boleslav. V knihovně, která má kromě své hlavní budovy i jednu pobočku v sídlišti Severní město, se vyjma tradičních služeb výpůjčky knih a časopisů také během celého roku pořádají akce pro rodiče s dětmi i širokou veřejnost. Městská hvězdárna, jež vznikla jako součást moderní budovy 9. základní školy, provozuje astronomický kroužek, organizuje populární přednášky a besedy a svým návštěvníkům nabízí pohled do hlubin vesmíru i prohlídku stálé expozice. Nejen kulturně, ale i historicky a architektonicky významná je pak více než stoletá secesní budova Městského divadla, která byla v letech 2010 až 2013 zrekonstruována.

Z dalších zařízení ve městě působí např. ŠKODA Muzeum, které se nachází v původních výrobních halách z počátku 20. století a mapuje vývoj značky ŠKODA. V jeho prostorech se také pořádají filmové festivaly, hudební koncerty nebo cestovatelské přednášky. Středočeský kraj je pak zřizovatelem Muzea Mladoboleslavska, které sídlí v objektu mladoboleslavského hradu a nabízí expozice se zaměřením na dějiny města i celého regionu. Jeho součástí je také nově vzniklé Letecké muzeum Metoděje Vlacha, mladoboleslavského průkopníka a prvního Čecha, který sestrojil letadlo vlastní konstrukce, poháněné automobilovým motorem, a sám na něm vzlétl.

Ve městě se v průběhu roku koná množství různorodých akcí jednorázového i pravidelného charakteru, o kterých obyvatele informuje Kulturní měsíčník města vydávaný Infocentrem jak v papírové, tak i v elektronické podobě. Mezi tradiční kulturní akce města patří Reprezentační ples města, který se koná vždy na začátku ledna v Domě kultury a oficiálně zahajuje plesovou sezonu. Na jaře se koná tradiční pochod Klubu českých turistů zvaný Mladoboleslavská padesátka, který zažil v roce 2016 svůj již 44. ročník. Naopak novodobou tradicí je Čarodějnický rej pořádaný městem v poslední dubnový den na Krásné Louce u Jizery, jehož kulturní program je zakončen slavnostním zapálením obří vatry. Dnes už celorepublikovou kulturní akcí je květnová Muzejní noc, v rámci které jsou na jednu noc volně přístupné expozice šesti městských muzeí a galerií. Jednou z nejnavštěvovanějších akcí na území města je Dobový letecký den, na kterém je možné zhlédnout historická letadla české i zahraniční výroby. Mezi hlavní atrakce patří už od prvního ročníku unikátní provozuschopná replika letounu Metoděje Vlacha z roku 1912.

Oblíbené jsou také červnové Středověké jarmarky situované v historickém centru města, jejichž součástí je vždy bohatý doprovodný program se středověkou tematikou. Pro milovníky filmu a divadla se každý rok pořádá několikadenní Mladoboleslavský filmový festival a divadelní festival Léto na dlani. Již od roku 1992 město také hostí každoroční mezinárodní výstavu psů všech plemen Interdog Bohemia. Velký zájem lidí každoročně provází také pivní slavnost Septemberfest, která doprovodným hudebním programem završuje letní sezonu. K neodmyslitelným akcím ve městě automobilů samozřejmě patří zářijová Svatováclavská jízda, během které městem projíždí dlouhá kolona historických vozidel. Kromě toho je město tradičním centrem Rally Bohemia, jejíž rychlostní zkoušky se odehrávají přímo na vymezených komunikacích v Mladé Boleslavi a jejím okolí. Každý rok pak uzavírají adventní akce, jejichž součástí je Vánoční jarmark a Rozsvícení vánočního stromu.

5.4.2. Sport

Na území města se nachází značné množství soukromých i veřejných sportovních areálů, přičemž o většinu městských sportovišť pečuje Městská společnost sportovní a rekreační areály, s.r.o. založená pro tento účel v roce 2007. Mezi hlavní areály, které společnost provozuje, patří zimní stadion, který je domovem extraligového hokejového týmu BK Mladá Boleslav a také působištěm dvou krasobruslařských oddílů. Na stadionu

se nachází tělocvična s posilovnou a dvě ledové plochy – menší tréninková hala a velká hala, zvaná též ŠKOENERGO aréna, s kapacitou přibližně 4 200 míst. Zimní stadion je v provozu i v letním období, kdy ledovou plochu nahrazuje povrch pro in-line bruslení, který se využívá i pro hokejbal, florbal a další sporty. V létě je pak vyhledávaným areálem koupaliště a nově vybudovaný městský krytý bazén, jehož součástí je 25 metrový plavecký bazén s šesti plaveckými dráhami, rekreační bazén s toboganem, dva bazény pro děti a wellness. Kapacita plaveckého bazénu ovšem není dostačující a jeho návštěvníci jsou často limitováni školní výukou plavání a plaveckými oddíly, které při svých pravidelných trénincích využívají dvě ze šesti dostupných drah. Původně sloužil pro tréninky plaveckých oddílů a školní plavání krytý bazén v objektu sokolovny v centru města. Tento bazén ze 70. let, s dnes již archaickým technologickým zázemím, je ovšem v současnosti v neprovozovatelném stavu a ke znovuotevření vyžaduje zásadní rekonstrukci.

K dalším významným sportovním zařízením města patří městská sportovní hala z 80. let, jejíž tělocvičnu využívají basketbalisté, fotbalisté, volejbalisté a florbalisté. Ani sportovní hala nebyla cílem průběžných investic a špatný technický stav začalo město řešit postupnými rekonstrukcemi až v posledních letech. Naproti tomu vznikly v Mladé Boleslavi i nová moderní sportoviště jako je skatepark vybudovaný v roce 2010 a cyklopark dokončený v roce 2014. Největší sportovní dominantou města je ovšem bezesporu městský stadion, jeho hlavní aréna s kapacitou 5000 míst slouží prvoligovému fotbalovému klubu FK Mladá Boleslav.

Tabulka 8: Přehled sportovních organizací podle druhu sportu

DRUH SPORTU	Sportovní organizace
ATLETIKA	Atletika TJ Auto Škoda
BASKETBAL	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (basketbalový oddíl)
BOJOVÉ UMĚNÍ	Capoeira Mladá Boleslav
	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (oddíl karate)
	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (oddíl judo)
	Ge-Baek Mladá Boleslav - Taekwon-Do I.T.F
CYKLISTIKA	Allroad Cycling Team MB
	Amatérský cyklistický club Mladá Boleslav
	Cyklistický klub Rigi-Bike Mladá Boleslav
FOTBAL	SKP Mladá Boleslav
	Fotbalový klub Mladá Boleslav
	FC Sporting Mladá Boleslav

	TK Čechie Čejetice
FUTSAL	Futsal Club Maibu Mladá Boleslav
FLORBAL	Technology Florbal MB
	PC FLORBALOVÁ AKADEMIE MB
GOLF	Golf Club Mladá Boleslav
HÁZENÁ	Handball Club TI Auto Škoda Mladá Boleslav
	TJ Sokol Podlázky - Dalovice
HOKEJ	Bruslařský klub Mladá Boleslav
HOKEJBAL	HBC Tygři Mladá Boleslav
HOROLEZECTVÍ	Horolezecký klub Mladá Boleslav
KRASOBRUSLENÍ	BK Kraso
	Oddíl krasobruslení TJ Auto Škoda Mladá Boleslav
LETECTVÍ	Aeroklub Mladá Boleslav
LYŽOVÁNÍ	Lyžařský oddíl TJ AŠ Mladá Boleslav
MOTORISMUS	AMK Škoda Rally Club
	Minikáry Klub Mladá Boleslav
PLAVÁNÍ	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (oddíl plavání)
POTÁPĚNÍ	Klub sportovních potápěčů Subaqua Mladá Boleslav
RYBÁŘSTVÍ	MO ČRS Mladá Boleslav
SPORTOVNÍ STŘELBA	Sportovně střelecký klub 0205 ŠKODA Mladá Boleslav
STOLNÍ TENIS	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (oddíl stolního tenisu)
ŠACHY	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (šachový oddíl)
TAIČI	Sdružení taoistického taichi
TANEC	Taneční skupina Wardah el_Shareef
TENIS	Tenisový klub LTC Mladá Boleslav
	Tenisový klub TC SAPE Mladá Boleslav
VOLEJBAL	TJ Auto Škoda Mladá Boleslav (volejbalový oddíl)

Zdroj: Oficiální web statutárního města Mladá Boleslav, vlastní úprava

Ve městě funguje několik desítek místních sportovních klubů, které nabízí širokou paletu různorodých sportů (viz tabulka 8). Mezi nejúspěšnější kluby patří zejména fotbalový FK Mladá Boleslav (I. liga), hokejový Bruslařský klub MB (Extraliga ledního hokeje), házenkářský klub TJ Sokol Podlázky – Dalovice (I. liga) a florbalový klub Technology Florbal Mladá Boleslav (Superliga). Existenci čtyř prvoligových sportovních týmů ve městě si pochvaluje i náměstek primátora Mgr. Michal Kopal (viz příloha 9). Ten považuje právě zázemí pro aktivní i pasivní volnočasové aktivity, ať již sportovní nebo kulturní, za jednu ze silných stránek Mladé Boleslavi.

Nabídku sportovních aktivit ve městě dále rozšiřují také různá volnočasová zařízení založená soukromými subjekty – jedná se např. o squashové kurty, tenisové a badmintonové dvorce, bowlingová centra, umělé stěny nebo posilovny a fitness zařízení.

5.5. Doprava

5.5.1. Dopravní dostupnost a obslužnost

Město Mladá Boleslav vyniká velmi dobrou dostupností a dopravní obslužností zejména díky přítomnosti dálnice D10 a souběhu dvou silnic I. třídy. Dálnice D10 (do roku 2016 rychlostní silnice R10) představuje hlavní dopravní osu směrem na jihozápad (Benátky nad Jizerou, Prahu) a severovýchod (Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Turnov a prostřednictvím navazující I/35 i Liberec). Největší přínos dálnice D10 spočívá samozřejmě v nadstandartním dopravním spojení s hlavním městem Prahou, nadřazeným pracovním a obslužným střediskem, jehož centrum je prostřednictvím individuální automobilové dopravy dosažitelné z Mladé Boleslavi zhruba za 45 minut. Hlavní dopravní tahy pak doplňují silnice I. třídy I/38 a I/16. Silnice I. třídy I/38 zajišťuje hlavní dopravní spojení směrem na severozápad (Bělá pod Bezdězem, Doksy, Česká Lípa) a jihovýchod (Nymburk, Kolín). Silnice I. třídy I/16 pak spojuje Mladou Boleslav směrem na západ s Mělníkem a směrem na východ se Sobotkou a Jičínem.⁷⁰

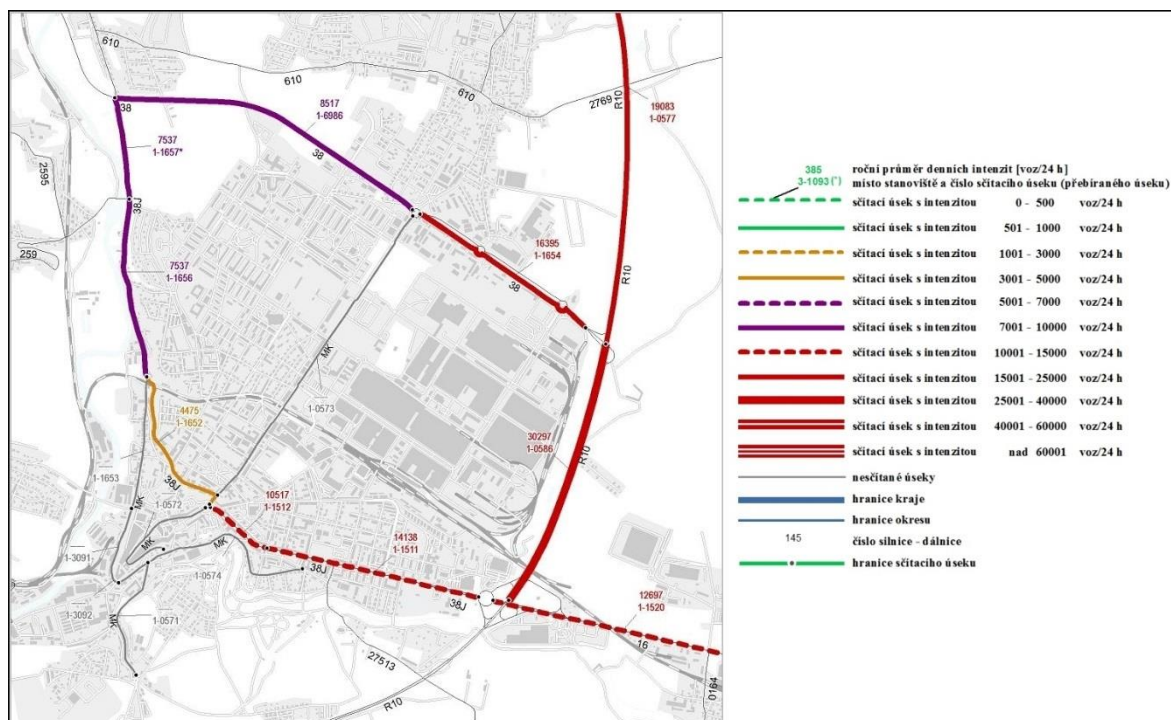
5.5.2. Automobilová doprava

Dopravní situace v Mladé Boleslavi je charakteristická mimořádně vysokou intenzitou automobilové dopravy, která se týká nejen hlavních silničních komunikací, ale i komunikací vedoucích obytnými celky a sídlišti. Jednou z příčin je obecně vysoká životní úroveň obyvatel, díky které si mohou obyvatelé dovolit vlastnit často i více než jeden automobil na domácnost. Zásadním faktorem je také specifikum města, kterým je přítomnost podniku ŠKODA AUTO a.s. Intenzitu automobilové dopravy výrazně zvyšuje právě individuální automobilová doprava zaměstnanců firmy do zaměstnání. Tento stav dále zhoršuje rozsáhlý vozový park čítající zhruba tři a půl tisíce služebních automobilů a speciální bonusy pro zaměstnance typu „Mezi námi“, díky kterým je možné si osobní automobily pronajmout nebo odkoupit za zvýhodněných podmínek. Díky tomu disponují

⁷⁰ PROCES – CENTRUM PRO ROZVOJ OBCÍ A REGIONŮ, s.r.o. 4. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav

automobilem i obyvatelé, kteří by si ho vzhledem ke své životní úrovni nemohli za jiných okolností dovolit.

Obrázek 5: Mapa intenzity automobilové dopravy v Mladé Boleslavi (2010)



Zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2010, vlastní úprava

Tento stav má množství negativních dopadů na město Mladá Boleslav. Kromě dopadů na životní prostředí, kterým se věnuje kapitola Životní prostředí a ochrana přírody, se jedná o problémy spojené s dopravní infrastrukturou a tzv. dopravou v klidu neboli parkováním. S nevyhovující situací v oblasti parkování se město potýká dlouhodobě. Již v období let 1998 až 2007 došlo na území města k radikálnímu nárůstu parkovacích kapacit zhruba o 70 %⁷¹. Od té doby investice do výstavby a rekonstrukce parkovacích míst nadále pokračují a postupně tak byly kromě jiných parkovišť zprovozněny parkovací domy u obchodního centra Bondy, v ulici Jaselská a v ulici Kateřiny Militké. Ani tak ale není počet parkovacích míst dostačující. Z rozhovoru s Mgr. Josefem Macounem (viz příloha 10), vedoucím Odboru dopravy a silničního hospodářství, vyplynulo, že město má už zpracovaný projekt na regulaci dopravy v klidu, kterým chce změnit dosavadní koncepci parkování. Projekt navrhuje zavedení parkovacích zón (čistě rezidentských, čistě

⁷¹ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi

návštěvnických a smíšených) na území celého města. Jeho součástí by mělo být i zavedení tzv. rezidentních štítů, které zajistí osobám s bydlištěm v dané lokalitě parkování v určité vzdálenosti od domu. Počítá ovšem i kontinuálním navyšováním parkovacích kapacit a v blízké budoucnosti tak vznikne minimálně jeden nový parkovací dům v lokalitě u nemocnice. V souvislosti s negativními dopady vysoké intenzity automobilové dopravy pak zmínil zejména nutné úpravy na problematických křižovatkách, které nejsou dimenzované na aktuální sílu dopravy. Plánované jsou např. kruhové objezdy na křižovatkách Pražská/Nádražní, Nádražní/Ptácká a také Laurinova/Ptácká.

Vedoucí Odboru dopravy a silničního hospodářství Mgr. Josef Macoun také naznačil řešení problému, se kterým se město potýká v souvislosti s pravidelnou výměnou směn v automobilce. V rámci každodenní výměny směn ve společnosti ŠKODA AUTO a.s. totiž dochází ke značnému ochromení silniční dopravy ve městě. V ranní špičce, která nastává mezi 5. a 9. hodinou ranní, je situace méně závažná, neboť výměna směn probíhá dříve než všeobecná ranní dopravní špička a dopravní zátěž je proto lépe časově rozložena. V rozmezí 14. až 16. hodiny odpolední, kdy dochází k souběhu výměny směn se všeobecnou odpolední dopravní špičkou, pak ale vzniká extrémní dopravní zátěž a nastává dopravní kolaps. Tuto situaci se město snaží řešit jak zklidňováním silniční dopravy (např. zjednosměřováním ulic), tak i úpravou a dostavbami dopravní infrastruktury. Jako příklad může posloužit vybudování nové komunikace, tzv. Severovýchodní tangenty, která po svém otevření v roce 2015 umožňuje rychlejší průjezd městem od autobusového nádraží směrem k rychlostní komunikaci R10, čímž odlehčuje velmi zatíženým komunikacím, jako jsou ulice Jičínská, T. G. Masaryka a třída Václava Klementa. Zároveň je také v plánu zlepšit dopravní situaci zavedením systému telematického řízení dopravy, který by umožnil zjednodušit průjezd městem prostřednictvím tzv. zelené vlny.

Pozitivní roli při snižování podílu automobilové dopravy a zvyšování dostupnosti parkování by do budoucna mohla mít cyklistická doprava ve městě (viz kapitola Cyklistická doprava), která má potenciál plnit funkci významného alternativního způsobu dopravy do zaměstnání a za službami. Obdobně pozitivní vliv může mít i odpovídající pozornost věnovaná rozvoji městské autobusové dopravy (viz kapitola Autobusová doprava). Podle vedoucího Odboru dopravy a silničního hospodářství Mgr. Josefa Macouna (viz příloha 10) si město tento potenciál uvědomuje, a právě nová koncepce

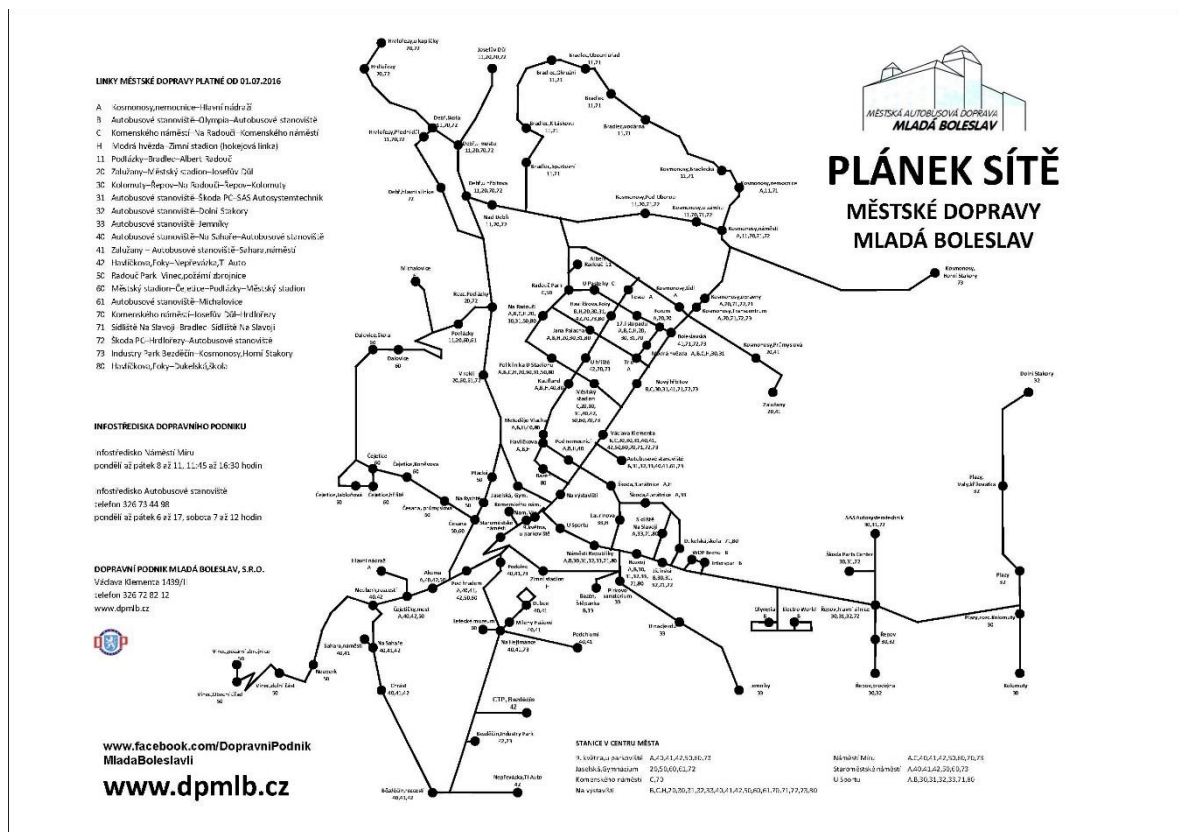
regulace dopravy v klidu by měla sloužit mimo jiné i jako nepřímý způsob, jak lidi motivovat k využívání MAD a cyklodopravy.

5.5.3. Autobusová doprava

Regionální i dálková autobusová doprava mají pro Mladou Boleslav velký význam.

Městskou autobusovou dopravu (MAD) - jak je systém městské hromadné dopravy v Mladé Boleslavi od roku 2003 nazýván - zajišťuje Dopravní podnik Mladá Boleslav s.r.o., který byl založen městem v roce 1997. Kromě dopravní obslužnosti samotného města zajišťuje dopravní obslužnost i pro okolní obce Dalovice, Hrdlořezy, Josefův Důl, Řepov, Vinec, Kosmonosy, Bradlec, Plazy, Luštěnice, Dolní Stakory a Horní Stakory.

Obrázek 6: Plán sítě městské autobusové dopravy



Zdroj: Dopravní podnik Mladá Boleslav s.r.o.

Mezi nejvýznamnější změny, kterými MAD prošla v posledním desetiletí, patří zejména vybudování nového moderního autobusového nádraží v roce 2007 a výrazné rozšíření kategorie cestujících zdarma, ke kterému došlo na pokyn Magistrátu města Mladá Boleslav během roku 2008. Kategorie do té doby obsahující pouze děti do 6 let nově

zahrnovala i děti od 6 do 15 let věku, seniory nad 70 let věku a také rodiče na mateřské dovolené. Od roku 2009 se do této kategorie řadí i držitelé jakékoliv medaile prof. MUDr. Jana Janského (tzv. Jánského plakety).

Velkým milníkem pak bylo zavedení nového systému MAD na konci roku 2008. Nový systém nahrazoval ten původní (založený na 20 linkách s různou trasou a intervalem) vytvořením tří hlavních linek obsluhujících centrum města, na které navazovaly doplňkové linky obsluhující příměstské části a přilehlé obce. Trojice páteřních linek byla pojmenována písmeny „A“, „B“, „C“ a byl u nich zaveden speciální zkrácený interval mezi jednotlivými spoji. Všechny páteřní linky byly po celý den obsluhovány v pravidelných patnáctiminutových intervalech – odtud pojmenování projektu „Nadzemní metro Mladá Boleslav“ (viz příloha 4).⁷²

Tento krok jednoznačně přispěl ke zvýšení atraktivity cestování MAD. Obyvatelé města už si nemuseli pamatovat jízdní řády a při vstupu na zastávku bezpečně věděli, že nejpozději do čtvrt hodiny přijede autobus. Cestování usnadnil i fakt, že páteřní linky se na mnoha místech překrývaly, tudíž nebyl problém mezi nimi podle potřeby přestupovat. Systém „nadzemního metra“ zůstal bez výraznějších změn zachován až do roku 2016, kdy došlo u linek A a B k prodloužení intervalů mimo ranní špičku (4:15 až 8:00) na 20 až 30 minut, přičemž linky C se prodloužení intervalů dotklo i ve špičce. Po pěti letech také došlo ke zdražení jízdného o jednu korunu.

Další významnou modernizací bylo zavedení víceúčelových městských karet „Mladá Boleslav plná výhod“, které proběhlo v roce 2013 (viz příloha 5). Nové čipové karty nahradily dosavadní papírové průkazky Dopravního podniku Mladá Boleslav s.r.o. a bylo možné je využít jako elektronické peněženky v rámci celého systému městské dopravy a zároveň i na všech linkách provozovaných společnostmi ČSAD Semily a.s. a TRANSCENTRUM bus s.r.o. (dnes ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.). Karta byla o počátku koncipovaná jako multifunkční a bylo zamýšlené její využití v dalších zařízeních jako je např. knihovna, koupaliště nebo školní jídelny, aby mohli lidé používat pouze jednu čipovou kartu.⁷³ Širší využití elektronických karty, které by pro občany Mladé Boleslavi znamenalo řadu výhod, se však dosud nenaplnilo. Karta je mimo autobusovou dopravu

⁷² DOPRAVNÍ PODNIK MLADÁ BOLESLAV, s.r.o. Výroční zpráva za rok 2014

⁷³ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. Průkazky v MHD nahradí moderní čipové karty

použitelná prakticky jen pro získání 20 % slevy do městského krytého bazénu a koupaliště, příp. pro získání 5 % slevy v obchodech Nábytek Řepov, FN Trade Parfumerie, Bylinka MB a Auto Kelly.⁷⁴

Mezi palčivé problémy městské autobusové dopravy patří zejména stav jejího vozového parku. Nevyhovující technický stav stávajících autobusů spolu s relativně pomalým procesem obnovy vozového parku Dopravního podniku není optimální. Dle akčního plánu města⁷⁵ se chystá rozsáhlá obnova vozového parku v podobě 21 nových vozů, která bude spolufinancována z fondu Evropské unie. Počítá však s tím, že dodávky nových autobusů budou postupně rozloženy mezi roky 2017, 2018, 2019, 2020 a 2021, vždy v objemu 3-5 nových vozů ročně. Podle slov vedoucího Odboru dopravy a silničního hospodářství Mgr. Josefa Macouna (viz příloha 10) se v rámci této obměny vozového parku plánuje také zároveň přistoupit k jeho modernizaci v oblasti využití alternativních paliv a nové autobusy tak budou pravděpodobně jezdit na plyn. Spolu s tím připravuje město novou telematiku pro autobusy, která by měla v budoucnu umožnit vznik chytrých zastávek autobusů.

5.5.4. Železniční doprava

Mladá Boleslav je železničním uzlem, kterým procházejí železniční tratě celostátního i regionálního významu. Z celostátních tratí se jedná o trať č. 070 Praha – Turnov a č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav, z regionálních tratí jde pak o č. 064 Mladá Boleslav – Stará Paka a č. 076 Mladá Boleslav – Mělník. Je ovšem nutné poznamenat, že téměř všechny tyto tratě jsou v nevyhovujícím technickém stavu (jednokolejné, neelektrifikované, s nízkou provozní rychlostí), který neodpovídá potřebám moderní železniční dopravy.⁷⁶ V rámci veřejné dopravy tak nepředstavuje osobní železniční doprava, zejména vzhledem k výrazně delším cestovním dobám, konkurenceschopnou alternativu k individuální automobilové dopravě ani autobusové dopravě.

Železniční trať Praha – Turnov spadá pod Evropskou dohodu o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC) a dlouhodobě se uvažuje o její postupné modernizaci, která by vedla k výraznému zlepšení parametrů

⁷⁴ DOPRAVNÍ PODNIK MLADÁ BOLESLAV, s.r.o. Městská karta

⁷⁵ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Akční plán pro roky 2016-2017

⁷⁶ PROCES – CENTRUM PRO ROZVOJ OBCÍ A REGIONŮ, s.r.o. 4. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav

trati včetně maximální povolené traťové rychlosti a propustnosti pro nákladní i osobní železniční dopravu. I přes větší atraktivitu železniční dopravy pro obyvatele města, kterou by případná modernizace přinesla, je nejisté, zda by se reálná využívanost železniční dopravy ve směru na Prahu zvýšila. Jedním z důvodů je problémová dopravní poloha uzlové stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží, která je umístěna na okraji města daleko od městského centra, hustě obydlených částí i hlavních zaměstnavatelů. Situaci navíc komplikuje stav samotné stanice, která má nevyhovující kolejové uspořádáním z období vzniku dráhy (neumožňující současné vjezdy a odjezdy z této stanice), a není ani peronizována. Přes padesát let staré, z valné většiny prázdné a nepoužívané objekty hlavního nádraží jsou navíc dlouhodobě v katastrofálním stavu. Díky tomu všemu se často o hlavní stanici hovoří jako o „vředu města“.

Příznivější polohou blízko centra, sídlišť i automobilky, disponuje zastávka „Mladá Boleslav město“, která se ovšem nachází na vedlejší železniční trati Mladá Boleslav – Stará Paka, a má tudíž v rámci železniční sítě nižší dopravní význam. Využitelnost železniční trati v Mladé Boleslavi pro dopravu v rámci města nebo dojížděku za prací navíc snižuje neexistence jakékoli integrace železniční dopravy se systémem městské autobusové dopravy. Osobní železniční doprava proto nemá pro Mladou Boleslav značný význam. Železniční tratě mají však poměrně velký význam pro nákladní dopravu a jsou využívány i společností ŠKODA AUTO a.s. Kromě toho je železnice využívána také v oblasti cestovního ruchu, kde nabízí způsob dopravy pro turisty cestující do oblastí Českého ráje a Kokořínska.⁷⁷

5.5.5. Cyklistická doprava

Vzhledem k tomu, že jádrové území města rozkládající se na ose Severní Město – Staré Město – Rozvoj leží téměř v rovině a ve stejné výškové úrovni se nachází i základní část areálu automobilky, disponuje Mladá Boleslav předpoklady pro rozvoj cyklistické dopravy na jejím území.

Počátky rozvoje tohoto potenciálu byly velmi pomalé a nesystematické. Výstavba infrastruktury pro cyklistickou dopravu probíhala v dlouhých časových rozestupech a izolovaně, jako součást rekonstrukce některých ulic, bez snahy o vytvoření souvislé sítě

⁷⁷ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi

cyklostezek ve městě. Tak byly postaveny i první cyklistické stezky v ulicích U Stadionu a Jana Palacha v roce 1995 a kratší úsek samostatné stezky v ulici Václava Klementa o osm let později. Se vstupem České republiky do Evropské unie v roce 2004 došlo v tomto směru ovšem k výrazným změnám. Dosud nekoncepční přístup k budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu se změnil na koncepční. V roce 2006 byl vypracován Generel cyklistické dopravy města Mladá Boleslav⁷⁸, který v dalších letech následovaly navazující dokumenty jako Návrh řešení rozvoje cyklodopravy v Mladé Boleslavi na léta 2009 až 2012⁷⁹, jejichž cílem bylo naplánovat stavbu sítě vzájemně propojených cyklostezek, po níž se cyklisté bezpečně dostanou do všech částí města. Tyto změny se pozitivně odrazily v tempu rozvoje cyklistické dopravy, které se značně zrychlilo. V letech 2009 až 2010 byla výrazně rozšířena cyklostezka na třídě Václava Klementa a zahájilo se budování cyklistických stezek v oblasti Severního sídliště – v ulicích Na Radouči a 17. listopadu. V letech 2012 a 2013 byla vybudována cyklostezka v lokalitě Ptácká pod hradem a zároveň se podařilo vytvořit žádanou cyklostezku mezi Mladou Boleslaví a příměstskou částí Jemníky. Infrastruktura se rozrůstala i v letech 2014 a 2015, kdy byla dále rozšířena existující cyklostezka v ulici Na Radouči, došlo k vybudování cyklostezky na třídě T.G. Masaryka a vzniku nové cyklostezky od Bezručovy ulice k třídě Václava Klementa.

Stavba páteřní sítě není dokončená a nadále pokračuje (viz příloha 6). Současný fragmentovaný stav sítě městských cyklostezek se projevuje například v největší obytné zóně v severní části města, která stále není kompletně pokryta a chybí jí napojení jak v jihozápadním směru na centrum města, tak v severovýchodním směru na sousedící Kosmonosy. Cyklistická infrastruktura stále není dostupná ani ve východní části města v oblasti Jičínské ulice a jejího okolí či v historickém jádru. I tak je možné hodnotit rozvoj v této oblasti v posledních letech jako velmi rychlý. Klíčovým je bez pochyby fakt, že Mladé Boleslavi se dlouhodobě daří při tvorbě cyklostezek využívat značných dotací, ať už se jedná o prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury, nebo o (zejména v poslední době využívané) prostředky z fondů Evropské unie. Díky nim je možné budovat infrastrukturu v rozsahu, jaký by si město s využitím pouze svého vlastního rozpočtu nemohlo nikdy dovolit. Náměstek primátora Mgr. Michal Kopal označil v rozhovoru (viz

⁷⁸ ROZSYPAL, Vladislav. Generel cyklistické dopravy Mladé Boleslavi

⁷⁹ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Návrh řešení rozvoje cyklodopravy v Mladé Boleslavi na léta 2009-2012

příloha 9) cyklo dopravu za zdravou a moderní alternativu motoristické i pěší dopravy, jejíž využitelný potenciál je však zatím na území města zásadně pod svou hranicí skutečného používání. Ve spojitosti s tím poukázal na připravované doplnění páteřní cyklostezky, které má zajistit, aby se tento typ dopravy vyplatilo v jeho každodenním smyslu využití bezpečně používat např. při cestě za prací nebo vzděláním, jak je tomu běžné ve vyspělých západních zemích. Město si dle jeho vyjádření také uvědomuje obrovský potenciál, který tkví v rekreačním využití cyklo dopravy. V tomto směru stojí za zmínku zejména nadregionální projekt Greenway Jizera⁸⁰, jehož cílem je vybudování páteřní cyklostezky podél toku řeky Jizery – od jejích pramenů až k soutoku s Labem. Celý projekt je založen na partnerství a spolupráci, přičemž město Mladá Boleslav je jedním z významných partnerů a zároveň garantem úseku Bakov nad Jizerou – Horky nad Jizerou. I přesto, že město Dohodu o partnerství na projektu⁸¹ podepsalo již v roce 2007, z hlediska příprav a realizace dosud výrazně nepokročilo a mladoboleslavský úsek tak zaostává za jinými úseky.

5.5.6. Letecká doprava

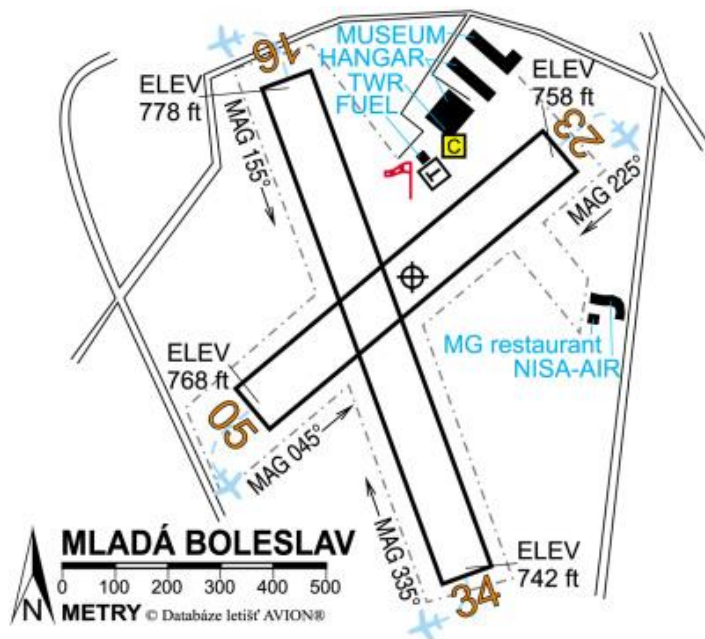
Letiště Mladá Boleslav (LKMB) se nachází na jihozápadním okraji města, zhruba 3 km od sjezdu č. 40 dálnice D10, v těsném sousedství s obcí Bezděčín. Jedná se o veřejné vnitrostátní letiště s celoročním provozem, které má dvě vzletové a přistávací dráhy (16/34 s rozměry 900 krát 150 m a 05/23 s rozměry 775 krát 100 m) s travnatým povrchem. Charakterem se jedná o sportovní letiště – travnaté dráhy umožňují provoz téměř všech letadel pro bezmotorové i motorové létání.⁸² Jeho vlastníkem a provozovatelem je Aeroklub Mladá Boleslav o.s.

⁸⁰ GREENWAY JIZERA. Projekt Greenway Jizera

⁸¹ GREENWAY JIZERA. Dohoda o partnerství na projektu Greenways Jizera

⁸² LETIŠTĚ MLADÁ BOLESLAV. Základní informace

Obrázek 7: Mapa areálu letiště



Zdroj: AeroBáze – Databáze letišť

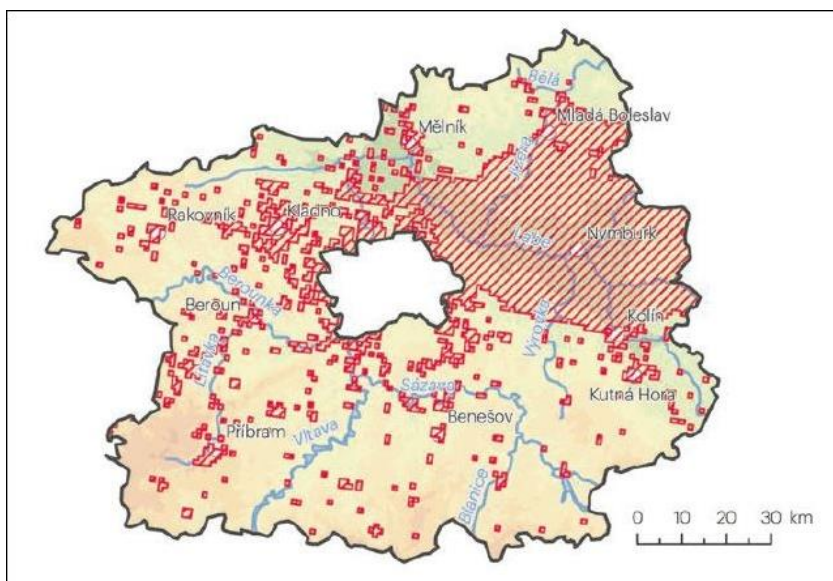
5.6. Životní prostředí a ochrana přírody

5.6.1. Kvalita ovzduší

Mladá Boleslav patří mezi města se zhoršenou kvalitou ovzduší, kde dochází k pravidelnému překračování imisních limitů pro ochranu zdraví. Hlavní látky znečišťující ovzduší jsou přízemní ozón (O₃), atmosférický aerosol (PM₁₀) a polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU). Na vysoké koncentraci těchto látek v ovzduší se nejvýznamněji podílí rostoucí intenzita automobilové dopravy, lokální vytápění domácností tuhými palivy a místní teplárna ŠKO-ENERGO s.r.o. Ze zhoršeného stavu ovzduší pak vyplývají zdravotní rizika pro obyvatele. Mezi prokazatelné následky zhoršené kvality ovzduší patří např. zvýšená nemocnost, výskyt a prohlubování potíží u astmatu, alergií, respiračních a srdečních potíží, nádorových onemocnění a snížení imunity.⁸³

⁸³ CENIA, česká informační agentura životního prostředí. Zpráva o životním prostředí České republiky 2015

Obrázek 8: Oblasti Středočeského kraje s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví (2015)



Zdroj: Zpráva o životním prostředí ve Středočeském kraji 2015

5.6.2. Hluk

Hluk je významným ukazatelem kvality životního prostředí a také faktorem ovlivňujícím zdraví obyvatel. Nadměrný hluk je zdrojem stresu, který způsobuje celou řadu civilizačních onemocnění. Mezi nejčastější účinky hluku na člověka patří obtěžování hlukem, rušení spánku a ovlivnění činností jako je práce nebo odpočinek. Nejzávažnější jsou pak zdravotní účinky hluku na sluchový orgán a kardiovaskulární systém. Kromě člověka působí hluk i na živočichy, u kterých může docházet k narušení populací, což se projeví v následném úbytku biodiverzity.

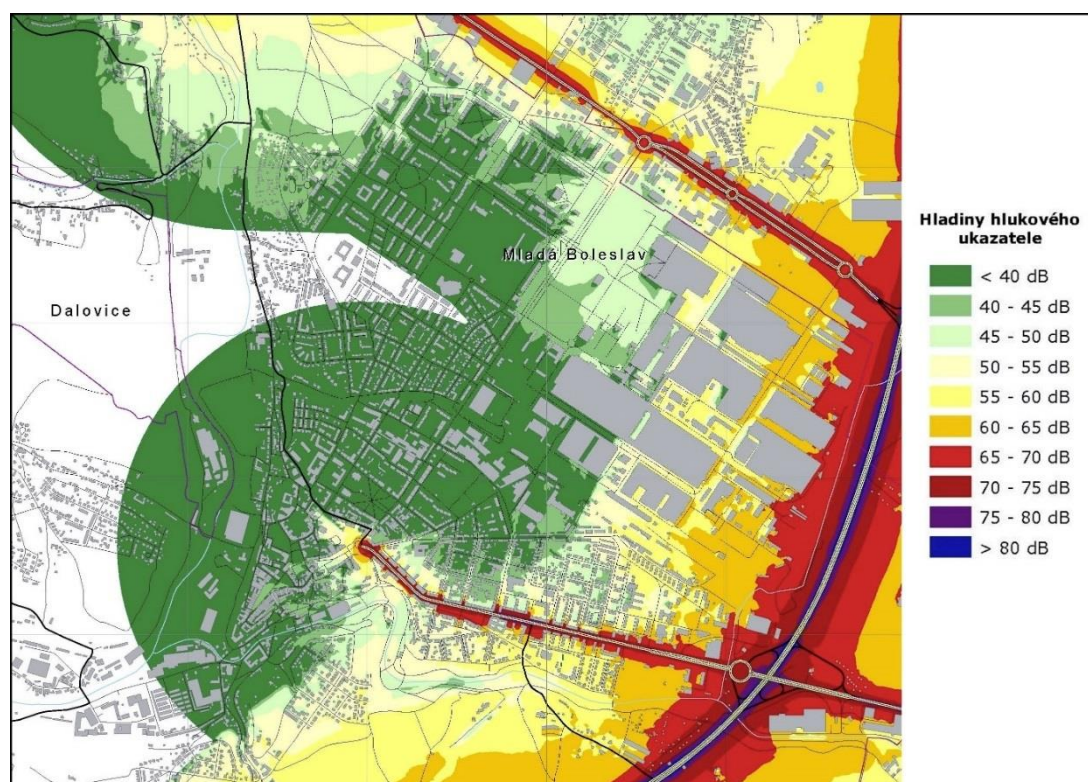
Hlavním zdrojem hluku je přitom silniční doprava. Hladinám hluku ze silniční dopravy, které přesahují stanovené mezní hodnoty (viz příloha 7), je v České republice celodenně vystaveno téměř 265 tisíc obyvatel.⁸⁴

Míra hlukové zátěže v ČR je sledována prostřednictvím Strategických hlukových map, které Česká republika jako členský stát Evropské unie povinně vypracovává na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Strategické hlukové mapy se pořizují pro hluk v okolí

⁸⁴ CENIA, česká informační agentura životního prostředí. Zpráva o životním prostředí České republiky 2015

stanovených hlavních pozemních komunikací, hlavních železničních tratí, hlavních letišť a v aglomeracích. Samotné mapování je v gesci Ministerstva zdravotnictví a probíhá v pravidelných pětiletých cyklech. V ČR se zatím uskutečnila dvě kola – v roce 2007 a 2012.⁸⁵

Obrázek 9: Strategická hluková mapa pro hlavní komunikace v Ml. Boleslavi (Ldvn)



Zdroj: Mapová aplikace hlukových map 2012, vlastní úprava

Z výsledků prvního Strategického hlukového plánování, které byly zveřejněny v rámci publikace „Stav životního prostředí v jednotlivých krajích ČR – Středočeský kraj 2007“⁸⁶, vyšlo najevo, že v Mladé Boleslavi se problém nadměrného hluku týká zejména dálnice D10, silnice I/38 a ulic Jičínská, T. G. Masaryka, Jaselská a třídy Václava Klementa. Znepokojující byl ovšem fakt, že dle naměřených hodnot žil nejvyšší počet obyvatel na území kraje, dotčených hlukem z dopravy na nejfrekventovanějších komunikacích, právě v Mladé Boleslavi (další v pořadí byla města Kolín a Nymburk). Celodenní obtěžování hlukem z dopravy (indikátor Ldvn pro den, večer a noc) postihovalo

⁸⁵ MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ ČR. Mapový portál Strategického hlukového mapování ČR

⁸⁶ CENIA, česká informační agentura životního prostředí. Stav životního prostředí v jednotlivých krajích ČR v roce 2007

2 102 obyvatel města. Ještě horší pak byly naměřené hodnoty hlukového indikátoru L_n pro noční hodiny (23.00 – 7.00), který charakterizuje rušení spánku. Překročením jeho limitu bylo postiženo 2 230 obyvatel. Tyto výsledky jsou o to závažnější, neboť noc je dobou spánku a fyziologické regenerace organismu, a proto je tiché prostředí v tomto čase pro zdraví obzvláště důležité. Spánek představuje biologickou nutnost a narušený spánek je příčinou řady zdravotních problémů. Jak uvádí Státní zdravotní ústav v Odborné zprávě za rok 2015⁸⁷, „*prokázané zdravotní účinky hluku v noční době jsou změny fyziologických funkcí během spánku (změny kardiovaskulární aktivity, změny mozkové činnosti), zhoršení kvality spánku (obtížné usínání, probouzení se, zkrácení celkové doby spánku, zvýšení pohyblivosti ve spánku) a zvýšení užívání léků na spaní*“. Nespavost je přitom prokazována již od prahové hodnoty $L_n = 42$ dB a zvýšené užívání léků na spaní dokonce již od prahové hodnoty $L_n = 40$ dB. Pro srovnání – mezní hodnota tohoto ukazatele, po jejímž překročení se hovoří o nadlimitní hladině hluku narušení spánku, je v ČR stanovena na 60 dB. Dlouhodobé narušení spánku hlukem je navíc samo o sobě pokládáno za poruchu zdraví a vede k dalším následkům pro zdraví a životní pohodu, jako je únava, podrážděnost, snížená výkonnost a nevhodnost.

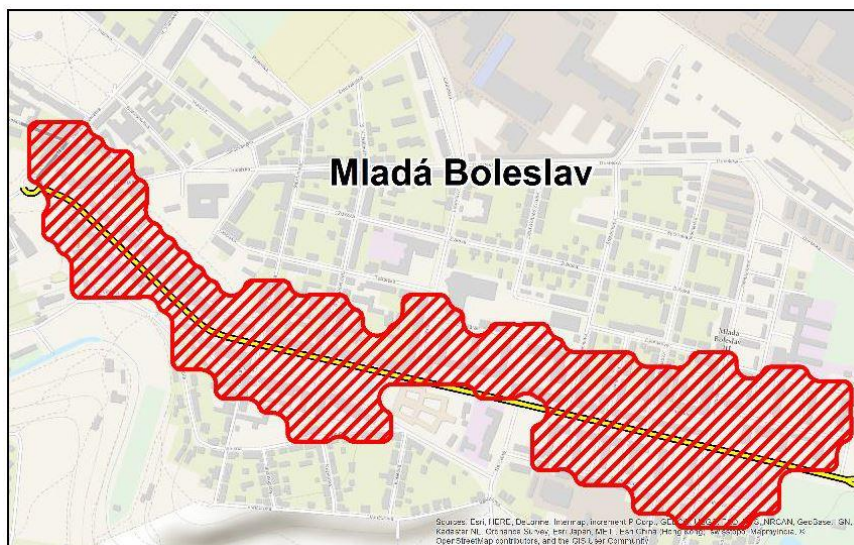
Zlepšení v tomto směru přinesly výsledky druhého kola Strategického hlukového mapování v roce 2012, které vykazují pokles počtu obyvatel dotčených nadlimitním nočním hlukem i obyvatel trpících celodenním obtěžováním hlukem shodně na 1262⁸⁸. I přes to je ovšem počet obyvatel zasažených nadměrným hlukem z dopravy vysoký. To potvrzuje i Návrh Akčního hlukového plánu pro Středočeský kraj⁸⁹, který v návaznosti na zpracování Strategické hlukové mapy navrhuje opatření na snížení hluku v nejzatíženějších oblastech. Právě na seznamu nejkritičtějších míst s nejvyšším počtem osob silně rušených ve spánku figuruje na třetím místě lokalita v Mladé Boleslavi.

⁸⁷ STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku: Odborná zpráva za rok 2015

⁸⁸ SDRUŽENÍ - AP. Návrh Akčního hlukového plánu pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví státu 2.kolo: Středočeský kraj a aglomerace Praha

⁸⁹ Tamtéž

Obrázek 10: Kritická lokalita ulic Jičínská a T. G. Masaryka v Mladé Boleslavi



Zdroj: Návrh Akčního hlukového plánu pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví státu, Středočeský kraj

Jedná se o úsek komunikace I/38 v oblasti ulic Jičínská a T. G. Masaryka, což je lokalita, která byla jako kritická označována již v rámci původního Akčního hlukového plánu⁹⁰, jenž navazoval na Strategickou hlukovou mapu z roku 2007. Tehdejším řešením měla být čerstvě zbudovaná přeložka komunikace v Kosmonosech (Průmyslová ulice). Situace se po jejím zprovoznění sice zlepšila, ale oblast Jičínské ulice zůstává dopravně i hlukově velmi zatíženou lokalitou. Pro řešení kritického místa je proto navrhováno nové opatření v podobě je položení nového povrchu vozovky – tzv. „tichého povrchu“ – který by snížil hlukovou zátěž zhruba o 3 dB až 7 dB.

5.6.3. Nakládání s odpady

Pod pojmem nakládání s odpady se rozumí zejména činnosti zaměřené na předcházení a omezování vzniku odpadů a systém komplexního nakládání s odpady – shromažďování, sběr, výkup, třídění, přeprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování odpadů. Pro město tyto činnosti zajišťuje společnost Compag Mladá Boleslav s.r.o., která na jeho území mj. provozuje dva sběrné dvory (Sever a Poplužní dvůr) a také skládku tuhého odpadu v místní části Michalovice, na které je skládkováním likvidována

⁹⁰ EKOLA GROUP, spol. s r.o. Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace – Středočeský kraj

naprostá většina komunálního odpadu vyprodukovaného ve městě.⁹¹ Právě tato skládka je v současnosti jedním z nejzávažnějších ekologických rizik v Mladé Boleslavi. K vyčerpání její kapacity mělo původně dojít již v roce 2012. Počítalo s uzavřením skládky a její následnou rekultivací, přičemž likvidaci odpadu měl řešit projekt průmyslového zpracování odpadu, který by byl částečně financován dotací z evropských fondů. Projekt se ovšem neuskutečnil a místo toho došlo k prodloužení životnosti Michalovické skládky. Podle nových předpokladů se měla skládka uzavřít v roce 2015, kdy už měla být v provozu moderní mechanicko-biologická úprava odpadů, na kterou získala společnost Compag Mladá Boleslav s.r.o. dotaci ze Státního fondu životního prostředí ve výši 179 mil. Kč. K jejímu vybudování ovšem kvůli potížím v přípravě projektu nikdy nedošlo a dotace byla ztracena. Místo toho byla opět dočasně prodloužena životnost skládky, navýšením o 20 500 m³⁹², zhruba do konce roku 2016. Do této doby mělo být zařízení na zpracování odpadu vybudováno v menším měřítku bez dotační podpory. Ani k tomu ale nedošlo.

Součástí systému nakládání s odpady je také sběr tříděného odpadu. Ve městě je zajišťován sběr tříděného odpadu pro základní kategorie papír, plast, sklo a tetrapak. Ze strany města byla v oblasti třídění odpadu v posledních letech učiněna řada pozitivních kroků – ať už se jedná o zvyšující se počet kontejnerů na tříděný odpad nebo modernizaci samotného systému sběru a třídění odpadu – příkladem může být přemístování nadzemních stanovišť kontejnerů na tříděný odpad pod povrch (budování podzemních kontejnerů), které plynule probíhá ve vybraných lokalitách města od roku 2013.

Možnosti třídění odpadu jsou navíc od roku 2011 rozšířeny o kontejnery na bioodpad a elektroodpad. Popelnice na bioodpad slouží pro odkládání listí, trávy, sena, zbytků rostlin, ovoce, zeleniny a krátkých větví a jejich svoz zajišťuje město prostřednictvím společnosti Compag Mladá Boleslav s.r.o. Kontejnery na baterie a drobná elektrozařízení (např. kalkulačky, rádia, telefony) bezplatně poskytuje společnost ASEKOL a.s., která se zároveň stará o jejich obsluhu.⁹³

⁹¹ PROCES – CENTRUM PRO ROZVOJ OBCÍ A REGIONŮ, s.r.o. 4. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav

⁹² INFORMAČNÍ SYSTÉM EIA. Záměry na území ČR: STC1875

⁹³ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. V příměstských částech jsou nové kontejnery na drobné elektrospotřebiče

Mimo to jsou od roku 2009 na území Mladé Boleslavi rozmístěny kontejnery na sběr textilu., které ve spolupráci s městem spravuje firma DIMATEX CS s r.o. Jedná se o speciální bílé kontejnery s nápisem „Textil“, kam mohou lidé odkládat obnošené šatstvo. Vhodné textilie a oděvy jsou darovány charitativním nadacím, ostatní se dále třídí, recyklují a nachází využití např. jako surovina pro výrobu čisticích materiálů, netkaných textilií nebo lepenek.⁹⁴

5.6.4. Ochrana přírody a krajiny

Příroda a krajina představuje nedílnou součást životního prostředí. Právním nástrojem její ochrany je Zákon č. 114/1992 Sb., neboli Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny⁹⁵, jehož účelem je *„přispět k udržení a obnově přírodní rovnováhy v krajině, k ochraně rozmanitostí forem života, přírodních hodnot a krás, k šetrnému hospodaření s přírodními zdroji“*.

Mezi zákonem chráněné prvky přírody a krajiny na území Mladé Boleslavi patří zejména:

Přírodní parky, které jsou významným institutem pro ochranu krajinného rázu. Na území Mladé Boleslavi je zřízen jeden – přírodní park Chlum. Jeho vyhlášení proběhlo nařízením Okresního úřadu Mladá Boleslav v roce 2000. Park se rozkládá v teplé, mírně suché oblasti Mladoboleslavského bioregionu na ploše 1319 ha. Jde o rozlehlý komplex tvořený pruhem zalesněných a travnatých svahů Chloumeckého hřbetu, jehož nejvyšší bod dosahuje 367 m. Toto poměrně lesnaté území vytváří ostrov v okolní zemědělsky obhospodařované oblasti.

Zvláště chráněná území, což jsou území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná. Mezi ně patří Národní přírodní památka Radouč, která je chráněná pro svá skalní a travobylinná společenstva na svazích s ojedinělým výskytem devaterky poléhavé a výskyt kriticky ohroženého sysla obecného. Dále Přírodní památka Bezděčín, kde se také vyskytuje kriticky ohrožený sysel obecný, jehož populace zde obývá zatravněné pozemky letiště. Třetím územím je Přírodní památka Lom u Chrástu, chráněná

⁹⁴ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. Odpady

⁹⁵ Zákon č. 114/1992 Sb. ze dne 19. února 1992 o ochraně přírody a krajiny

pro přítomnost paleontologického naleziště křídové fauny středního turonu, které je jedním z opěrných profilů pro stratigrafii české křídý.

Evropsky významné lokality (EVL) systému NATURA 2000, „*kteřé významně přispívají k udržení nebo obnově příznivého stavu alespoň jednoho typu evropských stanovišť nebo alespoň jednoho evropsky významného druhu z hlediska jejich ochrany nebo k udržení biologické rozmanitosti biogeografické oblasti*“⁹⁶. Ty se na území Mladé Boleslavi nachází tři - EVL Bezděčín, EVL Radouč a EVL Chlum u Nepřevázky.

Památné stromy jsou mimořádně významné stromy, skupiny a stromořadí, které byly za památné stromy vyhlášeny rozhodnutím orgánu ochrany přírody. Důvodem ochrany stromů je obvykle jejich významný věk, vzrůst, anebo fakt, že se jedná o krajinnou dominantu. Vzhledem k většímu množství památných stromů v Mladé Boleslavi budou zmíněny jen některé z nich. Namátkou se jedná o přibližně stopadesátiletý dub letní v sídlištní zástavbě u třídy T. G. Masaryka, zhruba stoletý buk lesní převislý v okrajové části parku Štěpánka přiléhající k Viničné ulici, dále jinan dvoulaločný v parku na Komenského náměstí, jilm habrolistý v parku Štěpánka u Koliby, buk lesní červenolistý v parku Štěpánka vedle Klenice u ulice Na Celně, borovice vejmutovka na Rožátově v areálu provozního střediska Povodí Labe s.p. nebo platan javorolistý v parku Štěpánka pod Vančurovou ulicí vedle schodiště.^{97 98}

5.7. Ekonomika

5.7.1. Ekonomická struktura podnikání

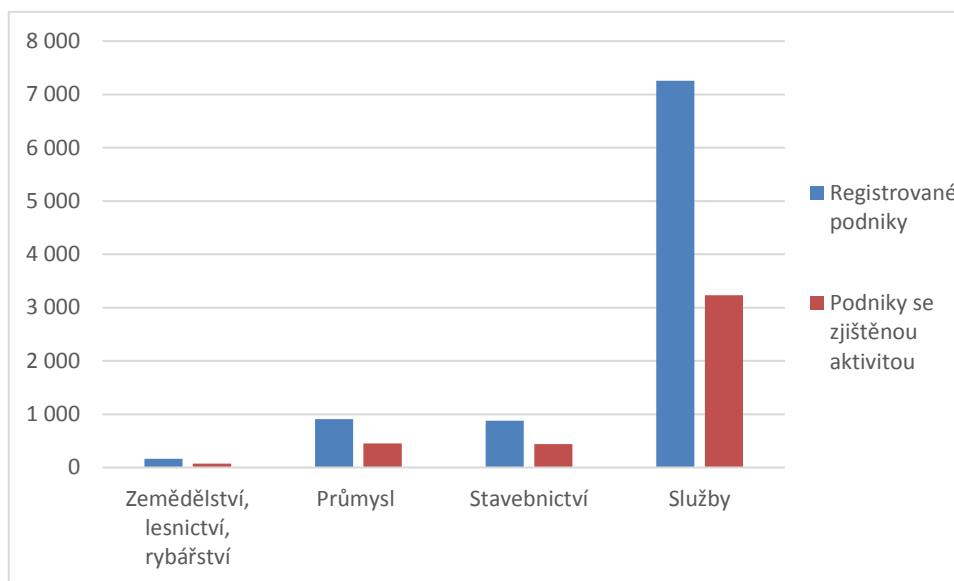
K 31. 12. 2016 bylo v Mladé Boleslavi evidováno dohromady 9 461 registrovaných podnikatelských subjektů, z toho 4 257 aktivních. Jak ilustruje graf 7, jednoznačně největší zastoupení mělo odvětví služeb, který tvořilo 7 255 podnikatelských subjektů, což je více než tři čtvrtiny ze všech registrovaných podniků. Na druhém místě bylo shodně stavebnictví a průmysl, zastoupené v obou případech zhruba 900 subjekty. Nejméně podnikatelských subjektů se nacházelo v zemědělství, lesnictví a rybářství – pouze 165.

⁹⁶ Zákon č. 114/1992 Sb. ze dne 19. února 1992 ochraně přírody a krajiny

⁹⁷ PROCES – CENTRUM PRO ROZVOJ OBCÍ A REGIONŮ, s.r.o. 4. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav

⁹⁸ MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. Ochrana přírody

Graf 7: Podnikatelské subjekty podle převažující ekonomické činnosti



Zdroj: ČSÚ, Vlastní zpracování

Subjekty s nejmenším počtem zaměstnanců jsou tradičně evidovány ve službách, kde se vyskytuje velké množství podnikatelů – fyzických osob. Z mnoha různých kategorií služeb, jak je zobrazuje tabulka 9, spadá nejvíce podnikatelských subjektů do kategorie Velkoobchodu a maloobchodu (34,8 %), následované profesními a vědeckými činnostmi (17,1 %), přičemž relativně silně je ještě zastoupena kategorie ubytování, stravování a pohostinství (7,1 %).

Tabulka 9: Podnikatelské subjekty s převažující ekonomickou činností ve službách

	Velkoobchod a maloobchod	Doprava a skladování	Ubytování, stravování a pohostinství	Informační a komunikační činnosti	Peněžnictví a pojišťovnictví	Činnosti v oblasti nemovitosti	Profesní a vědecké činnosti	Administrativní a podpůrné činnosti	Veřejná správa a obrana	Vzdělávání	Zdravotní a sociální péče	Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	Ostatní činnosti
Registrované podniky	2 526	180	518	199	277	577	1 244	213	7	236	157	266	855
Podniky se zjištěnou aktivitou	998	95	214	122	89	137	688	120	6	138	129	117	380

Zdroj: ČSÚ, Vlastní úprava

Naopak subjekty s největším počtem zaměstnanců jsou v Mladé Boleslavi téměř výlučně průmyslového charakteru. Důvodem je fakt, že ekonomická základna města je postavena na automobilovém průmyslu. Dlouhá historie výroby automobilů, která zde začala už na přelomu 19. a 20. století, trvá do dnešního dne a ŠKODA AUTO a.s. je v současnosti podnikem celostátního významu. Právě dominantní postavení společnosti přitahuje do města a jeho okolí řadu dalších velkých průmyslových subjektů. Ti zde nachází uplatnění jako dodavatelé specializující se na výrobu komponentů pro automobilku, což dále posiluje význam automobilového průmyslu ve městě. Většina z těchto subjektů je soustředěna v průmyslové zóně města.

5.7.2. Ekonomická aktivita a nezaměstnanost

Na základě údajů ze sčítání lidu, domů a bytů žilo v roce 2011 v Mladé Boleslavi dohromady 22 118 ekonomicky aktivních obyvatel, což představuje téměř přesně 50 % podíl obyvatel města. Z toho bylo zaměstnaných 20 735 (93,75 %) a nezaměstnaných pouze 1 383 (6,25 %) obyvatel. Z hlediska postavení mezi zaměstnanými převládali s 83,15 % zaměstnanci nad zaměstnavateli, kterých bylo 2,15 %. Na vlastní účet pracovalo 8,72 % zaměstnaných.

Ekonomicky neaktivních obyvatel bylo celkem 18 029, tedy přibližně 41 % podíl obyvatel města. Převládali mezi nimi nepracující důchodci (49,07 %) a žáci, studenti a učni (28,38 %). U 4 156 osob, tedy zhruba 9 % obyvatel města, se ekonomickou aktivitu nepodařilo zjistit.

Tabulka 10: Ekonomická aktivita obyvatel

		Počet	Podíl	
Obyvatelé celkem		44 303	100,00%	
Ekonomicky aktivní celkem		22 118	49,92%	
v tom	zaměstnaní	20 735	93,75%	
	z toho podle postavení v zaměstnání	zaměstnanci	17 241	83,15%
		zaměstnavatelé	445	2,15%
		pracující na vlastní účet	1 809	8,72%
	ze zaměstnaných	pracující důchodci	924	4,46%
		ženy na mateřské dovolené	481	2,32%
nezaměstnaní		1 383	6,25%	
Ekonomicky neaktivní celkem		18 029	40,69%	
z toho	nepracující důchodci	8 847	49,07%	
	žáci, studenti, učni	5 117	28,38%	
Osoby s nezjištěnou ekonomickou aktivitou		4 156	9,38%	

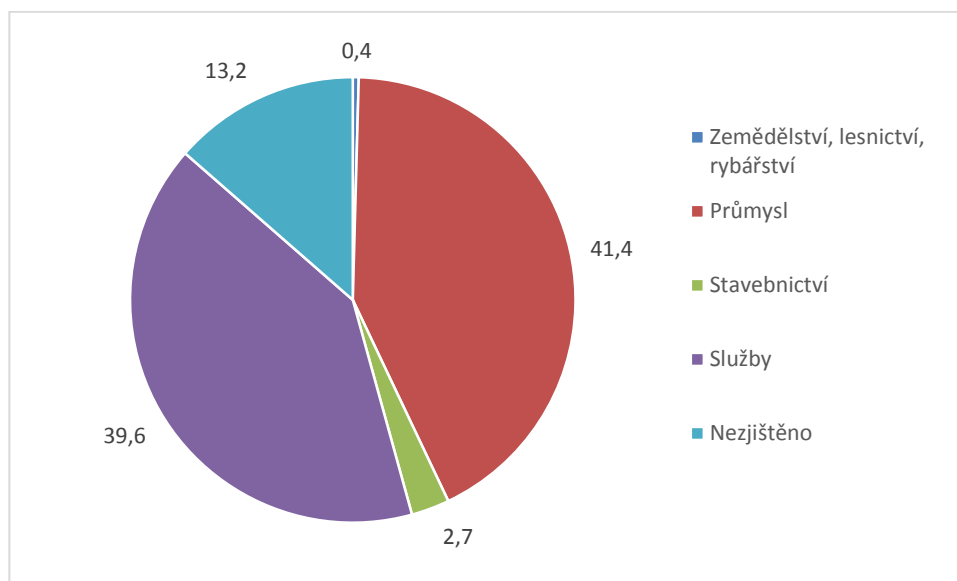
Zdroj: SLDB 2011, vlastní úprava

Jestliže ekonomická struktura podnikatelských subjektů města vykazovala jednoznačnou převahu odvětví služeb, potom ekonomická struktura zaměstnaných (viz graf 8) ukazuje, že největší zaměstnavatele má město ve svém tradičním průmyslu. Ten v roce 2011 živil 8 575 obyvatel, což odpovídá 41,4 % podílu všech zaměstnaných. Ve službách pracovalo 8 214 (39,6 %) zaměstnaných, ve stavebnictví 559 (2,7 %) a v zemědělství, lesnictví a rybářství pouze 87 (0,4 %).

Výrazná závislost města na jednom odvětví, které obsahuje všechny největší zaměstnavatele, ba přímo závislost na jedné jediné společnosti, na které celé odvětví stojí, představuje značné riziko spojené s poklesem významu či krizí automobilového průmyslu. Potenciální hrozbu může představovat také případná změna pozice závodu v rámci koncernu Volkswagen Group, kdy by mohlo dojít např. k přemístění větší části výroby do jiného regionu nebo státu. Ekonomické a sociální důsledky těchto událostí by pro město byly zcela zásadní.

Ve skupině největších zaměstnavatelů se ovšem nachází jeden subjekt mimo odvětví průmyslu, a tím je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav a.s. Její význam se projevil i na velikosti kategorie zdravotní a sociální péče, ve které pracovalo více než 6 % ze všech zaměstnaných.

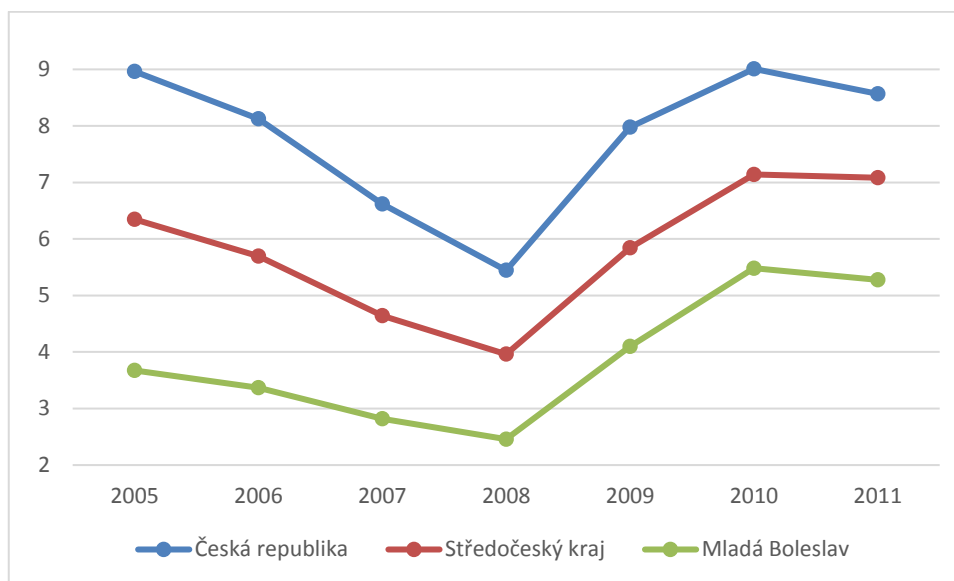
Graf 8: Zaměstnaní podle odvětví ekonomické činnosti (%)



Zdroj: SLDB 2011, Vlastní zpracování

I přesto, že přítomnost automobilky ve městě přináší určitá rizika, její vliv na ekonomiku města je významně pozitivní. Jeden z pozitivních dopadů se odráží ve velice nízké míře nezaměstnanosti, která je pro Mladou Boleslav a její okolí typická. Jak je vidět na jejím vývoji v letech 2005 až 2011 (viz graf 9), míra nezaměstnanosti města se dlouhodobě pohybuje o 3 až 5 % pod průměrem ČR. Dobře vychází město i ve srovnání se Středočeským krajem, jehož míra nezaměstnanosti je v průměru o 1,5 až 2,5 % vyšší. Velmi vypovídající je fakt, že nejvyšší hodnota míry nezaměstnanosti města ve sledovaném období, které bylo dosaženo v době globální ekonomické recese, odpovídá nejnižší dosažené hodnotě míry nezaměstnanosti na úrovni ČR, vykázané v době největší ekonomické prosperity.

Graf 9: Průměrná míra nezaměstnanosti 2005 až 2011 (%)



Zdroj: Integrovaný portál MPSV, vlastní zpracování

Od roku 2013 přešlo Ministerstvo práce a sociálních věcí na nový ukazatel registrované nezaměstnanosti, kterým je podíl nezaměstnaných osob. Ten vyjadřuje „*podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 16 až 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku*“⁹⁹, čímž se odlišuje od dosavadního ukazatele – míry registrované nezaměstnanosti – která poměřovala všechny dosažitelné uchazeče o zaměstnání jen k ekonomicky aktivním osobám. Změna ukazatele samozřejmě nijak neovlivnila situaci v oblasti zaměstnanosti města a Mladá Boleslav tak k poslednímu měsíci roku 2014, 2015 i 2016 dosahovala podílem nezaměstnaných osob 4,4 %, 3,6 % a 2,7 % stále výrazně nižších hodnot, než jaké byly dosahovány na celorepublikové i krajské úrovni. Právě tyto v rámci státu nadstandartní možnosti zaměstnanosti považuje, dle informací z rozhovoru (viz příloha 9), náměstek primátora Mgr. Michal Kopal za jednu z nejsilnějších stránek Mladé Boleslavi.

5.7.3. Rozpočet města

Rozpočet Mladé Boleslavi pro rok 2015 byl schválen zastupitelstvem města dne 29. ledna 2015.¹⁰⁰ Původně schválená výše příjmů činila 777,78 mil. Kč, z toho většinu tvořily daňové příjmy ve výši 619,42 mil Kč., ze schválených výdajů ve výši 840,28 mil. Kč pak

⁹⁹ INTEGROVANÝ PORTÁL MPSV. Změna metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti

¹⁰⁰ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. Zpráva o činnosti města v roce 2015

většinu tvořily běžné výdaje ve výši 646,04 mil. Kč. Rozpočet byl tedy chválený jako deficitní, se schodkem 62,50 mil. Kč.

V průběhu roku 2015 byl rozpočet změněn schválenými rozpočtovými opatřeními a plánovaný deficit tak narostl na více než 70,71 mil. Kč. Výše příjmů v rozpočtu po změnách byla 883,58 mil. Kč, z toho daňové příjmy byly 667,40 mil. Kč. Plánovaná výše výdajů narostla o více než 100 mil. Kč na 954,30 mil Kč, přičemž běžné výdaje činily 736,91 mil. Kč.

Ve skutečnosti byl ovšem rozpočet města přebytkový, s kladným saldem 4,83 mil. Kč. Příjmy činily 922,29 mil Kč, nejvíce se na nárůstu příjmů podílely daňové příjmy, které oproti plánované výši 667,40 mil. Kč vzrostly na 703,79 mil. Kč. Celkové výdaje pak oproti plánu klesly na 917,46 mil. Kč, přičemž běžné výdaje byly ve výši 710,04 mil. Kč. Detail zobrazuje následující tabulka.

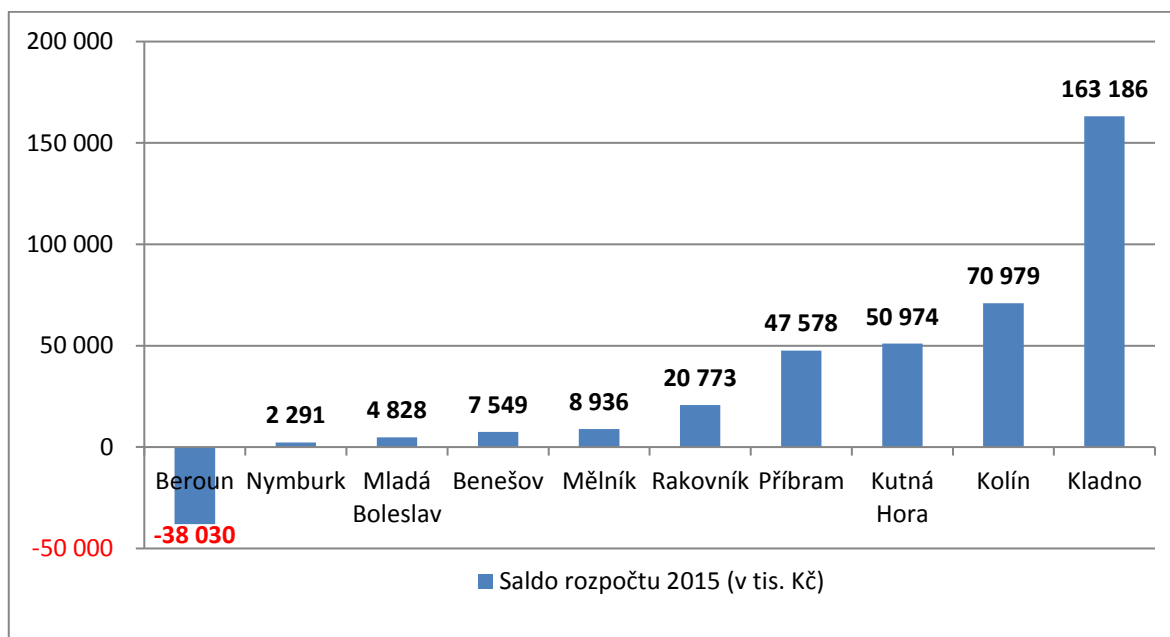
Tabulka 11: Rozpočet statutárního města Mladá Boleslav 2015

Příjmy a výdaje	Schválený rozpočet (v tis. Kč)	Rozpočet po změnách (v tis. Kč)	Skutečnost (v tis. Kč)
Příjmy	777 777	883 580	922 289
Daňové příjmy	619 423	667 399	703 792
Kapitálové příjmy	60 000	48 000	48 155
Nedaňové příjmy	15 545	29 121	31 608
Přijaté transfery	82 809	139 060	138 735
Výdaje	840 276	954 291	917 461
Běžné výdaje	646 035	736 911	710 037
Kapitálové výdaje	194 241	217 380	207 425
Příjmy-výdaje	-62 499	-70 711	4 828

Zdroj: MONITOR, informační portál Ministerstva financí, vlastní úprava

V roce 2015 hospodařila s přebytkovým rozpočtem všechna okresní města Středočeského kraje, až na město Beroun. Mladá Boleslav ve srovnání s ostatními okresními městy Středočeského kraje nedosáhla zdaleka největšího přebytku rozpočtu, naopak většina měst vykázala přebytky daleko větší. Srovnání salda příjmů a výdajů Mladé Boleslavi v roce 2015 s dalšími okresními městy Středočeského kraje ukazuje následující graf.

Graf 10: Saldo rozpočtu 2015 – srovnání okresních měst Středočeského kraje



Zdroj: MONITOR, informační portál Ministerstva financí, vlastní zpracování

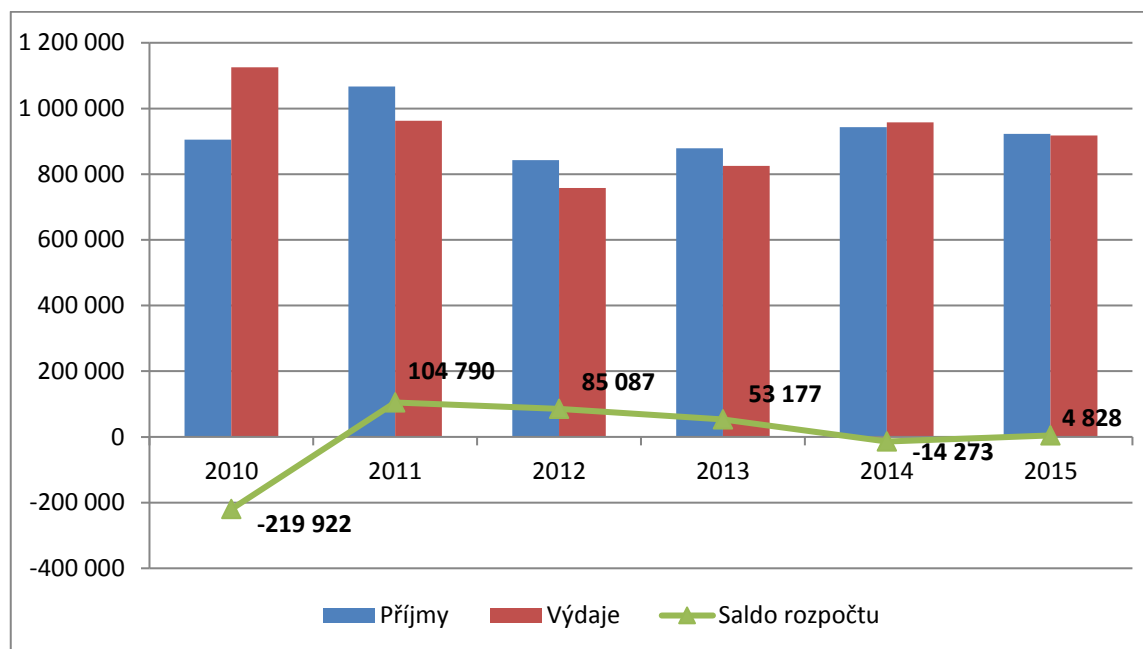
Po daňových příjmech tvořily v roce 2015 co do výše druhou největší skupinu příjmů přijaté transfery, které dosáhly objemu 138,73 mil. Kč. Na této částce se nejvíce podílely částkou 77,75 mil Kč neinvestiční dotace ze státního rozpočtu, které slouží např. na výkon státní správy a podporu zaměstnanosti a vzdělávání. Investiční dotace, které byly využity např. na výstavbu a rekonstrukci silnic či zavádění nového IT systému magistrátu města, byly ve výši 42,20 mil Kč.^{101 102}

Městu se z dlouhodobého hlediska daří hospodařit většinou s přebytkovým rozpočtem. Od roku 2010 do roku 2015 se ocitl rozpočet města v deficitu pouze dvakrát, v letech 2010 a 2014. Vývoj příjmů, výdajů a salda rozpočtu města od roku 2010 do roku 2015 znázorňuje následující graf.

¹⁰¹ STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOESLAV. Zpráva o činnosti města v roce 2015

¹⁰² MONITOR, informační portál Ministerstva financí. Rozklikávací rozpočty: Statutární město Mladá Boleslav

Graf 11: Vývoj příjmů, výdajů a salda rozpočtu Mladé Boleslavi v letech 2010-2015



Zdroj: MONITOR, informační portál Ministerstva financí, vlastní zpracování

6. SHRNUÍ, SWOT A NÁVRHY

6.1. Shrnutí výsledků

Při pohledu na historický vývoj počtu obyvatel města, ohraničený prvním moderním sčítáním lidu, vyšlo najevo, že město Mladá Boleslav zažívalo rychlý růst prakticky po celé sledované období, tzn. od 70. let 19. století až do 90. let 20. století. Jediné zpomalení, resp. pokles růstu, představovala období kolem první a druhé světové války. Od 50. do 80. let pak zažila Mladá Boleslav období populačního rozkvětu, když během 30 let téměř zdvojnásobila svoji velikost a z dvacetitisícového města se stalo město čtyřicetitisícové. V 90. letech ale nastává období útlumu, město poprvé populačně stagnuje a tento stav trvá dodnes. Na úrovni kraje i okresu ovšem dochází od 90. let k plynulému nárůstu počtu obyvatel, což značí, že za populační stagnací města stojí nástup procesu suburbanizace, který se projevuje decentralizací rezidentů do zázemí města. Z hlediska jednotlivých částí města je od 80. let díky výstavbě sídliště Severní město největší Mladá Boleslav II, ve které žijí zhruba dvě třetiny obyvatel města. Druhou nejobydlenější částí je východní Mladá Boleslav III, kterou obývá zhruba čtvrtina obyvatel města. Celkový pohyb obyvatel je ovlivňován zejména migrací, která se v posledních letech ustálila zhruba v rozmezí -200 až +200 obyvatel ročně. Přirozený přírůstek vykazuje vždy kladné hodnoty od jednotek až po několik desítek obyvatel. V oblasti věkové struktury je i v rámci Mladé Boleslavi znatelný celospolečenský trend stárnutí obyvatelstva. Znepokojující je ovšem fakt, že ve městě stárne obyvatelstvo rychleji než v kraji i v republice. Středočeský kraj přitom dosahuje velmi nízkých průměrných hodnot indexu stáří, které město výrazně překračuje. Vzhledem k tomu, že index stáří je velmi nízký i na úrovni Mladoboleslavského okresu, lze usuzovat, že se zde opět projevuje vliv procesu suburbanizace (charakteristický zejména pro mladé obyvatele), který výrazně posiluje stávající trend stárnutí populace, což se negativně odráží na věkové struktuře města. V rámci vzdělanostní struktury vykazuje město pozitivní znaky zejména díky vysokému podílu obyvatel s úplným středním vzděláním včetně nástavbového studia, který je vyšší než v kraji i v republice. Rezervy jsou v kategorii vysokoškoláků, kde město zatím na úroveň kraje nedosahuje. Pro město je charakteristický vysoký podíl obyvatel s cizím státním občanstvím, díky čemuž poměrně vybočuje z národnostní struktury České republiky. Významné je především zastoupení osob slovenské, polské, ukrajinské a vietnamské národnosti.

V oblasti zdravotnictví je obyvatelům dostupná relativně široká nabídka zdravotních služeb, jejichž největším poskytovatelem je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav a.s., která sídlí přímo v centru města. Mimo ni jsou obyvatelům dostupné i služby dalších významných zařízení, např. vysoce moderní Kliniky Dr. Pírka s r.o. specializující se na oblasti chirurgie a ortopedie nebo Psychiatrické nemocnice Kosmonosy, sídlící v přilehlém městě. Sociální péče a její dostupnost je ve městě zajišťována prostřednictvím komunitního plánování, mezi jehož výstupy patří Katalog s kompletním přehledem nabízených sociálních služeb ve městě, a hlavně Komunitní plán sociálních služeb města Mladá Boleslav na období 2014-2018, na kterém se podílí vedení města, poskytovatelé sociálních služeb a obyvatelé. Mezi aktuální problémy se v souvislosti s vývojem věkové struktury města řadí zejména nedostatečné ubytovací kapacity v Domě seniorů a vedení města proto zvažuje vybudování nového. Spolu s tím se uvažuje o zavádění moderních technologií, které by v budoucnu mohly rozšířit nabídku sociálních služeb pro seniory ve městě a usnadnit jim setrvání v jejich přirozeném domácím prostředí. Ve městě se nachází problémová lokalita, která byla v rámci výzkumného projektu Ministerstva práce a sociálních věcí identifikována jako sociálně vyloučená. V bloku tří panelových domů se nachází zhruba 650 osob, z nichž je 95 % nezaměstnaných a je u nich zdokumentováno rizikové chování v podobě gamblerství a užívání návykových látek. Město se se závěry projektu neslučuje a lokalitu za sociálně vyloučenou nepovažuje. Neexistuje proto ani žádná konkrétní strategie nebo koncepce pro integraci této lokality. Z hlediska kriminality je Mladá Boleslav jednou z nejpostiženějších oblastí ve Středočeském kraji, který patří v této oblasti mezi nejhůře hodnocené kraje, což pro ni není dobrá vizitka. Na konci roku 2015 se Mladá Boleslav za účelem zvýšení bezpečnosti zapojila do projektu „Bezpečné město“, který zprostředkovává užší spolupráci mezi vedením města, Policií ČR, Městskou policií a dalšími subjekty. V rámci projektu došlo mj. i ke zřízení nové pozice tzv. asistentů prevence kriminality, kteří jsou nasazováni do problematických lokalit, kde doplňují činnost strážníků města. Tento projekt je už po prvním roce velice úspěšný a má zásadní podíl na výrazném meziročním poklesu kriminality ve městě a reálném zlepšování bezpečnostní situace města.

V oblasti školství disponuje město dostatečnou kapacitou mateřských i základních škol. Vážnější problém představuje pouze nevyhovující stav některých budov staršího data výstavby, které vyžadují rekonstrukci nebo zateplení. Na středoškolské úrovni je ve městě

bohatá nabídka středních škol a učilišť včetně dvou gymnázií. Kromě dvou vyšších odborných škol se na území města nachází jedna soukromá vysoká škola, jejímž zřizovatelem je ŠKODA AUTO a.s. Vysoká škola nabízí ekonomický studijní program na bakalářském i navazujícím magisterském stupni, zřetelným nedostatkem je ovšem nepřítomnost ubytovacích kapacit – pro studenty nejsou na území města vytvořeny žádné vysokoškolské koleje. Pozitivní je možnost studia a dalších volnočasových aktivit v pokročilém věku, kterou nabízí Mladoboleslavská univerzita 3. věku a volného času seniorů. Pro kulturní život je ve městě k dispozici řada zařízení, z nichž hlavním centrem a zároveň největší slabinou je Dům kultury. Objekt ze 70. let, ve kterém probíhají všechny plesy a množství koncertů, přednášek a výstav, je v současnosti z hlediska vnějšího stavu, vnitřního uspořádání a technického vybavení nedostačující a vyžaduje zásadní rekonstrukci – ta je v současné době pouze ve fázi plánování. Nabídka kulturních akcí ve městě je bohatá a obsahuje i množství tradičních městských akcí, které se opakují každý rok. Ze sportovních zařízení se město potýká s nedostatky u nejnovějšího z nich – městského bazénu. Ten kapacitně nevyhovuje požadavkům na něj kladeným a v současnosti se tak město nachází v situaci, kdy mají návštěvníci k dispozici pouze omezenou část plaveckého bazénu z důvodu pravidelných tréninků plaveckých oddílů. Řešením je zprovoznění původního krytého bazénu v centru města, což ovšem vyžaduje nákladnou investici. Velmi atraktivní jsou možnosti sportovního vyžití v pasivním stylu, kdy je možné sledovat hned čtyři prvoligové týmy, které na území města působí.

Mladá Boleslav má velmi dobrou dopravní polohu na spojnici silnic I/38, I/16 a dálnice D10, po které hl. město Praha dosažitelné do 45 minut. Díky tomu a rozsáhlému vozovému parku automobilky spolu s benefity, které zaměstnancům umožňují výhodný pronájem nebo odkup vozu, trpí město vysokou dopravní intenzitou. Ta má množství negativních dopadů a v oblasti dopravy se projevuje zejména problémy spojené s dopravní infrastrukturou a dopravou v klidu, kdy v době výměny směn v automobilce je pravidelně ochromena doprava prakticky v celém městě, a i přes vznik velkého množství parkovacích míst a výstavbu dvou parkovacích domů stále není kapacita parkovacích míst ve městě dostatečná. Vedení města proto plánuje razantní změnu koncepce dopravy v klidu, kterou má být zavedení parkovacích zón na území celého města. Problémy v dopravní infrastruktuře se město snaží řešit výstavbou nových komunikací, přestavbou kritických křižovatek na kruhové objezdy a plánovaným zavedením systému telematického řízení

dopravy. Jednou z alternativ k automobilové dopravě je městská autobusová doprava, která prošla největší změnou v roce 2008, kdy bylo zavedeno tzv. „nadměstské metro“, tedy systém tří páteřních linek, které jezdily v patnáctiminutových intervalech. Od té doby už bohužel ale k výraznému zatraktivnění MAD nedošlo. V roce 2013 byla sice zavedena víceúčelová městská karta „Mladá Boleslav plná výhod“, ta ovšem stále plní pouze jediný účel jako elektronická peněženka pro MAD. Změnu by mohlo přinést zavedení chytrých zastávek, které je ovšem zatím stále ve fázi plánování a vyžaduje nejprve modernizaci technologie v jednotlivých vozech. Technický stav vozového parku není optimální a počítá se s jeho obnovou, která bude probíhat v letech 2017 až 2021. Město v rámci ní získá vozy využívající alternativní paliva. Železniční doprava jako alternativa, ať už k automobilové nebo autobusové dopravě, nepřípadá v rámci města v úvahu a má spíše okrajový význam. Důvodem je především špatný stav tratí s nízkou provozní rychlostí, který neodpovídá požadavkům moderní železniční dopravy. Situaci dále komplikuje problémová dopravní poloha uzlové stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží, která se nachází na okraji města, a je dlouhodobě v havarijním stavu. Potenciál alternativní dopravy tak v současnosti tkví zejména v cyklistické dopravě, která je od roku 2006 na území města systematicky rozvíjena. Za pomoci významných dotací zejména z fondů Evropské unie, jsou ve městě postupně budovány části budoucí páteřní cyklostezky, která bude propojovat všechny části města. Vzniká tak zázemí pro zdravou a bezpečnou formu dopravy, která by mohla konkurovat ostatním formám dopravy na území města.

Vysoká intenzita automobilové dopravy se projevuje i na stavu životního prostředí města, a to zejména zhoršenou kvalitou ovzduší a také často přehlíženým hlukovým znečištěním. S vážným problémem se město potýká v oblasti nakládání s odpady, kde z různých důvodů nedošlo k realizaci několikrát odkládané výstavby moderního zařízení na průmyslové zpracování odpadů. Místo toho byla opakovaným rozšiřováním prodlužována životnost místní skládky, která se v současné době opět nachází na hraně své kapacity.

V ekonomické struktuře podnikání jednoznačně převažují subjekty ve službách, které mají ale tradičně malý počet zaměstnanců. Největší zaměstnavatelé jsou v průmyslu – v čele se společností ŠKODA AUTO a.s., která na sebe váže další velké průmyslové subjekty. Přítomnost automobilky má na město pozitivní dopad, který se projevuje skrze

velmi nízkou míru nezaměstnanosti, resp. podíl nezaměstnaných osob. Hodnoty dosahované v této oblasti se dlouhodobě pohybují výrazně jak pod úrovní ČR, tak i pod úrovní Středočeského kraje. Výrazná závislost města na jednom odvětví, které navíc stojí na jediné společnosti, s sebou ovšem nese i značná rizika. Případná krize automobilového průmyslu nebo jen rozhodnutí koncernu Volkswagen Group přemístit výrobu do jiného státu, by mělo pro město zásadní ekonomické a sociální důsledky. Městu se z dlouhodobého hlediska daří hospodařit s přebytkovým rozpočtem a je úspěšné při získávání dotací ať už ze státního rozpočtu nebo z evropských fondů.

6.2. SWOT analýza

Tabulka 12: SWOT

STRENGTHS (SILNÉ STRÁNKY)	WEAKNESSES (SLABÉ STRÁNKY)
<p>Obyvatelstvo, Zdravotní a sociální služby</p> <ul style="list-style-type: none"> - kladný přirozený přírůstek - ustálené migrační saldo - velký podíl obyvatel s úplným středním vzděláním - široká nabídka zdravotních služeb - přítomnost krajské Oblastní nemocnice - komunitní plánování sociální péče <p>Školství, Kultura a sport</p> <ul style="list-style-type: none"> - dostatečná kapacita školských zařízení - široká nabídka školských zařízení na úrovni MŠ, ZŠ, SŠ i VOŠ - přítomnost soukromé vysoké školy - přítomnost univerzity 3. věku - široká nabídka v oblasti sportu a volnočasových aktivit - sportovní reprezentace města (čtyři prvoligové týmy) 	<p>Obyvatelstvo, Zdravotní a sociální služby</p> <ul style="list-style-type: none"> - stagnace populačního růstu města - probíhající proces suburbanizace - rychlé stárnutí obyvatel města - nedostatečná kapacita Domu seniorů - existence sociálně vyloučené lokality - vysoká kriminalita <p>Školství, Kultura a sport</p> <ul style="list-style-type: none"> - chybějící ubytovací zařízení pro studenty vysoké školy - nevyhovující stav některých školských zařízení - nevyhovující stav Domu kultury - nedostatečná kapacita městského bazénu <p>Doprava, Životní prostředí, Ekonomika</p> <ul style="list-style-type: none"> - vysoká intenzita automobilové dopravy - ochromení dopravy ve městě v době výměny směn v automobilce

<p>Doprava, Životní prostředí, Ekonomika</p> <ul style="list-style-type: none"> - výhodná dopravní poloha města - výstavba parkovacích domů a snaha o zvyšování parkovacích míst - vytváření nových komunikací za účelem zmírnění dopravy ve městě - systematické budování sítě cyklostezek - systém „nadzemního metra“ - možnosti třídění odpadu - dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti 	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatečná kapacita parkovacích míst - prodlužující se intervaly MAD (oproti stavu v roce 2008) - nevhodná poloha stanice hl. nádraží a havarijní stav objektu - špatný stav železničních tratí - zhoršená kvalita ovzduší - hlukové zátěž - kritická situace v oblasti nakládání s odpady - příliš velká závislost na ŠKODA AUTO a.s.
OPPORTUNITIES (PŘÍLEŽITOSTI)	THREATS (HROZBY)
<p>Obyvatelstvo, Zdravotní a sociální služby</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyvážení prostorového rozvoje města - využití moderních technologií pro rozvoj sociálních a zdravotních služeb pro seniory - zvýšení bezpečnosti ve městě prostřednictvím větších investic do projektu Bezpečná Mladá Boleslav <p>Školství, Kultura a sport</p> <ul style="list-style-type: none"> - tvorba strategie pro integraci sociálně vyloučených lokalit - rozšíření studijních programů na ŠAVŠ <p>Doprava, Životní prostředí, Ekonomika</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizace projektu dopravy v klidu - zavedení systému telematického řízení dopravy - využívání alternativních paliv v MAD - modernizace technologií v autobusech a vytvoření chytrých zastávek 	<p>Obyvatelstvo, Zdravotní a sociální služby</p> <ul style="list-style-type: none"> - nevyvážené prostorové rozmístění obyvatel - rozšiřování sociálně vyloučených lokalit, popř. vznik nových - nárůst sociálně patologických jevů (gamblerství, užívání návykových látek, vandalismus ad.) <p>Školství, Kultura a sport</p> <ul style="list-style-type: none"> - klesající zájem o studium na ŠAVS špatné situace v oblasti ubytovacích kapacit <p>Doprava, Životní prostředí, Ekonomika</p> <ul style="list-style-type: none"> - nadále se zvyšující intenzita automobilové dopravy - promarnění potenciálu víceúčelové Městské karty plné výhod - příliš pomalá inovace a modernizace systému MAD sníží jeho atraktivitu

<ul style="list-style-type: none"> - možnosti využití dotací při realizaci projektů v oblasti dopravní infrastruktury - rozvoj železniční dopravy spojený s modernizací železničních tratí a rekonstrukcí stanice hlavního nádraží - dokončení páteřní sítě cyklostezek a vznik zdravé a bezpečné alternativní dopravy - modernizace systémů lokálního vytápění domácností - vybudování moderního zařízení na průmyslové zpracování odpadů, které umožní jejich opětovné využití 	<ul style="list-style-type: none"> - krize v automobilovém průmyslu nebo přesun výroby do zahraničí - zhoršení kvality životního prostředí a zdraví obyvatel - definitivní vyčerpání kapacit místní skládky před realizací projektu průmyslového zpracování odpadů
---	---

Zdroj: Vlastní zpracování

6.3. Návrhy a doporučení

Na základě vypracované socio-ekonomické analýzy rozvoje vybraných oblastí města Mladá Boleslav a navazující SWOT analýzy byl vytvořen následující návrh základních směrů rozvoje, kterými by se mělo město ubírat v budoucnu.

Vzhledem k aktuálnímu trendu rychlého stárnutí obyvatel je nezbytné, aby se město odpovídajícím způsobem adaptovalo a zaměřilo svou pozornost právě na rostoucí poptávku po sociálních službách pro seniory. V současnosti je v tomto směru akutním zejména navýšení kapacity Domu seniorů. Na území města se také nachází problematická lokalita s několika sty obyvateli, která byla v rámci projektů Ministerstva práce a sociálních věcí opakovaně identifikována jako sociálně vyloučená. Podceňováním této skutečnosti se město vystavuje rizikům spojeným s prohlubováním sociální exkluze a rozšiřováním sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožených lokalit. Město by proto mělo na tento fakt reagovat vypracováním strategického plánu pro integraci těchto lokalit tak, aby nedošlo k jejich dalšímu rozšiřování a obyvatelé stávající lokality byli aktivně začleňováni do majoritní společnosti. Financování tvorby plánu integrace by bylo možné do značné míry pokrýt prostřednictvím dotací z fondů Evropské unie.

Město je sídlem jedné vysoké školy, jejíž potenciál ovšem není plně využíván vzhledem k neexistenci ubytovacího zázemí pro její studenty, kteří tak musejí do města dojíždět nebo bydlí v podnájmech roztroušeně po celém městě. V zájmu města by mělo být tento stav změnit a ve spolupráci se ŠKODOU AUTO a.s. vytvořit vysokoškolské koleje s dostatečnou kapacitou, které umožní studentům vytvořit si k městu po dobu jejich studia vztah. Díky tomu se může zvýšit počet vysokoškolsky vzdělaných osob, které ve městě zůstanou i po ukončení studia, což bude mít pozitivní vliv i na vzdělanostní a věkovou strukturu města. Lepší dostupnost ubytování se také může odrazit ve zvýšeném zájmu o studium v Mladé Boleslavi, což může vést k rozšíření nabídky studijních oborů a rozvoji Mladé Boleslavi jako studentského města.

Pro vyřešení dlouhodobě nepříznivé situace v oblasti vysoké intenzity automobilové dopravy a s ní související nedostatečné kapacity parkovacích míst nebude stačit pouze postupné zklidňování dopravy úpravami dopravní infrastruktury a pokračující navyšování parkovacích kapacit, ale bude důležité akcentovat zejména alternativní způsoby dopravy. V tomto směru je naprosto zásadní dokončit výstavbu páteří sítě cyklostezek, která bude propojovat všechny části města a umožní tak využití jízdního kola jako bezpečného, zdraví prospěšného, ekologicky šetrného a finančně nenáročného způsobu každodenní přepravy. Pokud bude město pokračovat v úspěšném využívání dostupných dotací z fondů EU, mohlo by se dokončení této sítě uskutečnit již v blízké budoucnosti. Opominuta nesmí být ovšem ani městská hromadná doprava, která představuje velmi blízký substitut individuální automobilové dopravy. Namísto snižování úrovně poskytovaných služeb městské autobusové dopravy, které se obyvatelům města v roce 2016 po osmi letech dostalo, je nezbytné usilovat o pravý opak. Pouze vzestupnou tendencí úrovně poskytovaných služeb a zatraktivněním MAD jako celku budou mít obyvatelé incentivu využívat MAD více, případně ji preferovat na úkor dopravy automobilem. Tento směr rozvoje bude ze strany města vyžadovat dlouhodobější systematické investice. Lze ale předpokládat, že např. při zavádění moderních technologií bude možné vzniklou finanční zátěž částečně odlehčit využitím dotací.

Poslední návrh se týká oblasti nakládání s odpady, kde se městu opakovaně nepodařilo realizovat projekt výstavby moderní mechanicko-biologické úpravní odpadů, která měla nahradit dosavadní způsob likvidování komunálního odpadu skládkováním na

místní skládce Michalovice, jejíž provoz měl být vzhledem k vyčerpání její kapacity ukončen už kolem roku 2012. Místo plánovaného uzavření skládky a následné rekultivace tak dochází k opakovanému rozšiřování skládky. Toto řešení není udržitelné a představuje značné ekologické riziko, které musí město neprodleně odstranit. Pokud se bude město jako doposud pokoušet o vytvoření ambicióznějšího projektu, pro který bude nutné získat dotaci, musí být zároveň zpracována krizová varianta pro případ, že by tento záměr z nějakého důvodu opět nebyl uskutečněn. Záložní varianta musí obsahovat plán projektu v takovém rozsahu, v jakém ho je město schopno zafinancovat pouze z vlastních zdrojů ve spolupráci se společností Compag Mladá Boleslav s.r.o. tak, aby jeho realizace v krátkém časovém horizontu s jistotou proběhla, nehledě na okolnosti, které mohou nastat. Alternativou je navázání spolupráce na projektu se ŠKODOU AUTO a.s. a teplárnou ŠKO-ENERGO s.r.o., které by mohla budoucí úpravna odpadů dodávat výsledný produkt zpracování odpadu jako topné palivo. Získání významného investičního partnera by tak umožnilo realizaci projektu v původně zamýšlené velikosti bez nutnosti přizpůsobování se požadavkům pro získání a proplacení dotací ze státních nebo evropských fondů.

7. ZÁVĚR

Hlavním cílem této diplomové práce bylo vytvořit komplexní socio-ekonomickou analýzu rozvoje statutárního města Mladá Boleslav a na základě dosažených výsledků poté zhodnotit sociální a ekonomickou situaci města a navrhnout směr, kterým by se jeho rozvoj měl ubírat v budoucnu. Samotné analýze rozvoje předcházelo vymezení základních pojmů v teoretické části práce, kde byla věnována pozornost zejména problematice regionu, regionálního rozvoje a regionální politiky, jejíž význam byl přiblížen jak v obecné rovině, tak i v její konkrétní podobě v rámci České republiky a Evropské unie.

Z provedené socioekonomické analýzy vyplynulo, že se ve městě významně zvyšuje podíl obyvatel ve věku 65 a více let na úkor obyvatel ve věku 15 až 64 let, a dochází tak ke stárnutí jeho populace. Město přitom stárne rychleji než okres, kraj i republika (od roku 2006 do roku 2015 se průměrný věk obyvatel města zvýšil o 2,2 roku), za což může s největší pravděpodobností proces suburbanizace, jehož vlivem také město již od 90. let populačně stagnuje. S trendem stárnutí obyvatel souvisí vyšší nároky na sociální služby pro seniory, které se v současnosti projevují zejména nedostatečnou ubytovací kapacitou v Domě seniorů a bude proto zapotřebí vybudovat nový. Ve městě se také nachází problémová lokalita identifikovaná v rámci výzkumného projektu Ministerstva práce a sociálních věcí jako sociálně vyloučená, ve které žijí nezaměstnaní obyvatelé s rizikovým chováním. Je proto důležité vytvořit strategický plán pro integraci této lokality, který zabrání jejímu dalšímu rozšiřování a začlení stávající obyvatele lokality do majoritní společnosti. Město navíc trpí dlouhodobě vysokou úrovní kriminality, která patří k nejvyšším v kraji. Nadějným se v tomto směru ukázalo zapojení do projektu „Bezpečné město“, prostřednictvím kterého byla navázána užší spolupráce mezi vedením města, Policií ČR a Městskou policií. Výsledky projektu, jehož součástí bylo mimo jiné i zřízení nové pozice tzv. asistentů prevence kriminality, se projevily již po prvním roce provozu, kdy došlo k výraznému meziročnímu poklesu kriminality. Je proto v zájmu města tento projekt podporovat i v budoucnu a navázanou spolupráci s ostatními zapojenými subjekty dále prohlubovat.

V oblasti vzdělávání má město dostatečnou kapacitu mateřských i základních škol a nabízí široký výběr středních škol a učilišť včetně dvou gymnázií. Problém představuje

pouze stav některých objektů, které je nutné rekonstruovat nebo zateplit. Ve městě se nachází soukromá vysoká škola zřízená společností ŠKODA AUTO a.s., která ovšem studentům nenabízí žádné ubytovací kapacity. Město by se mělo snažit navázat spolupráci s automobilkou a společně tento stav změnit vybudováním vysokoškolských kolejí, které by umožnily rozvoj Mladé Boleslavi jako studentského města. Tento krok by mohl vést ke zvýšení zájmu o studium ve městě a upevnění vztahu, který si studenti k městu vytvoří. Ve výsledku by tak mohlo dojít k pozitivním změnám v nepříznivé věkové struktuře města stejně jako ke zvýšení podílu vysokoškolsky vzdělaných obyvatel.

Ve městě se v průběhu roku koná celá řada různorodých kulturních akcí jednorázového i tradičního charakteru, a i nabídka kulturních zařízení na území města je relativně pestrá. Největší rezervu má město v objektu Domu kultury, který už jako letité kulturní centrum neodpovídá moderním požadavkům na něj kladeným, a je nutné ho zásadním způsobem rekonstruovat. Na území města se nachází také množství sportovních zařízení včetně nově vybudovaného městského bazénu, ve kterém se ale navzájem omezují jeho návštěvníci a členové plaveckých oddílů. Ti zde musí pravidelně trénovat z důvodu velmi špatného stavu objektu původního krytého bazénu v centru města. Řešením je investice do znovu zprovoznění původního krytého bazénu tak, aby měli návštěvníci městského bazénu k dispozici celý plavecký bazén, a ne pouze jeho část.

Mladá Boleslav vyniká velmi dobrou dostupností a dopravní obslužností zejména díky přítomnosti dálnice D10 a souběhu dvou silnic I. třídy (I/38 a I/16). Rychlá dosažitelnost hl. města Prahy v kombinaci s rozsáhlým vozovým parkem automobilky a zaměstnaneckými benefity ve formě výhodných pronájmů nebo odkupů vozů má ale za následek mimořádně vysokou intenzitu automobilové dopravy ve městě. Ta se projevuje zejména problémy spojenými s dopravní infrastrukturou, která na tak vysokou intenzitu dopravy není dimenzována a také problémy s dopravou v klidu, kde i přes vznik velkého množství parkovacích míst a výstavbu dvou parkovacích domů stále není kapacita parkovacích míst dostatečná. Dlouhodobým řešením by mohla být zejména podpora alternativních způsobů dopravy. Velkým krokem kupředu bude v tomto směru dokončení městské sítě cyklostezek, které by za předpokladu úspěšného čerpání dotací mělo být dosažitelné již v blízké budoucnosti. Spolu s cyklo dopravou musí být výrazná podpora ovšem věnována i městské autobusové dopravě. I přes to, že se jedná o výrazně bližší

substitut individuální automobilové dopravy, totiž není MAD odpovídajícím způsobem rozvíjena a její atraktivita v posledních letech spíše klesá. Rozvoj alternativní dopravy navíc přinese výrazné snížení negativních dopadů vysoké intenzity automobilové dopravy na životní prostředí města, které je charakteristické zhoršenou kvalitou ovzduší a hlukovým znečištěním. Jako aktuálně nejzávažnější ekologické riziko města byla analýzou určena situace v oblasti nakládání s odpady. Životnost místní skládky se nachází na hraně své kapacity a je nezbytné realizovat několikrát odkládanou výstavbu moderního zařízení na průmyslové zpracování odpadů, ať už to bude s využitím dotace z veřejných rozpočtů, spoluprací se soukromým investorem v podobě ŠKODY AUTO a.s., nebo v menším měřítku pouze z vlastních zdrojů.

V rámci analýzy bylo zjištěno, že největšími zaměstnavateli ve městě jsou průmyslové podniky v čele se společností ŠKODA AUTO a.s. Přítomnost automobilky se pozitivně odráží ve velmi nízké míře nezaměstnanosti, které město dlouhodobě dosahuje. Samotná závislost města na de facto jediné společnosti a s ní souvisejícím odvětvím s sebou ovšem nese i značná rizika a případná krize automobilového průmyslu by měla pro město zásadní ekonomické a sociální důsledky.

Závěrem lze tedy konstatovat, že se prostřednictvím analýzy podařilo určit silné a slabé stránky města a zároveň poukázat na rozvojová rizika stejně jako významné rozvojové potenciály Mladé Boleslavi. Jak už bylo zmíněno v teoretických východiscích této práce, členství České republiky v Evropské unii s sebou přináší zvýšenou podporu regionálního rozvoje a město se tak nachází v jedinečném postavení, kdy si může dovolit realizovat potřebné rozvojové aktivity v daleko větším rozsahu, než jaký by byl bez spolufinancování z fondů EU možný, a mělo by toho proto patřičně využít.

8. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

8.1. Tištěné dokumenty

BLAŽEK, Jiří a UHLÍŘ, David. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2002. 212 s. ISBN 80-246-0384-5.

FERRAGINA, Emanuele. *Social Capital in Europe: A Comparative Regional Analysis*. Cheltenham: Edward Elgar, 2012. 226 s. ISBN 978-1-78100-021-2.

HERČÍK, Karel. *Čtení o Mladé Boleslavi*. 3. rozš. vyd. Mladá Boleslav: Kultura města Mladá Boleslav, 2013. ISBN 978-80-260-4993-7.

HUDEČKOVÁ, Helena, LOŠTÁK, Michal, ŠEVČÍKOVÁ, Adéla. *Regionalistika, regionální rozvoj a rozvoj venkova*. 1. vyd., dotisk. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, 2010. 193 s. ISBN 978-80-213-1413-9.

KOLEKTIV AUTORŮ, *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 455 s. ISBN 978-80-7380-086-4.

KUČERA, Milan. *Populace České republiky 1918-1991*. Praha: Čs. demografická společnost při ČSAV, 1994. ISBN 80-901674-7-0.

MATES, Pavel, WOKOUN, René a kol. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. 1. vyd. Praha: PROSPEKTRUM, 2001. 200 s. ISBN 80-7175-100-6.

MATOUŠKOVÁ., Zdena., MACHÁČEK, Jaroslav, POSTRÁNECKÝ, Josef, TOTH, Petr. *Regionální a municipální ekonomika*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 156 s. ISBN 80-245-0052-3.

MITRA, Jay. *Entrepreneurship, Innovation and Regional Development: An Introduction*. Abingdon: Routledge, 2012. 348 s. ISBN: 978-0-415-40516-4.

OUŘEDNÍČEK, Martin. *Suburbanizace.cz*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 2008. ISBN 978-80-86561-72-1.

POSTRÁNECKÝ, Josef. Regionální politika a regionální rozvoj v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010, XIII. (5). ISSN 1212-0855.

REMTOVÁ, Květoslava. *Výkladový slovník základních pojmů z oblasti udržitelného rozvoje*. 1. vyd. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2009. 66 s. ISBN 978-80-7212-506-7.

TOUŠEK, Václav, KUNC, Josef, VYSTOUPIL, Jiří a kol. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.

VANHOVE, N. a KLAASSEN, L.H. *Regional policy: a European approach*. 2nd ed. Aldershot: Avebury, 1987. ISBN 0-566-05413-2.

WOKOUN, René, MALINOVSKÝ Jan, DAMBORSKÝ, Milan, BLAŽEK, Jiří a kol. *Regionální rozvoj: Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde Praha, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Legislativní dokumenty:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 231/2014 ze dne 11. března 2014, kterým se zřizuje nástroj předvstupní pomoci (NPP II)

Usnesení vlády České republiky ze dne 8. dubna 1998 č. 235 o Zásadách regionální politiky vlády.

Zákon č. 17/1992 Sb. ze dne 5. prosince 1991 o životním prostředí.

Zákon č. 114/1992 Sb. ze dne 19. února 1992 ochraně přírody a krajiny.

Zákon č. 248/2000 Sb. ze dne 29. června 2000 o podpoře regionálního rozvoje.

8.2. Elektronické dokumenty

BRUNDTLAND, Gro. *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. [on-line]. United Nations General Assembly, 1987 [cit. 2016-05-12]. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>>

BUSINESSINFO. *Nomenklatura územních statistických jednotek NUTS (Nomenclature Unit of Territorial Statistic)*. [on-line] [cit. 2016-08-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/nomenklatura-uzemnich-statistickych-1855.html>>

CENIA, česká informační agentura životního prostředí. *Stav životního prostředí v jednotlivých krajích ČR v roce 2007*. [on-line]. Ministerstvo životního prostředí ČR (PDF). [cit. 2017-02-02]. Dostupné z WWW: <[http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/CENMSFSOZXII/\\$FILE/Stredocesky_kraj-web.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/CENMSFSOZXII/$FILE/Stredocesky_kraj-web.pdf)>

CENIA, česká informační agentura životního prostředí. *Zpráva o životním prostředí České republiky 2015*. [on-line]. Ministerstvo životního prostředí ČR (PDF). [cit. 2017-02-05]. Dostupné z WWW: <http://www1.cenia.cz/www/sites/default/files/Zprava_2015/Zprava_o_zivotnim_prostredi_Ceske_republiky_2015.pdf>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Demografický, sociální a ekonomický vývoj Středočeského kraje - 2000–2004: 3.0 Demografický vývoj*. [on-line]. [cit. 2016-10-29]. Dostupné z WWW: <https://www.czso.cz/csu/czso/13-2105-05-v_letech_2000_az_2004-3_0_demograficky_vyvoj>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Národnostní struktura obyvatel*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-11-09]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/documents/10180/20551765/170223-14.pdf>>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2016*. [on-line]. [cit. 2016-09-11]. Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/documents/10180/32853387/1300721603.pdf/cba78096-1cf5-4fde-b20a-3074b2f135f9?version=1.0>>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Statistická ročenka Středočeského kraje – 2016*. [on-line]. Praha, 2016 [cit. 2016-09-26]. (PDF). Dostupné z WWW: <<https://www.czso.cz/documents/10180/32730403/33011016.pdf/41dfbac9-05de-4d4f-8e70-2ee05e7b1dbf?version=1.7>>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Věková struktura obyvatel podle dat sčítání lidu*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-11-05]. Dostupné z WWW:

<<https://www.czso.cz/documents/10180/20551781/170217-14.pdf/9f50d576-fb17-4b2a-a221-01b0ff96ee3b?version=1.0>>

DOPRAVNÍ PODNIK MLADÁ BOLESLAV, s.r.o. *Městská karta*. [on-line]. [cit. 2017-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.dpmlb.cz/index.php?page=mestska-karta>>

DOPRAVNÍ PODNIK MLADÁ BOLESLAV. *Výroční zpráva za rok 2014*. [on-line]. (PDF). [cit. 2017-01-16]. Dostupné z WWW: <<https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=41124720&subjektId=725182&spis=139771>>

EKOLA GROUP, spol. s.r.o. *Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace – Středočeský kraj*. [on-line]. Ministerstvo dopravy ČR, 2008 (PDF). [cit. 2017-02-06]. Dostupné z WWW: <http://www.mesto-podebrady.cz/assets/File.ashx?id_org=12349&id_dokumenty=2188>

EUROPEAN COMMISSION. *European Globalisation Adjustment Fund (EGF)*. [on-line]. [cit. 2016-08-05]. Dostupné z WWW: <<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=326&>>

EUROSKOP.CZ. *Regionální politika 2014-2020*. [on-line]. [cit. 2016-07-28]. Dostupné z WWW: <<https://www.euroskop.cz/9197/sekce/regionalni-politika-2014-2020/>>

EUROSTAT. *The NUTS classification*. [on-line]. [cit. 2016-08-10]. Dostupné z WWW: <<http://ec.europa.eu/eurostat/web/regions/nuts-classification>>

EVROPSKÁ UNIE. *Výbor regionů (VR)*. [on-line]. [cit. 2016-07-22]. Dostupné z WWW: <http://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/committee-regions_cs>

GAC, spol. s r. o. *Mapa sociálně vyloučených lokalit (Kompletní nepublikovaná verze)*. [CD-ROM]. Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2015 [cit. 2017-02-19].

GREENWAY JIZERA. *Dohoda o partnerství na projektu Greenways Jizera*. [on-line]. [cit. 2017-01-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.greenway-jizera.cz/cs/dokumenty-projektu/dohoda-o-partnerstvi-na-projektu-greenways-jizera.html>>

GREENWAY JIZERA. *Projekt Greenway Jizera*. [on-line]. [cit. 2017-01-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.greenway-jizera.cz/cs/projekt-greenway-jizera/projekt-greenway-jizera.html>>

INFORMAČNÍ CENTRUM MLADÁ BOLESLAV. *Základní údaje o městě Mladá Boleslav*. [on-line]. [cit. 2016-09-13]. Dostupné z WWW: <<http://ic.kulturamb.eu/cs/Zakladni-udaje-1/>>

INFORMAČNÍ SYSTÉM EIA. *Záměry na území ČR: STC1875*. [on-line]. [cit. 2017-02-11]. Dostupné z WWW: <http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_STC1875>

INTEGROVANÝ PORTÁL MPSV. *Změna metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti*. [on-line]. [cit. 2017-02-25]. Dostupné z WWW: <https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/zmena_metodiky>

KLAUDIÁNOVA NEMOCNICE. *Výroční zpráva 2015*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-11-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.klaudianovanemocnice.cz/images/KN-VYROCNI-ZPRAVA-2015.pdf>>

KUBALA, Ondřej. *Koncepce prevence kriminality: Městský program 2015-2016*. [on-line]. [cit. 2016-11-23]. (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.mb-net.cz/assets/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=35767>

LETIŠTĚ MLADÁ BOLESLAV. *Základní informace*. [on-line]. [cit. 2017-01-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.lkmb.cz/zakladni-informace/>>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Evropské fondy 2014–2020: Jednoduše pro lidi*. [on-line]. 2015 [cit. 2016-08-01]. (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.dotaceu.cz/getmedia/2987622b-0f7d-459a-90f5-281b7a9b53ab/publikace-ROADSHOW_2.pdf>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014-2020*. [on-line]. 2013 [cit. 2016-05-02]. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf?ext=.pdf>>

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ ČR. *Mapový portál Strategického hlukového mapování ČR*. [on-line]. [cit. 2017-02-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.mzcr.cz/hlukovemapy/>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *Dějiny města automobilů*. [on-line]. [cit. 2016-09-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/dejiny-mesta-automobilu/ms-724/p1=724>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *Konference Vzdělávání 3. věku – příležitost pro společnost*. [on-line]. [cit. 2017-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/konference-vzdelavani-3-veku-prilezitest-pro-spolecnost/d-48953>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *Odpady*. [on-line]. [cit. 2017-02-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/odpady/ms-1021/p1=1021>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *Ochrana přírody*. [on-line]. [cit. 2017-02-15]. Dostupné z WWW: <<http://mb-net.cz/ochrana-prirody/ms-1018/p1=1018>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *Partnerská města*. [on-line]. [cit. 2016-10-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/partnerska-mesta/d-802/p1=929>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *Průkazky v MHD nahradí moderní čipové karty*. [on-line]. [cit. 2017-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/prukazky-v-mhd-nahradi-moderni-cipove-karty/d-20431>>

MLADÁ BOLESLAV – OFICIÁLNÍ WEB STATUTÁRNÍHO MĚSTA. *V příměstských částech jsou nové kontejnery na drobné elektrospotřebiče*. [on-line]. [cit. 2017-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.mb-net.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=9629&id=13851&n=v-primestskych-castech-jsou-nove-kontejnery-na-drobne-elektrospotrebice&p1=1021>

MONITOR, informační portál Ministerstva financí. *Rozklikávací rozpočty: Statutární město Mladá Boleslav*. [on-line]. [cit. 2017-02-19]. Dostupné z WWW: <<http://monitor.statnipokladna.cz/2015/obce/detail/00238295#rozpocet-souhrn>>

NÁRODNÍ ORGÁN PRO KOORDINACI. *Evropské strukturální a investiční fondy 2014–2020 v kostce*. [on-line]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2015 [cit. 2016-08-02]. (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.dotaceu.cz/getmedia/be08c4f1-ff33-4eb4-9e8c-d0b69ba4555c/ESI_fondy_v_kostce_ISBN-web.pdf>

PANELACI.CZ. *Přestavba středu města (dříve sídliště Třída Lidových milicí)*. [on-line]. [cit. 2016-10-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.panelaci.cz/sidliste/stredocesky-kraj/mlada-boleslav-prestavba-stredu-mesta-drive-sidliste-trida-lidovych-milici>>

PORTÁL SOCIÁLNÍCH SLUŽEB MLADÁ BOLESLAV. *Komunitní plánování*. [on-line]. [cit. 2016-11-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.kpssmb.cz/komunitni-planovani>>

PROCES – CENTRUM PRO ROZVOJ OBCÍ A REGIONŮ, s.r.o. *4. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav*. [on-line]. Statutární Město Mladá Boleslav, 2016 [cit. 2017-01-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/4-uplna-aktualizace-uap-orp-mb-2016/d-47908/p1=33085>>

PSYCHIATRICKÁ NEMOCNICE KOSMONOSY. *Roční zpráva 2015*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-11-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.plkosmonosy.cz/vyrzpr.pdf>>

RADA VLÁDY PRO UDRŽITELNÝ ROZVOJ. *Strategický rámeček udržitelného rozvoje ČR*. [on-line]. Ministerstvo životního prostředí, 2010 [cit. 2016-06-03]. (PDF). Dostupné z WWW: <https://www.vlada.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/Strategicky_ramec_udrzitelneho_rozvoje.pdf>

ROZSYPAL, Vladislav. *Generel cyklistické dopravy Mladé Boleslavi*. [on-line]. [cit. 2017-01-20]. 2006 (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/cyklisticka-doprava-v-mlade-boleslavi/ds-1098>>

SDRUŽENÍ - AP. *Návrh Akčního hlukového plánu pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví státu 2.kolo: Středočeský kraj a aglomerace Praha*. [on-line]. Ředitelství

silnic a dálnic ČR (PDF). [cit. 2017-02-06]. Dostupné z WWW: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Akcni-plany-ke-snizeni-hluku-z-dopravy/2-kolo-AP-rok-2016/AP_NAVRH_STC.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

SLUŽBY A ŠKOLENÍ MB. *O univerzitě*. [on-line]. [cit. 2017-01-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.sskolemb.cz/cs/horni-menu/univerzita-3-veku/o-univerzite.html>>

STÁTNÍ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV. *Zdravotní důsledky a rušivé účinky hluku: Odborná zpráva za rok 2015*. [on-line]. (PDF). [cit. 2017-02-05]. Dostupné z WWW: <http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/hluk/Odborna_hluk_15.pdf>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Akční plán pro roky 2016-2017*. [on-line]. (PDF). [cit. 2017-01-18]. Dostupné z WWW: <http://www.mb-net.cz/assets/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=43427>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Informace pro veřejnost*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-09-27]. Dostupné z WWW: <http://www.mb-net.cz/assets/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=25447>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Návrh řešení rozvoje cyklo dopravy v Mladé Boleslavi na léta 2009-2012*. [on-line]. [cit. 2017-01-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/navrh-reseni-rozvoje-cyklo dopravy-v-mlade-boleslavi-na-leta-2009-2012/ds-1096/archiv=0&p1=732>>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi*. [on-line]. 2010 (PDF). [cit. 2017-01-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.mb-net.cz/strategicky-plan-rozvoje/ms-922/p1=922>>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Zpráva o činnosti města v roce 2015*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-11-27]. Dostupné z WWW: <http://www.mb-net.cz/assets/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=42905>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Zpráva o činnosti města v roce 2016*. [on-line]. (PDF). [cit. 2017-03-07]. Dostupné z WWW: <http://www.mb-net.cz/assets/File.ashx?id_org=9629&id_dokumenty=49243>

STRUKTURÁLNÍ FONDY. *Informace o фонdech*. [on-line]. [cit. 2016-08-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU>>

STRUKTURÁLNÍ FONDY. *Regiony regionální politiky*. [on-line]. [cit. 2016-08-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Informace-o-fondech-EU/Regiony-regionalni-politiky-EU>>

ŠKODA AUTO a.s. *Historie společnosti*. [on-line]. [cit. 2016-09-19]. Dostupné z WWW: <<http://cs.skoda-auto.com/company/history/company-history>>

ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA. *Výroční zpráva 2015*. [on-line]. (PDF). [cit. 2016-12-05]. Dostupné z WWW: <[http://www.savs.cz/o-skole/Documents/Výroční%20zpráva%202015%20\(0,98MB\).pdf](http://www.savs.cz/o-skole/Documents/Vyrocní%20zpráva%202015%20(0,98MB).pdf)>

ÚZEMNĚ IDENTIFIKAČNÍ REGISTR ČR. *Části obcí*. [on-line]. [cit. 2016-09-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.uir.cz/casti-obce-obec/535419/Obec-Mlada-Boleslav>>

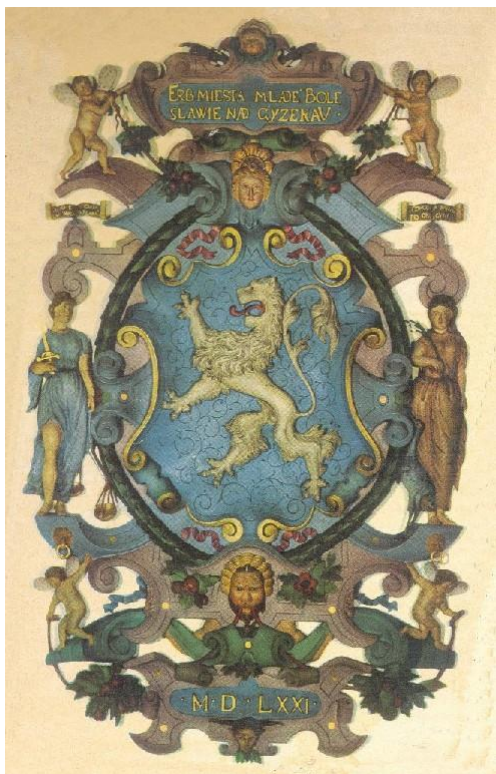
ÚZEMNĚ IDENTIFIKAČNÍ REGISTR ČR. *Katastrální území*. [on-line]. [cit. 2016-09-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.uir.cz/katastralni-uzemi-obec/535419/Obec-Mlada-Boleslav>>

ÚZEMNĚ IDENTIFIKAČNÍ REGISTR ČR. *Obec Mladá Boleslav: podrobné informace*. [on-line]. [cit. 2016-09-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.uir.cz/obec/535419/Mlada-Boleslav>>

9. PŘÍLOHY

Příloha 1: Městský znak z kancionálu Jana Kantora	113
Příloha 2: Podíl obyvatel jednotlivých částí obce v letech 1869-2011 (%).....	114
Příloha 3: Obyvatelstvo ČR dle národnosti	114
Příloha 4: Vizualizace projektu Nadzemní metro Mladá Boleslav.....	115
Příloha 5: Grafická podoba městské karty	115
Příloha 6: Páteční cyklotrasy v Mladé Boleslavi	116
Příloha 7: Mezní hodnoty hlukových ukazatelů v ČR [dB].....	117
Příloha 8: Asistent Bezpečného města Mladá Boleslav.....	118
Příloha 9: Otázky pro rozhovor s Mgr. Michalem Kópalem, náměstkem primátora statutárního města Mladá Boleslav	119
Příloha 10: Otázky pro rozhovor s Mgr. Josefem Macounem, vedoucím Odboru dopravy a silničního hospodářství	120

Příloha 1: Městský znak z kancionálu Jana Kantora



Zdroj: Informační centrum Mladá Boleslav

Příloha 2: Podíl obyvatel jednotlivých částí obce v letech 1869-2011 (%)

	Rok												
	1869	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Bezděčín	1,2%	0,8%	0,7%	0,6%	0,8%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,5%	0,4%	0,5%	0,9%
Čejetice	2,1%	2,0%	2,1%	2,2%	2,0%	3,1%	3,4%	2,8%	2,3%	1,6%	1,7%	2,1%	2,5%
Čejetický	2,8%	3,8%	4,8%	5,1%	4,8%	3,9%	4,1%	4,0%	3,1%	2,3%	2,2%	2,4%	2,4%
Debř	5,0%	5,5%	5,8%	5,8%	5,7%	6,6%	4,8%	4,3%	3,3%	2,1%	1,7%	1,9%	2,2%
Chrást	2,1%	1,3%	1,1%	1,0%	0,8%	0,7%	1,1%	0,8%	0,5%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%
Jemníky	1,6%	1,4%	1,3%	1,1%	1,0%	0,8%	0,7%	0,6%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,4%
Michalovice	0,6%	0,7%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,4%
Mladá Boleslav I	79,0%	21,5%	19,2%	14,8%	80,5%	7,2%	82,1%	84,6%	3,3%	1,9%	1,3%	1,1%	1,5%
Mladá Boleslav II	x	16,0%	19,5%	23,4%	x	27,3%	x	x	38,9%	62,6%	70,5%	67,7%	64,1%
Mladá Boleslav III	x	26,2%	26,1%	27,8%	x	34,4%	x	x	41,4%	25,0%	19,7%	21,1%	22,0%
Mladá Boleslav IV	0,7%	16,6%	15,1%	13,8%	0,6%	9,8%	0,3%	x	3,7%	2,3%	1,3%	1,8%	2,0%
Podchlumí	x	x	x	x	x	1,9%	x	x	0,8%	0,4%	0,2%	0,3%	0,4%
Podlázky	4,9%	4,4%	4,0%	3,9%	3,3%	3,0%	2,2%	1,9%	1,4%	0,8%	0,6%	0,7%	0,9%

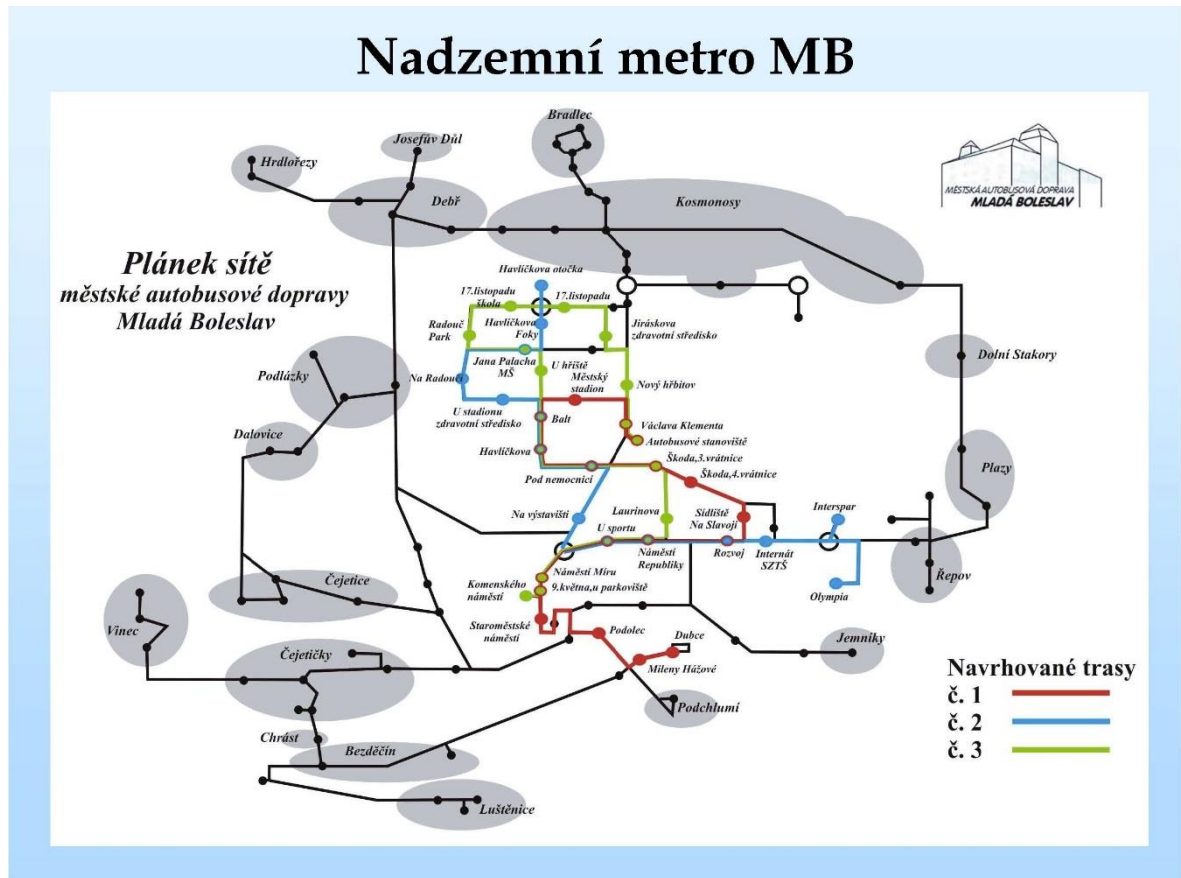
Zdroj: ČSÚ, Historický lexikon obcí České republiky - 1869–2011, vlastní výpočet

Příloha 3: Obyvatelstvo ČR dle národnosti

Národnost	Počet obyvatel	Podíl obyvatel
česká	6 711 624	64,31%
neuveдено	2 642 666	25,32%
moravská	521 801	5,00%
slovenská	147 152	1,41%
ukrajinská	53 253	0,51%
polská	39 096	0,37%
vietnamská	29 660	0,28%
německá	18 658	0,18%
ruská	17 872	0,17%
slezská	12 214	0,12%
maďarská	8 920	0,09%
romská	5 135	0,05%

Zdroj: SLDB 2011

Příloha 4: Vizualizace projektu Nadzemní metro Mladá Boleslav



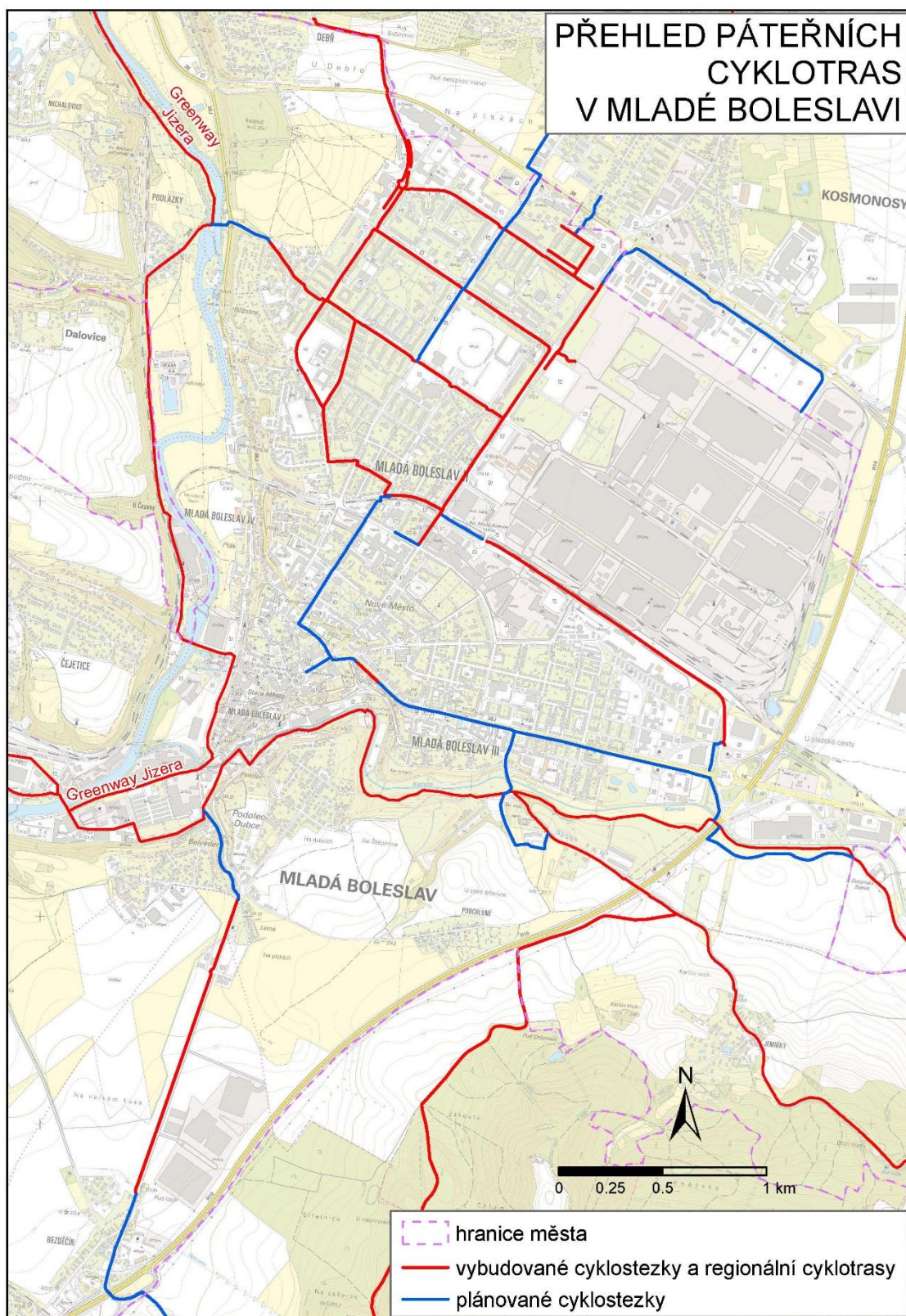
Zdroj: Mladá Boleslav – Oficiální web statutárního města

Příloha 5: Grafická podoba městské karty



Zdroj: Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.

Příloha 6: Páteřní cyklotrasy v Mladé Boleslavi



Zdroj: Mladá Boleslav – Oficiální web statutárního města

Příloha 7: Mezní hodnoty hlukových ukazatelů v ČR [dB]

Zdroj hluku	L_{dvn} [dB]	Ln [dB]
Silniční doprava	70	60
Železniční doprava	70	65
Letecká doprava	60	50
Integrovaná zařízení	50	40

Zdroj: CENIA, česká informační agentura životního prostředí. Zpráva o životním prostředí České republiky 2015

Příloha 8: Asistent Bezpečného města Mladá Boleslav



Statutární město
Mladá Boleslav

**NENÍ VÁM LHOSTEJNÉ, CO SE DĚJE V ULICÍCH MĚSTA?
CHCETE SE PODÍLET NA BEZPEČNOSTI V MLADÉ BOLESLAVI?**

STAŇTE SE PRACOVNÍKEM NA POZICI

**ASISTENT
BEZPEČNÉHO
MĚSTA
MLADÁ
BOLESLAV**

Město Mladá Boleslav hledá **muže i ženy** na pozici **asistent prevence kriminality** v rámci společného projektu s Policií České republiky. Hrubá mzda **20 000 Kč**.

**PŘIHLÁŠKY POSÍLEJTE
DO 20. ÚNORA**

Informace na www.mb-net.cz, nebo na e-mailu horacek@mb-net.cz.

Zdroj: Bezpečná Mladá Boleslav

Příloha 9: Otázky pro rozhovor s Mgr. Michalem Kopalem, náměstkem primátora statutárního města Mladá Boleslav

- Počet obyvatel Mladé Boleslavi dlouhodobě stagnuje a zároveň rychle stárne – myslíte, že lze tuto situaci z pozice města řešit? Je na tento vývoj město nějak připraveno?
- Podporuje město nějakým způsobem udržení mladých lidí či rodin s dětmi?
- Co považujete za nejsilnější stránky města a je naopak něco, kde vidíte prostor pro zlepšení?
- Jak hodnotíte občanskou vybavenost města? Vnímáte v tomto směru ve městě nějaké nedostatky?
- V posledních letech je zřejmý akcent města na budování sítě cyklostezek co město k tomuto kroku přimělo a co si od jeho realizace slibuje?
- Jak hodnotíte stav bezpečnosti ve městě?
- Jaká největší rizika z pohledu bezpečnosti byla v posledním době zaznamenána a jak je na ně město připraveno?
- Jsou plánována nějaká opatření v oblasti zvýšení bezpečnosti ve městě?
- Vidíte nějaké nedostatky nebo příležitosti k zlepšení v oblasti sociálních služeb ve městě?
- Vzhledem trendu demografického stárnutí obyvatel ve městě narůstá počet seniorů. Pociťuje město již tuto změnu ve věkové struktuře a adaptuje se na ni nějak v oblasti sociálních služeb a infrastruktury?
- Jsou na území města registrovány nějaké sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené lokality? Má město vypracovanou nějakou konkrétní strategii pro integraci těchto lokalit?

Příloha 10: Otázky pro rozhovor s Mgr. Josefem Macounem, vedoucím Odboru dopravy a silničního hospodářství

- Jaké jsou hlavní problémy, se kterými se Mladá Boleslav v oblasti dopravní infrastruktury potýká a jakým způsobem jsou řešeny?
- Jaké jsou priority nebo cíle z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury města?
- Jak vnímáte situaci v oblasti parkování v Mladé Boleslavi? Disponuje město dostatečnou kapacitou parkovacích míst?
- Považuje město cyklodopravu za reálnou alternativu k individuální automobilové dopravě na území města?
- Je v možnostech města nějak ovlivnit dlouhodobě odkládanou rekonstrukci chátrající budovy hlavního nádraží?
- Má město v plánu nějakým způsobem zatraktivnit MHD pro obyvatele?