

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ MLADÁ BOLESLAV



Zpracovatel: SPF Group, s.r.o.

Bozděchova 99/6

400 01 Ústí nad Labem

Datum: září 2016

Projekt: CZ.1.08/3.2.00/14.00346 Zpracování IPRÚ Mladá Boleslav OPTP 2007-2013

OBSAH

Obsah.....	2
Seznam tabulek, obrázků, grafů a map	7
Seznam použitých zkratk	10
A: Popis území a zdůvodnění jeho výběru	11
1 Základní údaje	12
1.1 Vymezení území IPRÚ Mladá Boleslav	12
1.2 Poloha, členění a historie území IPRÚ Mladá Boleslav	14
1.3 Dojíždka a vyjíždka.....	15
1.4 Shrnutí.....	18
B: Analytická část.....	19
B 1: Socioekonomická analýza.....	19
2 Obyvatelstvo	20
2.1 Vývoj počtu a pohybu obyvatel	20
2.2 Věková struktura obyvatelstva	26
2.3 Vzdělanostní struktura obyvatelstva	29
2.4 Národnostní složení a cizinci.....	31
2.5 Shrnutí.....	33
3 Ekonomika.....	35
3.1 Struktura ekonomiky.....	35
3.2 Nezaměstnanost	37
3.3 Shrnutí.....	39
4 Občanská vybavenost	41
4.1 Školství a vzdělávání	41
4.2 Zdravotnictví	48
4.3 Sociální služby	49
4.4 Shrnutí.....	52

5	Životní prostředí.....	53
5.1	Ovzduší.....	53
5.2	Hluk	55
5.3	Voda	56
5.4	Příroda a krajina	57
5.5	Ekologické zátěže území	58
5.6	Nakládání s odpady	59
5.7	Shrnutí.....	60
6	Prostředí sídel	62
6.1	Bydlení	62
6.2	Veřejná prostranství a plochy krátkodobé rekreace	66
6.3	Volnočasová infrastruktura.....	67
6.4	Shrnutí.....	70
7	Doprava, dopravní a technická infrastruktura	71
7.1	Silniční doprava	71
7.2	Veřejná hromadná doprava	75
7.3	Cyklistická a pěší doprava	78
7.4	Letecká doprava	80
7.5	Zásobování vodou	80
7.6	Kanalizace	81
7.7	Zásobování elektrickou energií	82
7.8	Zásobování teplem a plynem	82
7.9	Shrnutí.....	83
8	Veřejná správa	85
8.1	Shrnutí.....	86
	Seznam použitých zdrojů.....	87
B 2:	Analýza stakeholderů	90
9	Analýza stakeholderů.....	91
B 3:	Analýza problémů a potřeb.....	97

10	Analýza problémů a potřeb	98
11	Dopravní infrastruktura	99
11.1	Deficity v silniční a železniční dopravě.....	99
11.2	Deficity ve veřejné hromadné dopravě	101
11.3	Nedostatky v infrastruktuře pro cyklodopravu.....	102
12	Kvalita života	104
12.1	Nedostatky v nabídce a kvalitě sociálních služeb a zdravotnictví.....	104
12.2	Nízká bezpečnost a vysoká míra kriminality v některých lokalitách.....	106
12.3	Nedostatky ve vzdělávání, praxi a VaV	107
13	Životní prostředí.....	109
13.1	Znečištěné ovzduší a hluková zátěž	109
13.2	Zhoršená kvalita vod a nedostatky technické infrastruktury obcí.....	110
13.3	Odpadové hospodářství a ekologické zátěže území	111
13.4	Environmentální rizika	112
13.5	Sídelní zeleň	113
13.6	Celoživotní učení v oblasti ochrany životního prostředí.....	115
14	Kultura, sport a volnočasové aktivity.....	116
14.1	Nedostatky infrastruktury pro kulturní vyžití	116
14.2	Zanedbaná sportovní infrastruktura	117
14.3	Omezené možnosti pro volnočasové aktivity	117
15	Strom problémů.....	119
B 4:	SWOT analýza.....	120
16	SWOT analýza	121
16.1	SWOT analýza: Dopravní infrastruktura	122
16.2	SWOT analýza: Kvalita života	124
16.3	SWOT analýza: Životní prostředí.....	127
16.4	SWOT analýza: Kultura, sport a volnočasové aktivity.....	129
C:	Strategická část	130
17	Vize a globální cíl.....	131

17.1	Formulace vize	131
17.2	Popis vize.....	131
17.3	Globální cíl.....	133
18	Specifické cíle a opatření	134
18.1	Integrovaný přístup.....	134
18.2	Specifické cíle	136
19	Popis opatření	140
19.1	Specifický cíl 1: Doprava.....	140
19.2	Specifický cíl 2: Kvalita života	142
19.3	Koincidenční matice	146
20	Vazba na horizontální témata	148
20.1	Rovné příležitosti a zákaz diskriminace.....	148
20.2	Rovnost mezi muži a ženami.....	149
20.3	Udržitelný rozvoj	149
21	Popis souladu se souvisejícími strategickými dokumenty	151
D:	Implementační část.....	155
22	Popis řízení včetně řídicí a realizační struktury a komunikace nositele IN	156
22.1	Popis dosavadního procesu zpracování IPRÚ Mladá Boleslav	156
22.2	Přípravná fáze IPRÚ Mladá Boleslav	157
22.3	Realizační fáze IPRÚ Mladá Boleslav	159
22.4	Popis oddělení funkcí	163
22.5	Způsob řízení	164
22.6	Posilování absorpční kapacity a poskytování konzultací	164
22.7	Příprava výzev nositele	164
22.8	Postup projednávání projektových záměrů v pracovní skupině.....	165
22.9	Posouzení projektových záměrů v Řídicím výboru	166
22.10	Rozpracování projektových záměrů do podoby konkrétních projektových žádostí.....	166
23	Popis realizace partnerské spolupráce	168
23.1	Princip partnerství.....	168

23.2	Zapojení veřejnosti.....	168
23.3	Komunikační plán.....	169
24	Monitorování a hodnocení plnění strategie	172
24.1	Popis způsobu monitorování	172
24.2	Evaluace	173
24.3	Řízení změn integrované strategie	174
24.4	Zajištění auditní stopy.....	174
	Přílohy.....	175
25	Finanční plán a indikátory	176
26	SEA hodnocení	200
27	Mapa území	209
28	Analýza rizik	211
29	Seznam obcí aglomerace	218
30	Doklad o schválení strategie zastupitelstvem nositele.....	219
31	Závazný vzor Statutu a Jednacího řádu Řídícího výboru IPRÚ	220
32	Závazný vzor Statutu a Jednacího řádu Pracovní skupiny Řídícího výboru IPRÚ	223
33	Čestné prohlášení	225

SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ, GRAFŮ A MAP

Tabulka 1: Obce v IPRÚ Mladá Boleslav a jejich pracovní vazby na Mladou Boleslav	12
Tabulka 2: Dojíždka do Mladé Boleslavi podle SLDB 2011.....	16
Tabulka 3: Dojíždka a vyjíždka v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	17
Tabulka 4: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav.....	22
Tabulka 5: Pohyb obyvatelstva v území IPRÚ MB 1991 - 2013	24
Tabulka 6: Věková struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	27
Tabulka 7: Vzdělanostní struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav podle SLDB 2011	30
Tabulka 8: Cizí státní příslušníci v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	32
Tabulka 9: Ekonomická struktura obyvatel podle zaměstnanosti v roce 2011 (v %).....	36
Tabulka 10: Nejvýznamnější zaměstnavatelé v roce 2013.....	37
Tabulka 11: Podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích	37
Tabulka 12: Kapacity základních škol v území IPRÚ Mladá Boleslav ve šk. roce 2014/15	42
Tabulka 13: Prognóza naplnění kapacit ZŠ v Mladé Boleslavi.....	43
Tabulka 14: Kapacity mateřských škol v území IPRÚ Mladá Boleslav ve šk. roce 2014/15.....	44
Tabulka 15: Školská zařízení v IPRÚ Mladá Boleslav	46
Tabulka 16: Míra kriminality v Mladé Boleslavi	51
Tabulka 17: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav v roce 2012	53
Tabulka 18: Úroveň kvality ovzduší ve sledovaných veličinách v Mladé Boleslavi v roce 2013.....	55
Tabulka 19: Charakteristiky bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav v roce 2011	63
Tabulka 20: Vybavení bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	64
Tabulka 21: Vybavenost obcí IPRÚ Mladá Boleslav kulturní a sportovní infrastrukturou	69
Tabulka 22: Hlavní aktéři relevantní z hlediska přípravy nebo realizace IPRÚ.....	91
Tabulka 23: Analýza zájmu a vlivu relevantních stakeholderů.....	94
Tabulka 24: Čtyřpolní matice zájmu a vlivu.....	96
Tabulka 25: Konstrukce SWOT analýzy	121
Tabulka 26: Vztah opatření IPRÚ Mladá Boleslav k horizontálním tématům	150

Tabulka 27: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v SC 1 Doprava	151
Tabulka 28: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v SC 2 Kvalita života.....	152
Tabulka 29: Popis administrativních kapacit	162
Tabulka 30: Vnitřní komunikace nositele	169
Tabulka 31: Vnější komunikace	170
Tabulka 32: Harmonogram kontroly Zprávy o plnění integrované strategie	173
Tabulka 33: Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření strategie IPRÚ v jednotlivých letech.....	177
Tabulka 34: Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření strategie IPRÚ v jednotlivých letech dle struktury operačních programů	186
Tabulka 35: Indikátory podle jednotlivých specifických cílů a opatření IPRÚ	195
Tabulka 36: Financování podle ESI fondů (způsobilé výdaje v tisících Kč)	199
Tabulka 37: Přehled rizik a jejich hodnocení z hlediska vlivu a pravděpodobnosti výskytu	212
Graf 1: Saldo dojížděky v obcích v zázemí Mladé Boleslavi	18
Graf 2: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v území IPRÚ Mladá Boleslav	22
Graf 3: Pohyb obyvatel v Mladé Boleslavi a zbytku území IPRÚ 1991 - 2013	23
Graf 4: Vývoj počtu cizích státních příslušníků žijících v Mladé Boleslavi v období 2006-2014.....	33
Graf 5: Vývoj podílu nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích.....	38
Mapa 1: Vymezení IPRÚ Mladá Boleslav.....	13
Mapa 2: Změna počtu obyvatel v obcích IPRÚ MB mezi lety 1991 a 2013	25
Mapa 3: Index stárí v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	28
Mapa 4: Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	31
Mapa 5: Vybavenost školami v obcích IPRÚ Mladá Boleslav	47
Obrázek 1: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích Mladoboleslavska	73
Obrázek 2: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích v Mladé Boleslavi	74
Obrázek 3: Plán sítě MHD Mladá Boleslav	77

Obrázek 4: Organizační schéma v přípravné fázi	157
Obrázek 5: Organizační schéma pro realizační fázi	160

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČOV.....	čistírna odpadních vod
ČSÚ.....	Český statistický úřad
EAO.....	ekonomicky aktivní obyvatelé
HUZ.....	hromadné ubytovací zařízení
IAD.....	individuální automobilová doprava
IDS.....	integrovaný dopravní systém
IRZ.....	Integrovaný registr znečišťování
IPRÚ MB..	Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav
KúSk.....	Krajský úřad Středočeského kraje
MPIN.....	Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014 - 2020
MPSV.....	Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky
p.b.....	procentní bod
PRSK.....	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020
ŘSD.....	Ředitelství silnic a dálnic
SF EU.....	strukturální fondy Evropské unie
SLDB.....	sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP.....	správní obvod obce s rozšířenou působností
SPRM MB..	Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi
ÚAP MB....	územně analytické podklady SO ORP Mladá Boleslav
ÚPD.....	územně plánovací dokumentace
ÚSES.....	územní systém ekologické stability
ÚZIS ČR....	Ústav zdravotnických informací a statistiky České republiky
VTL.....	vysokotlaký
ZÚR.....	zásady územního rozvoje

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

A: POPIS ÚZEMÍ A ZDŮVODNĚNÍ JEHO VÝBĚRU

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

V první kapitole je odůvodněno vymezení území IPRÚ Mladá Boleslav (dále IPRÚ MB), charakterizována jeho poloha, vnitřní členění a regionální začlenění, jakož i hlavní předpoklady rozvoje zdejší sídelní soustavy. Dále je zde stručně analyzována dojíždka a vyjíždka, která vyjadřuje závislost území na pracovních a obslužných centrech (Mladá Boleslav, Praha). První dvě části této kapitoly vychází mj. ze Strategického plánu rozvoje města Mladé Boleslavi 2011 (SPRM MB 2011), Politiky územního rozvoje České republiky 2008 a vlastní expertízy. Data o vyjíždce a dojíždce pocházejí ze SLDB 2011 a následně vydávaných analýz ČSÚ.

1.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

Nezbytným krokem pro zahájení prací na IPRÚ je samotné vymezení zájmového území. Základním faktorem pro vymezení území IPRÚ je existence spolupráce, případně intenzivní funkční propojenosti jádrového města s obcemi v zázemí, a to např. v oblastech trhu práce a rozvojových ploch, vedení dopravní infrastruktury, hromadné dopravy, mateřských a základních škol, zdravotnictví, sociálních služeb, apod (Manuál ITI 2014).

Do území IPRÚ MB byly zařazeny obce, které s Mladou Boleslaví přímo sousedí a vzhledem ke svému charakteru jsou silně funkčně závislé na jádrovém městě (Bradlec, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kosmonosy, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Řepov, Vinec). Z obcí, které s Mladou Boleslaví přímo nesousedí, byly do území IPRÚ MB zařazeny obce Březno, Kolomuty a Židněves, které spolu s obcemi Plazy a Řepov tvoří suburbánní rozvojovou zónu Mladé Boleslavi, jejíž osou je silnice I/16 a která leží východně od jádrového města a je charakteristická intenzivním rozvojem bydlení a dalších funkcí. Dále byla do IPRÚ zařazena obec Rokytovec situovaná v západní části území, která je silně funkčně závislá na jádrovém městě.

Tabulka 1: Obce v IPRÚ Mladá Boleslav a jejich pracovní vazby na Mladou Boleslav

Obec	Počet obyvatel k 1.1.2014	Počet EAO	Počet zam. vyjíž. do MB	% EAO vyjíž- dějících do MB
Mladá Boleslav	44 272	22 118		
Bradlec	1 221	613	254	41
Březno	933	517	157	30
Bukovno	707	330	62	19
Dalovice	219	94	23	24
Dolní Stakory	264	148	51	34
Hrdlořezy	711	332	85	26
Josefův Důl	458	216	54	25
Kolomuty	297	156	65	42

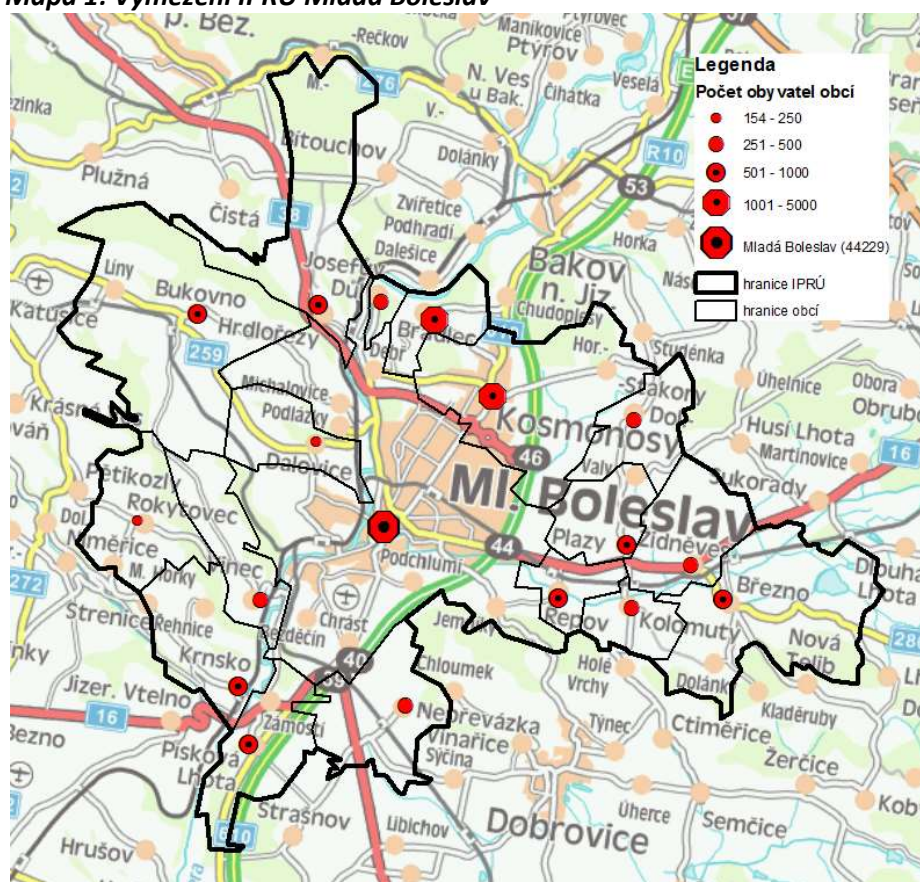
Kosmonosy	4 886	2 644	720	27
Krnsko	559	268	73	27
Nepřevázka	416	203	65	32
Písková Lhota	699	364	106	29
Plazy	522	247	62	25
Rokytovec	152	73	10	14
Řepov	722	351	111	32
Vinec	293	124	28	23
Židněves	329	156	45	29

Zdroj dat: SLDB 2011, ČSÚ (2014c)

Pozn.: Data o počtu obyvatel v obcích jsou nejaktuálnější dostupná – k 1.1.2013. Data za Ekonomicky aktivní obyvatele (EAO) a osoby vyjíždějící do zaměstnání do Mladé Boleslavi jsou ze SLDB 2011.

Obce zařazené do IPRÚ MB vykazují poměrně vysokou pracovní závislost na Mladé Boleslavi, přičemž pouze z Dalovic, Rokytovce, Bukovna a Vínce vyjíždí za práci do Mladé Boleslavi méně než 25 % EAO¹. Zmíněné obce však vykazují funkční závislost na Mladé Boleslavi v dalších aspektech a mají s jádrovým městem formalizovanou institucionální spolupráci.

Mapa 1: Vymezení IPRÚ Mladá Boleslav



Zdroj podkladu: Geoportál Inspire (2014)

¹ Podle doporučení SMO ČR je vhodné zařazovat do IPRÚ obce, z nichž do jádrového města vyjíždí 25 a více % EAO.

1.2 POLOHA, ČLENĚNÍ A HISTORIE ÚZEMÍ IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

Mladá Boleslav patří mezi významná města ČR. Význam města je dán především:

- počtem obyvatel, který město řadí mezi největší města ČR, která nemají statut krajských měst,
- administrativně (Mladá Boleslav je statutárním městem),
- hospodářsky (pracovní centrum nadregionálního významu a hospodářský význam podniku Škoda Auto, a.s., který patří k největším podnikům v ČR),
- historicky (město bylo ve středověku tradičně správním, obchodním a hospodářským centrem a po následujícím mírném úpadku tuto pozici postupně od doby průmyslové revoluce obnovuje).

V hierarchii středisek ČR patří Mladá Boleslav mezi mikroregionální centra vyššího řádu². Město patří mezi hlavní centra středočeského prostoru a jeho relativní regionální význam se přibližně v posledních 50 letech kontinuálně zvyšuje, přičemž v posledních 15-20 letech se jedná o zásadní nárůst významu. V důsledku toho má město z dlouhodobého hlediska výrazně pozitivní migrační saldo a skladba jeho obyvatel prochází postupnými, ale výraznými proměnami.

Mladá Boleslav se nachází ve Středočeském kraji přibližně v poloviční vzdálenosti mezi Prahou a Libercem. Díky významu těchto dvou měst a mezilehlé Mladé Boleslavi lze tento prostor považovat za jednu z významných rozvojových os Česka, jejíž význam posiluje dlouhodobý rozvoj clusteru automobilového průmyslu s centrem v Mladé Boleslavi, který se v minulosti v návaznosti na silnici R10 rozvíjel mj. právě v území této rozvojové osy. Na mikroregionální úrovni je Mladá Boleslav součástí sídelní osy středního a dolního Pojizeří zahrnující Benátky nad Jizerou, Mnichovo Hradiště a Turnov.

Z hlediska vztahů mezi sídly danými zejména dojížděkou za prací a do škol, případně za službami, je Mladá Boleslav funkčně výrazně spjata s pražskou aglomerací. Mezi městy ve středních Čechách si však udržuje relativně vysokou míru autonomie a vlastní spádovou oblast, která zejména ve směru na sever, západ a východ přesahuje velikost správního obvodu obce s rozšířenou působností i okresu Mladá Boleslav. Dojížděka za prací mezi Prahou a Mladou Boleslaví je navíc obousměrně relativně vyrovnaná, což není případ ostatních středočeských měst. V případě dojížděky do vysokých škol a za méně frekventovanými službami Mladá Boleslav jednoznačně spadá do pražského regionu.

Na mikroregionální úrovni vykazují okolní obce i města velmi silnou a jednoznačnou spádovost směrem k Mladé Boleslavi. Platí to i o městech a obcích, která leží z hlediska vzdušné či dopravní vzdálenosti výrazně blíže okolním mikroregionálním centrům (Nymburk, Mělník, Česká Lípa, Turnov, Jičín). Příčinou je přítomnost Škody Auto, a.s. i některých významných služeb (divadlo, vysoká škola, obchodní centra), které Mladou Boleslav posouvají do role „malého krajského města“. Jednoznačnou

² Hampl, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, DemoArt pro Přírodovědeckou fakultu Univerzity Karlovy v Praze.

funkční spjatost s Mladou Boleslaví však vykazují zejména nejbližší sídla, přičemž v případě města Kosmonosy a několika venkovských obcí je možné hovořit o jejich zařazení do mladoboleslavské aglomerace. V rámci této aglomerace, která je z hlediska vztahů mezi sídly jediným celkem, dochází k růstu dělby funkcí. Samotná Mladá Boleslav nabízí především pracovní místa a široké spektrum služeb, zatímco ostatní města a obce zvyšují svůj rezidenční význam (proces suburbanizace) a vznikají zde některé specifické služby využívané obyvateli celé aglomerace. V některých okolních obcích také roste v souvislosti s rozvojem průmyslových zón na „zelené louce“ nabídka pracovních míst.

V území IPRÚ MB se kromě vlastního jádrového města nachází město Kosmonosy, městys Březno a 15 obcí. Město Kosmonosy je z funkčního hlediska rezidenčním suburbiem Mladé Boleslavi s rostoucím vlivem výrobní a komerční funkce, s níž je stavebně srostlé a v období 1974-1991 bylo její administrativní součástí. Městys Březno je nejvýhodnější obcí zájmového území, kde zejména v posledních 15 letech probíhá intenzivní výstavba domů v souvislosti s procesem rezidenční suburbanizace. Projevy suburbanizace jsou více či méně zjevné i v ostatních obcích zájmového území. V katastru obcí Řepov, Plazy a Nepřevázka se rozvíjí průmyslové zóny na „zelené louce“, které jsou funkčně navázány na jádrové město, a zejména na zdejší dominantní podnik Škoda Auto. Lokalizačním faktorem pro rozvoj průmyslových zón je také rychlostní silnice R10 a její sjezdy. Intenzivní výstavbu v souvislosti s rezidenční suburbanizací bylo kromě městyse Březno možné zaznamenat zejména v obcích Bradlec (kde došlo v důsledku suburbanizace ke stavebnímu srůstu s Mladou Boleslaví), Písková Lhota (kde v blízkosti silnice R10 vznikl nový rezidenční okrsek izolovaný od intravilánu obce), Krnsko, Nepřevázka, Kolomuty, Řepov a Plazy. Naopak obce Dalovice, Josefův Důl a Vinec zůstaly navzdory přímému sousedství s Mladou Boleslaví stranou procesu rezidenční suburbanizace a zachovaly si původní ráz.

Proces suburbanizace se tedy stává určujícím faktorem pro charakter zájmového území. Ten byl před počátkem suburbanizace převážně venkovský, proces suburbanizace však do zázemí Mladé Boleslavi přináší poměrně velké množství nových obyvatel a funkce, které byly tradiční doménou měst (zejména pak výrobní funkce). Stranou tohoto trendu zůstávají pouze tři obce sousedící s Mladou Boleslaví v západní a severozápadní části zájmového území.

1.3 DOJÍŽDKA A VYJÍŽDKA

Charakteristiky dojížděky a vyjížděky do zaměstnání v zájmovém území jsou silně ovlivněny lokalizací zaměstnavatele nadregionálního významu – společnosti Škoda Auto a.s. v Mladé Boleslavi. Tato skutečnost se projevuje silnými proudy denní i nedenní dojížděky do zaměstnání v Mladé Boleslavi, a to nejen z blízkých sídel, pro něž je Mladá Boleslav přirozeným spádovým centrem, ale i z jiných krajů (např. z Prahy, České Lípy, Liberce, apod.). Význam Mladé Boleslavi jako pracovního centra výrazně převyšuje ostatní funkce spjaté s rolí okresního města, což je patrné také na markantně nižší dojížděce do mladoboleslavských škol. Zdrojová oblast dojížděky do škol v Mladé Boleslavi vcelku odpovídá území okresu, což je zjevné také na příkladu výše zmíněných měst, odkud je dojížděka do škol v Mladé Boleslavi minimální.

Tabulka 2: Dojíždka do Mladé Boleslavi podle SLDB 2011

Oblast vyjížd'ky	Dojíždějící celkem	Dojíždějící do zaměstnání		Dojíždějící do školy		
		celkem	z toho ženy	celkem	z toho	
					ve věku 6 - 14 let	dojíždí denně
Celkem	14 603	11 879	4 212	2 724	649	2 377
v rámci okresu	9 613	7 644	3 303	1 969	612	1 909
z jiných okr. kraje	1 170	951	221	219	10	154
z jiných krajů	3 820	3 284	688	536	27	314
Obec vyjížd'ky:						
Kosmonosy	898	720	297	178	74	171
Mnichovo Hradiště	627	540	220	87	6	84
Bakov nad Jizerou	620	514	221	106	31	101
Bělá pod Bezdězem	602	482	204	120	15	116
Benátky nad Jizerou	484	386	147	98	12	94
Dobrovice	463	377	166	86	17	83
Praha	422	383	90	39	1	16
Česká Lípa	397	370	44	27	1	13
Luštěnice	386	324	137	62	14	60
Bradlec	347	254	128	93	56	88
Dolní Bousov	283	225	96	58	5	56
Kněžmost	230	188	75	42	10	42
Sobotka	198	155	63	43	3	43
Březno	196	157	74	39	16	39
Liberec	195	186	29	9	-	5
Doksy	158	138	36	20	2	20
Řepov	154	111	62	43	29	42

Zdroj: SLDB 2011

Funkci Mladé Boleslavi a jejího blízkého zázemí jako pracovního centra nadregionálního významu dále posiluje lokalizace dalších podniků (zejména podniků navázaných dodavatelskými vazbami na společnost Škoda Auto), které se v souvislosti s rozvojem průmyslových zón tzv. na zelené louce usídlily i v okolních obcích. Díky podnikům v průmyslových zónách „na zelené louce“ tak některé obce získaly funkci pracovního centra, a to navzdory poměrně malé populační velikosti. To je důvodem kladného salda dojížd'ky u obcí Nepřevázka, Plazy a Řepov. Kladné saldo dojížd'ky má také obec Dalovice, v jejímž katastru se nachází jeden ze závodů podniku Škoda Auto³. Významným pracovním centrem v zájmovém území je také město Kosmonosy, kde však vyjížd'ka převyšuje dojížd'ku. To je dáno funkcí Kosmonos jako tradičního suburbia Mladé Boleslavi, s níž jsou Kosmonosy stavebně srostlé. Do několika obcí – jmenovitě Března, Dalovic a Kosmonos je také markantní proud dojížd'ky

³ Tento závod je lokalizován v poloze navazující na intravilán Mladé Boleslavi, nachází se však v katastru obce Dalovice, jejíž intravilán je od závodu vzdálen přibližně jeden km.

do škol, přičemž pouze v Dalovicích je kladné saldo dojížděky do škol. U většiny obcí v zájmovém území je však záporné saldo dojížděky, a to jak do zaměstnání, tak do škol. To je zapříčiněné charakterem území, které je kromě Mladé Boleslavi tvořené populačně spíše menšími obcemi, jež jsou na Mladé Boleslavi funkčně závislé. Právě funkční závislost obcí na statutárním městě spojená s intenzivními vazbami je jedním z hlavních předpokladů pro zařazení těchto obcí do území IPRÚ.

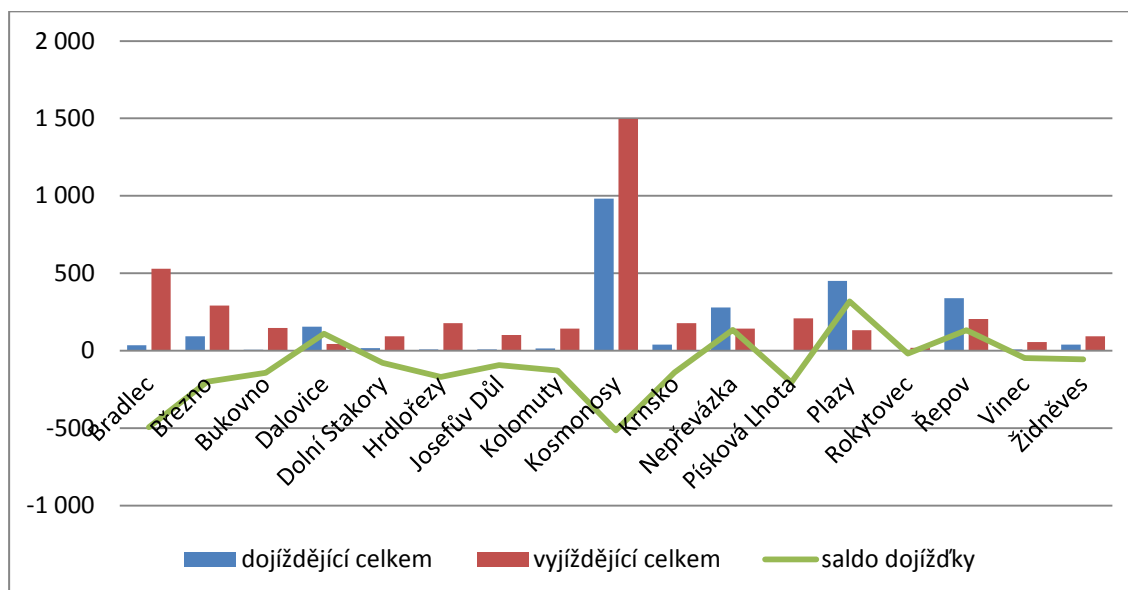
Tabulka 3: Dojížděka a vyjížděka v obcích IPRÚ Mladá Boleslav

	Dojíždějící			Vyjíždějící		Vyjíždějící do zaměstnání		Saldo dojížděky
	celkem	do zaměst.	do škol	celkem	do škol	celkem	v rámci okresu	
Bradlec	36	36	0	530	163	367	310	-494
Březno	94	41	53	293	59	224	190	-199
Bukovno	7	7	0	148	44	104	86	-141
Dalovice	156	112	44	45	10	34	32	111
Dolní Stakory	17	16	1	94	25	69	66	-77
Hrdlořezy	10	10	0	178	53	125	108	-168
Josefův Důl	10	9	1	102	22	80	73	-92
Kolomuty	15	15	0	143	50	93	86	-128
Kosmonosy	983	919	64	1 496	297	1 113	823	-513
Krnsko	40	33	7	179	55	115	95	-139
Mladá Boleslav	14 603	11 879	2 724	9 113	871	6 912	1 275	5 490
Nepřevázka	280	280	0	144	46	98	78	136
Písková Lhota	5	5	0	209	59	150	133	-204
Plazy	451	451	0	132	40	92	74	319
Rokytovec	1	1	0	19	5	14	11	-18
Řepov	339	338	1	206	52	153	135	133
Vinec	10	10	0	57	15	42	37	-47
Židněves	39	39	0	94	28	66	56	-55

Zdroj: SLDB 2011

Pozn.: V tabulce není uvedena vyjížděka za práci a do zaměstnání v obci bydliště.

Graf 1: Saldo dojížděky v obcích v zázemí Mladé Boleslavi



Zdroj dat: SLDB 2011

1.4 SHRNU TÍ

- Území IPRÚ MB je kromě samotného statutárního města tvořené městem Kosmonosy, městysem Březno a 15 obcemi.
- Mladá Boleslav je tradičním významným centrem osídlení na rozvojové ose Praha – Liberec a díky lokalizaci společnosti Škoda Auto zastává funkci pracovního centra nadregionálního významu, jehož spádové území výrazně přesahuje rozsah samotného okresu Mladá Boleslav.
- Většina obcí v IPRÚ MB se intenzivně rozvíjí v souvislosti s procesem suburbanizace s jádrem v Mladé Boleslavi. Výrazný je zde zejména rozvoj rezidenční a výrobní funkce.
- Kromě samotné Mladé Boleslavi jsou v území mikroregionální pracovní centra, kam směřují poměrně velké proudy dojížděky do zaměstnání – a to obce Nepřevázka, Plazy, Řepov a Kosmonosy. Markantní proudy dojížděky do škol jsou v obcích Březno, Dalovice a Kosmonosy. Zbytek území vykazuje dominantní funkční závislost na nadřazených centrech – především pak na samotné Mladé Boleslavi.

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

B: ANALYTICKÁ ČÁST

B 1: SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA

2 OBYVATELSTVO

Předmětem této kapitoly je seznámení se základními populačními charakteristikami území IPRÚ MB. Přitom je sledován jak aktuální stav, tak vývojové tendence populačních charakteristik. Mezi sledovanými charakteristikami je stav obyvatelstva, pohyb obyvatelstva (přirozená měna obyvatelstva a migrace), věková a vzdělanostní struktura obyvatelstva. Vybrané údaje jsou sledovány na různých územních úrovních, kromě srovnání s referenčními územími (ČR, Středočeský kraj) je samotné území IPRÚ MB členěno na město Mladá Boleslav a ostatní obce a údaje jsou zpravidla sledovány i na úrovni samotných obcí. V kapitole jsou využita zejména data pocházející z Veřejné databáze ČSÚ, SLDB 2011 a Databáze demografických údajů za obce ČR.

2.1 VÝVOJ POČTU A POHYBU OBYVATEL

Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v zájmovém území do značné míry odráží obecné trendy urbanizačních procesů v Česku. Zájmové území v celém sledovaném období populačně rostlo, a to zejména v souvislosti s růstem samotné Mladé Boleslavi, která byla cíleně rozvíjena v rámci socialistické urbanizace. Díky socialistické urbanizaci vz

rostla Mladá Boleslav za čtyři desetiletí o přibližně 20 000 obyvatel na téměř dvojnásobnou velikost oproti roku 1950. Nejvýraznější růst zde probíhal v průběhu 70. let minulého století, kdy se v souvislosti se zaváděním panelové technologie naplno rozeběhla výstavba socialistických sídlišť. Naopak zázemí Mladé Boleslavi až do roku 1991 právě v souvislosti s procesem socialistické urbanizace populačně strádalo, protože tento proces, mj. v důsledku preference investiční výstavby ve městech i v důsledku řízeného přesunu pracovní síly do měst, odsával populaci z venkovských území⁴. Obrat v tomto trendu přinesl po r. 1991 počátek procesu suburbanizace, který byl spojený zejména s přesunem obyvatelstva do nejbližšího zázemí jádrového města. Proces suburbanizace se na Mladoboleslavsku projevoval růstem populace obcí v zázemí Mladé Boleslavi při stagnaci, resp. mírném růstu samotného jádrového města. Tím se projevy procesu suburbanizace na Mladoboleslavsku mírně liší od řady jiných aglomerací, kde byl tento proces doprovázen poklesem populace jádrového města. Nutno podotknout, že by k poklesu populace samotné Mladé Boleslavi v důsledku procesu suburbanizace došlo, pokud by Mladá Boleslav nebyla cílem migrace pracovních sil s ČR i zahraničí, které láká místní trh práce, jenž je dlouhodobě ve velmi příznivé kondici. Zatímco v 90. letech minulého století byly projevy procesu suburbanizace na Mladoboleslavsku ještě mírné a obce v IPRÚ v zázemí Mladé Boleslavi se populačně rozrostly o necelý 1000 obyvatel, v posledním

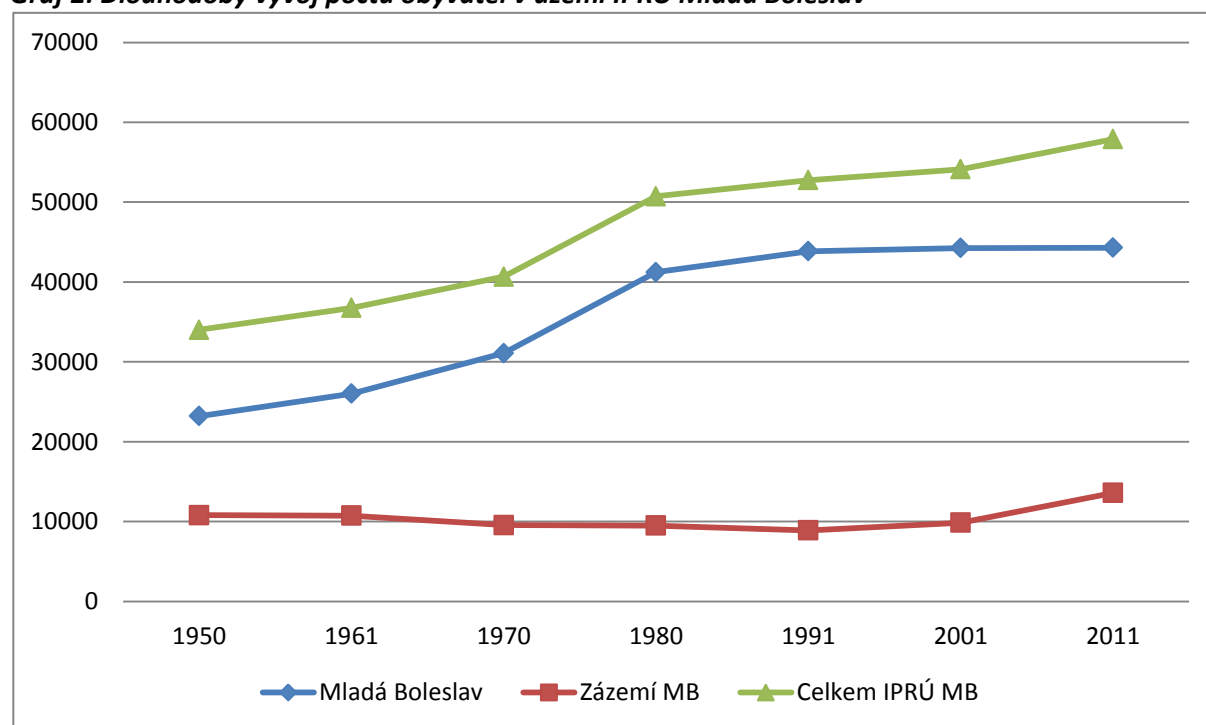
⁴ I když to nebylo tak zjevné u nejbližšího zázemí cílových měst a týkalo se to zejména venkovských oblastí v méně výhodné poloze vůči regionálním centrům.

desetiletí došlo k velmi markantnímu růstu populace v zázemí Mladé Boleslavi, v případě námi sledovaných obcí o více než 3700 obyvatel.

Tabulka 4: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav

	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Mladá Boleslav	23 204	26 021	31 085	41 226	43 859	44 255	44 303
Bradlec	212	244	178	207	215	437	1 216
Březno	586	617	607	580	596	585	932
Bukovno	736	747	643	587	526	560	675
Dalovice	418	311	284	237	187	195	192
Dolní Stakory	169	138	122	143	147	186	270
Hrdlořezy	644	659	641	557	490	517	735
Josefův Důl	406	493	512	447	381	451	430
Kolomuty	147	150	154	167	163	175	301
Kosmonosy	3 992	3 863	3 224	3 768	3 557	3 885	5 159
Krnsko	690	744	616	537	451	521	571
Nepřevázka	357	368	332	294	277	321	420
Písková Lhota	660	640	609	499	492	539	710
Plazy	304	319	300	287	335	358	503
Rokytovec	220	180	166	144	120	124	152
Řepov	497	528	503	528	545	552	704
Vinec	401	402	366	246	198	229	288
Židněves	370	347	318	273	222	225	326

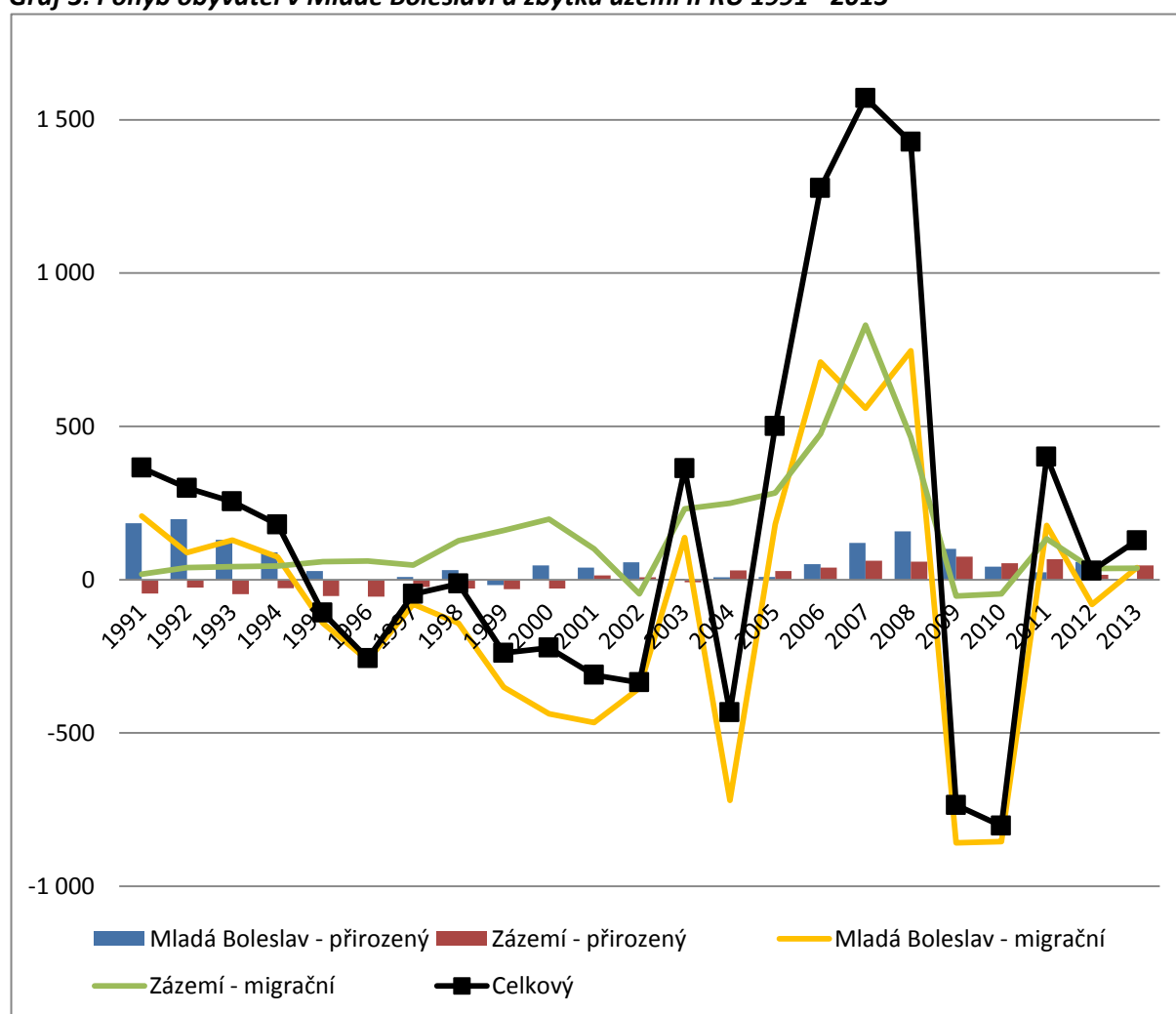
Zdroj: ČSÚ (2006), SLDB 2011

Graf 2: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v území IPRÚ Mladá Boleslav


Zdroj: ČSÚ (2006), SLDB 2011

Bližší pohled na pohyb obyvatelstva v posledních dvou desetiletích umožňuje objasnění vývoje populačních procesů v zájmovém území. V souvislosti s obecnými trendy docházelo od počátku 90. let ke snižování porodnosti. To vedlo při přibližně konstantní hladině úmrtnosti k přirozenému úbytku populace zájmového území v letech 1995-97, 1999 a 2003. Z hlediska přirozené změny populace tedy zájmové území vykazovalo příznivější hodnoty než celé Česko, kde byl přirozený úbytek obyvatel intenzivnější a dlouhodobější. V posledním desetiletí se naopak porodnost postupně zvyšovala až k maximům ve druhé polovině desetiletí, kdy je možné v souvislosti s reprodukci populačně silných ročníků 70. let zaznamenat návrat na úroveň porodnosti z počátku 90. let. To odráželo celorepublikový vývoj. V souvislosti s populačně silnými ročníky ze druhé poloviny minulého desetiletí je možné referovat o „malé populační vlně“.

Graf 3: Pohyb obyvatel v Mladé Boleslavi a zbytku území IPRÚ 1991 - 2013



Zdroj dat: ČSÚ (2014b)

Zatímco Mladá Boleslav vykazovala s výjimkou r. 1999 po celé sledované období přirozený přírůstek, její zázemí se naopak až do r. 2000 vyznačovalo přirozeným úbytkem populace. Dlouhodobý přirozený přírůstek Mladé Boleslavi je v kontextu obecného populačního vývoje v ČR poměrně překvapivý a může mít souvislost s přetrvávající velmi příznivou situací na místním trhu práce, která motivuje mladé lidi k setrvání či přistěhování do města. I zde však můžeme pozorovat důsledky

poklesu porodnosti na výrazném snížení intenzity přirozeného přírůstku v období 1994 – 2006. Dlouhodobý přirozený úbytek populace v zázemí Mladé Boleslavi může být důsledkem předchozí éry socialistické urbanizace, která ze zázemí města „vysála“ domácnosti s potenciálem reprodukce. V roce 2001 došlo v zázemí města k obratu v přirozené změně obyvatelstva, kdy zde s výjimkou r. 2003 přetrvává populační přírůstek. Tento obrat byl nejspíše zapříčiněn procesem suburbanizace, který do území přivedl mnoho mladých domácností v reprodukčním věku, po r. 2006 byl trend přirozeného růstu populace dále posílen reprodukcí populačně silných ročníků 70. let.

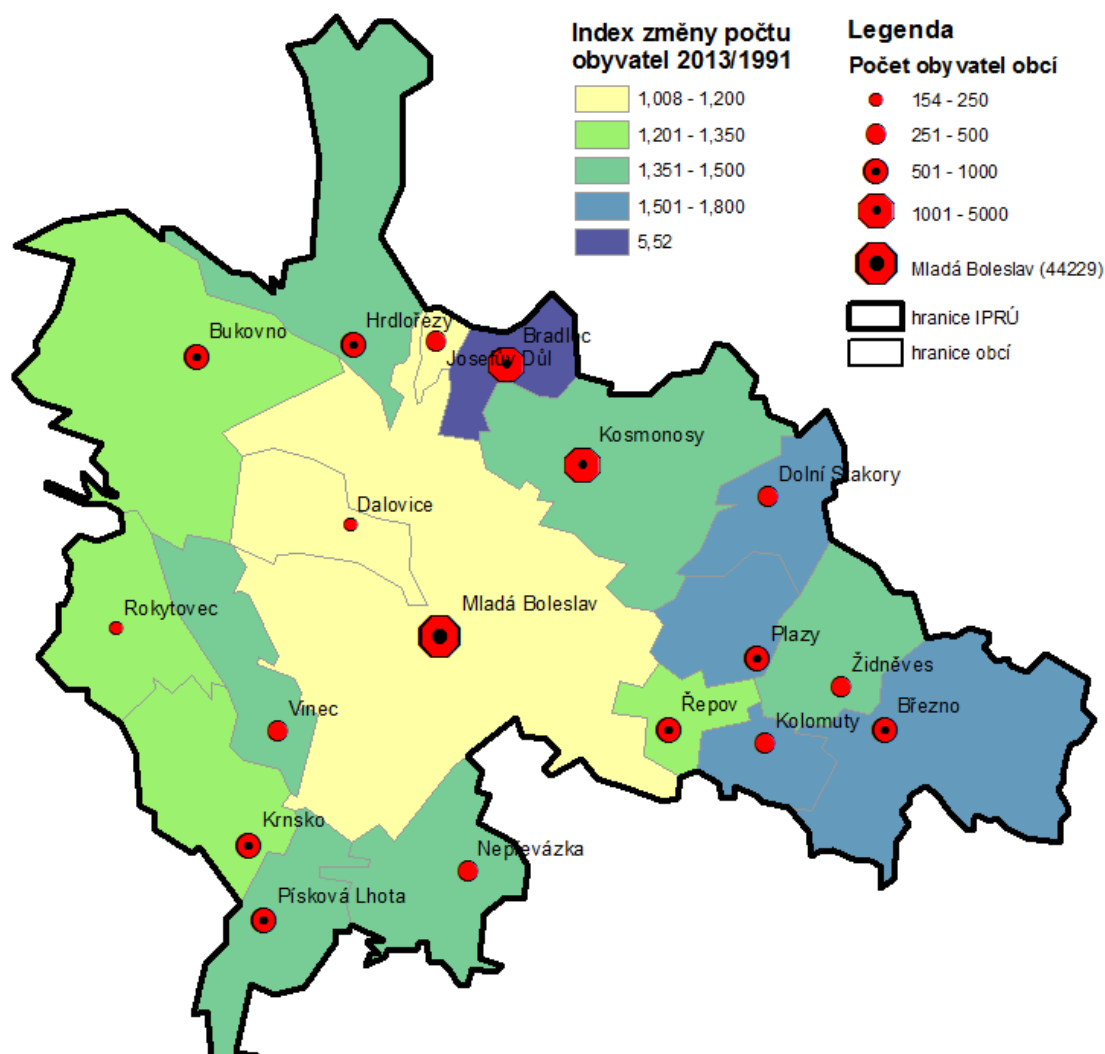
Migrační charakteristiky zájmového území jsou znatelně dynamičtější. Jednak je intenzita migrační změny obyvatelstva mnohonásobně vyšší, než u přirozené změny, jednak je migrační změna rozkolísanější. Velká část z migrační změny se však odehrávala uvnitř zájmového území ve formě stěhování mezi jeho obcemi, a zejména pak z Mladé Boleslavi do obcí v zázemí. Do r. 1994 bylo zájmové území migračně ziskové, v období 1995 – 2002 naopak ztrátové. Zatímco do r. 1994 byl migrační přírůstek u Mladé Boleslavi i obcí v zázemí, počínaje r. 1995 byla Mladá Boleslav v souvislosti s procesem suburbanizace migračně ztrátová. Migrační bilance celého území tedy závisela jednak na intenzitě a jednak na směru stěhování z Mladé Boleslavi. Vylidňování Mladé Boleslavi přechodně skončilo r. 2005, kdy pravděpodobně i v souvislosti s přetrvávající hospodářskou konjunkturou začalo období intenzivního migračního přírůstku města. Naopak v souvislosti s nástupem globální hospodářské recese, která mj. ovlivnila zaměstnanost v továrně Škoda Auto, došlo v letech 2009 a 2010 k rekordní vlně stěhování z Mladé Boleslavi, která postihla i obce v zázemí. V této vlně byla nejspíše zastoupena především pracovní síla, která nebyla v regionu zakořeněna (např. pracovníci ze zahraničí, kteří do regionu přišli v předchozích letech hospodářské konjunktury). V následujících letech se snížila intenzita migrační změny, a zájmové území bylo s výjimkou r. 2012 migračně ziskové. Samotné zázemí Mladé Boleslavi bylo s výjimkou r. 2002 a zmíněných let 2009 a 2010 migračně ziskové po celé sledované období.

Tabulka 5: Pohyb obyvatelstva v území IPRÚ MB 1991 - 2013

	Celkový přírůstek	Přirozený přírůstek	Přírůstek stěhováním	Živě narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí
1991	365	139	226	692	553	1 319	1 093
1992	299	171	128	695	524	1 256	1 128
1993	255	83	172	633	550	1 241	1 069
1994	180	61	119	566	505	1 109	990
1995	-108	-25	-83	533	558	961	1 044
1996	-257	-55	-202	460	515	776	978
1997	-47	-15	-32	466	481	1 009	1 041
1998	-13	2	-15	469	467	1 057	1 072
1999	-239	-49	-190	470	519	1 017	1 207
2000	-222	18	-240	528	510	1 017	1 257
2001	-311	54	-365	485	431	1 124	1 489
2002	-335	65	-400	509	444	1 703	2 103
2003	363	-5	368	481	486	2 980	2 612
2004	-433	38	-471	523	485	2 277	2 748
2005	501	37	464	530	493	2 521	2 057

2006	1 277	91	1 186	559	468	3 310	2 124
2007	1 571	182	1 389	629	447	4 316	2 927
2008	1 428	217	1 211	714	497	3 902	2 691
2009	-735	176	-911	660	484	2 336	3 247
2010	-803	97	-900	606	509	2 167	3 067
2011	401	91	310	578	487	2 020	1 710
2012	29	74	-45	550	476	1 951	1 996
2013	128	50	78	550	500	1 895	1 817

Zdroj dat: ČSÚ (2014b)

Mapa 2: Změna počtu obyvatel v obcích IPRÚ MB mezi lety 1991 a 2013


Zdroj dat: ČSÚ (2006, 2014a)

Pozn.: Index změny představuje podíl mezi koncovou hodnotou (rok 2013) a počáteční hodnotou (rok 1991). Hodnoty vyšší než 1 (v zájmovém území u všech obcí) znamenají nárůst počtu obyvatel v obci.

Územní charakter reprodukce obyvatelstva v zájmovém území je poměrně diferencovaný. Samotná Mladá Boleslav a přiléhající obce Dalovice a Josefův Důl vykazovaly velmi mírný přírůstek až stagnaci počtu obyvatel. Ve východní části území (jmenovitě v obcích Bukovno, Rokytovec a Krnsko) byl přírůstek relativně mírný a projevy územního rozvoje v souvislosti s procesem suburbanizace zde nejsou natolik zjevné, jako v jižní, a zejména pak východní a severovýchodní části zájmového území, kde obce, posledních dvou desetiletích populačně vzrostly o jednu třetinu až čtyři pětiny. Zde je markantní především soustředění rychleji rostoucích obcí ve východní části zájmového území, jejíž osou je silnice I/16. Mimořádný růst počtu obyvatel bylo možné zaznamenat u obce Bradlec, která ve sledovaném období vzrostla přibližně 5,5 krát, resp. o přibližně 980 obyvatel. Největší absolutní růst však byl zaznamenán v sousedním městě Kosmonosy, které se tak spolu s obcí Bradlec stalo hlavní cílovou oblastí suburbanizace Mladé Boleslavi, která navíc přímo stavebně navazuje na intravilán Mladé Boleslavi.

2.2 VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATELSTVA

Území IPRÚ Mladá Boleslav vykazuje podle výsledků SLDB 2011 poměrně příznivou věkovou strukturu obyvatelstva, protože zde v době SLDB žilo více dětí, než seniorů. Zájmové území má znatelně příznivější věkovou strukturu obyvatel, než celá ČR. Lepší situace než v samotném zájmovém území byla ve Středočeském kraji jako celku, jehož věkovou strukturu do určité míry pozitivně ovlivňuje suburbanizace Prahy, z níž se do obcí ve Středočeském kraji dlouhodobě stěhují zejména mladé rodiny s dětmi. Jednou z příčin příznivé věkové struktury obyvatelstva v zájmovém území je dlouhodobě velmi příznivá situace na místním trhu práce, díky které v regionu setrvávají mladí lidé.

Pozitivní vliv procesu suburbanizace na věkovou strukturu obyvatel v cílových obcích, kam se stěhují domácnosti z měst je dobře patrný i na území IPRÚ Mladá Boleslav. Zatímco v samotné Mladé Boleslavi je index stáří nejvyšší z celého zájmového území, prakticky ve všech okolních obcích bylo v roce 2011 více dětí, než seniorů. Extrémem byla obec Bradlec, kde bylo čtyřnásobně více dětí než seniorů. Tento stav byl zapříčiněn velmi prudkým rozvojem obce v posledních cca 15 letech před SLDB 2011 v souvislosti s procesem suburbanizace, který vedl ke zvýšení počtu obyvatel z původních cca 250 na přibližně 1200. Růst počtu obyvatel zde byl spojen především s přistěhováním vícečlenných domácností z Mladé Boleslavi. Protože se procesu suburbanizace účastní především mladé rodiny s dětmi či rodiny v očekávání dětí, projevil se tento trend velmi vysokým podílem dětí žijících v obci v době sčítání. Na druhou stranu zde byl velmi nízký podíl seniorů⁵. S případným budoucím zpomalením procesu suburbanizace bude do obce přicházet méně nových domácností, čímž dojde ke snižování podílu dětí v obci, na druhé straně bude v souvislosti se stárnutím většiny domácností růst podíl seniorů a stávající extrémně příznivá věková struktura obyvatel obce se bude pozvolna blížit k běžnému stavu. Podobná situace (byť ne tak výrazná) panuje i v ostatních obcích v zázemí Mladé Boleslavi, které jsou ovlivněny procesem suburbanizace. Z obcí, kde se proces

⁵ Jedná se o původní obyvatele obce i seniory, resp. starší ročníky, kteří se do obce přistěhovali v rámci procesu suburbanizace, ale zjevně tvořili menšinu nově přichozích obyvatel obce.

suburbanizace projevoval jen minimálně nebo vůbec (Dalovice, Josefův Důl, Vinec) je příznivější věková struktura také v Josefově Dole a ve Vinci. Pouze v Dalovicích žilo v době SLDB 2011 stejně dětí jako seniorů.

Tabulka 6: Věková struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav

	Počet bydlících obyvatel	Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let (%)	Podíl obyvatel ve věku 15 - 64 let (%)	Podíl obyvatel ve věku 65 let a více (%)	Index stáří
Česká republika	10 436 560	14,3	69,6	15,8	110,5
Středočeský kraj	1 289 211	15,5	69,4	14,8	95,8
Mladá Boleslav	44 303	13,0	72,1	14,4	110,9
Bradlec	1 216	23,9	69,7	6,1	25,4
Březno	932	17,6	74,2	8,0	45,7
Bukovno	675	15,3	73,6	11,0	71,8
Dalovice	192	12,5	74,5	12,5	100,0
Dolní Stakory	270	19,3	72,6	8,1	42,3
Hrdlořezy	735	16,7	69,1	13,7	82,1
Josefův Důl	430	15,3	72,6	11,6	75,8
Kolomuty	301	20,9	70,4	8,6	41,3
Kosmonosy	5 159	14,1	72,9	12,7	89,6
Krnsko	571	20,5	67,6	11,7	57,3
Nepřevázka	420	18,3	68,8	12,6	68,8
Písková Lhota	710	15,2	73,1	11,5	75,9
Plazy	503	18,5	70,4	10,7	58,1
Rokytovec	152	15,8	69,7	13,8	87,5
Řepov	704	17,3	70,7	11,5	66,4
Vinec	288	15,3	71,2	13,5	88,6
Židněves	326	16,9	69,0	13,5	80,0
Celkem zázemí	13 584	16,6	71,8	11,3	68,3
Celkem IPRÚ MB	57 887	13,8	72,0	13,7	98,9

Zdroj: SLDB 2011

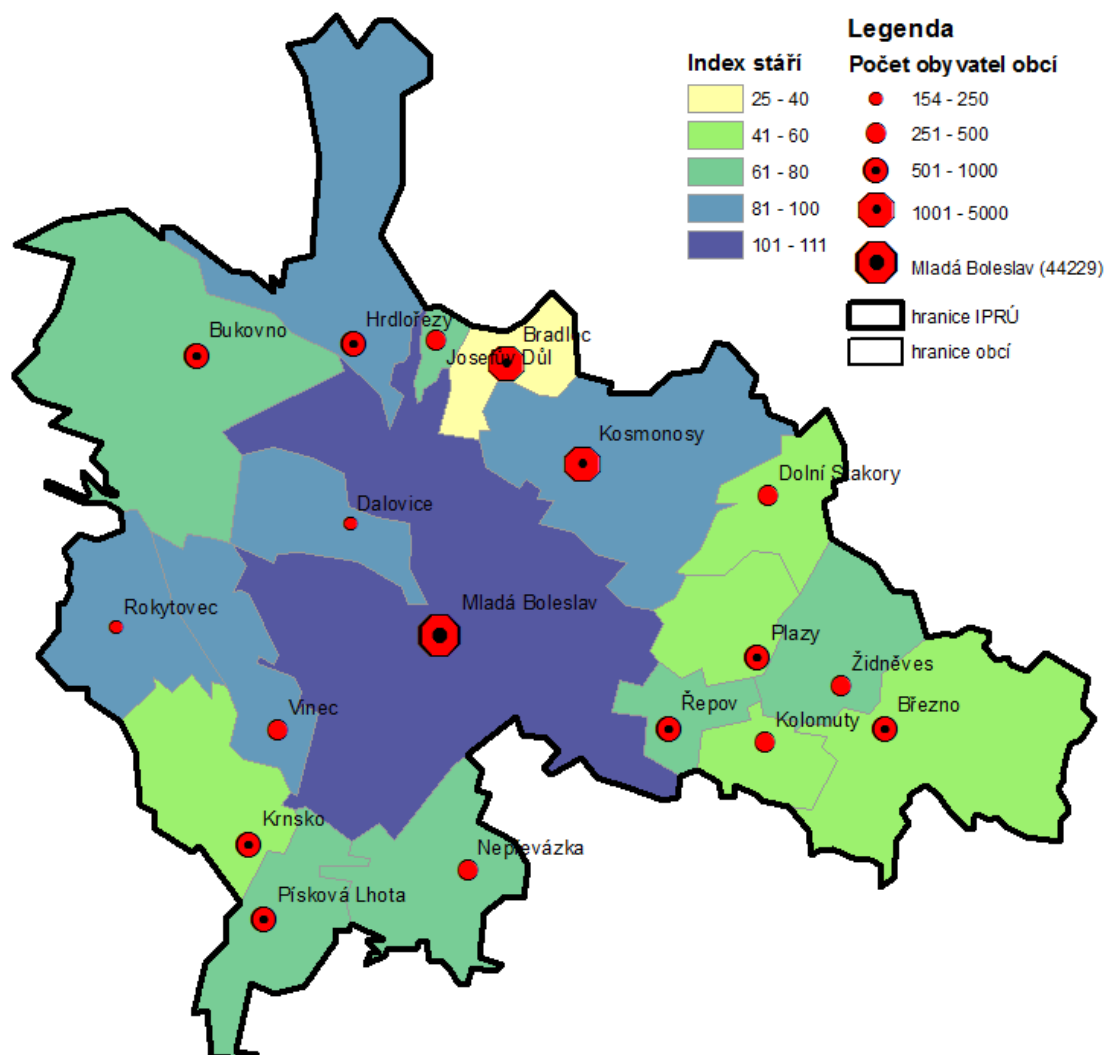
Pozn.: Index stáří udává počet obyvatel ve věku nad 65 let na 100 obyvatel ve věku 0-14 let.

Jestliže proces suburbanizace stojí za příznivou věkovou strukturou obcí v zázemí Mladé Boleslavi, samotné jádrové město ovlivňuje negativně tím, že odtud „odsává“ mladé rodiny s dětmi či v očekávání dětí a tím mj. snižuje počet dětí ve městě a reprodukční potenciál místní populace. Odcházející domácnosti jsou ve městě nahrazovány zahraničními pracovníky, jejichž reprodukční potenciál je limitovaný jejich nezakořeněností ve městě a regionu (která se mj. projevovala výrazným záporným migračním saldem v době hospodářské recese).

Je otázkou, do jaké míry může v budoucnosti nastat návrat mladých ze suburbánních obcí do Mladé Boleslavi. Zkušenosti ze zahraničí i českých metropolitních oblastí ukazují, že druhá, mladá

generace obyvatel suburbií není spokojena s nabídkou občanské vybavenosti a vyžití v suburbiích a mnozí její příslušníci se proto vrací do měst, odkud se jejich rodiče vystěhovali.

Mapa 3: Index stáří v obcích IPRÚ Mladá Boleslav



Zdroj dat: SLDB 2011

Navzdory poměrně příznivé věkové struktuře docházelo i v zájmovém území ke znatelnému stárnutí populace. V roce 2001 činil index stáří v celém území IPRÚ MB 73,7 (SLDB 2001), tedy žilo zde poměrně výrazně více dětí, než seniorů. Oproti tomu činil index stáří v roce 2011 již 98,9, tedy počet dětí a seniorů se zde téměř vyrovnal. Rapidní bylo stárnutí populace zejména v samotné Mladé Boleslavi, kde došlo k nárůstu indexu stáří z hodnoty 74,2 v r. 2001 na hodnotu 110,9 v r. 2011. Naopak v zázemí Mladé Boleslavi došlo ve stejném období k mírnému „omlazení“ populace⁶, a

⁶ Index stáří poklesnul z hodnoty 71,4 v r. 2001 na hodnotu 68,3 v r. 2011.

to především v souvislosti s procesem suburbanizace a zvýšenou reprodukcí populačně silných ročníků 70. let. Celkově však lze v regionu očekávat pokračování trendu stárnutí populace projevující se zvyšováním absolutního i relativního zastoupení seniorů na populaci a s tím související poptávkou po specifických službách a vhodné (např. bezbariérové) infrastruktuře.

2.3 VZDĚLANOSTNÍ STRUKTURA OBYVATELSTVA

Zájmové území mírně zaostává v podílu vysokoškolsky vzdělaných za Středočeským krajem i ČR. V ostatních charakteristikách vzdělanostní struktury obyvatelstva je na tom zájmové území však lépe, přičemž je zde větší podíl obyvatel s úplným středním vzděláním i nižší podíl obyvatel s pouze základním vzděláním, než ve Středočeském kraji a ČR. To je dáno zejména charakterem místního trhu práce determinovaného dominantním automobilovým průmyslem, který sice nenabízí tolik pracovních míst pro vysokoškolsky vzdělané pracovníky, ale vyžaduje kvalifikovanou pracovní sílu, což se projevuje právě především v nižším zastoupení obyvatel, kteří mají pouze základní vzdělání. Uplatnění vysokoškolsky vzdělaných obyvatel na místním trhu práce je omezeno také skutečností, že Mladá Boleslav je obslužným centrem okresního významu, tudíž je zde oproti nadřazeným centrům limitované uplatnění ve veřejné sféře či na vyšších pozicích v soukromé sféře.

Z územního hlediska lze konstatovat, že pozitivní vliv na vzdělanostní strukturu obyvatelstva v zázemí Mladé Boleslavi má do značné míry proces suburbanizace. Lepší vzdělanostní struktura obyvatelstva z hlediska zastoupení vysokoškolsky vzdělaných je zpravidla v obcích, které prodělaly dynamický rozvoj v souvislosti s procesem suburbanizace. Pozitivním extrémem je v tomto případě opět obec Bradlec, v níž má vysokoškolské vzdělání celých 27 % obyvatel, tedy více než dvojnásobek průměru ČR i IPRÚ MB. To je dáno mj. obecně vyššími příjmy vysokoškolsky vzdělaných obyvatel, kteří mají vyšší životní standard a mohou si dovolit pořízení vlastního bydlení v suburbii. Poměrně velká část nově přichozích obyvatel suburbanických obcí tak má vysokoškolské vzdělání.

Nejméně příznivá vzdělanostní struktura obyvatelstva z hlediska zastoupení vysokoškolsky vzdělaných obyvatel je v zpravidla v obcích, kde bylo možné zaznamenat nejnižší intenzitu procesu suburbanizace. Vedle výše zmíněného Josefova Dolu a Vince jsou to v tomto případě také obce Rokytovec a Bukovno. Podobný prostorový vzorec má vzdělanostní struktura obyvatelstva také při přihlédnutí k podílu obyvatel s pouze základním vzděláním, kde patří obce Rokytovec, Josefův Důl a Bukovno k obcím s nejvyšším podílem těchto osob.

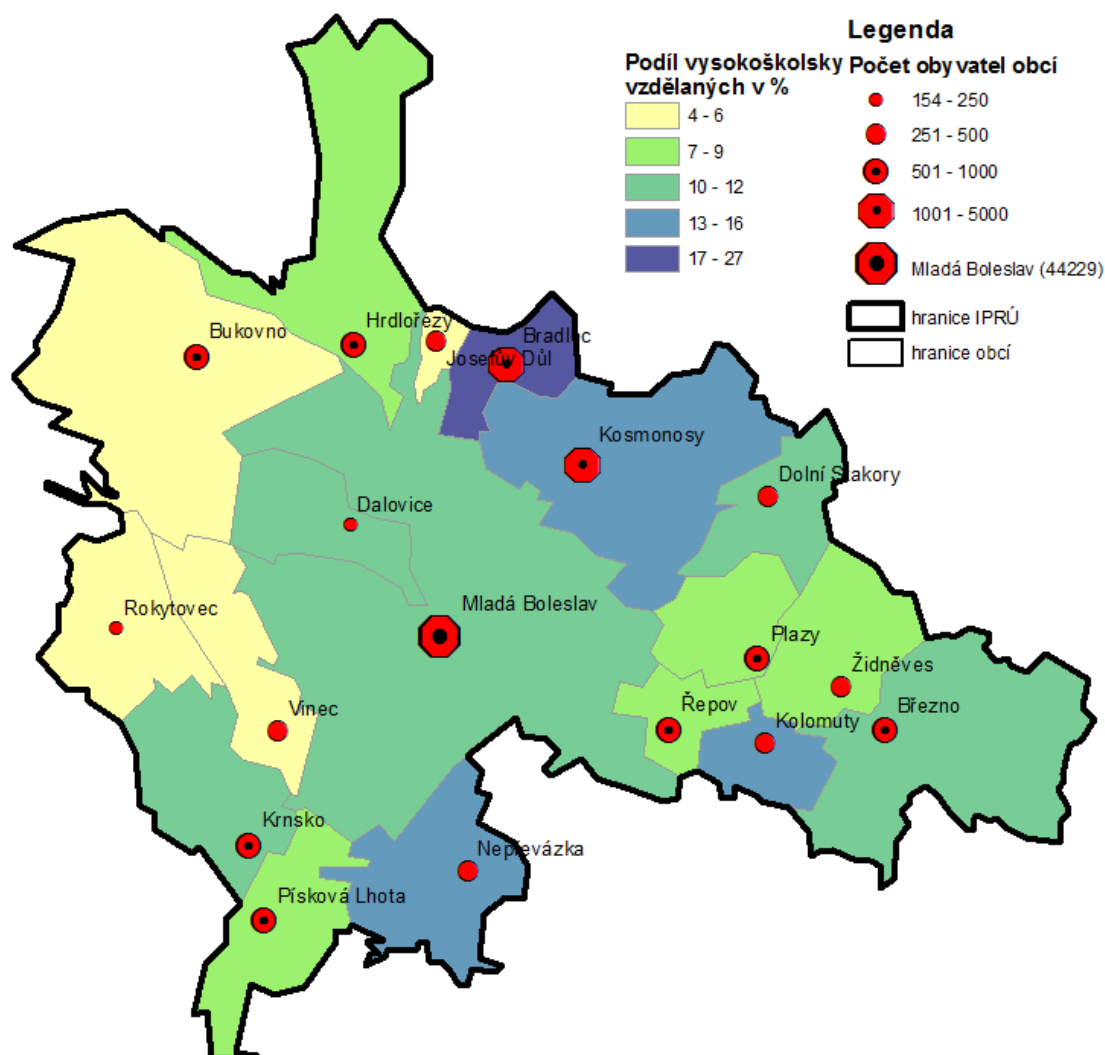
Na druhou stranu je nutné poznamenat, že závislost mezi intenzitou procesu suburbanizace a podílem vysokoškolsky vzdělaných obyvatel není zjevná u všech obcí v zájmovém území – zatímco např. u Plazů a Pískové Lhoty, tedy dynamicky se rozvíjejících obcí, je podíl vysokoškoláků podprůměrný, naopak u z hlediska územního rozvoje stagnujících Dalovic je podíl vysokoškoláků průměrný.

Tabulka 7: Vzdělanostní struktura obyvatelstva v obcích IPRÚ Mladá Boleslav podle SLDB 2011

	základní a neukončené základní	vyučení a střední odborné bez maturity	úplné střední s maturitou a vyšší odborné	vysokoškolské	bez vzdělání
Česká republika	17,6	33,0	31,2	12,5	0,5
Středočeský kraj	16,9	33,6	32,5	11,5	0,4
Mladá Boleslav	14,9	30,8	33,9	10,8	0,4
Bradlec	10,8	15,5	39,7	27,0	0,0
Březno	11,5	34,9	39,1	12,0	0,0
Bukovno	19,1	40,4	26,0	6,3	0,3
Dalovice	16,1	34,5	32,7	10,7	0,6
Dolní Stakory	16,1	35,3	35,3	9,6	0,5
Hrdlořezy	13,4	35,3	32,5	8,3	0,3
Josefův Důl	22,0	39,6	27,2	4,4	0,5
Kolomuty	13,0	29,4	39,9	15,5	0,0
Kosmonosy	15,6	28,5	33,7	13,8	0,4
Krnsko	23,3	32,8	27,1	12,1	0,2
Nepřevázka	11,7	34,7	34,4	14,6	0,6
Písková Lhota	13,1	38,2	32,4	7,8	0,0
Plazy	18,0	32,2	31,2	7,8	0,0
Rokytovec	30,5	35,9	18,8	3,9	2,3
Řepov	12,2	35,4	38,0	7,7	0,3
Vinec	16,0	45,5	20,5	6,1	0,4
Židněves	16,2	35,8	31,4	8,9	0,7
Celkem zázemí	15,3	31,4	33,3	12,4	0,3
Celkem IPRÚ MB	15,0	30,9	33,8	11,2	0,4

Zdroj: SLDB 2011

Mapa 4: Podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel v obcích IPRÚ Mladá Boleslav



Zdroj dat: SLDB 2011

2.4 NÁRODNOSTNÍ SLOŽENÍ A CIZINCÍ

Vzhledem k mimořádnému významu Mladé Boleslavi jako nadregionálního pracovního centra a dlouhodobému nedostatku pracovních sil v regionu místní trh práce přitahuje velké množství cizinců. V důsledku toho je na Mladoboleslavsku a především v samotné Mladé Boleslavi násobně větší podíl cizinců na celkové populaci, než činí průměrné zastoupení cizinců v ČR i ve Středočeském kraji. Z pohledu do dlouhodobého vývoje populace v zájmovém území je zjevné, že zde počet obyvatel roste zejména v důsledku přistěhování cizinců a že právě cizinci zamezili celkovému poklesu počtu obyvatel Mladé Boleslavi v souvislosti s procesem suburbanizace.

Oproti SLDB 2001 v zájmovém území počet cizinců markantně vzrostl, což souviselo zejména s přistoupením ČR do EU a otevřením pracovního trhu ČR pracovníkům ze zemí EU a odráželo celorepublikový trend. Vzhledem ke specifickým místního pracovního trhu zde však byl růst počtu, resp. podílu cizinců mnohonásobně vyšší, než ve zbytku ČR.

Velmi vysoká koncentrace cizinců je v samotné Mladé Boleslavi, kde cizinci mj. zaplňují volné kapacity bytového fondu, které vznikly odlivem původních obyvatel do okolních suburbií. Cizinci se ve městě prostorově koncentrují v menších lokalitách a okrcích, zvláště pokud jde o jednotlivé osoby (tedy nikoli např. rodiny). V rámci sídliště je výrazným místem koncentrace cizinců prostor v Havlíčkově ulici, kde jich zejména naproti Kauflandu bydlí v pronajímaných bytech několik set. Protože takto prostorově koncentrováni jsou cizinci zvláště s nižším vzděláním a kvalifikací, kteří vzhledem ke svému rodinnému a pracovnímu statusu nemají k Mladé Boleslavi ani regionu Mladoboleslavska výraznější vztah, je možné tyto lokality považovat za ohrožené sociálním vyloučením a poklesem kvality bytového fondu.

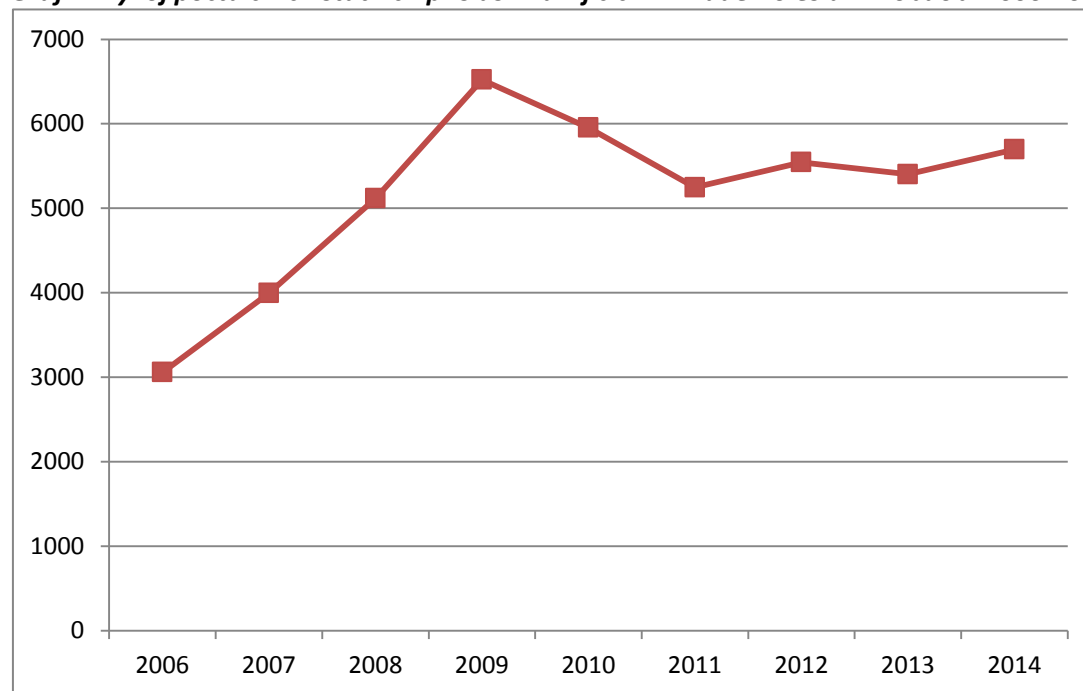
V ostatních obcích je nejvyšší podíl cizinců v Kosmonosech, které plní funkci sídliště, resp. suburbia Mladé Boleslavi. Jako překvapivý se na první pohled může zdát vysoký podíl cizinců v obcích Vinec, Rokytovec nebo Dalovice. Ten poukazuje na jeden z faktorů rozmístění cizinců – existenci ubytoven, kde pobývají zahraniční pracovníci. V menší obci tak pro vytvoření vysokého podílu cizinců stačí jedno podobné zařízení s naplněnými kapacitami.

Tabulka 8: Cizí státní příslušníci v obcích IPRÚ Mladá Boleslav

	Počet bydlících obyvatel	z toho státní občanství		Podíl cizinců 2011 (%)	Podíl cizinců 2001 (%)
		Česká republika	mimo ČR (cizinci)		
Česká republika	10 436 560	9 924 044	422 276	4,0	2,1
Středočeský kraj	1 289 211	1 223 015	55 492	4,3	2,4
Mladá Boleslav	44 303	38 107	5 192	11,7	3,3
Bradlec	1 216	1 126	72	5,9	4,3
Březno	932	910	11	1,2	0,3
Bukovno	675	633	32	4,7	0,7
Dalovice	192	170	19	9,9	3,1
Dolní Stakory	270	265	3	1,1	0,0
Hrdlořezy	735	666	65	8,8	0,4
Josefův Důl	430	393	34	7,9	2,4
Kolomuty	301	289	11	3,7	0,6
Kosmonosy	5 159	4 257	731	14,2	4,9
Krnsko	571	557	11	1,9	1,3
Nepřevázka	420	414	5	1,2	0,6
Písková Lhota	710	669	38	5,4	0,2
Plazy	503	454	40	8,0	4,5
Rokytovec	152	135	16	10,5	4,0
Řepov	704	662	35	5,0	0,2

Vinec	288	246	36	12,5	1,7
Židněves	326	320	6	1,8	1,3
Celkem zázemí	13 584	12 166	1 165	8,6	2,8
Celkem IPRÚ MB	57 887	50 273	6 357	11,0	3,2

Zdroj: SLDB 2011, SLDB 2001

Graf 4: Vývoj počtu cizích státních příslušníků žijících v Mladé Boleslavi v období 2006-2014


Zdroj dat: MVČR (2014)

2.5 SHRnutí

- Celkový počet obyvatel území IPRÚ Mladá Boleslav dlouhodobě roste, a to zejména díky příznivému rozvoji místní ekonomiky spojenému s mimořádnou nabídkou pracovních příležitostí.
- Po dlouhodobém poklesu lidnatosti obcí v zázemí Mladé Boleslavi zde došlo v posledních 2 desetiletích v souvislosti s procesem suburbanizace k rapidnímu růstu počtu obyvatel. Město Mladá Boleslav přitom již od 80. let minulého století roste jen mírně, či populačně stagnuje. I přes rapidní suburbanizaci tak v Mladé Boleslavi dlouhodobě nedochází k úbytku počtu obyvatel, a to především díky migraci pracovní síly ze vzdálenějších zdrojových oblastí do města i díky přirozenému přírůstku obyvatel města.
- V zájmovém území je poměrně příznivá věková struktura obyvatelstva. V důsledku procesu suburbanizace, kterého se účastní především mladé rodiny, je téměř ve všech obcích v zázemí Mladé Boleslavi více dětí, než seniorů, pouze v samotné Mladé Boleslavi je tomu

naopak.

V Mladé Boleslavi i některých sídlech v zázemí však mezi lety 2001 a 2011 docházelo k rapidnímu stárnutí populace, a lze očekávat, že zastoupení seniorů na populaci aglomerace bude růst.

- V zájmovém území je podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva, ale také obyvatel s pouze základním vzděláním. Naopak vysoký je zde podíl osob s úplným středním vzděláním. Vzdělanostní struktura obyvatelstva je zde determinována charakterem trhu práce, který poptává zejména kvalifikované dělnické profese. Nejpriznivější vzdělanostní strukturu vykazují dynamicky se rozvíjející suburbánní obce.
- Území IPRÚ Mladá Boleslav je charakteristické vysokým podílem cizinců, které sem přitahují mimořádné možnosti uplatnění na místním trhu práce. Podíl cizinců je zde více než dvojnásobně vyšší než ve zbytku ČR i ve Středočeském kraji. Cizinci se soustředí zejména v Mladé Boleslavi a Kosmonosech a na ubytovnách v okolních obcích.
- Populační charakteristiky území výrazně ovlivňuje proces suburbanizace, který se v zájmovém území intenzivně projevuje v posledních cca 15 letech. Ten je spojen na jedné straně s odlivem zejména mladých domácností s vyššími příjmy z Mladé Boleslavi, na druhé straně s jejich přílivem do okolních obcí. Nově příchozí tak zlepšují věkovou, vzdělanostní a sociální strukturu v suburbánních obcích na úkor Mladé Boleslavi, kde jejich místo zaujímají zejména zahraniční pracovníci.

3 EKONOMIKA

Následující kapitola je zaměřena na nástin důležitých aspektů struktury, stavu i potenciálu hospodářství území IPRÚ Mladá Boleslav. Při tom byla využívána zejména data z Veřejné databáze ČSÚ a statistiky zaměstnanosti MPSV.

3.1 STRUKTURA EKONOMIKY

O významu jednotlivých odvětví národního hospodářství v zájmovém území vypovídá charakteristika ekonomické struktury obyvatel podle zaměstnanosti. Je však nutné poznamenat, že výsledky SLDB 2011 je zapotřebí brát s určitou rezervou, protože se nepodařilo zjistit příslušnost ke konkrétnímu odvětví u přibližně 15 % pracujících v zájmovém území. Přesto je na první pohled patrný mimořádný význam průmyslu na Mladoboleslavsku, ve kterém bylo v r. 2011 zaměstnáno o necelých 16 p.b. více pracujících, než v celé ČR. To je zapříčiněno zejména dominantním vlivem podniku Škoda Auto na místní trh práce (i místní ekonomiku), který je posilován dalšími podniky navázanými na společnost Škoda Auto dodavatelskými vazbami. Tato mimořádnost vede mj. k tomu, že ve všech sledovaných ostatních odvětvích pracuje na Mladoboleslavsku nižší podíl pracujících, než ve zbytku ČR. Obdobná situace zde panuje i ve srovnání se Středočeským krajem. Druhým nejvýznamnějším odvětvím z hlediska zaměstnanosti je sektor veřejných služeb, resp. školství, zdravotnictví a sociální péče, kde pracovalo přibližně 10,6 % pracujících. Následuje odvětví velkoobchod, maloobchod a opravy a údržba motorových vozidel s přibližně 8,3 % pracujících. Naopak nejméně významné je na Mladoboleslavsku z hlediska zaměstnanosti zemědělství a lesnictví. Význam jednotlivých odvětví z hlediska zaměstnanosti tak s výjimkou průmyslu do značné míry koresponduje s republikovými charakteristikami, jen s výše zmíněným rozdílem ve formě nižšího podílu pracujících. Vzhledem k silné provázanosti regionálního trhu práce jsou zaznamenány také poměrně malé rozdíly v ekonomické struktuře obyvatel mezi Mladou Boleslaví a obcemi v zázemí. Nepřekvapivě je v zázemí města vyšší význam zemědělství a lesnictví a naopak nižší význam veřejných služeb pro zaměstnanost, zajímavý je výrazně vyšší význam sektoru stavebnictví.

Oproti výsledkům z SLDB 2001 došlo k poklesu podílu průmyslu o 8,1 % (49,5% podíl průmyslu na zaměstnanosti pracujících v roce 2001). Tento rozdíl je ale způsobem především výrazně vyšším počtem nezjištěných dat (cca 15 % nezjištěných v roce 2011 oproti cca 3 % v roce 2001).

Tabulka 9: Ekonomická struktura obyvatel podle zaměstnanosti v roce 2011 (v %)

	Zemědělství, lesnictví	Průmysl	Stavebnictví	Obchod, opravy motorových vozidel	Pohostinství a ubytování	Informační a komunikační činnosti	Doprava a skladování	Peněžnictví a pojišťovnictví	Činnost v obl. nemov., služ. pro pod., výzkum	Veřejná správa a obrana	Školství, zdravotnictví a sociální péče
Česká republika	2,7	25,4	6,8	10,2	3,1	3,0	5,6	2,5	7,8	5,9	12,5
Středočeský kraj	2,8	23,2	6,7	11,2	3,0	3,2	7,1	2,8	8,1	6,0	10,8
Mladá Boleslav	0,4	41,4	2,7	8,2	3,1	1,7	4,1	1,9	6,2	3,7	10,9
Celkem zázemí	1,4	40,2	7,0	8,4	2,3	1,5	3,9	1,9	6,0	3,3	9,6
Celkem IPRÚ MB	0,6	41,1	3,7	8,3	2,9	1,7	4,0	1,9	6,1	3,6	10,6

Zdroj dat: SLDB 2011

Pozn.: Dopočet do celku (100 %) tvoří nezjištěné údaje.

Jak byly řečené výše, ekonomika i trh práce na Mladoboleslavsku jsou ve velké míře závislé na místním dominantním zaměstnavateli – společnosti Škoda Auto a.s. Její hlavní závod v Mladé Boleslavi měl v r. 2013 19 330 kmenových zaměstnanců, podle potřeby dále doplňovaných velkým množstvím agenturních zaměstnanců⁷. Společnost Škoda Auto tak patří mezi největší zaměstnavatele v ČR a je největším zaměstnavatelem v sektoru průmyslu. Při přihlédnutí k počtu obyvatel v zájmovém území (natož k počtu EAO) je zjevné, že význam samotného mladoboleslavského závodu Škoda Auto dalece přesahuje hranice zájmového území. Podle výsledků SLDB 2011 je také zřejmé, že v zájmovém území pracuje v průmyslu přibližně 11 200 EAO, a lze se tak (za předpokladu, že ne všichni z nich pracují v závodě Škoda Auto) domnívat, že přibližně polovina kmenových zaměstnanců mladoboleslavského závodu Škoda Auto dojíždí z území mimo oblast IPRÚ MB.

Ostatní velcí zaměstnavatelé působící v území mají o dva řády nižší zaměstnanost, než závod Škoda Auto. I mezi nimi působí především podniky působící v automobilovém průmyslu. Z veřejně dostupných dat Úřadu práce České republiky však není možné získat přehled o všech významnějších zaměstnavatelích v území, na druhou stranu je ale i bez těchto informací možné konstatovat, že je regionální ekonomika existenčně závislá na automobilovém průmyslu a zejména na místní dominantní společnosti Škoda Auto. Význam ostatních odvětví v regionu je ve srovnání s automobilovým průmyslem marginální a je zcela vyloučené, že by při případné krizi automobilového průmyslu a společnosti Škoda Auto dovedlo jiné odvětví regionální ekonomiky nahradit případný větší výpadek v ekonomické produkci a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu. Při takové situaci by nejspíše podobně jako u ostatních pracovních center Středočeského kraje, která byla postižena strukturálními změnami ekonomiky (např. Kladno a Příbram) došlo ke zmírnění dopadů na trh práce vyjížděnou za prací do Prahy. Tato existenční závislost ekonomiky Mladoboleslavska na

⁷ Celý koncern Škoda Auto a.s. najímal v České republice v r. 2013 až 2000 agenturních zaměstnanců.

automobilovém průmyslu je tedy obrovským potenciálním rizikem pro regionální ekonomiku a trh práce a obecně pro obyvatele a aktéry v zájmovém území.

Tabulka 10: Nejvýznamnější zaměstnavatelé v roce 2013

Název společnosti	Obec	poč. zaměstnanců	obor činnosti
Škoda Auto a.s.	Mladá Boleslav	19330	výroba osobních automobilů
Oblastní nemocnice MB	Mladá Boleslav	1538	zdravotnictví
Faurecia Interior Systems	Plazy	607	výroba autodílů
Psychiatrická nemocnice	Kosmonosy	500	zdravotnictví
Johnson Controls	Mladá Boleslav	496	výroba autosedaček

Zdroj: Úřad práce ČR (2014), Klaudiánova nemocnice (2012), Psychiatrická nemocnice Kosmonosy (2014)

Dalším významným odvětvím z hlediska zaměstnanosti je sektor veřejných služeb. Mezi velkými zaměstnavateli zde především vynikají místní nemocnice, které dohromady zaměstnávají přibližně 1850 pracujících. Vysokou celkovou zaměstnanost lze předpokládat zejména ve školství, dále také v institucích veřejné správy a samosprávy (zejména na Magistrátu Mladé Boleslavi a v příspěvkových organizacích města).

3.2 NEZAMĚSTNANOST

Statistiky nezaměstnanosti poukazují na význam společnosti Škoda Auto pro situaci na regionálním trhu práce. Díky dlouhodobé prosperitě společnosti i jejímu obrovskému vlivu na regionální trh práce se Mladoboleslavsko na rozdíl od většiny regionů ČR po konci éry socialismu výrazně nepotýkalo s negativními důsledky strukturálních změn ekonomiky na trh práce a nezaměstnanost zde byla dlouhodobě nejnižší mezi okresy ČR. To platilo i v období 2005-2013, v jehož průběhu patřil podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav mezi nejnižší mezi okresy ČR a pohyboval se výrazně pod průměrem ČR i Středočeského kraje.

Tabulka 11: Podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Celkem ČR	6,6	6,1	5,0	4,1	6,1	7,0	6,7	6,8	7,7
Praha	2,8	2,5	2,1	1,8	2,6	3,5	3,6	3,9	4,8
Středočeský kraj	4,8	4,3	3,5	3,0	4,6	5,6	5,6	5,7	6,5
okr. Mladá Boleslav	3,2	2,9	2,3	2,0	3,6	4,5	4,2	4,1	4,6

Zdroj dat: MPSV (2014)

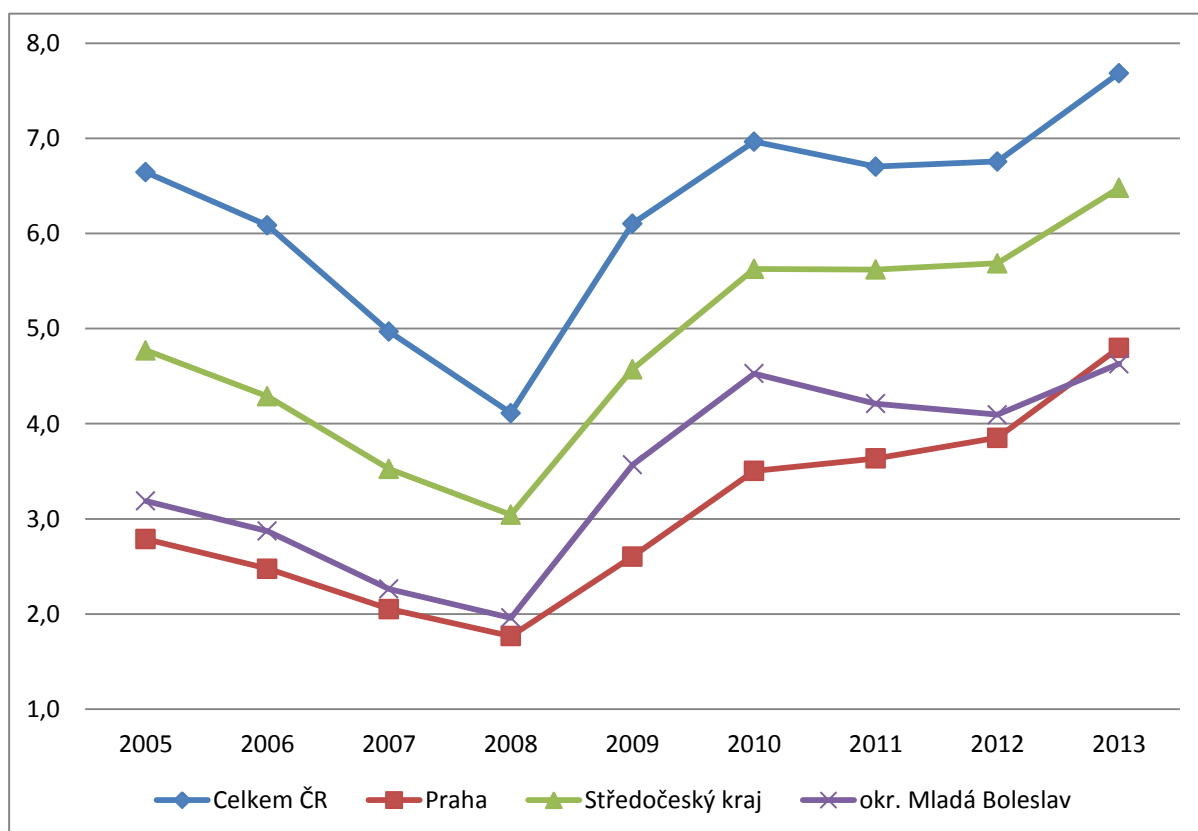
Pozn.: V tabulce jsou zobrazeny roční průměry podílu nezaměstnaných osob. Podíl nezaměstnaných osob je nový indikátor nezaměstnanosti, který udává podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku.

Do vývoje statistik nezaměstnanosti však negativně zasáhl nástup globální hospodářské recese na podzim 2008, od kdy podíl nezaměstnaných osob v celé ČR i v okrese Mladá Boleslav značně vzrostl. I navzdory oživení domácí ekonomiky v r. 2010 a související stagnaci či poklesu podílu nezaměstnaných, přetrvávala méně příznivá situace na trhu práce po celé období následující od

počátku globální hospodářské recese, která se projevovala vyšší hladinou nezaměstnanosti ve srovnání s předchozím obdobím konjunktury i opětovným zvýšením nezaměstnanosti v roce 2013. Tento nepříznivý vývoj se nevyhnul ani Mladoboleslavsku, i když zde přetrvává výrazně lepší situace na trhu práce, než ve zbytku České republiky.

Mírně lepší situace je i z hlediska délky nezaměstnanosti a vzdělanostní struktury nezaměstnaných. V délce nezaměstnanosti dosahuje podíl nezaměstnaných do 6 měsíců téměř 50 %, což je více než v ostatních referenčních územích a i podíl dlouhodobě nezaměstnaných (nad 12 měsíců) je mírně nižší. Z hlediska vzdělanostní struktury jsou jednotlivé kategorie rovnoměrněji zastoupeny, než je tomu v ostatních územích. Tyto ukazatele dokládají relativně rychlou uplatnitelnost pro všechny vzdělanostní úrovně nezaměstnaných.

Graf 5: Vývoj podílu nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav a v referenčních územích



Zdroj dat: MPSV (2014)

Pozn.: V tabulce jsou zobrazeny roční průměry podílu nezaměstnaných osob.

Právě zhoršená situace na regionálním trhu práce po začátku globální hospodářské recese poukazuje na zranitelnost místní ekonomiky v souvislosti s obrovskou závislostí na automobilovém průmyslu. Počátek hospodářské recese byl spojený s propadem poptávky firem i domácností a projevil se na výrazně zhoršených prodeích nových osobních automobilů, což zasáhlo i mladoboleslavskou automobilku Škoda a její dodavatele. Výraznějším negativním dopadům na regionální ekonomiku i trh práce zabránily intervence vlád v mnoha zemích, kde jsou klíčové odbytové trhy automobilů značky Škoda, zejména zavedením tzv. šrotovného, které uměle zvyšovalo prodeje nových vozů v

makroekonomicky nepříznivém období. Tím se sice zabránilo výrazným negativním dopadům krize na automobilový průmysl, jako jedno z klíčových hospodářských odvětví zemí EU, na druhou stranu trvalo velmi dlouho, než se trh s novými vozy v Evropě z krize vzpamatoval. Ačkoli se celosvětové prodeje samotných vozů Škoda neustále zvyšují, po začátku hospodářské recese klesaly v důsledku zostřené konkurence marže z prodejů nových vozů. V posledních letech se ale i díky výrazně se zvyšujícímu odbytu na hlavních rozvojových trzích (Čína, Rusko) blíží prodeje nových vozů Škoda hranici 1 mil. vozů ročně a přetrvávají velmi příznivé výsledky hospodaření.

Výrazné zvyšování odbytu Škoda Auto na mimoevropských trzích může přispět k větší stabilitě společnosti v případě krizí, které by omezily odbyt nových vozů v některých regionech. To však neznamená, že se podobné krize neprojeví omezováním zaměstnanosti v mateřském závodě a dalších českých závodech společnosti, které do zahraničních poboček dodávají velké množství dílů. Případný pokles zaměstnanosti v důsledku odbytových potíží by se však měl nejdříve dotknout agenturních pracovníků, čímž by se částečně snížily negativní důsledky na regionální trh práce. V případě většího a dlouhodobějšího propadu odbytu společnosti by však mohly být důsledky na regionální trh práce a ekonomiku velmi nepříznivé.

Rizikem z hlediska situace na trhu práce i místní ekonomiky je nevyhovující struktura uchazečů na trhu práce vzhledem k nabídce pracovních příležitostí a požadavkům zaměstnavatelů. Někteří zaměstnavatelé v důsledku nevyhovující struktury uchazečů nemohou dlouhodobě obsadit volná pracovní místa, což může komplikovat jejich činnost. Naopak uchazeči s méně poptávanou kvalifikací jsou ohroženi dlouhodobou nezaměstnaností. Podle Portálu MPSV (2015) tak byly v okrese Mladá Boleslav k 1. čtvrtletí roku 2015 dlouhodobě poptáváni především techničtí a odborní pracovníci, pracovníci ve službách a prodeji, řemeslníci a opraváři, obsluha strojů, zařízení a montéři, montážní dělníci výrobků a zařízení a pomocní a nekvalifikovaní pracovníci. Vedle tradičně méně prestižních a zpravidla hůře placených profesí tak byly dlouhodobě poptávány i kvalifikovaní technici a řemeslníci. Ve stejném období byli mezi uchazeči nejvíce zastoupeni montážní dělníci výrobků a zařízení, pracovníci v oblasti prodeje, administrativní pracovníci, pomocní pracovníci, uklízeči a pomocníci, pracovníci v oblasti osobních služeb a kovodělníci a strojírenští dělníci. V zásadě lze konstatovat, že i z hlediska nabídky pracovních sil převažovaly méně prestižní profese, na druhou stranu však bylo mezi uchazeči zjevně vyšší zastoupení profesí ze sektoru služeb. I aktuální údaje tak do určité míry potvrzují stížnosti zaměstnavatelů na nedostatek kvalifikovaných pracovních sil, které byly registrovány také při přípravě IPRÚ MB (především na pracovních skupinách a v rámci řízených rozhovorů).

3.3 SHRNUÍ

- Struktura ekonomiky i trhu práce v území je velmi výrazně ovlivňována místním dominantním ekonomickým subjektem – společností Škoda Auto. To se projevuje mj. na velmi vysoké zaměstnanosti EAO v sektoru průmyslu i relativně velmi nízkou nezaměstnaností, která souvisí s dlouhodobou prosperitou společnosti Škoda Auto a místního automobilového průmyslu. Mimořádný význam automobilového průmyslu vede mj. ke sníženému podílu

zaměstnanosti u všech ostatních odvětví národního hospodářství. Podobně jako v celé ČR jsou dalšími významnými odvětvími z hlediska zaměstnanosti veřejné služby a velkoobchod, maloobchod a opravy motorových vozidel.

- V samotném výrobním závodě Škoda Auto v Mladé Boleslavi pracuje více než 19 000 kmenových zaměstnanců, což odpovídá přibližně 70 % všech pracujících obyvatel zájmového území. Velkou část zaměstnanců však tvoří dojíždějící obyvatelé z blízkého i vzdáleného okolí zájmového území. Další významné podniky v zájmovém území jsou též z oblasti automobilového průmyslu, ale mají řádově „jen“ stovky zaměstnanců.
- Vysoká závislost na automobilovém průmyslu je sice dosud spojena s hospodářskou prosperitou regionu a přetrvávající příznivou situací na trhu práce, do budoucna však představuje velké potenciální riziko pro případ krize automobilového průmyslu.

4 OBČANSKÁ VYBAVENOST

Následující kapitola poskytuje v rámci samostatných kapitol přehled o problematice infrastruktury školství, zdravotnictví a sociálních služeb. Hlavními zdroji informací je Veřejná databáze ČSÚ, adresáře zařízení Krajského úřadu Středočeského kraje, Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020 (PRSK 2014), Výroční zpráva o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji za školní rok 2013/2013 (oboje KÚSk), u zdravotnictví pak dále publikace Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR (ÚZIS ČR) a pro sociální služby Komunitní plán sociálních služeb Statutárního města Mladá Boleslav na období 2014 – 2018.

4.1 ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ

Vzhledem k pozici Mladé Boleslavi jako obslužného centra okresního významu je zdejší školská infrastruktura limitovaná. To se projevuje především na absenci veřejné vysoké školy. Jedinou vysokou školou v zájmovém území tak je soukromá škola Škoda Auto Vysoká škola. Ve městě však působí mnoho institucí primárního i sekundárního vzdělávání.

Také existence VŠ Škoda Auto poukazuje na výjimečný význam podniku pro město a okolí. Tato soukromá VŠ je jedinou firemní vysokou školou v České republice a jejím posláním je zejména vzdělávání kvalifikované pracovní síly pro společnost Škoda Auto, přitom však škola připravuje absolventy s uplatněním i mimo subjekt zřizovatele. V současné době škola nabízí studijní programy zaměřené na podnikovou ekonomiku. Na škole studuje přibližně 1200 studentů (z toho cca 200 zahraničních), kteří nezanedbatelně přispívají k odbytu místních služeb. Ve spolupráci mezi městem Mladá Boleslav, VŠ Škoda Auto, Škoda Auto a.s. a dalšími významnými podniky je vhodné rozvíjet užší vazbu a oboustranný transfer znalostí mezi oblastí terciárního vzdělávání a praxí. Mladá Boleslav má potenciál stát se specializovaným centrem vzdělání a praxe „na jednom místě“, které bude lákat české i zahraniční studenty i pracovníky, kteří by zde po vystudování získali i odborné pracovní místo.

Nabídku terciárního vzdělávání v Mladé Boleslavi doplňují VOŠ ekonomického a zdravotnického zaměření. V oblasti sekundárního vzdělávání působí v Mladé Boleslavi velké množství veřejných i soukromých středních škol a středních odborných učilišť nabízejících poměrně široké spektrum studijních oborů. Určitým specifikem je vzhledem k velikosti Mladé Boleslavi existence dvou gymnázií. Také v oblasti sekundárního vzdělávání je aktivní společnost Škoda Auto, která je zřizovatelem SOU strojírenského, vychovávajícího pro společnost technické kádry do výroby. Jediným zařízením sekundárního vzdělávání situovaným v zázemí Mladé Boleslavi je soukromá SŠ ekonomicko-podnikatelská, která působí v Josefově Dole.

Mladá Boleslav je i přirozeným centrem primárního vzdělávání pro území IPRÚ. V samotné Mladé Boleslavi se nachází 10 základních škol. Kromě Mladé Boleslavi jsou základní školy s I. i II. stupněm pouze v Kosmonosech a v Březně. ZŠ s pouze I. stupněm jsou dále v Dalovicích a v Krnsku.

Od školního roku 2010/2011 dochází v celém Středočeském kraji k postupnému mírnému nárůstu žáků na ZŠ i na jednu třídu. V souvislosti s obecným demografickým vývojem byla ve druhé polovině minulého desetiletí zaznamenána populační vlna, která se postupně začala projevovat zvyšující se poptávkou po kapacitách MŠ a později i ZŠ. V důsledku procesu suburbanizace projevujícího se momentálně mj. vysokým počtem dětí předškolního věku v suburbánních obcích však bude také docházet k naplňování kapacit škol v okolí Mladé Boleslavi. To se týká především Kosmonos, kde již ve školním roce 2014/15 nebyly velké volné kapacity. Navzdory oficiálně relativně velkým kapacitním rezervám nejsou dostatečné kapacity pro uspokojení zvýšené poptávky ani v ZŠ v Březně, a to z důvodu přeměny kmenových tříd na odborné učebny v minulosti. Bez přestavby budovy ZŠ by tak nebylo možné uspokojit rostoucí poptávku po kapacitách, aniž by došlo ke snížení kvality výuky v důsledku zániku odborných učeben.

Tabulka 12: Kapacity základních škol v území IPRÚ Mladá Boleslav ve šk. roce 2014/15

Obec	Počet obyvatel	Počet ZŠ	Kapacita	Počet tříd ZŠ	Počet dětí v ZŠ
Mladá Boleslav	44 272	10	5300	196	4316
Bradlec	1 221	0			
Březno	933	1	320	12	229
Bukovno	707	0			
Dalovice	219	1	140	5	106
Dolní Stakory	264	0			
Hrdlořezy	711	0			
Josefův Důl	458	0			
Kolomuty	297	0			
Kosmonosy	4 886	2	485	19	436
Krnsko	559	1	125	2	53
Nepřevázka	416	0			
Písková Lhota	699	0			
Plazy	522	0			
Rokytovec	152	0			
Řepov	722	0			
Vinec	293	0			
Židněves	329	0			

Zdroj dat: Magistrát města Mladá Boleslav

Pozn.: V přehledu jsou uváděny pouze ZŠ zřizované obcemi (bez soukromých a jiných zřizovatelů). Kapacita ZŠ byla stanovena při vzniku, nyní jsou omezené počty dětí a žáků ve třídách (ZŠ 30 - s výjimkou 34).

Oficiální kapacity základních škol však nemusí přesně vypovídat o aktuální situaci. V mnoha případech jsou totiž vykazovány na základě historické úrovně a nezohledňují přeměny kmenových učeben na specializované učebny, k nimž docházelo v minulosti v souvislosti s růstem volných kapacit a úsilím o

zvýšení kvality vzdělávání⁸. Oficiální údaje tak sice vykazují dostatečné kapacity ZŠ v samotné Mladé Boleslavi pro uspokojení zvýšené poptávky související s aktuální populační vlnou, při zohlednění specifik škol a skutečného stavu je však zřejmé, že stávající kapacity ZŠ v Mladé Boleslavi nebudou stačit na to, aby zvýšená poptávka neměla negativní vliv na kvalitu vzdělávání. Podle údajů Magistrátu města Mladá Boleslav (viz Tabulka 13) tak bude v ZŠ např. v roce 2018 z hlediska optimálních kapacit chybět cca 278 míst, tedy bude zapotřebí navýšit kapacitu ZŠ ve městě o alespoň 10 kmenových tříd. Ze střednědobého hlediska tak nebudou kapacity ZŠ v Mladé Boleslavi dostačující a lze předpokládat, že podobná situace bude i u ZŠ v zázemí města.

Tabulka 13: Prognóza naplnění kapacit ZŠ v Mladé Boleslavi

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet narozených dětí v MB	402	421	526	473	470	398	392
cizí žáci	137	137	137	137	137	137	137
počet žáků 1. tříd	539	558	663	610	607	535	529
počet žáků 9. tříd - odejdou	-394	-395	-386	-412	-425	-454	-419
1.třídy - 9. třídy	145	163	277	198	182	81	110
nárůst tříd (místností)	5	11	20	27	33	36	40
zbývající volná kapacita	1387	1224	947	749	567	486	376
optimální kapacita	733	570	293	95	-87	-168	-278

Zdroj dat: Magistrát města Mladá Boleslav

Pozn.: „Cizí žáci“ představují žáky, kteří chodí do škol v Mladé Boleslavi na základě smluv s okolními obcemi, kde ZŠ nejsou, nebo žáky navštěvující zařízení určená pro děti z širšího zázemí města – především výběrové třídy (např. sportovní třídy, jazykové třídy) či speciální školu.

Také zařízení předprimárního vzdělávání jsou soustředěna zejména v Mladé Boleslavi. Kromě Mladé Boleslavi se MŠ nachází už jen v Kosmonosech, Krnsku, Řepově, Bradleci, Březně, Dalovicích a Hrdlořezích. Podle Výroční zprávy o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji za školní rok 2012/2013 patří správní obvod ORP Mladá Boleslav mezi regiony, kde poptávka o umístění dětí do MŠ převyšuje nabídku. Ve školním roce 2011/2012 nebylo vyhověno 1099 žádostem o umístění dětí do MŠ⁹. Oproti školnímu roku 2010/2011 se počet odmítnutých žádostí téměř zdvojnásobil. I ve školním roce 2014/2015 byly zcela naplněny kapacity všech MŠ v zájmovém území. V Mladé Boleslavi, Kosmonosech a Krnsku byly přitom nedostačující kapacity řešeny umístěním většího počtu dětí do jedné třídy MŠ, než činí obvyklá kapacita tříd (nejvýše 24 dětí). Dle Projekce obyvatelstva Středočeského kraje do roku 2065 však lze předpokládat, že zájem o místa v mateřských školách již nebude ve střednědobém horizontu dále výrazněji narůstat.

⁸ Důvodem k vykazování neaktuálních kapacit je snaha o potenciální maximalizaci příjmů škol, které se odvíjejí od počtu žáků. Školy si tím vytvářejí prostor pro možné navýšování počtu žáků a tím pádem i příjmů navzdory skutečnému stavu (a to např. zpětnou přeměnou specializovaných učeben na kmenové učebny).

⁹ Počet zamítnutých žádostí je vyšší než počet nepřijatých dětí, protože rodiče podávají žádosti do více MŠ.

Tabulka 14: Kapacity mateřských škol v území IPRÚ Mladá Boleslav ve šk. roce 2014/15

Obec	Počet obyvatel	Počet MŠ	Kapacita	Počet tříd MŠ	Počet dětí v MŠ
Mladá Boleslav	44 272	10	1380	52	1350
Bradlec	1 221	0			
Březno	933	1	88	4	88
Bukovno	707	0			
Dalovice	219	1	18	1	18
Dolní Stakory	264	0			
Hrdlořezy	711	1	24	1	24
Josefův Důl	458	0			
Kolomuty	297	0			
Kosmonosy	4 886	1	200	8	200
Krnsko	559	1	53	2	52
Nepřevázka	416	0			
Písková Lhota	699	0			
Plazy	522	0			
Rokytovec	152	0			
Řepov	722	0			
Vinec	293	0			
Židněves	329	0			

Zdroj dat: Magistrát města Mladá Boleslav

Pozn.: V přehledu jsou uváděny pouze MŠ zřizované obcemi (bez soukromých a jiných zřizovatelů). Kapacita MŠ byla stanovena při vzniku, nyní jsou omezené počty dětí a žáků ve třídách (MŠ 24 - s výjimkou 28).

Výrazný problém představuje technický stav řady objektů mateřských i základních škol. Především budovy postavené v 70. a 80. letech 20. století jsou dosud (s výjimkou několika ZŠ a MŠ) v původním stavu, který je často téměř havarijní a zcela nevyhovující z hlediska energetické náročnosti. Rekonstrukce těchto školních budov bude v dalších letech nevyhnutelná. Největší potřeby mají v tomto ohledu následující školy a školská zařízení (podle Magistrátu města Mladá Boleslav):

- **9. ZŠ Mladá Boleslav** – vyžaduje rekonstrukci a zateplení (nová okna, zateplení pláště budovy apod.), některá okna jsou téměř v havarijním stavu, energetická náročnost budovy je naprosto nevyhovující což má za následek vysoké náklady na vytápění objektu.
- **ZŠ a MŠ Debř** – budova ZŠ v Debři je dodnes vytápěna kotelnou využívající jako topné médium LTO, což je jednak neekologické a také velmi finančně náročné. Protože se provozem této školy počítá i do budoucna je potřeba zajistit vybudování plynové přípojky a přestavět kotelnu na zemní plyn.
- **3. ZŠ Mladá Boleslav** – výměna oken, zateplení.
- **ZŠ Dalovice** – rekonstrukce střechy, výměna oken, zateplení.
- **Školní jídelna Václavkova** – vyžaduje naléhavě celkovou rekonstrukci (nová okna, zateplení pláště budovy, vyřešení kanalizace) dále je zde nevyhovující vzduchotechnika i vybavení kuchyně. Toto zařízení zajišťuje stravování pro dvě největší ZŠ (7. a 8. ZŠ) ve městě. Při případném výpadku této jídelny nelze reálně zajistit adekvátní náhradu pro stravování dětí.

- **MŠ Štěpánka** – provozuje svou činnost ve třech objektech (Na Celně, Sahara, Čejetice) všechny tři objekty potřebují nutně rekonstrukci – výměna oken a vstupních dveří, zateplení pláště budov. Jedná se o budovy různého stáří s okny minimálně 30 let starými a tudíž nevyhovujícími.
- **MŠ Laurinka** – výměna oken a vstupních dveří, zateplení pláště budov.
- **MŠ Čtyřlístek** – výměna oken a vstupních dveří, zateplení pláště budov.

U všech zmiňovaných MŠ nejde z investičního hlediska jen o úspory energie při vytápění objektů, ale stará a nevyhovující okna jsou příčinou vzniku plísní a změn mikroklimatu ve vnitřních prostorech školek a z toho vyplývají různá zdravotní rizika (onemocnění dýchacích cest, alergie atp.).

Školy v zájmovém území také mnohdy nemají optimální vybavení pro zajištění vysoké kvality výuky, a to především v oblasti rozvoje klíčových kompetencí žáků (jazykové kompetence, přírodovědné a technické kompetence). Některé školy také nemají optimální podmínky pro zajištění potřeb žáků se speciálními vzdělávacími potřebami.

Výše uvedené problémy technického stavu objektů škol i jejich vybavení pro výuku vyplývají z nedostatku finančních prostředků z veřejných rozpočtů na školství.

Obecným problémem školství jsou také nízké průměrné mzdy pedagogických i nepedagogických pracovníků.

Pro zkvalitnění rozvoje klíčových kompetencí a zlepšení podmínek pro výuku žáků se speciálními vzdělávacími potřebami plánují školy v zájmovém území mj. následující investice:

- **1. ZŠ Mladá Boleslav** – Výstavba, rekonstrukce a vybavení odborných učeben, laboratoří (chemie, fyzika); vybavení učeben didaktickými a kompenzačními pomůckami.
- **2. ZŠ Mladá Boleslav** – přeměna (vybavení) kmenové učebny na odbornou učebnu matematiky; rekonstrukce odborné učebny fyziky a chemie; vybudování a vybavení univerzálních prostor pro rozvoj jazykových a komunikačních dovedností.
- **3. ZŠ Mladá Boleslav** – Vybudování dvou odborných jazykových učeben a učebny ICT v půdních prostorech školy včetně jejich vybavení; vybudování a vybavení přírodovědné laboratoře; úprava kmenové třídy na fyzikální učebnu, zasíťování celé školy a vybavení ICT technologiemi pro zajištění výuky (dataprojektory, interaktivní tabule, notebooky pro vyučující).
- **4. ZŠ Mladá Boleslav** – rekonstrukce odborných učeben fyziky, chemie, informatiky, jazykové učebny a školní dílny včetně vybavení, nákup pomůcek na výuku přírodovědy, chemie, fyziky a matematiky, nákup pomůcek a materiálu na činnost technických, přírodovědných a řemeslných kroužků.
- **7. ZŠ Mladá Boleslav** – rekonstrukce podlah v prostorech školních dílen, vybavení pracovních míst v prostorech školních dílen; výstavba open air učebny pro environmentální výuku a pro práci v přírodě; rekonstrukce učebny informatiky; zabezpečení bezbariérového vstupu do školy a rekonstrukce vnitřního prostoru školy s vybavením herními a rehabilitačními prvky.

- **8. ZŠ Mladá Boleslav** – vybavení učebny fyziky lavicemi s elektrickými rozvody; nákup interaktivních tabulí do odborných učeben; vybavení školní dílny; vybudování výtahu pro zajištění bezbariérového přístupu.
- **9. ZŠ Mladá Boleslav** – rekonstrukce a vybavení učeben fyziky a chemie; vybudování zázemí pro astronomický kroužek; dovybavení jazykových učeben; vybavení kmenových učeben počítači a interaktivní technikou.
- **ZŠ Březno** – vybudování a vybavení víceúčelové odborné učebny (pro přírodovědné a technické předměty) v rámci přestavby a zvýšení kapacity školní budovy, dovybavení odborných učeben fyziky a chemie.

Vybavení území školami nepříliš odpovídá rozvoji zázemí Mladé Boleslavi v souvislosti s procesem suburbanizace. Mnohé dynamicky se rozvíjející obce, ve kterých je poměrně vysoké zastoupení dětí předškolního a školního věku tak nemají ani základní, ani mateřskou školu. Základní školu nemá také obec Bradlec, kde žije relativně velmi vysoký počet dětí. Absence MŠ a ZŠ v této a v dalších obcích tak snižuje obytný komfort jejich obyvatel, včetně nově příchozích. Na druhou stranu je životní styl obyvatelů suburbií většinou spojený s denní vyjížděnkou do zaměstnání v jádrovém městě osobním automobilem, kterou je možné spojit s odvozem dětí do MŠ či ZŠ ve městě. Obce v zájmovém území jsou přitom od Mladé Boleslavi nepříliš vzdálené, což pozici rodičů-řidičů svých dětí usnadňuje. To platí i o zmíněné obci Bradlec, odkud je to do škol v sousední Mladé Boleslavi a v Kosmonosech nedaleko. Také je otázkou, zdali bude vysoká intenzita procesu suburbanizace přetrvávat i ve výhledovém období, či zda dojde ke stabilizaci populace obcí v zájmovém území a opadnutí populační vlny „dětí ze suburbií“. To by mohlo znamenat postupný pokles poptávky po předškolním a školním vzdělávání v suburbánních obcích. Přesto je možné konstatovat, že v některých obcích v zázemí Mladé Boleslavi je dostatečná poptávka ke zřízení školních zařízení, která by mohla alespoň přechodně uspokojovat potřeby těch nejmladších obyvatel. To platí především o zmíněné obci Bradlec (poptávka po ZŠ) či relativně lidnatějších dynamicky se rozvíjejících obcích (např. Pískové Lhotě či Řepově, kde chybí MŠ). Zásadní výzvou je pak zajištění dostatečných kapacit existujících škol v zázemí Mladé Boleslavi (především v Kosmonosech, Březně a Dalovicích, kde výhledově nebudou dostačovat ani kapacity ZŠ).

Tabulka 15: Školská zařízení v IPRÚ Mladá Boleslav

Zřizovatel	Typ	Název organizace	Obec
kraj	SŠ	Gymnázium Dr. Josefa Pekaře	Mladá Boleslav
kraj	SŠ	Gymnázium, Mladá Boleslav, Palackého 191/1	Mladá Boleslav
kraj	SŠ	Integrovaná střední škola, Na Karmeli 206	Mladá Boleslav
kraj	SŠ a VOŠ	OA, VOŠ ekonomická a Jazyková škola	Mladá Boleslav
kraj	SŠ a SOU	SOŠ a SOU, Jičínská 762	Mladá Boleslav
kraj	SŠ	Střední průmyslová škola, Havlíčkova 456	Mladá Boleslav
kraj	SŠ a VOŠ	Střední zdravotnická škola a VOŠ zdravotnická	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	Základní škola speciální, Václavkova 950	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	ZŠ, MŠ, Dětský domov a Spec. pedagog. centrum	Mladá Boleslav
kraj	ZUŠ	Základní umělecká škola, 17. listopadu 1325	Mladá Boleslav

kraj	SPEC.	Dětský domov Krnsko, příspěvková organizace	Krnsko
kraj	zařízení	Dům dětí a mládeže „Na Výstavišti“	Mladá Boleslav
kraj	SPEC.	Mateřská škola speciální, Šmilovského 543	Mladá Boleslav
soukromník	VŠ	ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	Soukromá střední škola MAJA, s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	SŠ ekonomicko-podnikatelská SPEKTRUM, s.r.o.	Josefův Důl
soukromník	SŠ	SŠ gastronomie a hotelnictví Mladá Boleslav, s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	SŠ podnikatelská škola HERMÉS MB s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	SŠ tradičních řemesel HERMÉS MB s.r.o.	Mladá Boleslav
soukromník	SŠ	ŠKODA AUTO a.s., SOU strojírenské, odštěpný závod	Mladá Boleslav
soukromník	ZUŠ	Základní umělecká škola Karmel, v.o.s.	Mladá Boleslav

Zdroj dat: KúSk (2014)

Pozn.: V tabulce jsou uvedena zařízení zřizovaná Středočeským krajem a soukromými subjekty. Není zde uvedena valná většina MŠ a ZŠ. SOŠ – střední odborná škola, SOU – střední odborné učiliště, OA – obchodní akademie, VOŠ – vyšší odborná škola, SPEC. – speciální škola, resp. školské zařízení.

Mapa 5: Vybavenost školami v obcích IPRÚ Mladá Boleslav



Zdroj dat: KúSk (2014)

Pozn.: Platné ke školnímu roku 2010/2011.

Charakteristickým rysem školství obecně je nedostatečný přenos požadavků a informací na vzdělání a požadované znalosti žáků a studentů při jejich přechodu mezi úrovněmi škol (ZŠ → SŠ, SŠ → VŠ) i mezi školou a praxí. Na školách chybí kvalitní kariérní poradenství, žáci se příliš neorientují v nabídce vzdělávacích příležitostí a vzdělávání je až na výjimky nedostatečně propojeno s praxí. Také v IPRÚ Mladá Boleslav platí, že dochází k poklesu zájmu žáků o studium technických oborů, což může mít ve střednědobém a dlouhodobém horizontu v řešeném území zásadní negativní dopad. Jedná se důsledek negativ vyplývajících ze způsobu financování školství „na žáka“. V tomto způsobu financování jsou školy tlačeny přijímat více žáků a studentů, často i za cenu nižších vstupních požadavků a to i v době populačně slabších ročníků. Především v oblasti středního školství to způsobuje nesoulad mezi nabídkou vzdělávacích oborů a poptávkou na trhu práce. To se nejčastěji projevuje prudkým poklesem zájmu o technické obory, nižším počtem jejich absolventů, ale i jejich nižší kvalitou (z důvodů nižší vstupní úrovně žáků těchto oborů).

4.2 ZDRAVOTNICTVÍ

Nejvýznamnějším zdravotnickým zařízením IPRÚ Mladá Boleslav je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s., jejímž zřizovatelem je Středočeský kraj. S 587 lůžky k 31.12.2013, která náležela akutní péči (441 lůžek), následné péči (96 lůžek, z nich však velká část v LDN v Mnichově Hradišti) a intenzivní a resuscitační péči (50 lůžek) se jednalo o jednu z největších nemocnic ve Středočeském kraji. Nemocnice poskytuje lékařskou a ošetrovatelskou péči na mnoha specializovaných i standardních odděleních. V roce 2013 zde bylo celkem 26 293 hospitalizovaných a obloženost činila 71,3 % u lůžek akutní péče a 88,5 % u lůžek následné péče. Nemocnice nabízí specializovanou ambulantní a lůžkovou péči na řadě oddělení, v oblasti následné péče pak nabízí lůžkovou péči v léčebnách dlouhodobě nemocných (LDN). Nemocnice také provozuje služby sociálního charakteru na sociálním oddělení, které je poskytovatelem poradenských služeb a na Oddělení sociálních lůžek, které poskytuje na celkem 32 lůžkách pobytové služby osobám s chronickým onemocněním, osobám se ZP a seniorům. Nemocnice měla k 1.4.2014 1538 zaměstnanců¹⁰.

Dalším velmi významným zdravotnickým zařízením je Psychiatrická nemocnice Kosmonosy. Jedná se o zařízení nadregionálního významu, které poskytuje lůžkovou i ambulantní psychiatrickou péči. Psychiatrická nemocnice disponuje celkem 600 lůžky a má přibližně 500 zaměstnanců.

V samotné Mladé Boleslavi působí široké spektrum poskytovatelů zdravotních služeb. Působí zde několik poliklinik, velké množství samostatných ordinací praktických lékařů, lékařů pro děti a dorost, stomatologů a lékařů specialistů. Vybavenost okolních obcí zdravotnickými zařízeními je však minimální. Ordinance praktického lékaře a pediatra se nacházejí pouze v Kosmonosech, Březně a Krnsku. V Kosmonosech jsou 2 ordinace praktického lékaře, 2 stomatologické ordinace, větší množství ordinací lékařů specialistů a ostatních samostatných zařízení a 1 lékárna. V Židněvsi je 1 ordinace lékaře specialisty. I v oblasti zdravotnické infrastruktury se tak projevuje velmi malá

¹⁰ Aktuální informace o činnosti nemocnice poskytla MUDr. Jitka Kolombová, MBA, zástupkyně ředitele Oblastní nemocnice Mladá Boleslav pro zdravotní služby.

vybavenost obcí v zázemí Mladé Boleslavi, která však mj. souvisí s blízkostí okresního města nabízejícího širokou škálu zdravotnických služeb a relativně malou populační velikostí obcí v zázemí¹¹.

Vzhledem k obecnému vývoji populace a populačním projekcím pro větší územní celky, které předpovídají pokračující trend stárnutí obyvatelstva lze v budoucnosti očekávat zvýšenou poptávku po sociálních službách pro seniory. Nedostačují jsou také kapacity dětských psychologů a psychiatrů.

Z hlediska kvality a úrovně vybavení a zázemí zdravotnických zařízení se vyskytují nedostatky v kvalitě a stáří přístrojového vybavení i technickém stavu budov.

Současně je vhodné se zaměřit také na neinvestiční projekty v oblasti zdravotnictví s cílem předcházet zhoršujícímu se zdravotnímu stavu všech skupin obyvatel a aktivního stárnutí zvláště.

4.3 SOCIÁLNÍ SLUŽBY

Sociální služby zahrnují sociální poradenství, služby sociální péče a služby sociální prevence. Sociální služby jsou poskytovány formou pobytovou (spojené s ubytováním v zařízení sociálních služeb), ambulantní (klienti navštěvují poskytovatele služby) a terénní (služby jsou osobně poskytovány v přirozeném prostředí klientů). Pro poskytování sociálních služeb se zřizují zařízení sociálních služeb. Jediným zařízením sociálních služeb v zázemí města je sociálně terapeutická dílna v Kosmonosech, i když v případě Kosmonos je významným faktorem lokalizace sociálně terapeutické dílny návaznost na místní Psychiatrickou nemocnici, která je zařízením nadregionálního významu. Organizace poskytující sociální služby jsou výrazně koncentrovány do Mladé Boleslavi a poskytují pestré spektrum sociálních služeb pro obyvatelstvo města a jeho zázemí.

V zájmovém území sídlí následující zařízení sociálních služeb (VDB ČSÚ 2014, k 31.12.2012)¹²:

- 2 denní stacionáře,
- týdenní stacionář,
- domov pro seniory,
- 3 zařízení chráněného bydlení,
- azylový dům,
- nízkoprahové denní centrum,
- nízkoprahové zařízení pro děti a mládež,
- noclehárna,
- 7 sociálních poraden,

¹¹ Služby ve zdravotnictví jsou zpravidla poskytovány v populačně větších obcích, než např. služby ve školství.

¹² S výjimkou sociálně terapeutické dílny sídlící v Kosmonosech sídlí všechna zařízení v Mladé Boleslavi.

- 3 sociálně terapeutické dílny,
- 5 center sociálně rehabilitačních služeb,
- 2 intervenční centra.

Na Mladoboleslavsku je dále poskytováno široké spektrum sociálních služeb poskytovateli, kteří sídlí mimo zájmové území. Jedná se zejména o terénní sociální služby. Klientům ze zájmového území jsou dále poskytovány pobytové a ambulantní sociální služby zařízeními, které sídlí mimo zájmové území.

Velmi využívaným druhem terénní sociální služby je pečovatelská služba, kterou v zájmovém území poskytují celkem 4 subjekty.

Nabídka sociálních služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav se vyznačuje dvěma druhy nedostatků. Za prvé se jedná o nedostatečnou kapacitu existujících služeb. Sem patří především domov pro seniory, nízkoprahové zařízení pro děti a mládež od 12 let, noclehárny pro bezdomovce a azylový dům pro matky s dětmi. Za druhé to je úplně chybějící služba, která je ale v území potřeba. Zde se jedná o nízkoprahové zařízení pro děti a mládež do 12 let, středisko výchovné péče pro děti a mládež a denní stacionář pro osoby s omezením funkčních schopností.

Z hlediska potřeb cílových skupin v zájmovém území citelně chybí nebo jsou kapacitně nedostačující sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi, které by přispěly k sanaci rodin.

I přes dlouhodobě příznivou situaci na trhu práce (z hlediska ČR) je i v Mladé Boleslavi a jejím nejbližším okolí velké množství sociálně vyloučených obyvatel, nebo osob ohrožených sociálním vyloučením. V rámci minulého mapování sociálně vyloučených lokalit (GAC 2006) byla přímo v Mladé Boleslavi identifikována jedna sociálně vyloučená lokalita obývaná přibližně 250-300 obyvateli. I v rámci aktuálního mapování sociálně vyloučených lokalit (GAC 2015) byla v Mladé Boleslavi identifikována sociálně vyloučená lokalita, vzhledem k nezveřejnění podrobných výsledků mapování však zatím nejsou k dispozici podrobnější informace o lokalitě. Mikeszová a kol. (2010) odhadují, že v Mladé Boleslavi žilo v r. 2010 přibližně 50-80 osob bez přístřeší. Stejní autoři identifikovali na základě dotazníkového šetření v Mladé Boleslavi celkem 4 lokality sociálního vyloučení a uvádějí, že Mladá Boleslav (resp. její blízké okolí) patří mezi města Středočeského kraje s nejvyšším počtem i rozsahem lokalit sociálního vyloučení. Z hlediska osob ohrožených sociálním vyloučením jsou jednou z obecně ohrožených skupin osoby s nízkou kvalitací a nízkým stupněm nejvyššího dosaženého vzdělání. V rámci území IPRÚ se přitom tyto osoby zřetelně soustředí v několika obcích – především v Rokytovci, Krnsku a Josefově Dole (který vykazuje i další znaky lokality sociálního vyloučení – např. vyšší podíl tzv. substandardního bydlení). Lze tedy předpokládat, že poptávka po intervencích zaměřených na boj se sociálním vyloučením bude i v obcích v okolí Mladé Boleslavi. V zásadě lze konstatovat, že území IPRÚ Mladá Boleslav je z hlediska sociální diferenciace specifické zjevnou sociální polarizací, která je charakterizovaná propadem sociálního statusu (relativně) malé části populace oproti valné většině pracujících, kteří jsou si i díky dlouhodobě příznivější situaci na trhu práce v regionu schopni udržet solidní úroveň příjmů a svůj sociální status. Mezi zaměstnanci v regionu mají prestižní postavení kmenoví zaměstnanci společnosti Škoda Auto, z nichž velkou část je možné řadit k tzv. střední třídě. Mezi obyvateli s nízkým sociálním statutem, spojeným zpravidla se zhoršenými předpoklady k uplatnění na trhu práce a majoritní populací (ze sociálně-ekonomického

hlediska) tak vznikla větší propast, než ve většině ostatních regionů ČR, což může ztěžovat již tak špatnou pozici sociálně slabých obyvatel regionu.

Jak dokládá následující tabulka, Mladá Boleslav se potýká s vysokou mírou kriminality obecně u dětí a mládeže zvláště.

Tabulka 16: Míra kriminality v Mladé Boleslavi

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Celková kriminalita	2035	1910	1632	1541	2092	1561
Výchovné problémy	204	235	185	169	169	209
z toho dětí	110	128	102	85	112	140
z toho mladistvých	94	107	83	84	57	69

Zdroj dat: Magistrát města Mladá Boleslav

S tím souvisí výskyt některých sociálně patologických jevů, především v lokalitách jako je ulice U Stadionu nebo Havlíčkova v oblasti Kauflandu. Vysoká kriminalita dětí a mládeže může být (kromě obecných kriminogenních faktorů) spojena nejen s poměrně vysokým zastoupením domácností ohrožených sociálním vyloučením, ale i se skutečností, že velké množství rodičů pracuje ve směnném provozu a nemůže tak věnovat dostatek času výchově dětí a aktivnímu trávení času s dětmi. V území jsou tedy potřeba sociální služby pro osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a sociální služby pro děti a mládež. Dále chybí nízkoprahové zařízení pro děti nižšího školního věku, azylová forma bydlení pro jednotlivce a systém prostupného sociálního bydlení. Nedostačující kapacity má současné nízkoprahové zařízení a azylový dům pro matky s dětmi. I vzhledem k trendu rostoucího výskytu sociálně patologických jevů u dětí a mládeže chybí pro tuto cílovou skupinu diagnostická zařízení (v zájmovém území není žádné), nedostačující jsou také kapacity dětských psychologů a psychiatrů.

S problematikou vysoké kriminality souvisí potřeba nedostatečného vybavení jednotek Integrovaného záchranného systému (IZS). Především se to týká Policie ČR a Městské policie Mladá Boleslav. V případě druhého jmenovaného jde i o nevhodně řešené a nedostatečně kapacitní zázemí v ulici Palackého v Mladé Boleslavi.

Dle Komunitního plánu sociálních služeb Statutárního města Mladá Boleslav na období 2014-2018 je ve městě nedostatečná kapacita u chráněného bydlení, domova pro seniory (kde rapidně narůstá počet neuspokojených žadatelů), odlehčovacích pobytových služeb, týdenního stacionáře, azylového domu a v zimním období u noclehárny.

V Mladé Boleslavi byly v r. 2010 celkem 3 domy s pečovatelskou službou, v nichž se nacházelo 162 bytů (VDB ČSÚ 2014). V zázemí Mladé Boleslavi se nenacházel žádný dům s pečovatelskou službou.

Stejně jako v případě zdravotnictví lze vzhledem k pokračujícímu trendu stárnutí obyvatelstva v budoucnosti očekávat zvýšenou poptávku po sociálních službách pro seniory. Kromě toho se bude zvyšovat poptávka po sociálních službách pro děti a mládež a to z důvodu postupného nárůstu výskytu sociálně patologických jevů u této skupiny obyvatel.

Obecným problémem zdravotních i sociálních služeb je rozdílná kvalita, kapacita nebo dostupnost vybraných poskytovaných služeb, což platí jak pro odborné, tak i doplňkové (stravování, úroveň vybavení, apod.) služby. Odbornost a komunikační dovednosti je potřeba průběžně rozvíjet a doplňovat u pracovníků sociálních služeb i zdravotnictví.

4.4 SHRNUÍ

- Mladá Boleslav je obslužné centrum okresního významu. Tomu odpovídá vybavenost veřejnými službami. Naopak obce v zázemí Mladé Boleslavi mají až na výjimky velmi omezenou až žádnou nabídku občanské vybavenosti, a to i ty, které se dynamicky rozvíjejí v souvislosti s procesem suburbanizace. Mezi vybavenější obce zde patří populačně velké Kosmonosy, Březno, které plní funkci mikroregionálního obslužného centra na východním okraji zájmového území a obec Krnsko.
- V Mladé Boleslavi se nachází soukromá firemní VŠ Škoda Auto Vysoká škola, 2 VOŠ (ekonomického a zdravotnického zaměření) a pestré spektrum SŠ a SOU. Z obcí v zázemí Mladé Boleslavi je jich jen několik málo vybaveno MŠ nebo ZŠ, školy zcela chybí v některých dynamicky se rozvíjejících obcích s vysokým podílem dětí (např. v Bradleci). V souvislosti se zvýšenou porodností i procesem suburbanizace je zvýšená poptávka po kapacitách škol v Mladé Boleslavi i okolních obcích, ve kterých bude místy muset dojít k navýšení kapacit škol. Mnoho škol je navíc v zanedbaném technickém stavu a potřebuje investovat i do vybavení pro zvýšení kvality vzdělávání, především z hlediska klíčových kompetencí a potřeb žáků se speciálními vzdělávacími potřebami.
- V Mladé Boleslavi sídlí Oblastní nemocnice Mladá Boleslav poskytující široké spektrum specializované ambulantní a akutní i následné lůžkové péče. Psychiatrická nemocnice v Kosmonosech je významné zařízení nadregionálního charakteru. Ordinance praktických lékařů i pediatrů jsou kromě dobře vybavené Mladé Boleslavi pouze v Kosmonosech, Březně a Krnsku.
- Téměř všechna zařízení sociálních služeb sídlí v Mladé Boleslavi. V zájmovém území není poskytováno kompletní spektrum sociálních služeb a některé služby nemají dostatečnou kapacitu. Některé chybějící služby jsou však klientům ze zájmového území poskytovány poskytovateli a zařízeními sídlícími mimo zájmové území a lze očekávat rozvoj poskytování terénních sociálních služeb pro klienty pobývající v domácím prostředí. Výhledově bude růst zejména poptávka po zdravotních a sociálních službách pro seniory, případně i pro děti ohrožené sociálně patologickými jevy.

5 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kapitola stručně představuje problematiku životního prostředí, z hlediska stavu ovzduší, hlukové zátěže, kvality vod, přírody a krajiny, starých ekologických zátěží a odpadového hospodářství. Hlavním informačním zdrojem jsou ÚAP SO ORP Mladá Boleslav 2011 (dále ÚAP MB 2011), SPRM MB 2011 a informační zdroje z oblasti jednotlivých problematik (zejména pak data z ČHMÚ, Integrovaného registru znečišťování a databáze SEKM).

5.1 OVZDUŠÍ

Přehled o emisích hlavních polutantů ze stacionárních zdrojů v okrese Mladá Boleslav poskytuje tabulka č. 17. Patrný je poměrně vysoký podíl okresu Mladá Boleslav na produkci těkavých organických látek, jejichž hlavním zdrojem je závod společnosti Škoda Auto (IRZ 2014). Teplárna ŠKO-ENERGO s.r.o. provozovaná v areálu Škoda Auto v Mladé Boleslavi je zároveň hlavním producentem emisí oxidu siřičitého a oxidů dusíku. Velké stacionární zdroje (reprezentované především teplárnou ŠKO-ENERGO) dominují právě v produkci těchto dvou plynných polutantů, naopak malé stacionární zdroje (tedy především vytápění rodinných domů) jsou ze stacionárních zdrojů hlavními zdroji emisí tuhých znečišťujících látek a oxidu uhelnatého (což je dáno především nízkou kvalitou domovních kotlů a používaných paliv).

Tabulka 17: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav v roce 2012

	TZL	SO ₂	NO _x	CO	VOC	amoniak
	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]
REZZO 1	80,6	861,5	749,9	658,7	1305,8	1,0
REZZO 2	7,8	13,0	24,0	22,0	16,3	0,0
REZZO 3	261,5	329,2	103,3	3910,7	374,3	-
REZZO 1-3	350,0	1203,7	877,2	4591,4	1696,5	1,0
Podíl na Středočeském kraji v (%)	6,0	5,7	6,0	9,0	11,4	0,0

Zdroj: ČHMÚ (2014b)

Pozn.: REZZO 1: Zvláště velké a velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší, spalování s tepelným výkonem nad 5 MW a zvláště významné technologie. REZZO 2: Střední stacionární zdroje znečišťování ovzduší, spalování s výkonem 0,2-5 MW a významné technologie. REZZO 3: Malé stacionární zdroje znečišťování ovzduší, spalování s výkonem do 0,2 MW, lokální vytápění, méně významné technologie. TZL-tuhé znečišťující látky; NH₃-amoniak; CO-oxid uhelnatý; VOC-těkavé organické látky; SO₂-oxid siřičitý; NO_x-oxidy dusíku.

Největším stávajícím stacionárním zdrojem znečištění ovzduší na Mladoboleslavsku je podle IRZ (2014) teplárna ŠKO-ENERGO, resp. závod Škoda Auto v Mladé Boleslavi. Kromě emisí CO₂ z ní podle měření unikly v r. 2012 škodliviny jako např. chlor a anorganické sloučeniny (34,3 t), oxidy dusíku (NO_x, 526,8 t) a oxidy síry (SO_x, 769,2 t), z výrobního závodu Škoda Auto pak nemethanové těkavé organické sloučeniny (NMVOC, 1080 t). Úniky znečišťujících látek do ovzduší jsou u ostatních velkých

stacionárních zdrojů znečištění ovzduší výrazně nižší a i kvůli poměrně vysokým ohlašovacím prahům nejsou zpravidla evidovány. Z krajského hlediska je v zájmovém území spíše průměrná produkce znečišťujících látek, velmi vysoká je však produkce těkavých organických látek, jejichž dominantním zdrojem je lakovna společnosti Škoda Auto.

O skutečném stavu znečištění ovzduší vypovídají imisní charakteristiky. Stav ovzduší na Mladoboleslavsku je monitorován jednou stanicí provozovanou ČHMÚ, která je umístěna v Mladé Boleslavi. Jedná se o stanici městskou, pozadovou, reprezentativní pro oblastní měřítko – městské nebo venkov (dosah 4-50 km). Přehled znečištění ovzduší ve sledovaných veličinách dokládá tabulka č. 14. Úrovně kvality ovzduší „vyhovující“, „špatná“ a „velmi špatná“ představují překročení povolených limitů sledovaných veličin.

Hlavním problémem kvality ovzduší v Mladé Boleslavi je znečištění přízemním ozónem, atmosférickým aerosolem a polycyklickými aromatickými uhlovodíky (PAU).

Přízemní ozón představuje sekundární znečišťující látku, protože nemá svůj vlastní emisní zdroj. Zásadní roli na jeho vzniku a nadlimitních hladinách mají oxidy dusíku (NO_x , z 59 %), VOC (31 %) a CO (9 %) v kombinaci se slunečním zářením. K většině zaznamenaných překročení povoleného limitu $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ tak dochází v letních měsících. Na jeho vysokých hladinách se podílí primárně doprava a sekundárně velké stacionární zdroje znečištění REZZO 1 (především Škoda Auto, a.s. a ŠKO – ENERGO, s.r.o.), které ještě doplňují zdroje REZZO 3 (lokální topeniště). Překračování cílového imisního limitu pro troposférický ozón je však celorepublikovým problémem, který souvisí s prudkým nárůstem automobilové dopravy v posledních 20ti letech. Kromě Prahy a Pardubického kraje dochází k překračování příslušné cílové hodnoty na více než 90 % území všech krajů ČR.

Atmosférický aerosol PM_{10} představuje polutant nejčastěji narušující kvalitu ovzduší v Mladé Boleslavi. Jeho majoritním zdrojem jsou lokální topeniště (50 %) a doprava (30 %). Oproti přízemnímu ozónu dochází k většině překročení povoleného limitu ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) v topné sezóně. Hlavní roli zde hrají lokální topeniště v Kosmonosech, Bradleci, Debři, Vandrovce a části Radouče. Mezi lety 2002 a 2003 došlo navíc ke skokovému nárůstu nadlimitních denních koncentrací v topných sezónách z 6 (2001/2002) na 73 (2004/2005) a v posledních letech se tento počet pohybuje v blízkosti maximálního povoleného počtu překročení koncentrací (35 překročení/rok).

Třetí důležitou škodlivinou jsou polycyklické aromatické uhlovodíky. PAU nejsou přímo měřeny stanicí ČHMÚ v Mladé Boleslavi, ale dopočítávají se z modelů na základě měření ve srovnatelných lokalitách. Jejich hlavním zdrojem je nekvalitní spalování tuhých paliv v lokálních topeništích. Stejně jako v případě PM_{10} tak dochází k většině překročení povoleného limitu ($1 \text{ ng}/\text{m}^3$) v topné sezóně.

Z důvodu překračování imisních limitů tří uvedených veličin je Mladá Boleslav Oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší. Zároveň je vymezena jako kategorie 1 v Integrovaném programu ke zlepšení kvality ovzduší Středočeského kraje, na které je nutno soustředit největší pozornost při aktivitách ke snížení imisní zátěže. Především vlivem nárůstu automobilové dopravy a návratu k vytápění rodinných domů tuhými palivy dochází v posledních letech k nárůstu koncentrací těchto znečišťujících látek (SPRM MB 2011).

Tabulka 18: Úroveň kvality ovzduší ve sledovaných veličinách v Mladé Boleslavi v roce 2013

Polutant	Úroveň kvality ovzduší (v % měření)					
	Velmi dobrá	Dobrá	Uspokojivá	Vyhovující	Špatná	Velmi špatná
NO₂	78,8	19,1	2	0	0	0
O₃	37,2	36,8	24,4	1,7	0	0
PM₁₀	30,8	37,1	22,5	6,1	3,5	0

Zdroj: ČHMÚ (2014a)

Pozn.: NO₂-oxid dusičitý; O₃-ozón; PM₁₀-atmosférický aerosol.

Výše uvedené charakteristiky znečištění ovzduší mohou vzhledem k přenosu škodlivin být platné pro většinu ze zájmového území. Ačkoli se ve většině venkovských obcí nenacházejí velké stacionární zdroje znečištění ovzduší a intenzita dopravy je v řadě těchto sídel nízká, zejména v topné sezóně zde může v souvislosti se nešetrným vytápěním domů docházet k prudkému zhoršení kvality ovzduší. Protože jsou domovní topeniště velmi významným zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území, bude výhledově vhodné usilovat mj. o podporu výměny kotlů v domácnostech.

Specifikem aglomerace z hlediska znečišťování ovzduší je velmi vysoká zátěž území automobilovou dopravou. Ta na jednu stranu souvisí s polohou území na rychlostní silnici R10, na druhou stranu je však ve velké míře generována dopravní obsluhou závodu Škoda Auto a souvisejících provozů. Vzhledem k postupnému zpříšňování emisních norem a obnově vozového parku sice lze očekávat snižování emisí hlavních znečišťujících látek v přepočtu na vozidla, přesto bude automobilová doprava v závislosti na intenzitě i nadále velmi významným zdrojem znečišťování ovzduší s velmi rizikovými dopady na zdraví obyvatel aglomerace¹³.

5.2 HLUK

Nejvýznamnějším zdrojem hluku je automobilová doprava – konkrétně se jedná o hluk automobilové dopravy na silnicích R10, I/16, I/38, v samotné Mladé Boleslavi pak také na ulicích Jičínská/TGM/Jaselská, Průmyslová a V. Klementa.

Zvýšené hladiny hluku (denní nad 50 dB a noční nad 40 dB) jsou zaznamenávány v okolí rychlostní komunikace R 10 (průměrná hodnota hluku 80 – 85 dB) a v okolí silnice č. I/38 (průměrná hodnota hluku 75 – 80 dB). V nočních hodinách dochází na těchto místech ke snížení hodnot hluku zhruba o 10 – 15 dB.

Podle studie Stav životního prostředí ve Středočeském kraji v roce 2007 tato zvýšená hladina hluku postihuje celodenně 2100 obyvatel Mladé Boleslavi. V noci se jedná dokonce o více než 2200 obyvatel města, což představuje nejvyšší počet postižených obyvatel ze všech měst Středočeského

¹³ Zdravotní rizika souvisí mj. s produkcí tzv. nanočástic ve spalovacích motorech (především vznětových). Nanočástice na sebe váží škodliviny a dostávají se až do krevního oběhu člověka, čímž výrazně zvyšují riziko závažných onemocnění. Produkce nanočástic rapidně roste v důsledku kongescí.

kraje. Hladinu hluku lze tedy považovat za významný problém města v oblasti životního prostředí (SPRM MB 2011).

V okolních obcích je hluková zátěž obyvatelstva nejvyšší na průtazích silnic I. třídy obytnými zónami sídel. Na nejproblematictějších úsecích silnic jsou proto navrhovány přeložky, které mají odvádět tranzitní dopravu mimo zastavěné území.

Hluková zátěž roste spolu s růstem rychlosti a intenzity dopravy. Vzhledem k tomu, že je možné očekávat další růst intenzity dopravy na páteřních komunikacích, bude vhodné realizovat kompenzační opatření, která kromě přeložek silně zatížených komunikací mimo intravilány sídel obnáší budování protihlukových valů a stěn, pásem ochranné zeleně, lokální snížení maximální povolené rychlosti na komunikacích a pokládání protihlukových povrchů komunikací.

5.3 VODA

Území se vyznačuje relativně malou hustotou vodních toků. Územím protéká řeka Jizera, v jejímž povodí se nachází valná většina území Mladoboleslavska. Jihovýchodní část území je odvodňována řekou Dobrovkou, který spadá do povodí Labe. Kromě řeky Jizery se všechny ostatní vodní toky v území vyznačují malou vodností (tedy vyššími koncentracemi vnášených škodlivin a nižší samočisticí schopností těchto toků), což je spolu s intenzivní zemědělskou (zejména rostlinnou) výrobou a absencí kanalizace s ČOV v některých sídlech příčinou zhoršené kvality vod v těchto tocích. Z dlouhodobého hlediska by, v kontextu globálních změn klimatu, mohlo dojít ke snížení vodnosti toků.

Jakost vody na řece Jizeře je sledována v obci Vinec. Úroveň čistoty vody je klasifikována II. třídou – mírně znečištěná voda. Kvalita povrchové vody v řece Jizeře je tedy uspokojivá a stabilně dochází k postupnému zlepšování. Mírně horší kvalitu mají menší toky (Klenice a její přítoky), a to vlivem způsobu odkanalizování území okolních obcí (absence kanalizace), jejich nižší vodnatosti a negativním dopadem zemědělské činnosti. Jizera, Klenice a Strenický potok jsou v území jedinými významnými vodními toky podle vyhlášky MZe č. 470/2001 Sb.

Zdrojem pitné vody pro Mladoboleslavsko jsou podzemní vody jímáné z velkých hloubek. Území má proto zajištěnu velmi kvalitní pitnou vodu splňující i velmi přísné parametry. Výše uvedené riziko by mohlo negativně ovlivnit i hladinu podzemních vod a tedy i zdroje pitné vody pro Mladoboleslavsko.

5.4 PŘÍRODA A KRAJINA

V Mladé Boleslavi se nachází tři evropsky významné lokality systému NATURA 2000. Jedná se o lokality Bezděčín-letiště, Chlum a Radouč. Problematická je především lokalita Radouče, která čelí mimořádnému tlaku s negativními projevy v důsledku sousedství se sídlištěm s velkým počtem obyvatel. Kromě toho se navíc projevují tlaky na jeho celistvost a přírodní charakter.

Pro území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav byly v letech 1992-1997 zpracované lokální generely územních systémů ekologické stability (ÚSES). Tyto byly podrobeny revizi a sjednocení v letech 2000-2001 v Okresní generel územního systému ekologické stability.

Územím IPRÚ Mladá Boleslav prochází údolím Jizery nadregionální biokoridor s regionálním biocentrem Debř a několika lokálními biocentry. Z tohoto biokoridoru se v Mladé Boleslavi oddělují dva lokální biokoridory. Jeden vede podél říčky Klenice, druhý údolím Čistého potoka k obci Čistá. Jihovýchodního okraje Mladé Boleslavi se dále dotýká regionální biokoridor vedoucí východně od rychlostní komunikace R10, který se u místní části Jemníky stáčí k východu směrem k obci Domousnice. Na dotyku s Mladou Boleslaví má tento biokoridor regionální biocentrum Chlum.

Statutární město Mladá Boleslav spravuje cca 350 ha městské zeleně. Tato plocha se každoročně mění, na jednu stranu se zejména v centru města zmenšuje zpevňováním ploch mj. v souvislosti s projekty „revitalizace“, na druhou stranu se zvyšuje zahrnutím některých ploch v příměstských částech. Údržba městské zeleně je zajišťována dodavatelsky s ohledem na zařazení městské zeleně do čtyř tříd intenzity údržby, kde první třída jsou TOP plochy v Mladé Boleslavi a čtvrtá třída jsou méně významné, mnohdy nesnadno přístupné a obyvateli málo využívané, či navštěvované plochy. Součástí koncepce zeleně se rozumí rovněž obnova přestárle a provozně nebezpečné zeleně kvalitními, stanovištně vhodnými a vůči městskému prostředí odolnými druhy rostlin. V průměru se ročně vysadí cca 120 kusů dřevin. Součástí je také doplňování městské zeleně vhodným mobiliářem a prvky umožňujícími zábavu pro děti a relaxaci pro dospělé. Pro dětská hřiště byla zpracována optimalizace dětských hřišť. Hlavním cílem optimalizace je rovnoměrná síť kvalitních, legislativně vyhovujících a provozně bezpečných dětských hřišť a zároveň návrh na odstranění, či rekonstrukce dětských hřišť provozně nebezpečných, popřípadě nevyhovujících platné legislativě ČR a EU.

Mezi nejceněnější přírodní prvky v městě patří park Štěpánka v údolí říčky Klenice, Národní přírodní památka Radouč a přírodní památka Lom u Chrástu. Významné krajinné prvky představují vodní toky Jizery a Klenice. V městě se nachází také několik památných stromů. Zelené plochy se obecně soustřeďují spíše v okrajových částech města a ani tam nepokrývají ve srovnání s obdobně velkými městy příliš velké plochy. V některých hustě zalidněných částech města je pak rozloha území pokrytého kvalitní městskou zelení (např. parky) v důsledku dřívějšího urbanistického rozvoje nedostatečná. Platí to například pro velkou část Severního sídliště i pro oblast Nového Města, kde jsou jedinými většími plochami zeleně park Výstaviště, hřbitovy a Nový park.

V blízkém okolí Mladé Boleslavi se kromě několika menších přírodních památek nachází Přírodní park Chlum, přírodní rezervace Vrch Baba u Kosmonos nebo lesní obora v Kosmonosech. Rekreační potenciál těchto území je však částečně redukován hlukovou zátěží z blízké silnice R10.

Významnou urbanistickou závadou je lokalizace Nového hřbitova uprostřed výrobního areálu Škoda Auto. Poloha hřbitova obklopeného ze tří stran výrobními objekty je nevyhovující pro potřeby samotného hřbitova i limitující pro rozvoj výrobního areálu.

Z živelních pohrom jsou hlavním rizikem území povodně. Ty mohou být nejčastěji způsobeny prudším odtokem při intenzivních srážkách, který je zapříčiněn rozšiřujícími se zastavěnými plochami v území. Situaci navíc zhoršuje neudržovaný stav některých vodních koryt a bezprostředního okolí řek (např. mezi Podlázkami a Hrdlořezy). Druhým rizikem jsou sesuvy půdy a skalní řícení. Svahy, kde hrozí sesuvy, se nacházejí v Josefově Dole, Bradleci nebo Jemníkách. Skalní řícení pak v samém centru Mladé Boleslavi, podél ulice Ptácká.

Mezi obecné trendy v oblasti ochrany životního prostředí, které pozitivně ovlivňují i území IPRÚ Mladá Boleslav, patří environmentální vzdělávání, výchova a osvěta (EVVO). Děti a mládež ho mají v dostatečné míře ve školách, nedostatky jsou zaznamenávány především ve vzdělání a informování dospělých. Dále se jedná o dlouhodobý trend evropské i národní politiky a legislativních norem vedoucí k větší ochraně životního prostředí.

Naopak mezi více či méně pravděpodobné vlivy negativně ovlivňující stav životního prostředí patří na globální úrovni změny klimatu (větší a rychlejší výkyvy teplot, delší období sucha, oteplování, častější přívalové záplavy apod.). Na lokální úrovni se pak jedná o riziko nekontrolované komerční i residenční suburbanizace, která by nejen rozšiřovala zastavěnost území, ale i zastavovala přírodně a zemědělsky cenné plochy. Ale patří sem i určitá nedůvěra obyvatel území vůči obnovitelným zdrojům energie (dané negativním mediálním obrazem OZE z minulosti, finanční náročností nákupu a instalace OZE i jejich vliv na cenu energií apod.).

Pro efektivnější realizaci aktivit pro eliminaci rizik v oblasti životního prostředí je potřeba posílit jejich územní integritu.

5.5 EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE ÚZEMÍ

V databázi SEKM (Systému evidence kontaminovaných míst) je k červnu 2014 na území IPRÚ Mladá Boleslav evidováno 15 lokalit s ekologickými zátěžemi území. Z doprovodných údajů lze obecně konstatovat, že převažujícím typem zátěží jsou zejména bývalé skládky komunálního odpadu, stávající či bývalé průmyslové areály a zátěže bodového či lokálního dosahu, s nízkým rizikem.

Mezi lokality s vyšší rizikovostí patří v zájmovém území:

- Škoda Auto a.s., riziko velké, bodové, kontaminace půdy a podzemních vod (nebezpečné kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky, ropné látky, a další škodliviny) potenciálně ohrožené zdroje podzemních vod a prokazatelně ohrožené povrchové vody. Probíhá průběžná sanace, která zatím nedosáhla stanovených limitů.

Lze předpokládat, že další ekologické zátěže se nacházejí v místech stávající či někdejší průmyslové výroby, zejména v zóně při soutoku Jizery a Klenice (např. na pozemcích podniku Akuma a.s.).

5.6 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady zahrnuje činnosti zaměřené na předcházení a omezování vzniku odpadu a systém komplexního nakládání s odpady, tzn. shromažďování, sběr, výkup, třídění, přepravu a dopravu, skladování, úpravu, využívání a odstraňování odpadu.

Nakládání s odpady zajišťuje pro město Mladá Boleslav společnost Compag Mladá Boleslav, s.r.o., která mj. provozuje skládku v místní části Mladé Boleslavi – Michalovice. Tato skládka je již na hraně kapacit a podle původních předpokladů měla být uzavřena v roce 2015. Skládka měla být nahrazena mechanicko-biologickou úpravnou odpadů s bioplynovou stanicí, ta však nebyla kvůli potížím v přípravě projektu vybudována a přišla o příslibenou dotační podporu. Momentálně se tedy hledá náhradní řešení likvidace komunálního odpadu, nejpravděpodobnější variantou je prodloužení životnosti skládky v Michalovicích. Další provoz skládky však bude jen dočasným řešením a je pravděpodobné, že bude město ve spolupráci se společností Compag usilovat o vybudování úpravný odpadů, patrně však s nižšími investičními náklady a nižší provozní kapacitou oproti původně zamýšlenému projektu.

ZAŘÍZENÍ NA VYUŽÍVÁNÍ A ODSTRAŇOVÁNÍ ODPADU NA ÚZEMÍ ORP MB¹⁴

Skládky tuhého komunálního odpadu

- Michalovice – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.
- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.

Skládky nebezpečného odpadu

- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozovaná fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.

Kompostárny

- Strašnov – provozuje fy ZERS, Kutná Hora
- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.

Dekontaminační plocha

- Benátky nad Jizerou – Benátecký vrch – provozuje fy AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o.
- Žerčice – provozuje fy. A.S.A. spol. s r.o.

Recyklační plocha

- Michalovice – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.

Zařízení na sběr a výkup autovraků

¹⁴ Podle ÚAP MB 2012

- Mladá Boleslav – Autovrakoviště Hejtmánka s.r.o.

Sběrné dvory

- Mladá Boleslav – Poplužní dvůr – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.
- Mladá Boleslav – Sever – provozuje fy Compag Mladá Boleslav s.r.o.
- Bělá pod Bezdězem – Tyršova – provozuje Město Bělá pod Bezdězem
- Benátky nad Jizerou – Kbel 120 – provozují Technické služby města Benátky nad Jizerou
- Bakov nad Jizerou – Proutiště – provozuje Město Bakov nad Jizerou

Další zařízení

- stanoviště drtícího mobilního zařízení na stavební odpad

Síť sběrných dvorů a sběrných míst vyžaduje ještě doplnění k pokrytí celého území IPRÚ Mladá Boleslav. Ve městě Mladá Boleslav by bylo vhodné ve vybraných exponovaných lokalitách vyřešit umístění kontejnerů na tříděný odpad pod povrch.

5.7 SHRNUÍ

- Nejvýznamnějším velkým stacionárním zdrojem znečištění ovzduší v zájmovém území je teplárna ŠKO-Energo. Z krajského hlediska je mimořádná produkce těkavých organických látek v lakovně závodu Škoda Auto. Mladoboleslavsko se potýká se zhoršenou kvalitou ovzduší charakterizovanou zejména dlouhodobě zvýšenými koncentracemi atmosférického aerosolu, přízemního ozónu a polycyklickými aromatickými uhlovodíky. Hlavními zdroji těchto škodlivin jsou lokální topeniště a doprava.
- Území Mladoboleslavska je vystaveno silné hlukové zátěži produkované zejména dopravou na silnicích R10, I/16 a I/38. Zvýšená hladina hluku postihuje poměrně velkou část obyvatel Mladé Boleslavi i dalších sídel, zejména v okolí silnice R10. Vysoká lokální zátěž je na průtazích silnic I. třídy obytnými zónami, odkud mají být silnice I. třídy výhledově přeloženy mimo zastavěné území.
- Zatímco v řece Jizeře je podle měření ČHMÚ „jen“ mírně znečištěná voda, horší je kvalita ostatních vodních toků v území, a to zejména kvůli jejich malé vodnosti a vnosu znečišťujících látek ze zemědělství a sídel s chybějící kanalizací s ČOV.
- V zájmovém území se nacházejí 3 evropsky významné lokality systému NATURA 2000 a několik maloplošných ZCHÚ. Tyto lokality se vyskytují především v katastru Mladé Boleslavi, nebo v její bezprostřední blízkosti. Význam pro rekreaci obyvatel aglomerace mají kromě samotného systému městské zeleně také rozsáhlejší chráněná území – Přírodní park Chlum a Přírodní rezervace Vrch Baba u Kosmonos.

- Poloha Nového hřbitova v enklávě obklopené výrobním areálem Škoda Auto je urbanisticky závadná a pro zajištění důstojného pietního místa i rozvoje výrobního závodu Škoda Auto bude zapotřebí zajištění náhradní lokality.
- V území je evidováno větší množství starých ekologických zátěží. Zpravidla se jedná o zátěže bodového či místního rozsahu s nízkým rizikem a žádným, nebo jen omezeným vlivem na okolí. Nejproblematictější lokalitou je výrobní areál Škoda Auto, kde přetrvává riziko kontaminace povrchových a podzemních vod.
- V území se nachází skládka komunálního odpadu Michalovice, která je však na hraně životnosti. Skládku měla nahradit mechanicko-biologická úprava odpadů, záměr však nebyl realizován a nejspíše bude přepracován. Proto je nezbytně nutné najít urychleně řešení odstraňování komunálního odpadu.
- Území není plně pokryto sběrnými dvory a sběrnými místy.

6 PROSTŘEDÍ SÍDEL

Kapitola hodnotí oblasti bydlení, veřejných prostranství a infrastruktury pro kulturu, volný čas a cestovní ruch v zájmovém území. K tomu využívá zejména dat ze SLDB 2011, Veřejné databáze ČSÚ a informací ze Strategického plánu rozvoje města Mladé Boleslavi 2011 (SPRM MB 2011).

6.1 BYDLENÍ

Základní charakteristiky bytového fondu v zájmovém území k roku 2011 poskytuje tabulka č. 15. Z ní je zjevné, že téměř ve všech obcích v zázemí Mladé Boleslavi připadá vzhledem k jejich venkovskému, resp. suburbánnímu charakteru dominantní část bytového fondu na rodinné domy. Výraznou výjimkou je v tomto ohledu obec Josefův Důl, která má charakter dělnického sídliště bývalé textilní továrny Tiba. Poměrně vysoký podíl bytů v bytových domech je také v Kosmonosech, kde bylo za éry socialismu vybudováno panelové sídliště. V samotné Mladé Boleslavi připadají čtyři pětiny bytového fondu na bytové domy. Ty se nacházejí zejména na socialistických panelových sídlištích, ve starší cihlové zástavbě sídlištního typu v intravilánu města a v samotném historickém jádru města.

V zájmovém území je z republikového hlediska poměrně nízký, cca 9% podíl trvale neobydlených bytů. To je způsobené jednak hospodářskou atraktivitou území (obyvatelé se nemusí stěhovat za zaměstnáním do jiných regionů a volné byty obsazují pracovníci z jiných regionů a ze zahraničí), jednak skutečností, že zde v minulém století nedošlo k výrazné obměně obyvatelstva spojené s poválečným odsunem Němců. Obydlenost bytů je nižší ve venkovských obcích v zázemí Mladé Boleslavi, vzhledem k výše zmíněným faktorům je zde však poměrně malý podíl bytového fondu používaný k rekreaci. Vyšší podíl neobydlených bytů je zejména v západně situovaných, rozvojově stagnujících obcích (Rokytovec, Dalovice, Bukovno). Překvapivě vysoký oficiální podíl neobydlených bytů je také v Bradleci, což však může být zapříčiněno tím, že se v SLDB 2011 nepodařilo zaznamenat všechny nově příchozí domácnosti (které byly stále hlášené k trvalému pobytu v Mladé Boleslavi či jiném původním bydlišti).

S nízkým podílem neobydlených bytů, v kombinaci s hospodářskou atraktivitou území a deregulací nájemného, však také souvisí potenciál růstu nájmu. To by mohlo vést ke snižování dostupnosti bydlení, předlužení vybraných skupin obyvatel (z nižších sociálních vrstev, s nižší finanční gramotností apod.) nebo i k nárůstu počtu osob ohrožených ztrátou bydlení.

Průměrná obytná plocha na jednu osobu je ve většině obcí zájmového území vyšší, než v celé ČR (32,5 m²) a ve Středočeském kraji (34,3 m²). To naznačuje poměrně vysoký obytný standard v zájmovém území, který může např. souviset s obecně příznivou makroekonomickou situací a vyšší kupní silou místního obyvatelstva. Výrazně nižší průměrná obytná plocha na jednu osobu byla zaznamenána v Josefově Dole, kde má bydlení nízkou sociální prestiž a bývá vyhledáváno zejména sociálně slabšími domácnostmi, které si nemohou dovolit prostornější bydlení.

Tabulka č. 19 charakterizuje bytový fond v zájmovém území z hlediska používaných topných médií a technického vybavení. Systém centrálního zásobování teplem je rozvinutější pouze v samotné Mladé Boleslavi. Bytové domy v ostatních sídlech (zejména v Kosmonosech) jsou vytápěny převážně vlastními zdroji, zejména pak domovními kotelny na plyn. Méně šetrná paliva jsou rozhodující pro vytápění bytového fondu ve venkovských obcích bez plynifikace, kde dominuje starší domovní fond (naopak v nově budovaných suburbích bývají častěji používána šetrnější paliva).

Tabulka 19: Charakteristiky bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav v roce 2011

	Počet bytů					Prům. obytná plocha na 1 os.		
	byty celkem			neobydlené byty		obydlené byty		
	celkem	z toho		celkem	z toho slouží k rekreaci	celkem	z toho	
		rodinné domy	bytové domy				rodinné domy	bytové domy
Bradlec	473	398	67	92	14	40,7	41,1	35,3
Březno	366	323	33	57	16	35,3	36	26,9
Bukovno	302	260	40	70	14	36,6	38,5	26,4
Dalovice	96	90	4	23	4	38,2	38,5	32,2
Dolní Stakory	92	92	-	7	1	33,3	33,3	-
Hrdlořezy	287	275	7	40	13	33	33,1	-
Josefův Důl	195	7	187	14	-	28,8	20,4	29,1
Kolomuty	114	109	2	16	-	38,8	38,2	-
Kosmonosy	1 875	1 237	553	202	21	36	36,9	34,1
Krnsko	242	201	33	50	10	35,1	35,6	32,5
Mladá Boleslav	20 131	3 953	16 011	1 503	50	31,7	36,1	30,6
Nepřevázka	160	160	-	24	1	36,4	36,4	-
Písková Lhota	293	278	10	53	26	35,2	35,5	37,8
Plazy	172	151	18	17	3	36,4	35,5	25,7
Rokytovec	68	67	-	19	9	32,6	31,9	-
Řepov	281	241	39	37	1	37,3	38,9	27,2
Vinec	120	103	16	24	13	34,3	35,1	28,5
Židněves	138	135	2	30	15	34,3	34,3	-
Celkem zázemí	5 274	4 127	1 011	775	161	-	-	-
Celkem IPRÚ MB	25 405	8 080	17 022	2 278	211	-	-	-

Zdroj: SLDB 2011

Technické vybavení bytového fondu vypovídá o obytném standardu bytů ve sledovaném území. Nedostačující technické vybavení charakterizované např. absencí vodovodu v bytě, vlastního splachovacího záchodu a vlastní koupelny se sprchovým koutem je znakem tzv. substandardního bydlení, které bývá obývané staršími, méně náročnými domácnostmi a zejména pak sociálně slabými obyvateli, kteří si nemohou dovolit bydlení v optimálně vybaveném bytě. Rozdíly v technickém vybavení bytového fondu v obcích zájmového území na první pohled neukazují zjevné tendence. V zásadě nelze konstatovat, že by vybavenost bytového fondu souvisela s velikostní kategorií příslušné obce, nebo s polohou v rámci zájmového území. Poněkud překvapivá je vysoká vybavenost bytového

fondu v některých venkovských obcích, např. v Řepově, Dolních Stakorech či Nepřevázce. Nabízí se otázka, zdali statistiky ze SLDB 2011 odrážejí reálnou situaci, či zda nejsou zkreslené z důvodu individuálního vyplňování sčítacích formulářů. Na první pohled je zjevná chyba u Rokytovce, kde je podle oficiálních údajů znatelně více bytů s teplou vodou, koupelnou a splachovacím záchodem, než kolik jich má vykázaný vodovod v bytě. Jedinou zásadní informaci z pohledu technického vybavení bytového fondu tak je podíl domácností připojených na kanalizaci a naopak na vlastní žumpu nebo jímku. Tady je zjevná lepší vybavenost populačně větších obcí, naopak zaráží absence kanalizace v Pískové Lhotě, kde je jedna z významných rozvojových zón bydlení v rodinných domech (zde má však být kanalizace vybudována v nejbližších letech, viz kapitola 7.6).

Tabulka 20: Vybavení bytového fondu v obcích IPRÚ Mladá Boleslav

	obydlené byty - energie k vytápění										obydlené byty - technické vybavení									
	celkem obydlených bytů		z toho (v %)												z toho (v %)					
			CZT	uhlí	plyn	elektrina	dřevo	plyn zaveden do bytu	vodovod v bytě	teplá voda	přípoj na kanalizační sít	žumpa, jímka	vlastní splach. záchod	vlastní koupelna sprcha						
Bradlec	381	1	1	68	13	3		69,6	87,4	87,1	91,9	5,8	86,9	87,1						
Březno	309	2	37	0	41	10		3,6	91,3	89,3	84,5	11,7	92,6	92,2						
Bukovno	232	3	57	0	18	6		0,9	83,2	82,8	71,6	22,8	83,6	84,1						
Dalovice	73	1	42	1	27	12		1,4	87,7	86,3	78,1	20,5	89,0	89,0						
Dolní Stakory	85	0	13	53	24	6		60,0	96,5	96,5	0,0	81,2	96,5	97,6						
Hrdlořezy	247	2	37	1	31	13		4,9	82,6	83,8	0,0	91,9	84,2	86,2						
Josefův Důl	181	6	9	46	12	7		53,6	88,4	85,6	98,9	1,1	87,8	83,4						
Kolomuty	98	0	13	55	15	5		65,3	90,8	90,8	0,0	94,9	88,8	90,8						
Kosmonosy	1 673	4	2	73	5	2		79,0	87,6	87,1	88,6	10,2	88,0	87,8						
Krnsko	192	2	26	2	34	18		5,7	86,5	86,5	15,6	76,0	88,0	87,5						
Mladá Boleslav	18 628	60	1	21	2	1		72,2	88,0	86,9	92,2	2,2	87,9	87,8						
Nepřevážka	136	0	4	66	11	7		71,3	86,8	88,2	80,1	14,7	91,2	91,2						
Písková Lhota	240	2	40	2	29	14		5,0	88,8	87,5	0,0	96,3	88,3	87,9						
Plazy	155	1	10	57	9	8		66,5	87,7	87,1	64,5	32,9	88,4	88,4						
Rokytovec	49	0	53	2	14	8		6,1	75,5	87,8	0,0	95,9	85,7	85,7						
Řepov	244	3	5	75	7	2		79,9	95,5	95,1	96,3	0,0	95,5	94,7						
Vinec	96	1	44	0	25	13		4,2	80,2	83,3	0,0	91,7	82,3	84,4						
Židněves	108	6	37	0	27	16		8,3	84,3	85,2	86,1	10,2	86,1	86,1						
Celkem zázemí	4 499	3	16	45	15	6		50,2	87,7	87,4	68,1	28,5	88,3	88,2						
Celkem IPRÚ MB	23 127	49	4	26	4	2		67,9	88,0	87,0	87,5	7,4	88,0	87,9						

Zdroj: SLDB 2011

Pozn.: Dopočet do 100 % (u způsobu vytápění bytů) připadá na nezjištěný způsob vytápění

6.2 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PLOCHY KRÁTKODOBÉ REKREACE

Statutární město Mladá Boleslav spravuje cca 350 ha městské zeleně. Tato plocha se každoročně mění a postupně se mírně zvyšuje. Údržba městské zeleně je zajišťována dodavatelsky s ohledem na zařazení městské zeleně do čtyř tříd intenzity údržby, kde první třída jsou TOP plochy v Mladé Boleslavi a čtvrtá třída jsou méně významné, mnohdy nesnadno přístupné a obyvateli málo využívané, či navštěvované plochy. Součástí koncepce zeleně se rozumí rovněž obnova přestárlé a provozně nebezpečné zeleně kvalitními, stanovištně vhodnými a vůči městskému prostředí odolnými druhy rostlin. V průměru se ročně vysadí cca 120 kusů dřevin. Součástí je také doplňování městské zeleně vhodným mobiliářem a prvky umožňujícími zábavu pro děti a relaxaci pro dospělé. Pro dětská hřiště byla zpracována optimalizace dětských hřišť. Hlavním cílem optimalizace je rovnoměrná síť kvalitních, legislativně vyhovujících a provozně bezpečných dětských hřišť a zároveň návrh na odstranění, či rekonstrukce dětských hřišť provozně nebezpečných, popřípadě nevyhovujících platné legislativě ČR a EU.

Městské zeleně se dotýká rovněž nedůstojná situace Nového hřbitova. Lokalita dlouhodobě nevyhovuje svému pietnímu účelu. Nový hřbitov tvoří funkčně nevhodnou enklávu v průmyslové zóně, vymezené už před mnoha lety schváleným územním plánem pro průmyslovou výrobu. V souladu s územním plánem došlo k obestavení části hřbitova vysokými výrobními halami společnosti Škoda Auto a lze očekávat, že tento trend bude pokračovat. Hřbitov tak bude postupně výrobním areálem Škoda Auto těsně obklopen a oddělen a tradiční městská zezeň zcela ztratí svou původní funkci. Situace by proto měla být řešena ve veřejném zájmu včasnou přípravou mnohem pietnějšího náhradního prostoru, včetně kvalitní městské zeleně, urbanisticky podstatně lépe začleněného do území města.

V okolních obcích je nabídka veřejných prostranství zpravidla limitovaná. V Kosmonosech může obyvatelstvo ke krátkodobé rekreaci využívat zejména zámecký park, případně dílčí plochy v intravilánu sídla i podél jeho okrajů. V ostatních populačně menších obcích bývají místy k dispozici menší veřejná prostranství v historických jádrech sídel, u mnoha sídel jsou však takové plochy zanedbatelné a nemají prvky, které by zde motivovaly k pobytu a setkávání občanů. Podobný problém je v dynamicky se rozvíjejících suburbánních obytných zónách, kde je navíc sociální soudružnost obyvatel limitována přetrvávajícím přísunem nových domácností, které se v novém sociálním prostředí začleňují jen pozvolna. V těchto zónách často zcela chybí přirozená místa setkávání a doplňková či volnočasová infrastruktura zde bývá budována až s velkým časovým odstupem.

V okrajových částech Mladé Boleslavi či ve venkovských sídlech se navíc často rezignuje na budování a důslednou údržbu veřejných prostranství, protože zde ke krátkodobé rekreaci slouží zejména okolní volná krajina (především pak lesní plochy). To však vede k omezené sociální soudružnosti obyvatel a redukci sociálního života v území.

6.3 VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA

Město Mladá Boleslav je zřizovatelem dvou významných institucí. V první řadě se jedná o Městské divadlo Mladá Boleslav, druhou institucí je Knihovna města Mladá Boleslav, která má kromě své ústřední budovy ještě 3 pobočky, a to na Severním městě, v Čejeticích a v Debské. Její role spočívá nejen v klasických knihovnických službách, ale nabízí i možnost využití internetu.

Další, a rozsahem jednoznačně největší institucí vlastněnou městem, je Kultura města Mladá Boleslav, a.s. Tato společnost spravuje a provozuje několik významných kulturních zařízení: Dům kultury, Středisko Svět, Sbor Jednoty bratrské, galerii Templ a také městské informační centrum. Dům kultury se zaměřuje na pořádání rozmanitých kulturních a společenských akcí (koncerty, přednášky, plesy, promítání filmů, ale i výstavy). Komorněji či alternativněji orientované kulturní události (promítání filmů, přednášky, plesy apod.) se pořádají ve Středisku Svět. Bývalý Sbor Jednoty bratrské (častěji obyvateli nazývaný jako Sbor českých bratří) slouží především jako prostor pro výstavy, koncerty a slavnostní příležitosti. Galerie Templ představuje další významný objekt, kde se pořádají výstavy, ale také komornější přednášky, koncerty apod.

Ve městě působí multikino (v prostorách obchodního centra Bondy) a několik menších galerií, klubů, výstavních prostor apod. Mezi muzei je nejvýznamnější Muzeum Škoda Auto (pořádající rovněž řadu kulturních akcí) a dále regionální Muzeum Mladoboleslavska. Vedle toho v oblasti kultury působí některá sdružení (pěvecké soubory, orchestry, ochotnické divadelní soubory, občanská sdružení apod.).

Nabídku města v oblasti kultury lze hodnotit jako dostatečnou, ale ne zcela vhodně strukturovanou. Regionální až nadregionální význam mají v oblasti kultury Městské divadlo, Dům kultury, Muzeum Škoda Auto, případně Sbor Jednoty bratrské a zmíněné multikino. Městu však chybí významnější nabídka především pro alternativní, komornější kulturní akce a události (čajovny, kluby apod.). Částečně to souvisí s relativně nízkou poptávkou po těchto akcích ze strany obyvatel, ale přesto lze nabídku těchto zařízení ve srovnání s obdobně velkými i menšími městy označit za nedostatečnou. Případná změna v nabídce kulturních zařízení a akcí však není jen úkolem správy města, ale také privátního sektoru. Městu obecně chybí větší množství akcí organizovaných „zdola“, tedy občanskými sdruženími či jednotlivými obyvateli, což opět souvisí se skladbou obyvatel a se způsobem života. Problém představuje i technický či spíše architektonický stav některých budov v čele s Domem kultury, jehož rekonstrukce bude nezbytná a velmi nákladná.

Ve městě se nabízí značný počet sportovišť. Městská společnost sportovní a rekreační areály, s.r.o. provozuje městský bazén (dokončen 4/2015, vybudován s příspěvím EU), koupaliště Na Rozvoji, nedávno zrekonstruované (plánována je další rekonstrukce, resp. modernizace a rozšíření), zimní stadion, který je využíván i v létě, neboť proměňuje ledovou plochu na povrch pro in-line dráhu a sportovní halu, využívanou pro rozmanité sportovní aktivity.

Z místních sportovních klubů, kterých ve městě funguje několik desítek, dosahují vysoké úrovně zejména fotbalový FK Mladá Boleslav (I. liga), hokejový Bruslařský klub MB (Extraliga ledního hokeje), a ženský basketbalový klub Slovan Mladá Boleslav (úroveň Excelsior – ženská basketbalová liga).

Ve městě fungují další sportoviště při základních školách, v roce 2010 byl otevřen Skatepark. V posledních letech bylo privátními subjekty založeno několik nových sportovišť a volnočasových zařízení (tenisové kurty a haly, bowlingová centra, umělé stěny, fitnessová zařízení apod.). Ve městě působí také několik desítek menších sportovních klubů a organizací, které se věnují i méně obvyklým sportům.

V oblasti volného času a práce s dětmi a mládeží působí v Mladé Boleslavi desítky organizací. Mezi nimi jsou nejvýznamnější Dům dětí a mládeže Na Výstavišti, skautské oddíly, pionýrská organizace PTS Táborník s řadou oddílů, dětské sdružení experimentální archeologie Altamira nebo některé kulturní organizace zmíněné v předchozí kapitole (pěvecké spolky, umělecké školy).

Problémem v oblasti sportu a volnočasových aktivit je nevyhovující technický stav některých objektů. Sportovní hala je z technického hlediska na hranici fyzického i morálního opotřebení a bude vyžadovat zásadní rekonstrukci. Totéž platí například o stávajícím krytém bazénu v objektu sokolovny. Počet menších sportovišť (vč. zmíněné nabídky základních škol) se postupně zvyšuje, ale větší zařízení jsou využívána především pro profesionální sport nebo jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Za zmínku jistě stojí i možnost dalšího rozvoje možností koupání a rekreace u Jizery (menší přírodní koupaliště podobná tomu u Podlázek, menší hřiště apod.) či koupání v mobilním (opakovaně rozmontovatelném) bazénu v Severním sídlišti.

Městu dále chybí lepší propagace grantových programů a finanční podpory subjektům nabízejícím sportovní a volnočasové aktivity a současně i vyšší objem finančních prostředků věnovaných do této oblasti (např. v porovnání s profesionálním sportem) určený na jednotlivé akce, ale např. i na kvalifikované pedagogy volného času.

Současně by širší a především kvalitnější nabídka volnočasových aktivit pro děti a mládež mohla fungovat jako jeden z nástrojů prevence dětské kriminality, ve které se Mladá Boleslav dlouhodobě pohybuje na nejvyšších příčkách, i jako prointegrační nástroj místních obyvatel s cizinci a sociálně slabými obyvateli regionu.

Na území města Mladá Boleslav se nenachází žádná atraktivita nadregionálního významu, která by umožnila Mladé Boleslavi konkurovat hlavním turistickým centrům Středočeského kraje. Určitý nadregionální význam má pouze Muzeum Škoda Auto. Ostatní turistické zajímavosti mají pouze regionální význam. Patří mezi ně následující skupiny atraktivit s důrazem na ty atraktivity, které jsou specifické pro Mladou Boleslav a mohou tedy v konkurenci s jinými městy představovat „komparativní výhodu“:

- památky Starého města (městská památková zóna) v čele s mladoboleslavským hradem, palácem Templ, Staroměstským náměstím (nyní nově zrekonstruovaném), areálem Na Karmeli (rovněž prošel zásadní rekonstrukcí a revitalizací),
- památky na působení Jednoty bratrské ve městě (bývalý Sbor Jednoty bratrské, tiskárna Jednoty bratrské, kde byla Mikulášem Klaudiánem vytištěna první mapa českých zemí),
- památky modernějších architektonických směrů 19. a počátku 20. století (Městské divadlo, funkcionalistická architektura Jiřího Krohy, některé industriální památky).

Mladá Boleslav disponuje v podmínkách středočeského regionu relativně pestrým krajinným zázemím (přírodní rezervace a památky Chlum, Baba a další, chráněné krajinné oblasti Český ráj a Kokořínsko, kulturně a přírodně atraktivní „Máchův kraj“). V okolí města se nacházejí také některé kulturně-historické památky, např. soustava hradních zřícenin na Jizeře, archeologické lokality pravěkých a ranně středověkých hradišť Dalovice, Hrdlořezy a Chloumek, nepřístupné zámky Kosmonosy, Krnsko, Neuberk, Piaristický klášter Kosmonosy a jiné. Žádné z těchto přírodních a kulturních pamětihodností však nejsou významnými cíli cestovního ruchu, díky nimž by Mladoboleslavsko mohlo konkurovat tradičním domácím destinacím cestovního ruchu.

Specifickými atrakcemi pro turisty jsou některé akce pořádané na území města či v jeho okolí. Mezi těmi, které mají nadregionální význam, je možné zmínit Oldtimer Bohemia Rallye, Festival evropských filmových úsměvů nebo Mezinárodní výstava psů Interdog Bohemia.

Tabulka č. 21 poskytuje přehled vybraných kulturních a sportovních zařízení v obcích v zázemí Mladé Boleslavi. V oblasti kultury je (kromě sakrálních staveb, hřbitovů a ostatních kulturních zařízení, mezi které bývají počítány zejména sály využitelné pro kulturní aktivity) je nejrozšířenějším zařízením knihovna, která se nachází přibližně v polovině obcí. Některé obce mají také středisko pro volný čas dětí a mládeže. V Kosmonosech a ve Vinci se nachází muzeum.

Z hlediska sportovní infrastruktury jsou obce zájmového území lépe vybavené. Ve všech obcích v zájmovém území se nachází alespoň jedno hřiště, většina obcí má také tělocvičnu, která je zpravidla provozována v objektech stávajících či bývalých škol. Jedinou obcí (kromě Mladé Boleslavi), ve které se nachází veřejné koupaliště, jsou Kosmonosy. To je zapříčiněno především tím, že je zájmové území chudé na vodní toky, resp. nízkou vodností všech toků kromě řeky Jizery. Na druhou stranu poskytuje řeka Jizera příležitosti ke koupání v přírodním prostředí.

Z přehledu je tedy zjevná relativně nižší vybavenost obcí kulturní a sportovní infrastrukturou. To souvisí s malou lidnatostí většiny obcí, která limituje ekonomickou návratnost investic do těchto zařízení, na druhou stranu však deficity ve vybavenosti omezují obytný komfort v sídlech, což je citelné zejména u dynamicky se rozvíjejících suburbánních obcí. Nabízí se proto více využít stávající zázemí škol a školských zařízení i pro realizaci volnočasových a mimoškolních aktivit.

Tabulka 21: Vybavenost obcí IPRÚ Mladá Boleslav kulturní a sportovní infrastrukturou

	knihovna	další kulturní zařízení	hřiště	tělocvična	stadion	další sport. zařízení
Bradlec	1		1	1		
Březno			1	1		
Bukovno			2	1		
Dalovice	1		2	1		
Dolní Stakory			1	1		
Hrdlořezy		volnočas. středisko	1		1	
Josefův Důl			1	1		
Kolomuty			1	1		
Kosmonosy	1	muzeum, volnočas. středisko	1	1	1	koupaliště

Krnsko	1		1	1	1
Nepřevázka	1	volnočas. středisko	1	1	
Písková Lhota	1		2		1
Plazy	1		1		
Rokytovec		volnočas. středisko	1		
Řepov			1	1	
Víneck	1	muzeum	1		
Židněves	1		1		

Zdroj: VDB ČSÚ (2014)

Pozn.: Volnočas. středisko – středisko pro volný čas dětí a mládeže.

6.4 SHRnutí

- V obcích zájmového území výjimkou Josefova Dolu a Mladé Boleslavi připadá většina bytového fondu na rodinné domy. V území je poměrně nízký podíl trvale neobydlených bytů a poměrně vysoký obytný standard z hlediska technické vybavenosti bytů i obytné plochy na jednoho obyvatele. Nižší standard bydlení z hlediska obytné plochy byl zaznamenán v Josefově Dole, kde bydlí zejména sociálně slabší domácnosti.
- Plochy veřejných prostranství a veřejné zeleně jsou ve větší míře rozšířené pouze ve městech, v malých sídlech bývají jen dílčí centrální prostranství a obecně omezené možnosti setkávání občanů ve venkovním prostředí. To je částečně kompenzováno dostupností volné krajiny, zejména pak lesních ploch, které slouží ke krátkodobé rekreaci, absence vhodných míst k setkávání však limituje sociální soudružnost v sídlech. Plochy pro krátkodobou rekreaci také zpravidla chybí v rozvojových obytných suburbánních zónách.
- Mladá Boleslav má poměrně solidní vybavenost, volnočasovou, kulturní a sportovní infrastrukturou. Nachází se zde více institucí regionálního významu, s výjimkou muzea Škoda Auto zde však není žádná atrakce s větším turistickým potenciálem. I okolí města je obecně chudé na významné atrakce cestovního ruchu, navíc je ve venkovských obcích zpravidla velmi omezená volnočasová infrastruktura. To platí také pro dynamicky se rozvíjející suburbánní obce, kde je obytný standard nově příchozích obyvatel limitován nedostatečnou nabídkou volnočasové infrastruktury.

7 DOPRAVA, DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Kapitola představuje stručné seznámení s problematikou dopravy, dopravní a technické infrastruktury v území IPRÚ Mladá Boleslav. V samostatných podkapitolách je diskutována silniční doprava, veřejná doprava (včetně železniční), pěší doprava a cyklodoprava a letecká doprava, dále zásobování vodou, kanalizace, zásobování elektrickou energií a zásobování teplem a plynem. V kapitole silniční doprava jsou mj. konfrontovány parametry páteřní silniční sítě s intenzitou dopravy a jsou zde diskutovány některé připravované stavby. Hlavními zdroji informací jsou výstupy národních resortních organizací Ministerstva dopravy ČR (zejména Ředitelství silnic a dálnic), webové prezentace provozovatelů a organizátorů veřejné hromadné dopravy, Zásady územního rozvoje Středočeského kraje 2012 (dále ZÚR Středočeského kraje 2012), Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020 (PRSK 2014), Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi 2011 (SPRM MB 2011) a Územně analytické podklady SO ORP Mladá Boleslav 2012 (ÚAP MB 2012).

7.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Skelet silniční infrastruktury na Mladoboleslavsku tvoří následující komunikace:

- Rychlostní silnice R10 Praha – Turnov,
- Silnice I/16 Řevničov – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín – Trutnov – Královec (CZ/PL),
- Silnice I/38 Hatě (CZ/A) – Znojmo – Jihlava – Kolín – Mladá Boleslav – Jestřebí,
- II/259 Mladá Boleslav – Bukovno – Mšeno – Dubá,
- II/280 Židněves – Březno – Kopidlno – Sukorady,
- II/610 – tzv. „stará turnovská“ Praha Kbely – Brandýs nad Labem – Benátky nad Jizerou – Písková Lhota – (dále po R10 do Mladé Boleslavi) – Mladá Boleslav – Kosmonosy – Bakov nad Jizerou – Turnov.

V rámci celostátní silniční sítě má Mladoboleslavsko nadstandardní polohu. Ta souvisí zejména s rychlostní silnicí R 10 spojující Prahu s Mladoboleslavskem a (dále po silnici R35) Liberecko-Jabloneckou aglomerací. Z polohy na silnici R 10 vyplývá nadstandardní silniční dostupnost Prahy, jakožto nadřazeného pracovního a obslužného centra, jejíž celoměstské centrum je při jízdě osobním automobilem dosažitelné z Mladé Boleslavi za přibližně 45 minut. Nedostatkem této komunikace na území IPRÚ Mladá Boleslav je nevhodné, a pro řidiče nepřehledné a nebezpečné, řešení sjezdů 39 Zámostí a 40 Mladá Boleslav - Bezděčín.

Silnice I/16 a I/38 propojují Mladoboleslavsko s dalšími dopravně významnými směry, a to mj. s množstvím dalších výrobních závodů automobilového clusteru, které jsou s mladoboleslavským

závodem Škoda Auto propojené dodavatelskými vazbami. Parametry těchto silnic jsou poměrně nevyrovnané. Silnice I/38 mezi Mladou Boleslaví a Jestřebím téměř celá prošla přestavbou spojenou s výstavbou obchvatů sídel, ostatní blízké úseky obou silnic však mají více bodových a liniových závad (zejména pak průtahy intravilány obcí). Kromě tří silnic druhé třídy (II/259, II/280 a II/610) pak zájmové území obsluhují zejména silnice III. třídy. V souvislosti s dynamickým rozvojem některých obcí v zázemí Mladé Boleslavi může docházet k přetížení těchto silnic, jejichž parametry nemusí odpovídat aktuální dopravní zátěži.

Intenzita dopravy je v zájmovém území přirozeně nejvyšší na rychlostní silnici R 10, kde bylo na úseku vedoucím katastrem Mladé Boleslavi zaznamenáno více než 30 000 vozidel denně. V tomto úseku je intenzita dopravy velmi vysoká, protože se zde sbíhá tranzitní doprava silnic R 10, I/16 a I/38, které zde vedou v jedné dopravní stopě a místní doprava (silnice R10 funguje pro místní dopravu jako východní obchvat Mladé Boleslavi). Z úseků silnic mimo intravilán Mladé Boleslavi jsou nejvíce zatížené silnice I/16 ve směru Jičín (cca 12700 vozidel/24 hodin u Plazů) a I/38 ve směru Jestřebí (cca 10400 vozidel/24 hodin na obchvatu Hrdlořez). Naopak velmi nízká celková zátěž je vzhledem ke kategorii silnice I. třídy na silnici I/16 ve směru na Mělník. Vzhledem k činnosti clusteru automobilového průmyslu je v území velká poptávka v nákladní přepravě, která je saturována intenzivní těžkou nákladní automobilovou dopravou. Ta má velký podíl na celkové zátěži na všech celostátních komunikacích v zájmovém území. Poměrně vysoká dopravní zátěž včetně těžké nákladní dopravy je také na silnici II/610 mezi Kosmonosy a Bakovem nad Jizerou.

Obrázek 1: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích Mladoboleslavska



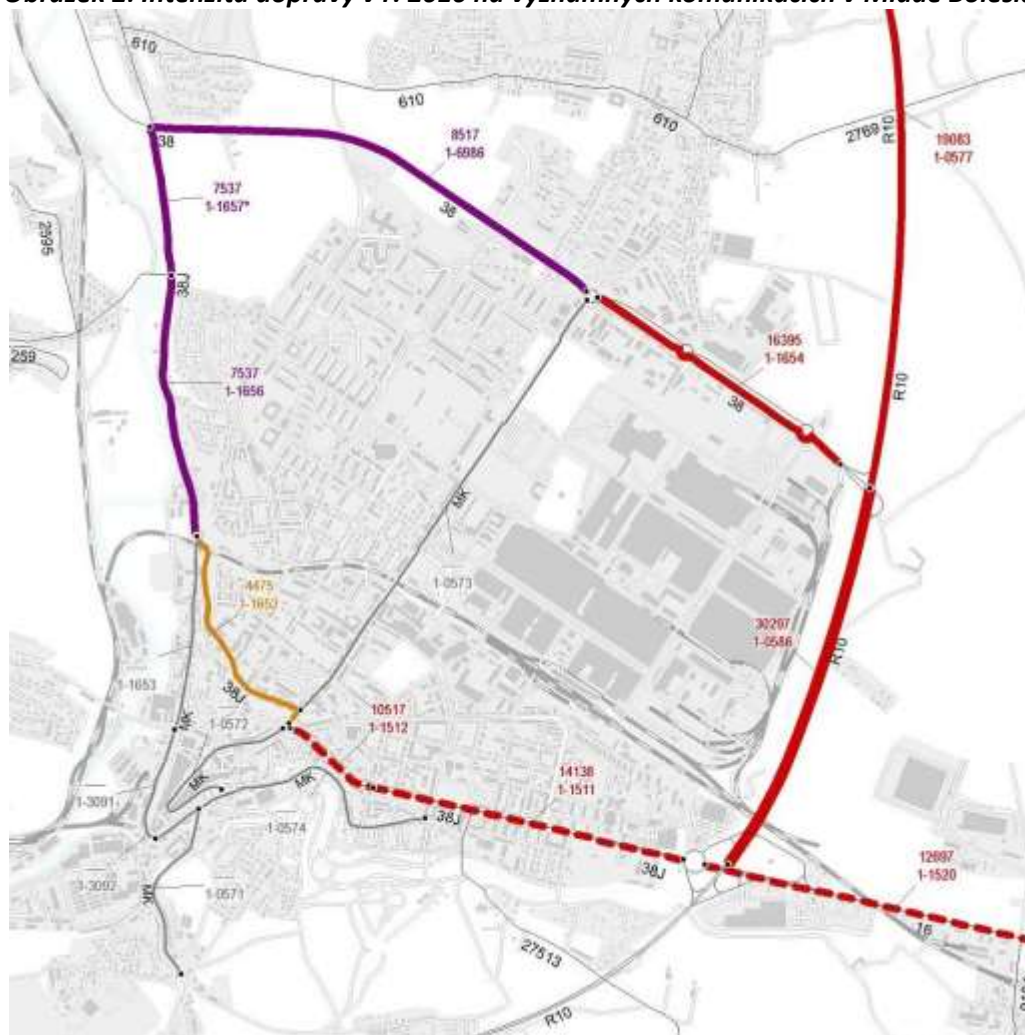
Zdroj: ŘSD (2014)

Vzhledem k parametrům silnic může být intenzivní dopravní zátěž problematická zejména na silnici I/16 ve směru Jičín. Mezi silnicemi I. třídy je zde nejvyšší dopravní zátěž, problémem je také průchod silnice intravilány sídel, přičemž v zájmovém území se tento problém týká Židněvsi. Tento úsek silnice I/16 se však vyznačuje solidním technickým stavem. Mezi další problematické úseky patří intenzivní transitní doprava na silnici II/280 v intravilánu obce Březno nebo chybějící JV tangenta zajišťující obchvat Mladé Boleslavi a Kosmonosy.

V samotném zájmovém území je na celostátní silniční infrastruktuře v nejbližších letech plánována jediná stavba – a to rekonstrukce silnice I/38 mezi Hrdlořezy a Čistou, která má řešit především nevyhovující výškové a směrové poměry. V blízkém okolí zájmového území má být realizována poměrně rozsáhlá přeložka silnice I/38 s obchvatem Luštěnic, Újezdu a Bratronic. Souběh silnic R10 a I/16 mezi Mladou Boleslaví - Bezděčínem a Pískovou Lhotou - Zámostí má částečně nahradit přeložka silnice I/38 mezi Nepřevázkou a Zámostí. Souběh tranzitní a místní dopravy na silnici R10 v prostoru Mladé Boleslavi a zatížení intravilánů Židněvsi a Března tranzitní dopravou má částečně odstranit zamýšlená tzv. Severovýchodní tangenta, tedy přeložka silnice I/16 mezi sjezdem 46 na silnici R10 (vyústění ulice Průmyslová) a Sukorady (vč. obchvatu Sukorad), na kterou má navazovat přeložka silnice II/280 s obchvatem Března.

Obečným problémem plánování a výstavby nových komunikací v České republice je kromě nedostatku finančních prostředků veřejných rozpočtů (na úrovni státu i kraje) také časově náročný proces výkupu potřebných pozemků pro stavby veřejného zájmu. V případě dopravních staveb se také často vyskytuje reakce „NIMN“ (not in my neighborhood). Kdy všichni účastníci obecně souhlasí s potřebou rozvoje silniční infrastruktury, ale v případě, že by měla vést v blízkosti např. jejich bydliště, jsou zásadně proti. Tato situace samozřejmě významně komplikuje veřejnou shodu nad vedením dopravních staveb a prodlužuje a zdržuje jejich výstavbu.

Obrázek 2: Intenzita dopravy v r. 2010 na významných komunikacích v Mladé Boleslavi



Zdroj: ŘSD (2014)

Vysoká intenzita dopravy, proces suburbanizace v zázemí Mladé Boleslavi a množství výrobních závodů automobilového clusteru dlouhodobě zvyšují potřebu pravidelné a systematické údržby komunikací především nižšího řádu (II. a III. třídy). V naprosté většině se jedná o komunikace ve vlastnictví Středočeského kraje a ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje. Středočeský kraj má však dlouhodobě nedostatek finančních prostředků na údržbu těchto komunikací. Důvodem ji i největší rozsah silniční sítě ve vlastnictví kraje (více než 8,5 tis. km) ze všech krajů v ČR.

V samotné Mladé Boleslavi je nejvyšší dopravní zátěž na severním i jižním průtahu silnice I/38 (ulice Průmyslová a Jičínská). Pro tranzitní dopravu má přitom význam především severně situovaná Průmyslová ulice, jejíž parametry odpovídají dopravní zátěži. Oproti ní slouží ulice Jičínská, resp. T. G. Masaryka zejména místní dopravě, resp. jako přivaděč z intravilánu Mladé Boleslavi na rychlostní silnici R10. I parametry této silnice jsou poměrně solidní, navzdory dostatečné šíři ke čtyř pruhovému uspořádání, jsou na ní směrem do centra města uplatňovány prvky zklidňování dopravy.

Na městských komunikacích se vyskytuje několik bodových závad. Jedná se například o komplikovaný železniční přejezd u stanice Mladá Boleslav hl. nádraží, úzká komunikace na Vinec nebo nevhodné řešení křižovatky Ptácká a Laurinova. Ve městě je dále potřeba uskutečnit rekonstrukci a zvýšení kapacity vybraných mostů (např. Laurinova x Havlíčkova, most přes Jirezu v Debři), viaduktů na železniční trati č. 70 v Podlázkách a Čjeticích a vybraných městských komunikací (třída Václava Klementa apod.).

Problémem města Mladá Boleslav je také chybějící systém telematického řízení dopravy a doprava v klidu. V oblasti parkování jsou již vyčerpány kapacity pro výstavbu povrchových stání. Problémy se koncentrují především v historickém centru města a na sídlištích.

Obecným nedostatkem intravilánů sídel je nedostatečná infrastruktura pro pěší (chodníky, osvětlené přechody, bezbariérové úpravy) nebo bezpečnostní opatření (psychologické a fyzické prvky zklidňování dopravy).

Specifickým problémem Mladé Boleslavi v oblasti dopravy je mimořádně vysoká dopravní zátěž vyvolávaná přítomností podniku Škoda Auto. Ta je charakterizovaná především velkým objemem IAD připadající na dopravu zaměstnanců do zaměstnání, i velkým objemem těžké nákladní dopravy vyvolávané zásobováním podniku¹⁵. Dopravní zátěž přímo souvisí nejen se značným rozsahem závodu Škoda Auto, ale i s již tradiční vysokou mírou automobilizace mezi zaměstnanci podniku a potažmo obyvateli regionu a prestiží automobilismu v regionu. Dopravní chování zaměstnanců podniku ve velké míře ovlivňuje také existence velmi rozsáhlého firemního vozového parku, který může využívat velká část zaměstnanců podniku, což příslušné zaměstnance motivuje k preferenci IAD před jinými druhy dopravy.

7.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Územím prochází celostátní železniční dráhy č. 070 (Praha – Turnov), 071 (Nymburk – Mladá Boleslav) a regionální tratě č. 064 (Mladá Boleslav – Stará Paka) a 076 (Mladá Boleslav – Mělník). Prakticky všechny tyto tratě (snad jen s výjimkou příznivějších směrových poměrů na trati č 071) mají nepříznivé směrové, místy i sklonové poměry, jsou provozovány v nezávislé trakci a jejich technický stav a parametry neodpovídají potřebám moderní železniční dopravy. I vzhledem k vysoké deviatilitě

¹⁵ I přesto, že je značná část vyrobených automobilů dopravována na vzdálenější odbytiště po železnici, existuje zde značný potenciál pro širší provázání silniční a železniční nákladní dopravy v zásobování Škoda Auto a.s. i dalších výrobců na ni navázaných.

(opět s výjimkou tratě č. 071, která má však význam zejména pro nákladní dopravu) zde nemůže železniční osobní doprava nabídnout cestovní doby, které by byly konkurenceschopné s individuální automobilovou dopravou (IAD) a často i s autobusovou dopravou. Problémem je také místy nepříznivá dopravní poloha stanic a zastávek železniční osobní dopravy vůči intravilánům sídel, což platí zejména o uzlové stanici Mladá Boleslav hl. n., která je umístěná poměrně daleko od celoměstského centra, hustě obydlených částí města i od hlavních zaměstnavatelů. Mnohem příznivější polohu má zastávka Mladá Boleslav město na trati č. 064, která je však vzhledem k charakteru železniční sítě dopravně málo významná. Nižší dopravní význam této zastávky je však kompenzován zajištěním některých osobních vlaků z různých směrů až do této zastávky, kde končí.

Železniční trať Praha - Turnov je zařazena do sítě tratí AGTC (dohoda o kombinované dopravě) a dlouhodobě je uvažována její přestavba, která by měla vést k zásadnímu zlepšení parametrů trati, zejména pak maximální povolené traťové rychlosti a propustnosti tratě pro osobní i nákladní dopravu. V minulosti se uvažovalo např. o převedení tohoto tahu na osu Praha – Lysá n.L. – Milovice – Luštěnice – Mladá Boleslav s využitím stávajících tratí Praha – Lysá n.L. – Milovice a Nymburk – Mladá Boleslav. Aktuální situace ohledně tohoto projektu tzv. 5. koridoru je nejasná.

Nejbližší plánovanou významnou investicí v oblasti železniční dopravní infrastruktury v zájmovém území je projekt na zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, jehož realizace má být zahájena v r. 2015.

Meziměstská autobusová doprava má oproti železniční dopravě výrazně lepší podmínky – nové autobusové nádraží v lokalitě Slovanka, které je na rychlostní silnici R10 napojeno nově vybudovanou severovýchodní tangentou. Autobusy obsluhují města a obce v okrese Mladá Boleslav, dálkové spoje zajišťují zejména do Prahy, Liberce, Jablonce nad Nisou a Podkrkonoší. Intenzita spojů i jejich využití je výrazně vyšší, než je tomu v případě osobní železniční dopravy. Příkladem může být průměrný počet přímých spojů Mladé Boleslavi s Prahou v pracovní den. V případě železnice se jedná o 15 spojů/den, zatímco autobusových spojů je oproti tomu přibližně 50 za den. I doba jízdy je výrazně na straně autobusových spojů. Jízda autobusem trvá do Prahy 40 až 75 minut, vlakem pak 75 až 110 minut.

Území IPRÚ Mladá Boleslav je v rámci zajištění základní dopravní obslužnosti postupně zařazováno do integrovaného dopravního systému (IDS) Středočeského kraje, míra integrace je však zatím (zejména ve srovnání s jinými kraji, kde např. již fungují jednotné jízdní doklady) nízká.

Veřejnou dopravu v samotné Mladé Boleslavi zajišťuje především městská hromadná doprava. Je zajišťována Dopravním podnikem Mladá Boleslav, který byl založen městem v roce 1997. Dopravní podnik zajišťuje svými linkami dopravní obslužnost také pro okolní města a obce: Hrdlořezy, Josefův Důl, Bradlec, Kosmonosy, Horní Stakory, Dolní Stakory, Plazy, Řepov, Dalovice, Vinec a Luštěnice. Nejvyšší počet spojů obsluhuje oblast autobusového nádraží, Nového Města a Severního sídlště, nejméně spojů zajišťují přirozeně do okrajových částí města. V rámci městské dopravy je používán elektronický odbavovací systém, který je kompatibilní se systémy používanými některými dopravci v regionální dopravě na Mladoboleslavsku. Kvalitu služeb DP Mladá Boleslav však do určité míry limituje absence moderního informačního systému, především pak systému, který by sledoval a vyhodnocoval polohu spojů a navazujících inteligentních zastávek a informačních tabulí v

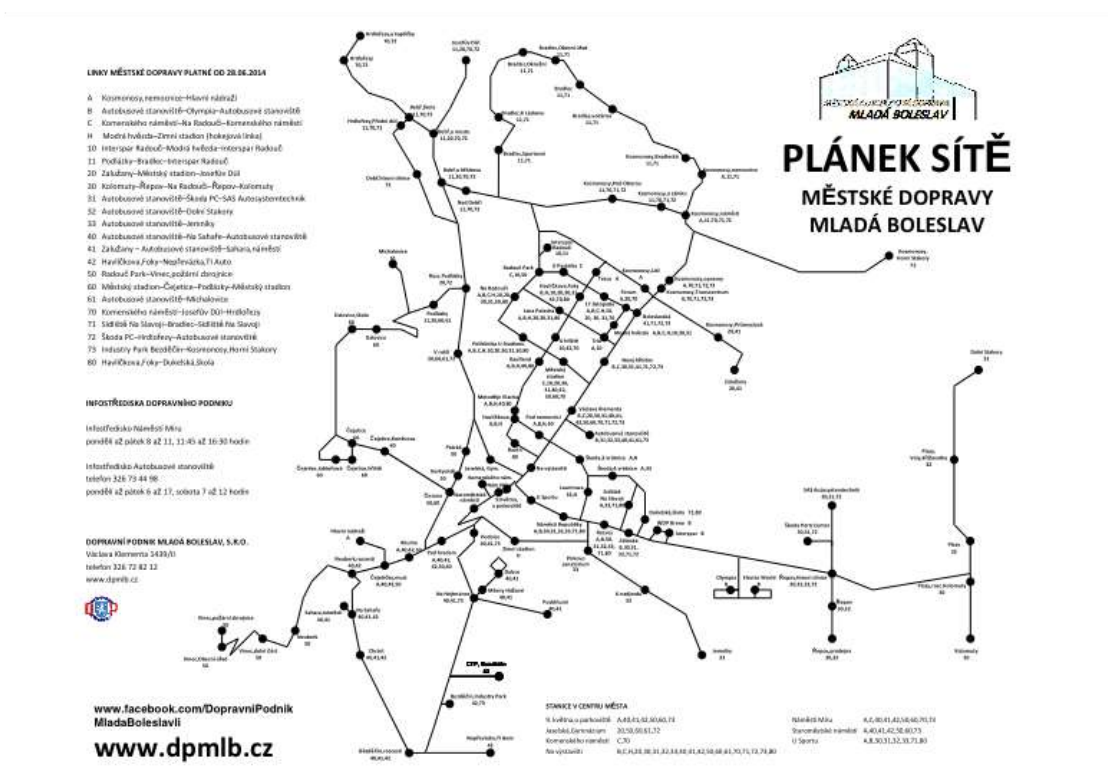
autobusech, které by informovaly cestující veřejnost o jednotlivých spojích, jejich cílech a mimořádnostech v dopravě. Současně je jako součást podpory a rozvoje veřejné dopravy ve městě a okolí a snahy o omezování IAD potřeba pokračovat v modernizaci a rozšiřování vozového parku MHD, zahájit výstavbu záchytných parkovišť P+R a budovat přestupní terminály různých druhů veřejné dopravy.

Veřejnou linkovou dopravu v obcích v zázemí a příměstskou dopravu zajišťují také dopravní společnosti, které provozují spoje v závazku veřejné dopravní obslužnosti objednávané Středočeským krajem. V zájmovém území provozují tyto spoje kromě DP Mladá Boleslav následující společnosti:

- Transcentrum bus s.r.o.
- ČSAD Střední Čechy a.s.

Pro zajištění návozu zaměstnanců do závodu Škoda Auto, případně i jiných výrobních podniků v zájmovém území je zajišťována mimořádná linková doprava (zejména pak ze vzdálenějších oblastí, z nichž není možné využít veřejnou dopravu).

Obrázek 3: Plán sítě MHD Mladá Boleslav



Zdroj: Dopravní podnik Mladá Boleslav

7.3 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Pátevní cyklistickou infrastrukturu na území IPRÚ Mladá Boleslav tvoří následující cyklistické trasy:

- č. 143 (Ráj – Skalsko – Krnsko – Mladá Boleslav – Dobrovice),
- č. 241 (Petrovice CZ/D – Mimoň – Klášter Hradiště nad Jizerou – Debř – Čejetice – Vinec – Krnsko – Benátky nad Jizerou – Radonice),
- č. 8148 (Mladá Boleslav – Kolomuty – Březno – Dolní Bousov),
- č. 8152 (Debř – Hrdlořezy – Čistá – Podkovář),
- č. 8153 (Debř – Kosmonosy – Studénka),
- č. 8155 (Malá Bělá – Kolomuty – Dobrovice – Kosořice),
- č. 8157 (Debř – Hrdlořezy – Bukovno – Rokytovec – Chotětov),
- č. 8160 (Krnsko – Písková Lhota – Strašnov).

Zájmové území se tedy vyznačuje poměrně vysokou hustotou cyklistických tras, které procházejí téměř všemi obcemi IPRÚ Mladá Boleslav. Cyklotrasy jsou zpravidla vedeny po silnicích III. třídy, místních komunikacích a účelových komunikacích (zejména pak polních a lesních cestách), čímž jsou zpravidla vyloučeny kolize s intenzivní silniční motorovou dopravou. Zmíněné cyklotrasy však nejsou trasovány po cyklostezkách (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty). Závažnější kolize s ostatními uživateli komunikací je tak možné očekávat v intravilánech sídel, zejména pak v okolí historického jádra Mladé Boleslavi. V některých úsecích jsou cyklotrasy trasovány bez ohledu na stav dopravní infrastruktury a bezpečnost cyklistů. Například úsek v Čejetickách vede v souběhu s kolejištěm hlavního nádraží, pěšina nad řekou směřující na jih za obcí Vinec (již mimo území Mladé Boleslavi) či výjezd z ulice Svatovítské do Pražské jsou vyloženě nebezpečné. Významné úseky cyklotras tudíž vyžadují novou úpravu (SPRM MB 2011).

V zájmovém území a zejména pak v samotné Mladé Boleslavi se nacházejí cyklostezky, které nejsou součástí výše zmíněných cyklotras. Tyto cyklostezky pokrývají část intravilánu Mladé Boleslavi, zejména pak území Severního sídliště. Další cyklostezka vede podél Pražské ulice do Bezděčína a z Bezděčína do Nepřevázky.

Vzhledem ke spíše rovinatému reliéfu zájmového území (s výjimkou údolí vodních toků) je zde potenciál cyklistické dopravy značný. To dokládá i situace v samotné Mladé Boleslavi, kde podle SPRM MB (2011) tvoří cyklistická doprava nezanedbatelný podíl na přepravních výkonech a je hojně využívána nejen rekreačně, ale i k cestám do zaměstnání. Síť cyklostezek na Severním sídlišti je přitom koncipovaná tak, aby umožňovala spojení mezi hustě obydlenými částmi sídliště a hlavním závodem Škoda Auto.

Pro další zvyšování potenciálu cyklistické dopravy k rekreaci i dojížděcí do zaměstnání bude zapotřebí jednak pokračovat ve výstavbě cyklotras podél Jizery a Klenice, rozšiřovat síť cyklostezek v samotné Mladé Boleslavi včetně jejich propojování na cyklotrasy v okolních obcích a budovat doplňkovou infrastrukturu (např. cyklostojany, cykloparkoviště, apod.), jednak odstraňovat závady na síti cyklotras, zejména pak v místech kolizí s ostatními druhy dopravy. Rozvoj cyklodopravy v Mladé Boleslavi řeší Generel cyklistické dopravy Mladé Boleslavi, který je mj. zaměřen na propojování v současné době fragmentované sítě městských cyklostezek.

Pěší doprava je rozhodujícím dopravním odvětvím v souvisle zastavěných oblastech Mladé Boleslavi. Jádrová oblast města je poměrně dobře vybavena infrastrukturou pro chodce (chodníky, přechody, lavičky), navíc často nově zrekonstruovanou a bezbariérovou. I přes pravidelné každoroční investice do rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury pro pěší existují problémy především v okrajových částech města podél páteřních silnic, kde dosud chybí chodníky nebo přechody přes frekventované komunikace (zejména Bezděčín, Chrást a Jemníky). Problém chybějících chodníků a přechodů pro chodce je obvyklý také v nových zónách bytové výstavby na okrajích zastavěného území (na okrajích Severního sídliště nebo v nově rozvíjeném rezidenčním území na jihu města), obvykle ale přetrvává pouze v prvních letech od výstavby daného souboru obytných domů (SPRM MB 2011).

Pěší doprava je významná také v intravilánech sídel v zázemí Mladé Boleslavi, i když zde zpravidla není tak vysoká intenzita pěšího provozu. I v mnoha obcích v zázemí Mladé Boleslavi je vzhledem k omezeným investičním rozpočtům obcí, nižšímu významu pěší dopravy i pomalé adaptaci na zvyšující se intenzitu silniční dopravy možné zaznamenat množství problémů spojených s chybějícími chodníky a kolizemi pěších se silniční dopravou. Na průtazích silnic I. třídy jsou však zpravidla chodníky, kolize se tak týkají spíše dílčích úseků silnic II. a III. třídy.

Zájmovým územím prochází také několik značených tras pro pěší turisty. Jedná se o následující úseky:

- červená: Benátky nad Jizerou – Mladá Boleslav centrum – Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště,
- červená: památník B. Smetany – Dobrovice - Mladá Boleslav centrum – Bělá pod Bezdězem – hrad Bezděz,
- modrá: Bakov nad Jizerou – Brejlov – Mladá Boleslav centrum – Dolní Bousov – hrad Kost,
- modrá: Mladá Boleslav Debř – Valdštejsko – hrad Bezděz,
- zelená: Mladá Boleslav Debř – Bítouchov,
- několik krátkých spojovacích žlutých tras.

Síť pěších turistických značených tras je v zájmovém území tedy poměrně řídká, což souvisí se zemědělským charakterem území a jeho limitovanou atraktivitou.

Všechny turisticky značené trasy vedou do centra Mladé Boleslavi, ale úplně jim chybí návaznost na veřejnou dopravu (zejména železniční zastávku Mladá Boleslav město a autobusové nádraží, které jsou paradoxně hlavním turistickým výchozím bodem pro všechny, kdo do města přijíždějí veřejnou dopravou).

7.4 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava má pro zájmové území okrajový význam. V Mladé Boleslavi se nachází sportovní letiště, jež provozuje Aeroklub Mladá Boleslav. Letiště využívá AK Mladá Boleslav, o.s., letecký provozovatel HELISERVICES s.r.o. a soukromí vlastníci ultralehkých letounů. Dále jsou zde běžné návštěvy letounů jiných aeroklubů a v nutných případech lety Letecké záchranné služby a Policie ČR. Provoz je pouze ve dne a není pravidelný. Za rok je cca 320 letových dnů s denním průměrem 19 letů. Letiště má dvě vzletové a přistávací dráhy 16/34 900 x 150 m a 05/23 775 x 100 m, které se navzájem křížují. Povrch drah je travnatý. Ostatní letecký provoz, tj. komerční letectví a větší typy letadel, je realizovaná na jiných letištích. Komerční lety umožňuje regionální letiště v Hořkovicích u Mnichova Hradiště, pravidelné spojení pak letiště Praha-Ruzyně. To se nachází v dojížděkové vzdálenosti z Mladé Boleslavi, v dopravní špičce je však cesta komplikována dopravními kongescemi v Praze. V této souvislosti se jeví pro město jako nepotřebné představy o výstavbě či rekonstrukci letišť v severním segmentu Středočeského kraje (Milovice, Vodochody) a naopak jako velmi potřebná výstavba severní větve Pražského okruhu, která po dokončení sníží jízdní dobu po rychlostních silnicích mezi Mladou Boleslaví a ruzyňským letištěm na cca 45 minut (SPRM MB 2011).

V areálu Oblastní nemocnice Mladá Boleslav se nachází heliport pro Leteckou záchrannou službu.

7.5 ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

Pro zásobování území Mladoboleslavska jsou využívány zejména podzemní zdroje z velkých hloubek, které se vyznačují dostačující kapacitou a vysokou jakostí. Území je zásobováno vodárenským systémem zásobních řadů, vodojemů, čerpacích stanic a úpraven vody. Hlavním subjektem v oblasti zásobování pitnou vodou je společnost Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s., která je ve vlastnictví města Mladá Boleslav a dalších měst regionu a která provozuje vodovody zásobující většinu obcí v území IPRÚ Mladá Boleslav.

Zájmové území je zásobováno pitnou vodou prostřednictvím:

- skupinového vodovodu Mladá Boleslav (provozuje VaK Mladá Boleslav a.s.; zásobuje Mladou Boleslav, Plazy, Řepov, Židněves, Kolomuty, Kosmonosy, Bradlec, Březno, Dolní Stakory, Dalovice);
- samostatných vodovodů (provozuje Vak Mladá Boleslav a.s.)
 - Hrdlořezy,
 - Josefův Důl,
 - Vinec;
- Místních vodovodů (provozuje Vak Mladá Boleslav a.s.)
 - Bukovno,

- Písková Lhota,
- Rokytovec;
- místních vodovodů (provozují obce)
 - Krnsko,
 - Nepřevázka.

Sídla v celém zájmovém území tedy disponují veřejným vodovodem, který je zpravidla napájen vydatnými a kvalitními zdroji z velkých hloubek.

Užitková voda je zajišťována lokálně pouze pro potřeby průmyslových závodů vlastními odběry. Největší odběr má firma Škoda Auto, který zajišťuje jímání přímo z Jizery a vodu čistí v úpravně Bradlec.

Investiční potřeby v zásobování pitnou vodou jsou spojené zejména s realizací postupné náhrady starých rozvodů pitné vody, případně nahrazování méně kvalitních zdrojů pitné vody propojováním skupinových vodovodů a místních vodovodů na skupinový vodovod Mladá Boleslav¹⁶.

7.6 KANALIZACE

V zájmovém území jsou v provozu následující systémy splaškové kanalizace s ČOV:

- Provozované VaK Mladá Boleslav a.s.
 - Mladá Boleslav – ČOV I Neuberk (odvádí splaškové vody z Bradlece, Kosmonos a částí Mladé Boleslavi)
 - Mladá Boleslav – ČOV II Podlázky (Mladá Boleslav, Hrdlořezy – centrum, Josefův Důl, Bradlec, Dalovice)
 - Místní kanalizace Bukovno
 - Místní kanalizace Řepov
- Provozované obcemi
 - Březno (Březno, Židněves)
 - Nepřevázka
 - Plazy (část k.ú. Plazy)

Územní IPRÚ Mladá Boleslav vykazuje dílčí nedostatky v odkanalizování sídel v zázemí Mladé Boleslavi. Splašková kanalizace s ČOV chybí zejména v sídlech v jihozápadní části území (Rokytovec, Vinec a Písková Lhota s Krnskem), obcích Dolní Stakory a Kolomuty a některých místních

¹⁶ Např. v současné době je ve zkušebním provozu vodovodní přivaděč Mladá Boleslav – Dobrovice, který má zajistit zásobování skupinového vodovodu Dobrovice, jenž byl dosud napájen z nevyhovujících místních vodních zdrojů.

částech. Sídla bez splaškové kanalizace jsou však zpravidla menší lidnatosti a spíše nevykazují dynamický rozvoj, který by vedl ke zvyšování produkce splaškových vod a souvisejících zátěží. Problémem by se to stalo v případě živelné suburbanizace v území.

V oblasti kanalizace a čištění odpadních vod přitom v zájmovém území dlouhodobě dochází k průběžnému rozšiřování kanalizační sítě a budování nových či rekonstrukcí stávajících ČOV. Příkladem je probíhající projekt Mladoboleslavsko, čištění a odkanalizování vod II, v jehož rámci je mj. realizována dostavba kanalizace v okrajových částech Mladé Boleslavi. Dochází tedy k průběžnému zvyšování podílu domácností, které jsou napojeny na veřejnou splaškovou kanalizaci a snižování vnosu škodlivých látek do vodních recipientů. Vzhledem k plánované podpoře ze SF EU i v období po roce 2014+ lze očekávat pokračování tohoto pozitivního trendu.

7.7 ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Provozovatelem elektrické sítě na Mladoboleslavsku je ČEZ Distribuce, a.s. Z hlediska vlastních zdrojů není řešené území zajištěnou oblastí. Vlastní energetický systém je vyhovující a dimenzovaný na mírný nárůst spotřeby v následujících letech. V zájmovém území nejsou plánovány žádné významnější investiční záměry.

Zájmovým územím prochází přibližně v souběhu se silnicí R10 jedno dvojité vrchní vedení VVN 400 a 220 kV z TR Čechy – střed do TR Bezděčín. Toto vedení je součástí nadřazené přenosové soustavy, která je v majetku společnosti ČEPS.

Územím vede vedení VVN 110 kV, které napájí tři transformační rozvodny VVN/VN v území. Trasa vedení je zčásti shodná s trasou vedení 400 a 220 kV, vyjma odbočení k rozvodnám v Mladé Boleslavi.

Dvě transformační rozvodny jsou přímo v Mladé Boleslavi a jedna je v Dražicích u Benátek nad Jizerou. Tyto rozvodny zásobují elektřinou přes soustavu vrchních vedení VN 22 kV nejen celou oblast Mladoboleslavska, ale také území za hranicemi správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav. Dvě z těchto rozvodů jsou distribuční a jedna je velkoodběratelská pro subjekt Škoda Auto, a.s (ÚAP SO ORP MB 2012).

7.8 ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM A PLYNEM

Zásobování teplem je v zájmovém území prováděno pouze v Mladé Boleslavi a v Kosmonosech, kde k tomu jsou předpoklady. V Mladé Boleslavi existuje teplárenská soustava provozovaná společností CENTROTHERM a.s., která zajišťuje distribuci tepla z teplárny ŠKO – ENERGO situované v závodě Škoda Auto do celého města. Teplárenská soustava zásobuje domácnosti, objekty služeb i průmyslové podniky a je rozšiřována i do nových obchodně průmyslových zón na východě města. Soustava funguje na bázi centrálních horkovodních napáječů a výměníkůvých stanic.

V Mladé Boleslavi i Kosmonosech jsou dále provozovány menší zdroje, kterými jsou blokové a domovní kotelny.

V zástavbě rodinných domků v Mladé Boleslavi i v obcích v zázemí Mladé Boleslavi jsou k vytápění využívána lokálních topenišť, případně etážové vytápění. Zejména ve starší zástavbě je problémem vytápění pomocí tuhých, méně šetrných paliv (zejména uhlí) v zastaralých kotlích či kamnech, což vede v topných sezónách k nadměrnému znečišťování ovzduší. To platí zejména pro území bez plynofikace, v posledních letech však z důvodu vysoké ceny plynu i pro plynofikované lokality, kde se domácnosti vracejí k původním ekologicky nešetrným tuhým palivům.

Přes území vedou dva hlavní vysokotlaké plynovody VTL DN 300 Štolmíř – Mladá Boleslav a VTL DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z těchto plynovodů jsou přes regulační stanice napájeny středotlaké plynovodní soustavy ve městech a obcích.

V území IPRÚ Mladá Boleslav je podle ÚAP MB (2012) plynofikováno 8 obcí. Kromě Mladé Boleslavi jsou to Josefův Důl, Bradlec, Kosmonosy, Plazy, Řepov, Nepřevázka a Dalovice, tedy především obce, jejichž územím či v jejichž blízkosti něž vedou VTL plynovody.

Samotné město Mladá Boleslav je s výjimkou několika příměstských částí plně plynofikováno. Distribuční síť zemního plynu je napojena na dvě VTL potrubí zemního plynu podél silnice R10 Praha – Turnov. Řad 062 DN 300 Štolmíř – Mladá Boleslav slouží pouze pro potřeby Škoda Auto, a.s. Vlastní město je napojeno na řad 042 DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z tohoto plynovodu je přes redukční stanici napájena středotlaká soustava pro distribuci zemního plynu konečným spotřebitelům v Mladé Boleslavi.

Stávající kapacita plynovodů plně dostačuje aktuální poptávce. Po případném vyčerpání stávající přepravní kapacity je plánováno vybudování VTL plynovodu DN 300 Liblice – Brodce nad Jizerou. Vzhledem k cenovému vývoji zemního plynu k tomu s největší pravděpodobností v nejbližší době nedojde.

7.9 SHRNUTÍ

- Území IPRÚ Mladá Boleslav má nadstandardní dopravní polohu ve vztahu k celostátním silničním komunikacím (R10, I/16 a I/38), silnice I. třídy však mají místy nevyhovující parametry, zejména z hlediska průtahů intravilány sídel. Dopravní zátěž je nejvyšší na silnici R10, vysoká je též na silnicích I/16 ve směru Jičín a I/38 ve směru Jestřebí a na ulicích Průmyslová a Jičínská v Mladé Boleslavi. Specifikem je vysoká zátěž těžkou nákladní automobilovou dopravou související s místním průmyslem. Problémem je zejména průjezd silnice I/16 intravilánem obce Židněves. Současně se v území vyskytuje velké množství bodových závad na silnicích všech stupňů.
- Vzhledem k nevyhovujícím parametrům železniční dopravní infrastruktury je význam železniční dopravy pro regionální a dálkovou dopravu v území malý. Zásadní část dopravních výkonů ve veřejné osobní dopravě připadá na autobusovou dopravu, kterou v území

provozuje DP Mladé Boleslavi a společnosti Transcentrum bus a ČSAD Střední Čechy. V území zatím není plně rozvinut integrovaný dopravní systém, zejména pak jeho zásadní prvky.

- Území má dobré předpoklady pro cyklistickou dopravu sloužící k rekreaci i dojížděce do zaměstnání. Síť značených cyklotras je poměrně hustá, jejich kvalita je však limitována místními kolizemi s ostatními druhy dopravy a dalšími bezpečnostními závadami. Cyklostezky existují pouze v Mladé Boleslavi, jíž spojují s Nepřevázkou. Pro zvýšení potenciálu cyklistické dopravy bude zapotřebí další rozvoj cyklostezek v Mladé Boleslavi i spojení Mladé Boleslavi cyklostezkami s okolními sídly (zejména dynamicky se rozvíjejícími suburbii), odstranění závad v síti cyklotras a rozvoj doplňkové infrastruktury.
- Letecká doprava má v území malý význam. Sportovní letiště Mladá Boleslav je využíváno pouze rekreačně, případně i složkami IZS. Pro obsluhu území je důležité především Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně, které je mimo dopravní špičku poměrně dobře dostupné.
- Sídla v celém území IPRÚ Mladá Boleslav jsou zásobována pitnou vodou z veřejných vodovodů. Pitná voda je získávána vrty z velkých hloubek, kapacita vodních zdrojů je dostačující a jakost vody vysoká. Investiční potřeby v zásobování vodou spočívají zejména v postupném nahrazování starých rozvodů pitné vody.
- Větší část sídel v zájmovém území má splaškovou kanalizaci s ČOV. Kromě Pískové Lhoty a Krnska chybí kanalizace spíše jen v populačně menších obcích, kde nedochází k výraznému územnímu rozvoji a nárůstu produkce splaškových vod.
- Zásobování elektrickou energií je v zájmovém území dostačující a nejsou zde plánovány žádné významnější investice.
- Většina obcí v zájmovém území není plynofikována, jedná se však o spíše populačně menší obce na západním a východním okraji území. Vzhledem k vysokým cenám plynu a tím pádem malé poptávce domácností po zavedení plynu se v současné době nepředpokládá výrazný rozvoj distribuční sítě. Pro případ vyčerpání kapacit stávajících VTL plynovodů je plánováno vybudování VTL plynovodu DN 300 Liblice – Brodce nad Jizerou.
- V Mladé Boleslavi je provozována poměrně rozsáhlá teplárenská soustava napájená teplárnou závodu Škoda Auto. V některých částech Mladé Boleslavi i Kosmonos jsou provozovány blokové a domovní kotelny. Domácnosti v rodinných domech i v okolních obcích používají vlastní zdroje vytápění, což místy zejména ve spojení s vytápěním tuhými palivy vede ke znečišťování ovzduší.

8 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Nejdůležitější institucí veřejné správy v zájmovém území je Magistrát statutárního města Mladá Boleslav. Ten má zároveň statut úřadu obce s rozšířenou působností pro SO ORP Mladá Boleslav, do níž spadá (včetně samotné Mladé Boleslavi) celkem 98 obcí a měst. Magistrát tak vykonává agendu přenesené státní působnosti pro tyto obce (např. evidenci obyvatel, vydávání občanských průkazů, cestovních pasů, vydávání živnostenských oprávnění, výplatu sociálních dávek, apod.). Zajištění agendy pro samotné statutární město i obce v SO tak vyžaduje nejen značné personální kapacity, ale i patřičné technické zabezpečení chodu agend, včetně používání informačních technologií. O náročnosti úkolů Magistrátu vypovídá skutečnost, že je zde zaměstnáno přibližně 350 zaměstnanců.

Všechny obce a města v území IPRÚ Mladá Boleslav spadají do SO ORP Mladá Boleslav. Vzhledem k malé lidnatosti většiny obcí v zájmovém území je zde jediným dalším z hlediska zaměstnanosti významnějším orgánem místní samosprávy městský úřad Kosmonosy (který má řádově desítky zaměstnanců).

K zajištění efektivní a přístupné veřejné správy je nezbytné používat funkční a moderní informační technologie. Ty je přitom nutné v pravidelných cyklech obnovovat, protože jak hardwarové tak softwarové vybavení má omezenou životnost a zároveň je nutné zajišťovat kompatibilitu informačních systémů používaných úřadem s obecně rozšířenými systémy. Potřeba pravidelné obnovy počítačového a programového vybavení se přitom týká všech orgánů státní správy, resp. samosprávy v území. Pro efektivní práci s informačními technologiemi a jejich údržbu je zároveň vhodné usilovat o konsolidaci vybavení spočívající mj. v používání jednotných technologií.

Magistrát statutárního města Mladá Boleslav momentálně zpracovává žádost o dotaci na konsolidaci hardware a software vybavení, přičemž součástí projektu má být kromě nákupu samotných technologií i nákup balíků navazujících služeb. Z hlediska cyklu obnovy vybavení informačními technologiemi lze očekávat, že v průběhu programovacího období 2014-2020 bude ze strany Magistrátu potřeba uskutečnit další podobný projekt.

K zajištění kvalitní veřejné správy je zároveň nezbytná průběžná realizace aktivit zaměřených na zvyšování kompetencí personálu a jeho seznamování s novinkami ovlivňujícími jejich pracovní náplň. Zde je potřeba nejen zvyšování odborných kompetencí personálu a seznamování s novými poznatky v oboru a novou legislativou, ale i zvyšování interpersonálních kompetencí, znalosti cizích jazyků (což může být užitečné mj. s ohledem na množství cizinců žijících v regionu) a schopnosti práce s novými technologiemi (zejména informačními technologiemi).

8.1 SHRNUÍ

- Magistrát statutárního města Mladá Boleslav vykonává vedle správy samotného města i agendu přenesené státní působnosti pro obce v SO ORP Mladá Boleslav. To přináší vedle poměrně vysoké náročnosti na personální kapacity i zvýšené nároky na vybavení informačními technologiemi.
- V období 2014-2020 lze zde strany místních orgánů veřejné správy a samosprávy očekávat poptávku po obnově vybavení informačními technologiemi a realizaci „měkkých“ projektů zaměřených na kvalitu služeb a zejména na kompetence pracovníků ve veřejné správě.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

ČHMÚ (2012a): Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika. Tabelární ročenky.

Dostupné z: <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html>

ČHMÚ (2014b): Emisní bilance za rok 2012.

Dostupné z: <http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/embil/12embil/index_CZ.html>

ČSÚ (2006): Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005.

Dostupné z: <<http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/p/4128-04>>

ČSÚ (2014a): Počet obyvatel v obcích k 1.1.2013.

Dostupné z: <<http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/p/1301-13>>

ČSÚ (2014b): Databáze demografických údajů za obce ČR.

Dostupné z: <https://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm>

ČSÚ (2014c): Počet obyvatel v obcích ČR k 1.1.2013.

Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/publ/1301-13-r_2013>

GAC (2006): Interaktivní mapa sociálně vyloučených lokalit.

Dostupné z: <http://www.esfcr.cz/mapa/int_CR.html>

GAC (2015): Analýza sociálně vyloučených lokalit.

Dostupné z: <http://www.gac.cz/userfiles/File/nase_prace_vystupy/Analyza_socialne_vyloucenych_lokalit_GAC.pdf>

IRZ (2014): Integrovaný registr znečišťování.

Dostupné z: <<http://www.irz.cz/>>

Klaudiánova nemocnice (2014): Výroční zpráva 2012.

Dostupné z: <http://www.klaudianovanemocnice.cz/images/soubory-ke-stazeni/vyrocní-zpravy-nem/Vyrocní_zpráva_2012.pdf>

Komunitní plán sociálních služeb Statutárního města Mladá Boleslav na období 2014-2018.

Krajský úřad Středočeského kraje (2014): Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020.

Dostupné z: <<https://www.kr-stredocesky.cz/web/regionalni-rozvoj/dokumenty/program-rozvoje-kraje>>

Krajský úřad Středočeského kraje (2014): Výroční zpráva o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji za školní rok 2012/2013.

Dostupné z: <<https://www.kr-stredocesky.cz/web/skolstvi/koncepcni-materialy>>

Krajský úřad Středočeského kraje (2014): Adresář škol.

Dostupné z: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/skolstvi/Adres%C3%A1%C5%99+%C5%A1kol.htm>>

Mikeszová a kol. (2010): Mapování skupin obyvatel akutně ohrožených sociálním vyloučením ve vybraných čtyřech krajích (v Praze, Středočeském kraji, Jihomoravském kraji a Moravskoslezském kraji) v souvislosti s nedostupností bydlení.

Dostupné z: <http://www.disparity.cz/data/usr_048_default/zprava_socialnivyloucení.pdf>

MPSV (2014): Časové řady.

Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/casove_rady>

MVČR (2014): Počty obyvatel v obcích.

Dostupné z: <<http://www.mvcr.cz/clanek/statistiky-pocty-obyvatel-v-obcich.aspx>>

Psychiatrická nemocnice Kosmonosy (2014): O nemocnici.

Dostupné z: <<http://www.plkosmonosy.cz/>>

ŘSD (2014): Sčítání dopravy 2010.

Dostupné z: <<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>>

Strategický plán rozvoje města Mladá Boleslav (2011).

Dostupné z: <<http://www.mb-net.cz/dokumenty/ms-1010/p1=1010>>

Úřad práce ČR, krajská pobočka v Příbrami (2014): Zpráva o situaci na krajském trhu práce, o realizaci APZ v roce 2013 a strategie APZ pro rok 2014.

Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/upcr/kp/stc/statistiky/rocni/pbkraj_2013.pdf>

Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR (2014): Zdravotnictví středočeského kraje 2012.

Dostupné z: <<http://www.uzis.cz/system/files/karstc2012.pdf>>

Územně analytické podklady SO ORP Mladá Boleslav (2012): 2. úplná aktualizace ÚAP SO ORP Mladá Boleslav.

Dostupné z: <<http://twist.mb-net.cz/>>

VDB ČSÚ (2014): Veřejná databáze.

Dostupné z: <<http://vdb.czso.cz>>

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (2012).

Dostupné z: <<http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/>>

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

B: ANALYTICKÁ ČÁST

B 2: ANALÝZA STAKEHOLDERŮ

9 ANALÝZA STAKEHOLDERŮ

Tato kapitola poskytuje analytický pohled na stakeholdery ve studovaném regionu z hlediska jejich potenciálu aktivně přispět k naplnění cílů IPRÚ, a tím i rozvoji celého území. Hlavními zdroji informací je Socioekonomická analýza IPRÚ MB, neboť v rámci jednotlivých tematických kapitol je většina klíčových aktérů uvedena, a vlastní rešerše na internetu.

Manuál IPRÚ (Sýkora a kol., 2014) doporučuje analyzovat aktéry v několika kategoriích. Tyto kategorie byly konkretizovány pro situaci Mladé Boleslavi a okolních obcí (viz následující tabulka). Aktéři, kteří jsou vnímáni jako zcela nerelevantní, nejsou do přehledu zahrnuti.

Tabulka 22: Hlavní aktéři relevantní z hlediska přípravy nebo realizace IPRÚ

Kategorie aktérů dle Manuálu IPRÚ	Konkrétní stakeholdeři relevantní z hlediska IPRÚ
Všechna města a obce v daném území	- Mladá Boleslav jako nositel IPRÚ - Obce ve sledovaném území
Další územní jednotky kraje – Středočeský kraj, resp. NUTS 2 Střední Čechy, okolní kraje	Středočeský kraj, resp. region soudržnosti NUTS 2 Střední Čechy
Státní a veřejné instituce (ČSÚ, ÚP, Správa povodí)	- ČSÚ jako zdroj informací pro analytickou část, ale rovněž pro monitorování IPRÚ - Provozní středisko MB státního podniku Povodí Labe jako zdroj informací - ÚP jako zdroj informací pro analytickou část
Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací (např. hospodářská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy apod.)	- Okresní hospodářská komora Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na podnikatelský sektor) - Okresní agrární komora Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na oblast zemědělství) - Svaz zemědělských družstev a společností Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na oblast zemědělství)
Významné podniky	- Škoda Auto a.s. jako významný subjekt nejen z hlediska hospodářského, ale také jako aktér v oblasti místního rozvoje - Další podniky, např. Faurecia Interior Systems, Johnson Controls (okrajově - IPRÚ se nezaměřuje na podnikatelský sektor)
Vlastníci a správci důležité infrastruktury (dopravní, energetická, environmentální, telekomunikační, vodohospodářská apod.)	- Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. (IPRÚ částečně zaměřeno na dopravní infrastrukturu) - Ředitelství silnic a dálnic (IPRÚ částečně zaměřeno na dopravní infrastrukturu) - Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav (okrajově - IPRÚ se

	nezaměřuje na vodohospodářskou infrastrukturu)
Školská a vzdělávací zařízení - školy, školící poradny, akademická obec (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ, vědeckotechnologické parky)	Školská a vzdělávací zařízení všech stupňů (IPRÚ částečně zaměřeno na rozvoj vzdělávání)
Výzkumné instituce	Škoda Auto, výzkum je zaměřený na dopravní bezpečnost, samostatně se výzkumu věnuje rovněž Škoda Auto VŠ (zejména oblast ekonomie)
Nadace a nadační fondy	Nadační fond Šance pro děti (primární prevence rizikového chování)
Další organizace zřízené či založené městem, ostatními obcemi či krajem	- HZS Středočeského kraje, územní odbor MB - Městské divadlo MB (okrajově - oblast kultury prakticky není podpořitelná z ESIF v rámci IPRÚ) - Městská knihovna MB (okrajově - oblast kultury prakticky není podpořitelná z ESIF v rámci IPRÚ) - Městská policie - Oblastní nemocnice MB (zřizovatel Středočeský kraj) - Pečovatelská služba města Mladá Boleslav - Psychiatrická nemocnice Kosmonosy - Sbor dobrovolných hasičů jednotlivých obcí (nejen ve vazbě na bezpečnost, ale i na zajištění volnočasových aktivit v obcích)
Nevládní neziskové organizace – zejména v oblasti poskytování sociálních služeb a volnočasových aktivit	- Centrum pro integraci cizinců, o.p.s. - Centrum pro zdravotně postižené a seniory Středočeského kraje, o.p.s. - Česká společnost pro duševní zdraví, pobočka Mladá Boleslav - DMO-Pobyty – pomoc hendikepovaným k aktivnímu způsobu života - Dobrovolnické centrum města Mladá Boleslav - Dům seniorů Mladá Boleslav - Fokus Mladá Boleslav, sdružení pro péči o duševně nemocné - Jistoty domova, z.ú. - Kluby důchodců města Mladá Boleslav - Linka bezpečí pro děti a mládež - Meta o.s., sdružení pro příležitosti mladých migrantů - Naděje - Pionýr Mladá Boleslav - Poradna pro občanství / občanská a lidská práva - Proxima sociale, o.p.s. - Respondeo (dříve občanská poradna Nymburk, o.s.) - R-Mosty, z.s. - Semiramis, o.s. - Skaut - Slánka – volnočasové aktivity pro děti

- Spokojený domov, o.p.s.
- Společnost pro podporu lidí s mentálním postižením v ČR
- Svaz tělesně postižených v ČR, o.s. okresní organizace MB

Zdroj: vlastní zpracování.

Identifikovaní relevantní aktéři byli analyzováni z hlediska jejich zájmu a vlivu na přípravu a naplňování integrované strategie. Hodnocení bylo provedeno prostřednictvím třístupňové škály – vysoký zájem/vliv, nízký zájem/vliv a okrajový zájem/vliv. Výsledky této analýzy jsou uvedeny v následující tabulce, v níž je současně i naznačeno, jakou formou mohou být daní stakeholdeři zapojeni do přípravy nebo realizace IPRÚ. Do čtyřpolní matice, která přehledně a souhrnně demonstruje výsledky této analýzy, pak byly zahrnuty jen ty subjekty, jejichž zájem a vliv je alespoň nízký. Byli vyřazeni aktéři, kteří v některém z hledisek spadali do kategorie okrajový.

Tabulka 23: Analýza zájmu a vlivu relevantních stakeholderů

Stakeholder / kategorie stakeholderů	Zájem			Vliv			Forma zapojení subjektů / zástupců kategorie subjektů			Pozn.
	Vysoký	Nízký	Okrajový	Vysoký	Nízký	Okrajový	Zdroj informací	Pracovní skupiny	Konzultace	
Statutární město Mladá Boleslav	X			X			X	X	X	Zapojení v podobě jednotlivých odborů
Obce ve sledovaném území	X			X			X	X	X	Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce
Středočeský kraj, resp. region soudržnosti NUTS 2 Střední Čechy		X			X		X		X	
ČSÚ			X			X	X			
Úřad práce			X			X	X			
Okresní Provozní středisko MB státního podniku Povodí Labe		X				X	X			
Hospodářská komora Mladá Boleslav			X			X	X			
Okresní agrární komora MB			X			X	X			
Svaz zemědělských družstev a společností MB			X			X	X			
Škoda Auto a.s.	X			X			X	X	X	
Další podniky (např. Faurecia Interior Systems, Johnson Controls)			X			X				
Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav	X				X		X	X		
Ředitelství silnic a dálnic	X				X		X		X	
Dopravní podnik Mladá	X				X		X			

Boleslav, s.r.o.						
Školská a vzdělávací zařízení všech stupňů	X		X		X	X
Nadační fondy v oblasti sociálních služeb	X		X		X	X Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce, případně informace zprostředkovat přes úředníky Magistrátu
Městská policie	X		X			X
Městská kulturní zařízení		X		X		
HZS Středočeského kraje, územní odbor MB	X		X		X	
Sbor dobrovolných hasičů jednotlivých obcí	X		X			X
Zdravotnická zařízení	X		X		X	X Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce, případně informace zprostředkovat přes úředníky Magistrátu
NNO v oblasti poskytování sociálních služeb a volnočasových aktivit	X		X		X	X Pro efektivní jednání nutné zahrnout do PS jen vybrané zástupce, případně informace zprostředkovat přes úředníky Magistrátu.

Zdroj dat: Vlastní zpracování

Tabulka 24: Čtyřpolní matice zájmu a vlivu

		VLIV	
		NÍZKÝ	VYSOKÝ
ZÁJEM	NÍZKÝ	Středočeský kraj	
	VYSOKÝ	- VaK MB - ŘSD, DP MB - Školská a vzděl. zařízení, zdrav. zařízení - Městská policie - HZS Středočeského kraje, územní odbor MB - Sbor dobrovolných hasičů - Nadační fondy, NNO	- Statutární město Mladá Boleslav - Obce ve sledovaném území

Zdroj dat: Vlastní zpracování

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

B: ANALYTICKÁ ČÁST

B 3: ANALÝZA PROBLÉMŮ A POTŘEB

10 ANALÝZA PROBLÉMŮ A POTŘEB

Analýza problémů a potřeb je zpracována pomocí problémové analýzy. Problémy lze v logice strategických dokumentů definovat jako rozpory mezi žádoucím stavem a stavem současným (zjištěným pomocí analýz). V tomto bodě tedy analýza problémů a potřeb navazuje na socioekonomickou analýzu:

- výstupy analýzy jsou transformovány problémovou analýzou do přehledu a popisu problémů,
- na zjištěné problémy reaguje návrh specifických cílů, opatření a projektů.

Formulace problémů rozvoje území Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav (IPRÚ) představuje v procesu tvorby IPRÚ významný mezník, neboť ukazuje, v jakých oblastech (tématech) se koncentrují problémy Mladoboleslavska a na co tedy při rozhodování o směřování finanční podpory z ESIF zaměřit pozornost. Problémem přitom nemusí být jen slabá stránka IPRÚ Mladá Boleslav nebo vnější hrozba, ale také nevyužitá silná stránka či příležitost.

Pro identifikaci problémů je využita metoda stromu problémů pracující se dvěma až třemi hierarchickými úrovněmi „stromu problémů“:

- problémová oblast – celkem 4 oblasti, které se v další části IPRÚ transformují do dvou specifických cílů,
- hlavní problémy – několik problémů v rámci každé problémové oblasti, které jsou podrobně popsány a v další části IPRÚ se transformují do opatření,
- dílčí problémy – spíše informační shrnutí popisu hlavních problémů, které se v další části IPRÚ volně transformuje do vzorových projektů v rámci jednotlivých opatření.

Jednotlivé hlavní problémy jsou při využití této metody popsány v jednotné struktuře, kdy každý z nich je vysvětlen výčtem příčin (dílčích problémů) a jejich obsahovou specifikací. Metoda tak jednotlivé dílčí problémy přiřazuje k hlavním problémům a ty seskupuje do problémových oblastí, což umožňuje nalézt mezi problémy příčinné vazby a souvislosti. Celá problémová analýza je přehledně zobrazena ve stromu problémů.

Zároveň je potřeba upozornit, že problémová analýza byla zpracována pro všechny oblasti a témata bez ohledu na to, zda mohou být řešeny za finanční podpory ESIF v rámci programového období 2014 – 2020.

Na konci každého hlavního cíle je uvedeno, zda a které identifikované problémy budou řešeny prostřednictvím ESIF s ohledem na možnosti financování v rámci tohoto integrovaného nástroje.

11 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

11.1 DEFICITY V SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Z hlediska polohy v rámci celonárodní silniční sítě má Mladobosleslavsko nadstandardní postavení. Stav infrastruktury pro silniční dopravu se však vyznačuje relativně širokým spektrem problémů a deficitů. Jedná se především o **nevyhovující trasování a kapacitu vybraných silnic**, resp. chybějící přeložky a objízdné trasy silnic s intenzivní dopravní zátěží v intravilánech obcí. To platí především o silnici I/16 ve směru na Jičín včetně průjezdu intravilánem obce Židněves. Mezi další problematické úseky patří intenzivní tranzitní doprava na silnici II/280 v intravilánu obce Březno nebo chybějící JV tangenta zajišťující obchvat Mladé Boleslavi a Kosmonos.

V území se vyskytuje **množství bodových závad** a to na všech stupních silnic a komunikací. Na rychlostní komunikaci R10 to je nevhodné řešení sjezdů 39 Zámostí a 40 Mladá Boleslav - Bezděčín. Další bodové závady představuje komplikovaný železniční přejezd u stanice Mladá Boleslav hl. nádraží, úzká silnice ve směru na Vinec nebo nevhodná řešení vybraných křižovatek (např. křižovatka silnice I/38 v Hrdlořezech, Ptácká a Laurinova).

Dále se jedná o **špatný technický stav silnic a komunikací**. To platí především o silnicích II. a III. třídy, u kterých v souvislosti s dynamickým rozvojem některých obcí v zázemí Mladé Boleslavi dochází k přetížení a jejichž parametry neodpovídají aktuální dopravní zátěži. Současně je významným problémem nedostatečná údržba silnic a jejich okolí.

V městě Mladá Boleslav to je pak potřeba **rekonstrukce a zvýšení kapacity vybraných mostů** (např. Laurinova x Havlíčkova, most přes Jizeru v Debři) a **viaduktů** na železniční trati č. 070 v Podlázkách a Čejeticích. V neposlední řadě také rekonstrukce a zkapacitnění vybraných městských komunikací (např. třída Václava Klementa).

Automobilová doprava je významným zdrojem hlukové zátěže, která představuje problém především pro obyvatele žijící při průtazích silnic I. třídy, a to konkrétně při silnicích R10, I/16, I/38. Přímo v Mladé Boleslavi nadměrný hluk tíží více než 2000 obyvatel, zejména populace žijící v ulicích Jičínská/TGM/Jaselská, Průmyslová a V. Klementa.

Nedostatkem je také **neprovázanost silniční a železniční nákladní dopravy** ve vazbě na Škoda Auto a.s.

Další skupinu problémů představují **nedostatky v řízení a bezpečnosti dopravy**. Ty se týkají především intravilánů sídel a patří sem deficity ve vybavenosti infrastrukturou pro pěší (chodníky, osvětlené přechody, bezbariérové úpravy) nebo bezpečnostní opatřeními (psychologické a fyzické prvky zklidňování dopravy). V Mladé Boleslavi pak také chybějící systém telematického řízení provozu.

V neposlední řadě se jedná o **problém s parkováním**, resp. dopravou v klidu, a to především ve vybraných částech města Mladá Boleslav (historické centrum města a sídliště). Chybějící kapacity již

neumožňují rozšiřovat povrchová stání, proto je nutné řešit výstavbou parkovacích domů a preferencí MHD.

Problematiku silniční a železniční dopravy lze shrnout do následujících bodů:

- Zatížení intravilánů obcí intenzivní tranzitní dopravou,
- Množství problematických průjezdů silnic obcemi, chybějící obchvaty sídel a bodové závady na komunikacích
- Špatný technický stav vybraných silnic, komunikací, mostů, viaduktů a propustků,
- Neprovázanost silniční a železniční nákladní dopravy,
- Nedostatky v řízení a bezpečnosti dopravy,
- Nedostatečné parkovací kapacity na sídlištích a v centru Mladé Boleslavi.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Trasování silnic a komunikací neodpovídající aktuálním požadavkům dopravy,
- Vysoké intenzity silniční dopravy,
- Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na silniční stavby,
- Obtížný konsensus nad územním vedením významných dopravních staveb,
- Dlouhodobý nedostatek finančních zdrojů na údržbu komunikací nižšího řádu vedoucí k trvalému zhoršení jejich stavu,
- Proces suburbanizace vedoucí ke zvýšeným nárokům na dopravní obslužnost sídel v zázemí Mladé Boleslavi,
- Neodpovídající stav infrastruktury pro pěší.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Zpoždění významným silničních staveb,
- Odlidštění veřejného prostoru a omezení jeho funkce na tranzitní prostor,
- Zvýšení nehodovosti,
- Zvýšená hluková zátěž obyvatel.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Tato oblast nebude v rámci IPRÚ Mladá Boleslav řešena.

11.2 DEFICITY VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ

V oblasti veřejné hromadné dopravy se území IPRÚ Mladá Boleslav vyznačuje naprosto **neodpovídajícím stavem železniční infrastruktury**. Její hlavní deficity jsou nepříznivé směrové, místy i sklonové poměry, technický stav a parametry, které neodpovídají potřebám moderní železniční dopravy. Železniční osobní doprava tak nemůže nabídnout cestovní doby, které by byly konkurenceschopné s individuální automobilovou dopravou a často i s autobusovou dopravou. Problémem je také místy nepříznivá dopravní poloha stanic a zastávek železniční osobní dopravy vůči intravilánům sídel, což platí zejména o uzlové stanici Mladá Boleslav hl. n.

V oblasti autobusové dopravy a MHD je hlavním nedostatkem **nízká integrace do IDS Středočeského kraje a absence moderního informačního systému pro cestující**. Potřeba je také **obnovit a rozšířit vozový park MH, budovat přestupní terminály veřejné dopravy** a modernizovat a doplňovat související infrastrukturu (např. rekonstrukce a rozšiřování autobusových zastávek).

S hlavním problémem 11.1 je úzce provázána **nedostatečná preference městské hromadné dopravy** (např. vlastní pruhy, preferenční opatření na křižovatkách), se kterou souvisí **absence záchytných parkovišť P+R**.

Problematiku veřejné hromadné dopravy lze shrnout do následujících bodů:

- Špatný technický stav železniční sítě včetně drážních objektů,
- Nízká konkurenceschopnost osobní železniční dopravy ve srovnání s IAD a autobusovou dopravou,
- Nevyhovující poloha železničních stanic a zastávek v sídlech,
- Nedostatečná preference MHD v systému dopravy,
- Nízká integrace veřejné dopravy do IDS Středočeského kraje,
- Potřeba rozvíjet vozový park a infrastrukturu MHD,
- Chybějící moderní informační systém MHD Mladá Boleslav a přestupní terminály ve veřejné dopravě.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Neodpovídající stav infrastruktury pro železniční dopravu,
- Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na železniční stavby,
- Nižší atraktivita veřejné hromadné dopravy z hlediska rychlosti, komfortu a přehlednosti nabízených služeb.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Preference IAD ze strany obyvatel způsobující vyšší intenzitu silniční dopravy,

- Nízké využívání veřejné hromadné dopravy, především osobní železniční dopravy,
- Nekonkurenceschopná osobní železniční doprava.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Modernizace a rozšíření vozového parku MHD Mladá Boleslav,
- Výstavba záchytných parkovišť P+R,
- Výstavba přestupních terminálů různých druhů veřejné dopravy,
- Zavedení moderního informačního systému do MHD Mladá Boleslav,
- Modernizace stávajících a výstavba nových autobusových zastávek.

11.3 NEDOSTATKY V INFRASTRUKTUŘE PRO CYKLODOPRAVU

Cyklistická doprava (rekreační i jako alternativní forma dopravy do zaměstnání/za službami) prožívá v posledních letech v České republice výrazný rozvoj. Významná část území IPRÚ Mladá Boleslav má vhodné podmínky pro rozvoj cyklodopravy jako alternativní dopravy do zaměstnání. Jedná se o jádrové území Mladé Boleslavi (Severní Město – Staré Město – Rozvoj), areál automobilky a severovýchodní oblast IPRÚ. V současné době je převážná část území IPRÚ Mladá Boleslav pokryta dostatečně hustou sítí cyklotras. Tyto cyklotrasy však **většinou nejsou trasovány po cyklostezkách** (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty).

Další rozvoj potenciálu cyklodopravy je limitován **nedostatečnou sítí cyklotras v samotné Mladé Boleslavi včetně jejich neprovázanosti na cyklotrasy v okolních obcích a chybějící doplňkovou infrastrukturou** (cyklostojany, vodorovné a svislé dopravní značení, B+R parkoviště apod.). V systému cyklotras se vyskytuje několik bodových závad (např. v ulici Palackého u Klaudiánovy nemocnice, v ulici Palackého u gymnázia, historické centrum města). Rozvoj cyklodopravy v Mladé Boleslavi je řešen Generelem cyklistické dopravy v Mladé Boleslavi.

V oblasti rekreační cyklistické dopravy je potřeba **pokračovat ve výstavbě cyklotras podél Jizery a Klenice**. Podstatné je především širší zapojení do projektu pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) výstavbou potřebné infrastruktury v mladoboleslavském úseku. Tyto rekreační cyklostezky je potřeba rozvíjet ve vazbě na městské cyklostezky sloužící k dopravě do zaměstnání.

Problematiku infrastruktury pro cyklodopravu lze shrnout do následujících bodů:

- Nedostatečná síť cyklotras v Mladé Boleslavi,
- Nízký podíl cyklostezek a cyklopruhů,
- Nedostatečná vybavenost sítě cyklotras doplňkovou infrastrukturou,
- Pomalá výstavba rekreačních cyklotras, především Greenway Jizera.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Neodpovídající stav infrastruktury pro cyklodopravu.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Pomalé rozšiřování cyklodopravy jako alternativní formy dopravy do zaměstnání v rámci území IPRÚ Mladá Boleslav,
- Preference IAD ze strany obyvatel způsobující vyšší intenzitu silniční dopravy,
- Zhoršená bezpečnost a zvýšený počet kolizí cyklistů s IAD,
- Pomalý rozvoj rekreační cyklodopravy.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOESLAV

- Výstavba cyklostezek a cyklotras sloužící alternativnímu způsobu dopravy,
- Výstavba doprovodné infrastruktury pro cyklodopravu ve vazbě na další systémy dopravy.

12 KVALITA ŽIVOTA

12.1 NEDOSTATKY V NABÍDCE A KVALITĚ SOCIÁLNÍCH SLUŽEB A ZDRAVOTNICTVÍ

Organizace poskytující sociální služby jsou výrazně koncentrované v Mladé Boleslavi a poskytují široké, avšak nikoliv kompletní spektrum služeb pro obyvatelstvo města i zázemí. **Nabídka sociálních služeb neodpovídá zcela aktuálním a očekávaným požadavkům a potřebám obyvatel** území IPRÚ Mladá Boleslav. Objevují se zde dva hlavní druhy problémů:

1) Chybějící sociální služby – jedná se především o nízkoprahové zařízení pro děti a mládež do 12 let, středisko výchovné péče pro děti a mládež (zahrnující ambulantní i pobytové funkce), denní stacionář pro osoby s omezením funkčních schopností, ale také terénní sociální pracovníci např. na komplexní podporu rodin s nedostatečnými rodičovskými kompetencemi.

2) Nedostatečná kapacita existujících sociálních služeb - potýkají se s tím především tato zařízení: domov pro seniory, chráněné bydlení pro seniory a osoby s omezením funkčních schopností, nízkoprahové zařízení pro děti a mládež od 12 let, noclehárny a azylový dům pro matky s dětmi.

Mezi další aktuální problémy patří nedostatečná práce s cizinci pro posílení jejich integrace ve společnosti a zlepšení jejich uplatnění na trhu práce, oddělování otce od rodiny v případě, že jeho děti byly s matkou umístěny do azylového domu pro matky s dětmi nebo chybějící programy pro dlouhodobě nezaměstnané. Je potřeba také systematicky uskutečňovat programy návratu bezdomovců a občanů sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených do normálního života a na trh práce. S tím souvisí problematika sociálně vyloučených lokalit, které se přes dlouhodobě příznivou situaci na trhu práce vyskytují ve městě Mladá Boleslav i v okolních obcích.

Ve střednědobém výhledu jsou ohroženy některé další cílové skupiny, jedná se zejména o seniory (a osoby o ně pečující), rodiny s dětmi, osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a děti a mládež. Problematika sociálních služeb v Mladé Boleslavi je řešena Komunitním plánem sociálních služeb Statutárního města Mladé Boleslav na období 2014-2018.

V oblasti zdravotnictví lze vzhledem k postupnému stárnutí populace očekávat **zvýšenou poptávku po zdravotních službách pro seniory** (pobytových, ambulantních i terénních). Nedostačující jsou také kapacity dětských psychologů a psychiatrů. Nedostatky jsou také v přístrojovém vybavení, technickém a dispozičním stavu budov a počtu a rozsahu preventivních a rehabilitačních programů. Vhodné by bylo také propojit zdravotní a sociální systém (např. zřízení denního stacionáře pro pacienty s těžkým funkčním deficitem pro stavy po kraniotraumatech, polytraumatech apod.) vyžadující dlouhodobou rehabilitaci.

Obecným problémem zdravotních i sociálních služeb je **rozdílná kvalita, kapacita nebo dostupnost vybraných poskytovaných služeb**, což platí jak pro odborné, tak i doplňkové (stravování, úroveň vybavení, apod.) služby.

Kromě sociálních a zdravotních služeb bude **potřeba rozšířit i nabídku společenských, volnočasových a sportovních aktivit** pro uvedené cílové skupiny (senioři, osoby sociálně vyloučení a sociálním vyloučením ohrožení, rodiny s dětmi apod.). Uvedené aktivity tvoří společně s nabídkou sociálních služeb a zdravotnictví kompletní nabídku služeb pro zajištění důstojného života těchto cílových skupin obyvatel a/nebo služeb nutných pro jejich návrat do normálního života. Zázemí pro tyto aktivity je vhodné řešit centrálním prostorem pro všechny cílové skupiny od dětí po seniory.

V neposlední řadě je potřeba podporovat a dále **rozvíjet odbornost a komunikační dovednosti pracovníků sociálních služeb a zdravotnictví** a výměnu dobré praxe od regionální po mezinárodní úroveň.

Problematiku sociálních služeb a zdravotnictví lze shrnout do následujících bodů:

- Nedostatečná reakce na měnící se a rostoucí potřeby vybraných cílových skupin v oblasti sociálních služeb a zdravotnictví,
- Chybějící nebo nedostatečná nabídka vybraných sociálních a zdravotních služeb v území,
- Postupný proces zásadní změny věkové struktury populace,
- Nedostatečná nabídka volnočasových aktivit cílových skupin,
- Rozdílná kvalita poskytovaných služeb.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Dlouhodobý trend postupného stárnutí obyvatel,
- Ne zcela dostatečná nabídka všech potřebných sociálních, zdravotních a návazných služeb pro vybrané cílové skupiny (senioři, rodiny s dětmi, osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a děti a mládež,
- Deregulace nájemného a transformace bydlení.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Riziko vzniku sociálně vyloučených lokalit s koncentrací sociálně patologických jevů,
- Další růst počtu sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením,
- Riziko budoucí sociální destabilizace.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Revitalizace a úprava objektů a domů pro potřeby sociálních služeb (sociální bydlení, komunitní centra apod.),
- Zlepšení uplatnění sociálně vyloučených a cizinců na trhu práce,
- Obnovení pracovních návyků vybraných cílových skupin,

- Začleňování sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených do normálního života.

12.2 NÍZKÁ BEZPEČNOST A VYSOKÁ MÍRA KRIMINALITY V NĚKTERÝCH LOKALITÁCH

Dlouhodobě vysoká životní i majetková úroveň obyvatelstva na jedné straně a vysoká koncentrace obyvatel s relativně nižšími příjmy a velká část rodičů pracujících ve směném provozu, ale i relativně velký počet cizinců pracujících v automobilce na straně druhé způsobují, že **se město Mladá Boleslav potýká s vysokou mírou kriminality** a především pak extrémně **vysokou kriminalitou dětí a mládeže**.

Nejčastějšími typy trestné činnosti jsou krádeže motorových vozidel, vloupání do motorových vozidel a loupeže. Na ně se částečně vážou **některé sociálně patologické jevy**, zejména herny a gambling (prostorově koncentrovaný v ulici U Stadionu). Prostorově jsou nejrizikovějšími oblastmi z hlediska majetkové trestní činnosti lokality s velkou dopravní zatížeností (Havlíčкова ul. v oblasti u Kauflandu a nákupní centra obecně), lokality s koncentrací cizinců a agenturních pracovníků (části Severního sídliště) nebo jinak rizikové oblasti (herny v ulici U Stadionu).

S kriminalitou souvisí také **slabá identifikace obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko**.

Problémem je nedostatečná intenzita prevence a terénní programů pro drogově závislé, ale i osoby opouštějící výkon trestu a vracející se do Mladé Boleslavi. Z tohoto důvodu je potřeba dále **realizovat a rozvíjet opatření k prevenci kriminality a programy sociálního začleňování těchto cílových skupin** jako je školení, vzdělávání, prointegrační aktivity, dluhové a finanční poradenství, resociační programy, ale i revitalizace veřejných prostranství s opatřeními k předcházení kriminalitě.

Mezi nedostatky patří **nedostatečné zázemí a vybavení jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému**, nevyhovující prostory Městské policie Mladá Boleslav a potřeba modernizovat a rozvíjet kamerový systém města.

Problematiku kriminality lze shrnout do následujících bodů:

- Vysoká kriminalita dětí a mládeže,
- Koncentrace sociálních problémů a sociálně nežádoucích jevů v některých lokalitách města Mladá Boleslav,
- Nedostatky ve vybavení složek IZS,
- Slabá identifikace obyvatel s městem a regionem Mladá Boleslav.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Koncentrace obyvatel s relativně nižšími příjmy,
- Vysoký podíl cizinců a obyvatel s nízkou mírou identifikace s Mladou Boleslaví.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Výskyt sociálně patologických jevů ve vybraných lokalitách Mladé Boleslavi s rizikem vzniku sociálně vyloučených lokalit,
- Nižší bezpečnost ve vybraných oblastech města Mladá Boleslav.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Podpora rodičovských kompetencí.

12.3 NEDOSTATKY VE VZDĚLÁVÁNÍ, PRAXI A VAV

Nabídka a rozsah škol všech stupňů je na území IPRÚ Mladá Boleslav širší než je tomu v obdobných aglomeracích. To je způsobeno především přítomností soukromé školy Škoda Auto Vysoká škola, ale i širokou nabídkou sekundárního vzdělávání.

Lokalizace školních zařízení je podobně jako v případě ostatních služeb výrazně centralizována do města Mladá Boleslav. **Vybavení území IPRÚ Mladá Boleslav školami**, především mateřskými a základními, tak **ne vždy odpovídá jeho rozvoji v souvislosti s procesem suburbanizace**. To platí především o obci Bradlec (poptávka po ZŠ) či relativně lidnatějších dynamicky se rozvíjejících obcích (např. Pískové Lhotě, kde chybí MŠ). Zásadní výzvou je pak zajištění dostatečných kapacit existujících škol v zázemí Mladé Boleslavi (především v Kosmonosech, Březně a Dalovicích, kde výhledově nebudou dostačovat ani kapacity ZŠ).

Stávající školy v území IPRÚ se často potýkají s jedním, ale často i s oběma, z uvedených problémů:

1) Nedostatečné vybavení pro zajištění odpovídající kvality výuky klíčových kompetencí a podmínek pro zajištění potřeb žáků se speciálními vzdělávacími potřebami,

2) Špatný technický stav objektů škol, které jsou často v původním stavu z 70. a 80. let 20. století, tj. téměř havarijní, energeticky nevyhovující a zdravotně rizikové.

Významným problémem v oblasti školství je také **slabá provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol**, způsobující nedostatečný přenos informací a požadavků na vzdělání a znalosti žáků a studentů, **pokles zájmu o technické obory a nízké propojení škol a praxe**. Mladoboleslavsko se také potýká se slabým propojením škol a praxe na oblast vědy a výzkumu.

Škoda Auto Vysokou školu je potřeba dále podporovat v rozvoji studijních oborů a modulů dle potřeb širšího okruhu klíčových zaměstnavatelů a regionu. Současně by bylo vhodné vytvářet a rozvíjet podpůrnou infrastrukturu pro VaV a podporovat investice do podnikatelských objektů.

Problematiku školství lze shrnout do následujících bodů:

- Neodpovídající pokrytí území IPRÚ Mladá Boleslav mateřskými a základními školami,
- Nedostatky ve vybavení a technickém stavu škol na území IPRÚ Mladá Boleslav,

- Slabá provázanost mateřských – základních – středních – vysokých škol,
- Pokračující pokles zájmu dětí o technické obory,
- Nedostatečné propojení škol, praxe a VaV.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Pokračující normativní způsob financování školství,
- Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na školství (investice, neinvestice i mzdy učitelů),
- Proces suburbanizace v zázemí Mladé Boleslavi.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Nedostatek technicky vzdělaných absolventů SŠ a VŠ bude mít ve střednědobém a dlouhodobém horizontu negativní dopad na místní, automobilový průmysl,
- Nedostatečné kapacity vybraných mateřských škol a v budoucnu i základních škol v Mladé Boleslavi a některých obcích,
- Riziko neudržení dostatečné úrovně vzdělávání v souvislosti s odchodem učitelů a nedostatečnou úrovní studijního a technického vybavení škol.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Přizpůsobení kapacit vybraných MŠ,
- Rekonstrukce a modernizace odborných učeben pro výuku přírodovědných a technických oborů na vybraných ZŠ,
- Rekonstrukce a vybavení pro rozvoj klíčových kompetencí (cizí jazyky, matematická schopnost, finanční gramotnost apod.) ve vybraných ZŠ.

13 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

13.1 ZNEČIŠTĚNÉ OVZDUŠÍ A HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

Ovzduší na Mladoboleslavsku se vyznačuje vyššími koncentracemi některých škodlivých látek. Imisní limity bývají překročeny v případě oxidu dusičitého, přízemního ozónu a nejčastěji u atmosférického aerosolu. **Hlavní znečišťující látky** emitované ve sledovaném území s významnějším podílem na hodnotách Středočeského kraje jsou **těžké organické látky (11,4 %) a oxid uhelnatý (9 %)**. Tyto polutanty určují dva hlavní zdroje, resp. kategorie zdrojů znečištění ovzduší. Zprv se jedná o teplárnu ŠKO-ENERGO, závod Škoda Auto v Mladé Boleslavi, a Iakovnu, jakožto **velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší**, z jejichž emisí jsou nejhorší **těžké organické látky, oxid siřičitý a oxidy dusíku**. Druhým hlavním zdrojem znečištění jsou lokální topeniště, tedy **malé stacionární zdroje znečišťování ovzduší**, které se podílejí na příčinách vzniku smogu v zimních měsících z 80 %. V jejich emisích dominuje **oxid uhelnatý a tuhé znečišťující látky**. Méně šetrnými palivy jsou vytápěny domácnosti hlavně venkovských obcí sledovaného území. Doplnkovým zdrojem znečištění, i když u některých látek klíčovým, je doprava, která způsobuje svými emisemi zejména vysoké hladiny atmosférického aerosolu a přízemního ozónu hlavně v letních měsících, což je nicméně problémem většiny území České republiky.

Automobilová doprava je nicméně především zdrojem hlukové zátěže, která představuje problém především pro obyvatele žijící při průtazích silnic I. třídy, a to konkrétně při silnicích R10, I/16, I/38. Přímo v Mladé Boleslavi nadměrný hluk tíží více než 2000 obyvatel, zejména populaci žijící v ulicích Jičínská/TGM/Jaselská, Průmyslová a V. Klementa.

Problematiku znečištěného ovzduší a hlukové zátěže lze shrnout do následujících bodů:

- Znečištěné ovzduší je problémem pro celé zájmové území IPRÚ a nadměrná hluková zátěž pro více než 2000 obyvatel území,
- Významným zdrojem znečištění jsou velké stacionární zdroje znečištění ovzduší (teplárna ŠKO-ENERGO a Iakovna) a malé stacionární zdroje znečištění ovzduší z důvodu topení nekvalitními palivy a používáním zastaralých zařízení,
- Dalším zdrojem znečištění ovzduší i hlukové zátěže je zvyšující se intenzita dopravy.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Velké stacionární zdroje znečišťování ovzduší,
- Vysoké intenzity silniční dopravy,
- Absence protihlukových opatření,
- Používání starých zařízení na pevná paliva zejména v domácnostech.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Zvýšené koncentrace některých znečišťujících látek,
- Smog v zimních měsících,
- Zvýšená hluková zátěž obyvatel.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Omezování městské a příměstské IAD (tj. emisí a hluku) podporou a modernizací MHD a výstavbou záchytných P+R parkovišť,
- Výstavbou cyklostezek a cyklotras motivovat řidiče při cestách do zaměstnání k výměně auta za kolo.

13.2 ZHORŠENÁ KVALITA VOD A NEDOSTATKY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY OBCÍ

Kvalita vody v řece Jizeře je v principu uspokojivá, resp. dosahuje II. třídy – mírně znečištěná voda.

Přítoky Jizery a Dobrovka z povodí Labe však mají poněkud zhoršenou kvalitu vody, což je dáno třemi základními faktory. Zaprvé se jedná o nižší vodnost, která vede k vyšší koncentraci vnášených škodlivin a nižší samočisticí schopnosti těchto toků, **zadruhé o intenzivní zemědělskou činnost a zatřetí o neúplné odkanalizování** sledovaného území. Nedostatky v odkanalizování (např. chybějící splašková kanalizace s ČOV) se objevují zejména v obcích Rokytovec, Vinec a Písková Lhota, Krnsko, Dolní Stakory, Kolomuty, Hrdlořezy, část obce Bradlec, některých částech Kosmonos, část obce Valy (Plazy), Řepov (průmyslová zóna) a některých místních částech.

Území je zásobeno velmi kvalitní pitnou vodou. Investiční potřeby v zásobování pitnou vodou jsou spojené zejména s postupným nahrazováním starých rozvodů pitné vody a propojováním skupinových vodovodů a místních vodovodů na skupinový vodovod Mladá Boleslav. Nedostatky v zásobování obyvatel pitnou vodou se objevují zejména v části obce Jemníky, v obcích Nepřevázka, Krnsko, Kosmonosy, Hrdlořezy-Důl, v části obce Březno (místní část Dolánky).

Problematiku zhoršené kvality vod a nedostatků technické infrastruktury obcí lze shrnout do následujících bodů:

- Mírně zhoršená kvalita vody přítoků Jizery a Dobrovky je daná nižší vodností, zemědělskou činností a nekompletním odkanalizováním území,
- Území se potýká s ne zcela vyhovující infrastrukturou v oblasti odkanalizování a zásobování pitnou vodou.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nižší vodnost některých řek,
- Intenzivní zemědělská činnost,

- Chybějící kanalizace a ČOV v některých oblastech,
- Některé staré rozvody pitné vody.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Zhoršená kvalita vod některých toků,
- Ne zcela efektivní systém zásobování pitnou vodou.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

13.3 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ A EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE ÚZEMÍ

Zásadním problémem celého IPRÚ Mladá Boleslav je likvidace komunálního odpadu. Nachází se zde skládka komunálního odpadu Michalovice, která je však na hraně životnosti. Skládku měla nahradit mechanicko-biologická úprava odpadů, která však nakonec nebyla realizována. Proto je nezbytně nutné najít urychleně nový způsob nakládání s odpady.

V oblasti odpadového hospodářství však není pokryta celá síť sběrných dvorů nebo sběrných míst v okolních obcích. V Mladé Boleslavi je stávající síť dvou sběrných dvorů nedostatečná. Problémem souvisejícím, byť nižšího řádu je nepořádek v okolí kontejnerů, a to včetně kontejnerů na tříděný odpad. Některým částem města by proto slušela možnost vybudování podzemních kontejnerů.

Dosud ne zcela řešeným problémem jsou **lokality s ekologickými zátěžemi**, a to zejména v podobě bodového znečištění vod, bývalých skládek komunálního odpadu, stávajících či bývalých průmyslových areálů a dalších zátěží označovaných jako zátěže bodového či lokálního dosahu s nízkým rizikem. Vyšší rizikovost z důvodu ohrožení povrchových a potenciálního ohrožení zdrojů podzemních vod je přičítána lokalitě výrobního závodu Škoda Auto a.s. V místě probíhá průběžná sanace. Lze předpokládat i další ekologické zátěže v místech stávajících nebo někdejších průmyslových podniků, ale situaci ztěžuje skutečnost, že neexistuje přesný přehled a evidence těchto lokalit.

Problematiku odpadového hospodářství a ekologických zátěží území lze shrnout do následujících bodů:

- Kapacity skládky komunálního odpadu Michalovice jsou vyčerpané a nový způsob likvidace komunálního odpadu není připraven,
- Kapacita sběrných dvorů v Mladé Boleslavi není dostatečná, v některých obcích ze sledovaného území sběrné dvory nebo sběrná místa zatím nebyla vybudována,
- V regionu existují lokality s ekologickými zátěžemi, navíc není zpracován zcela aktuální přehled těchto lokalit v území.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Zrušení připravované výstavby mechanicko-biologické třídírny odpadů s bioplynovou stanicí,
- Nedostatek prostředků pro vybudování dostatečné sítě sběrných dvorů a sběrných míst v Mladé Boleslavi a okolních obcích,
- Ponechané ekologické zátěže území, které nejsou zmapovány a systematicky sledovány.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Riziko vyčerpání kapacit skládky Michalovice a likvidace komunálního odpadu mimo území IPRÚ
- Neefektivní nakládání s odpady,
- Rizika ohrožení povrchových a podzemních vod, kontaminace půdy.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCU IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

13.4 ENVIRONMENTÁLNÍ RIZIKA

Klíčovým environmentálním rizikem ve sledovaném území jsou především **povodně**. **Příčiny** je třeba spatřovat především v **nárůstu zastavěné plochy města**, která brání plynulejšímu odtoku vod do řek, a naopak **vede k prudšímu odtoku**, jenž při intenzivních deštích neúměrně zatěžuje stokový systém a vede k **lokálním záplavám** sklepních a dalších prostor nacházejících se pod úrovní terénu. Řeky, které by měly příval vody přijmout, jsou často zanesené, což rovněž zhoršuje průběh a rozsah povodní, obdobně negativní efekt na průběh povodní mají i některé neudržované oblasti v bezprostředním okolí řek, zarostlé náletovými dřevinami (např. mezi Podlázkami a Hrdlořezy).

Dalším rizikem jsou **sesuvy půdy a skalní řízení**. Skalní řízení je problém, který je v Mladé Boleslavi nutné řešit v bezprostřední blízkosti centra, podél ulice Ptácká. Prudké svahy, kde hrozí sesuvy, se ve sledovaném území nacházejí například v Josefově Dole, Bradleci nebo Jemníkách.

Problematiku environmentálních rizik území lze shrnout do následujících bodů:

- Klíčovým environmentálním rizikem ve sledovaném území jsou především povodně,
- Ve sledovaném území je nutné řešit také situaci některých lokalit z hlediska sklaního řízení a sesuvů půdy.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nárůst zastavěné plochy města
- Zanesené řeky a jejich neupravené povodí

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Lokální povodně
- Skalní řícení, svahové sesuvy
- Velká zátěž pro stokový systém

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCU IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

13.5 SÍDELNÍ ZELENĚ

V Mladé Boleslavi se nachází tři **evropsky významné lokality systému NATURA 2000**. Jedná se o lokality Bezděčín-letiště, Chlum a Radouč. Problematická je především lokalita Radouče, která čelí mimořádnému tlaku s negativními projevy v důsledku sousedství se sídlištěm s velkým počtem obyvatel. Územím IPRÚ Mladá Boleslav prochází údolím Jizery nadregionální biokoridor s regionálním biocentrem Debř a několika lokálními biocentry. Z tohoto biokoridoru se v Mladé Boleslavi oddělují dva lokální biokoridory. **Síť biokoridorů** ve sledovaném regionu **není kompletně propojená**, což brání v naplnění jejich primární funkce.

Nabídka veřejných prostranství v Mladé Boleslavi pro setkávání a krátkodobou rekreaci **by měla být zkvalitněna** (např. by byla třeba rekonstrukce Nového parku) **či rozšířena** – např. les Sahara, který v současnosti slouží jako hospodářský les, by bylo vhodné překategorizovat do lesa zvláštního určení – příměstský les se zvýšenou rekreační funkcí. Jak zde, tak i u jiných zelených ploch by bylo vhodné obnovit nebo doplnit mobiliář. Tyto změny by podpořily zdravý životní styl dětí a mládeže, resp. obyvatel obecně.

Městské zeleně se dotýká rovněž nedůstojná situace Nového hřbitova. Lokalita dlouhodobě nevyhovuje svému pietnímu účelu. Nový hřbitov tvoří funkčně nevhodnou enklávu v průmyslové zóně, vymezené už před mnoha lety schváleným územním plánem pro průmyslovou výrobu. V souladu s územním plánem došlo k obestavění části hřbitova vysokými výrobními halami společnosti Škoda Auto a lze očekávat, že tento trend bude pokračovat. Hřbitov tak bude postupně výrobním areálem Škoda Auto těsně obklopen a oddělen a tradiční městská zeleň zcela ztratí svou původní funkci. Situace by proto měla být řešena ve veřejném zájmu včasnou přípravou mnohem

pietnějšího náhradního prostoru, včetně kvalitní městské zeleně, urbanisticky podstatně lépe začleněného do území města.

Sídelní zeleň ve sledovaném regionu by také bylo vhodné **doplnit o vzdělávací složku** – např. se nabízí vybudovat naučnou stezku památné stromy a dendrologické zajímavosti regionu – čímž by se mohla posílit vazba obyvatel na město a region, neboť identita s místem bydliště je vlivem v analýze diskutovaných aspektů slabá.

Ostatní obce vymezeného území mají vesměs nabídku veřejných prostranství velmi omezenou, zanedbanou a bez mobiliáře, který by motivoval ať už k setkávání obyvatel nebo aktivnímu či pasivnímu odpočinku. Tento problém se objevuje jak ve venkovských sídlech, tak v rozvíjejících se suburbánních obytných zónách.

Síť dětských hřišť ve městě i okolních obcích by měla být optimalizována ve smyslu jejich rovnoměrného rozložení, ale i pravidel, která kladou vyšší nároky na bezpečnost.

Problematiku nevyhovujícího stavu některých veřejných prostranství lze shrnout do následujících bodů:

- Síť biokoridorů není zcela funkční vlivem jejich neprovázanosti,
- Stav některých veřejných prostranství určených ke krátkodobé rekreaci a setkávání obyvatel v Mladé Boleslavi je nevyhovující, což se týká i zanedbatného mobiliáře či chybějícího vzdělávacího rozměru,
- Nabídka veřejných prostranství v ostatních obcích vymezeného území je nedostatečná.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Nedocení významu biokoridorů,
- Poměrně rozsáhlá plocha veřejné zeleně v Mladé Boleslavi, jejíž správa je nákladná,
- Nedocení významu veřejných prostranství v některých obcích.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti migrace pro zvěř využívající biokoridory,
- Omezené možnosti společenského vyžití a rizika pro posilování identity s místem bydliště,
- Omezené možnosti pro krátkodobý odpočinek,
- Limity pro vstřípení zdravého životního stylu dětem a mládeži.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

13.6 CELOŽIVOTNÍ UČENÍ V OBLASTI OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ochrana životního prostředí je velmi prospěšný zejména ohleduplný přístup každého jednotlivce. Jenže se ukazuje, že lidé v některých případech nejsou informováni o velmi podstatných aspektech ochrany životního prostředí, například pokud jde o podrobnější pravidla správného třídění odpadů. Tyto nedostatky se týkají zejména dospělých, neboť děti jsou i v těchto oblastech většinou v dostatečné míře a kvalitě vzdělávány ve školách.

Problematiku celoživotního učení v oblasti životního prostředí lze shrnout do následujících bodů:

- Zejména dospělí obyvatelé nemají dostatečně podrobnou znalost některých environmentálních témat.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Soustředění dosavadní environmentální výchovy především na cílovou skupinu děti a mládež.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Spíše slabá znalost některých environmentálních témat u dospělých obyvatel.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

14 KULTURA, SPORT A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

14.1 NEDOSTATKY INFRASTRUKTURY PRO KULTURNÍ VYŽITÍ

Mladá Boleslav nabízí poměrně pestré možnosti kulturního vyžití, s výjimkou **nabídky akcí komornějšího či alternativního charakteru**, která je ve srovnání s městy analogické velikosti **relativně chudá**. Příčinu je třeba spatřovat také v malé iniciativě vycházející přímo z činnosti občanských sdružení či jednotlivých obyvatel, ačkoli významný problém představuje technický či spíše architektonický stav některých budov v čele s Domem kultury. Právě rekonstrukce této budovy bude sama o sobě nezbytná a velmi nákladná. **Vybavenost pro kulturní vyžití je v ostatních obcích sledovaného území poměrně omezená**, což do určité míry limituje také společenský život v těchto obcích a může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště. Významným aktérem ve venkovských obcích jsou místní hasiči (sbor dobrovolných hasičů), kteří zajišťují mnohdy jediné či jedno z mála možností volnočasového vyžití. I tato organizace se však na mnoha místech potýká se zcela nevyhovujícími podmínkami.

Problematiku infrastruktury pro kulturní vyžití lze shrnout do následujících bodů:

- Navzdory celkově pestré nabídce kulturního vyžití je nabídka kulturních akcí komornějšího či alternativního charakteru poměrně omezená,
- Občanská sdružení a obyvatelé jsou spíše méně iniciativní při pořádání kulturních akcí „zdola“,
- Omezená je vybavenost v oblasti kultury v některých obcích a stav některých budov pro kulturní vyžití (včetně Mladé Boleslavi) je nevyhovující.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Omezené investice do kulturní infrastruktury,
- Nedostatečná propagace grantových programů a finanční podpory subjektům.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti kulturního vyžití, což může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

14.2 ZANEDBANÁ SPORTOVNÍ INFRASTRUKTURA

Ačkoli nabídka v oblasti sportu je v Mladé Boleslavi poměrně pestrá, technický stav některých objektů určených pro sport a volnočasové aktivity je nevyhovující (např. sportovní hala, krytý bazén v objektu sokolovny). Další problém představuje nedostatek kapacitnějších sportovních center, neboť existující větší zařízení jsou využívána především pro profesionální sport nebo jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Ve všech obcích v zájmovém území se nicméně nachází alespoň jedno hřiště, většina obcí má také tělocvičnu, do větších a komplexnějších sportovišť je však třeba dojíždět.

Nabídka koupališť je po dokončení městského bazénu Mladá Boleslav na jaře 2015 dostatečná. Další veřejné koupaliště se nachází ještě v Kosmonosech a v letní sezóně lze využít možnosti přírodního koupání v Jizeře.

Městu dále chybí vyšší objem finančních prostředků věnovaných do této oblasti (např. v porovnání s profesionálním sportem) určený na jednotlivé akce, ale např. i na kvalifikované pedagogy volného času.

Problematiku zanedbané sportovní infrastruktury lze shrnout do následujících bodů:

- Technický stav některých sportovišť je nevyhovující a současně chybí velkokapacitní sportovní zařízení určená pro širší veřejnost.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Omezené investice do sportovní infrastruktury,
- Nižší vodnost řek v regionu ovlivňující nabídku koupališť.

HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti sportovního vyžití, což může mít dopady na zdraví a tělesnou zdatnost obyvatel.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

14.3 OMEZENÉ MOŽNOSTI PRO VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Možnosti pro volnočasové aktivity jsou úzce spjaty se sportovní infrastrukturou a infrastrukturou pro kulturní vyžití. Další příležitosti skýtají školská zařízení, ve všech případech nicméně využití těchto prostor pro volný čas naráží na vytíženost této infrastruktury, případně její nevhodné parametry.

Zejména trávení volného času dětí a mládeže by však bylo třeba posunout k vyšší kvalitě, a to nejen z hlediska prostorů, ale i nabídky.

Současnou nabídku by bylo vhodné rozšířit a zatraktivnit, což by mohlo posloužit i jako integrační mechanismus pro cizince žijící v regionu i pro sociálně slabé obyvatele, s akcentem na děti obou zmíněných skupin. Zkvalitnění trávení volného času dětí a mládeže lze považovat i jako významný nástroj prevence z hlediska dětské kriminality, neboť Mladá Boleslav figuruje dlouhodobě na prvních příčkách v tomto ohledu a pestrá nabídka kvalitních volnočasových aktivit by mohla přispět ke změně tohoto trendu.

V ostatních obcích vymezeného regionu představuje klíčového aktéra z hlediska volnočasových aktivit Sbor dobrovolných hasičů. Zajišťuje některé kroužky pro děti a mládež, pořádá sportovní i kulturní akce, navíc často disponuje jedinými prostory v obci, které lze považovat za komunitní centrum. Tyto prostory jsou však mnohdy nevyhovující.

Problematiku zanedbané sportovní infrastruktury lze shrnout do následujících bodů:

- Ve městě i okolních obcích nejsou mnohdy vhodné prostory pro volnočasové aktivity, existující kulturní či sportovní infrastruktura (případně školská zařízení) je často příliš vytížena, případně je nevyhovující,
- Nabídka volnočasových aktivit by měla být rozšířena a zpestřena s cílem nabídnout atraktivní trávení volného času i pro znevýhodněné skupiny dětí a mládeže a jako prevence před významným problémem dětské kriminality.

HLAVNÍ PŘÍČINY PROBLÉMU

- Omezené investice do volnočasové, ale i kulturní a sportovní infrastruktury a školských zařízení a současně jejich velká vytíženost.

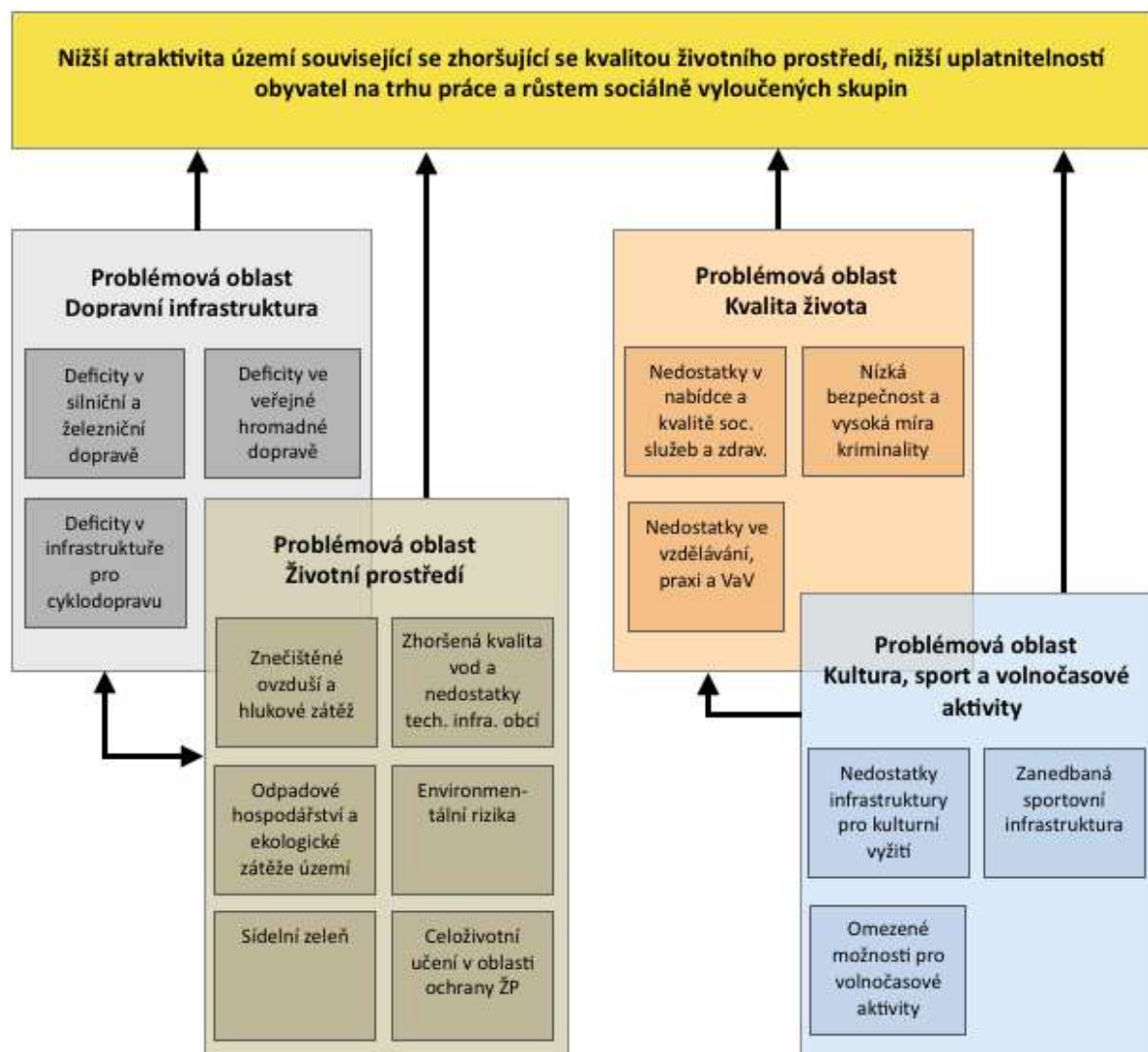
HLAVNÍ DŮSLEDKY PROBLÉMU

- Omezené možnosti obyvatel Mladé Boleslavi a zejména dětí a mládeže pro trávení volného času.

POTŘEBY ŘEŠENÉ PROSTŘEDNICTVÍM ESIF V RÁMCI IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

- Nelze řešit v rámci IPRÚ Mladá Boleslav.

15 STROM PROBLÉMŮ



INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

B: ANALYTICKÁ ČÁST

B 4: SWOT ANALÝZA

16 SWOT ANALÝZA

Úvodním krokem tohoto výstupu je definice problémových okruhů pro zpracování SWOT analýzy. Na základě informací z předchozích analytických výstupů byly definovány 4 okruhy, které představují relativně ucelená témata. Jedná se o tyto tematické okruhy:

- Dopravní infrastruktura
- Kvalita života
- Životní prostředí
- Kultura, sport a volnočasové aktivity

Jednotlivé problémové okruhy byly podrobeny SWOT analýze. Ta představuje metodu, pomocí níž je možné klasifikovat hlavní rozvojové faktory. Informace jsou metodou SWOT standardně tříděny do čtyř kategorií:

- silné stránky (S = strengths),
- slabé stránky (W = weaknesses),
- příležitosti (O = opportunities),
- hrozby (T = threats).

Tyto kategorie sledují logiku uvedenou v tabulce.

Tabulka 25: Konstrukce SWOT analýzy

	pozitiva	negativa
vnitřní faktory, přítomnost, výchozí stav	silné stránky (S)	slabé stránky (W)
vnější faktory, budoucnost, potřeba intervencí	příležitosti (O)	hrozby (T)

Z důvodů celkové přehlednosti tohoto výstupu byly zpracovány 4 samostatné SWOT analýzy pro uvedené tematické okruhy. V rámci SWOT analýzy byl tedy zpracován přehled jednotlivých faktorů pro každý problémový okruh. Smyslem těchto SWOT analýz je identifikace hlavních rozvojových faktorů působících na rozvoj zájmového území v každém tematickém okruhu.

Každá SWOT analýza tedy umožňuje identifikovat rozvojové faktory v konkrétním problémovém okruhu, a všechny jsou tak cenným podkladem pro rozhodování o cílech, aktivitách, projektových záměrech a o podobě intervenční logiky strategie.

16.1 SWOT ANALÝZA: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

SILNÉ STRÁNKY

- Nadstandardní dopravní poloha ve vztahu k celostátním komunikacím (R10, I/16 a I/38)
- Postupné budování a zkapacitňování systému páteřních silničních komunikací Mladé Boleslavi
- Relativní blízkost významného mezinárodního letiště Václava Havla Praha, Ruzyně
- Postupný rozvoj a budování systému cyklotras v městě Mladá Boleslav i okolních obcích
- Široká nabídka dálkových autobusových spojů do Prahy a dalších českých měst

SLABÉ STRÁNKY

- Intenzivní tranzitní doprava zatěžující intravilány obcí
- Špatný stav, zastaralá síť a dlouhodobá podfinancovanost silnic 2. a 3. třídy včetně špatného technického stavu mostů, viaduktů a propustků a nedostatečné údržby okolí silnic
- Množství problematických průjezdů obcemi, chybějící obchvaty sídel a bodové závary na komunikacích všech stupňů
- Nedostatek finančních prostředků z veřejných rozpočtů na silniční stavby
- Problematické nacházení shody nad vedením dopravních staveb v území
- Zpoždění výstavby významných silničních staveb
- Odlišnění veřejného prostoru a omezení jeho funkce na tranzitní prostor
- Neprovázanost silniční a železniční nákladní dopravy
- Nedostatečné parkovací kapacity na sídlištích a v centru Mladé Boleslavi
- Chybějící využití moderních ICT systémů a telematiky v dopravě
- Málo kapacitní a uživatelsky neatraktivní návaznost IAD na veřejnou dopravu vč. MHD, absence záchytných parkovišť P+R a přestupních terminálů ve veřejné dopravě
- Špatný technický stav železniční sítě včetně drážních objektů a nevyhovující poloha železničních stanic a zastávek v sídlech
- Nízká konkurenceschopnost osobní železniční dopravy ve srovnání s IAD a autobusovou dopravou
- Nedostatečná preference MHD v systému dopravy
- Nízká integrace veřejné dopravy do IDS Středočeského kraje

- Deficity v infrastruktuře pro cyklistickou dopravu a v její funkci každodenního přesunu obyvatel za prací a do škol v území IPRÚ Mladá Boleslav (chybějící úseky cyklotras, nízký podíl cyklostezek a cyklopruhů, nedostatečná doplňková infrastruktura)
- Výrazná konfliktnost pěší a cyklistické dopravy s dopravou silniční
- Pomalá výstavba rekreačních cyklotras, především Greenway Jizera

PŘÍLEŽITOSTI

- Výstavba a modernizace páteřních silničních komunikací (R10 a silnic I. třídy), aktuálně zejména přeložka I/16 - Sukorady
- Budování obchvatů sídel, modernizace a zkapacitňování stávajících komunikací včetně výstavby protihlukových opatření a doplňující zeleně
- Posílení provázanosti silniční a železniční nákladní dopravy
- Rozvoj veřejné hromadné dopravy
- Nárůst preference pěší, cyklistické a veřejné dopravy před IAD

HROZBY

- Zpoždění významných silničních i železničních staveb
- Dlouhodobý nedostatek finančních zdrojů na údržbu komunikací nižšího řádu vedoucí k trvalému zhoršení jejich stavu
- Nedostatečné legislativní řešení problematiky budování dopravních staveb veřejného významu (výkupy pozemků)
- Nárůst IAD zejména v okrajových částech Mladé Boleslavi a v jeho nejbližším zázemí jako důsledek pokračující suburbanizace
- Absence širšího společenského konsensu nad rolí a potřebou rozvoje veřejné dopravy jako plnohodnotné alternativy vůči IAD
- Pokračující rozvoj infrastruktury jednotlivých dopravních módů bez jejich vzájemné provázanosti
- Převaha dopravní funkce náměstí a ulic, pokračující odlidšťování veřejného prostoru
- Potřeba neustálého navyšování parkovacích kapacit vyvolaná výstavbou nové silniční infrastruktury a růstem intenzity IAD
- Nedostatek reálných opatření k preferenci veřejné dopravy před IAD
- Obtížný konsensus nad územním vedením významných dopravních staveb

16.2 SWOT ANALÝZA: KVALITA ŽIVOTA

SILNÉ STRÁNKY

- Dlouhodobě mírně rostoucí počet obyvatel území IPRÚ Mladá Boleslav
- Příznivá věková struktura obyvatel
- Vysoký podíl osob s úplným středním vzděláním je determinován charakterem trhu práce
- Poměrně vysoká životní úroveň obyvatel (vyšší průměrné mzdy) a dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti
- Relativně dobrá dostupnost většiny sociálních služeb
- Široká nabídka terénních, ambulantních a pobytových sociálních služeb v Mladé Boleslavi
- Relativně dobrá dostupnost zdravotnické péče
- Nadstandardní nabídka a rozsah škol všech stupňů

SLABÉ STRÁNKY

- Nevyhovující struktura uchazečů o zaměstnání vzhledem k nabídce pracovních příležitostí a požadavkům zaměstnavatelů
- Nízká míra identifikace obyvatel s Mladoboleslavskem
- Nedostatečná reakce na měnící se a rostoucí potřeby vybraných cílových skupin v oblasti sociálních služeb a zdravotnictví
- Chybějící nebo nedostatečná nabídka vybraných sociálních a zdravotních služeb v území, jedná se například o nízkoprahová zařízení pro děti a mládež do i nad 12 let nebo chráněné bydlení pro seniory a osoby s omezením funkčních schopností
- Proces zásadní změny věkové struktury populace
- Nedostatečná nabídka volnočasových aktivit pro seniory, rodiny s dětmi, osoby sociálně vyloučené nebo ohrožené sociálním vyloučením a děti a mládež
- Normativní způsob financování školství
- Slabá provázanost mateřských – základních – středních – vysokých škol
- Nedostatečné propojení škol, praxe a VaV
- Zvýšenou porodností i procesem suburbanizace zapříčiněná nedostatečná kapacita MŠ a ZŠ ve vybraných obcích (např.: Bradlec, Řepov, Písková Lhota)
- Nevyhovující technický stav většiny budov MŠ a ZŠ a vybavení pro vzdělávání, které tak neumožňuje zásadně zvýšit kvalitu vzdělávání a vytvořit síť specializovaných ZŠ
- Nedostatek investičních, neinvestičních i mzdových prostředků ve školství

- Vysoká kriminalita obecně a dětí a mládeže zvláště
- Koncentrace sociálních problémů a sociálně nežádoucích jevů v některých lokalitách města Mladá Boleslav i obcích (Josefův Důl, Rokytovec, Krnsko); existence sociálně vyloučené lokality v Mladé Boleslavi (dle GAC 2006 i 2015)
- Nedostatky ve vybavení složek IZS

PŘÍLEŽITOSTI

- Rozvoj infrastrukturní sítě sociálních služeb s důrazem na malokapacitní pobytová zařízení, ambulantní a terénní služby
- Podpora začleňování vybraných cílových skupin do společnosti
- Využití potenciálu sociálního podnikání
- Modernizace zdravotnických zařízení
- Rozvoj preventivních opatření a programů pro zlepšení zdravotního stavu obyvatel
- Růst mezinárodní mobility podporující příchod vzdělaných a kvalifikovaných obyvatel
- Vytváření partnerství pro znalostní transfer mezi podniky a VŠ
- Přilákat a následně adaptovat zahraniční studenty VŠ s potenciálem zaměstnanosti na odborných pozicích a jejich stabilizace v regionu
- Rozvoj a zlepšování vztahu mezi veřejnou správou a občany

HROZBY

- Další prohlubování procesu demografického stárnutí bez adekvátní odezvy do městské, sociální a zdravotní infrastruktury
- Pokračující pokles zájmu dětí o technické obory, což může mít ve střednědobém i dlouhodobém horizontu zásadní negativní dopad zvláště zde, automobilovém Mladoboleslavsku
- Suburbanizační trendy ve stěhování obyvatel vytvářející tlak na výstavbu nové infrastruktury občanské vybavenosti
- Snižování dostupnosti bydlení ve vazbě na deregulaci nájemného
- Nárůst počtu osob ohrožených ztrátou bydlení
- Nárůst počtu osob ohrožených předlužením, i ve vazbě na nízkou finanční gramotnost
- Rozšiřování stávajících a/nebo vznik nových sociálně vyloučených lokalit, prostorová koncentrace sociálně patologických jevů
- Nedostatečná prevence a osvěta v oblasti zdraví a zdravého a aktivního stárnutí



- Růst mezinárodní mobility umožňující mj. odchod mladší a vzdělanější části obyvatel do vyspělejších zemí

16.3 SWOT ANALÝZA: ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

SILNÉ STRÁNKY

- Rostoucí kvalita, úprava a funkčnost urbánní zeleně v Mladé Boleslavi
- Dostatečná kapacita infrastruktury pro centrální zásobování teplem
- Aktuálně vyhovující kvalita i kapacita zdrojů pitné vody
- Vysoký podíl domácností napojených na vodovodní přípojku
- Postupné rozšiřování kanalizační sítě a ČOV
- Dostatečná kapacita zdrojů a rozvodů elektrické energie
- Zásobování plynem a kapacita plynovodů odpovídá poptávce

SLABÉ STRÁNKY

- Kritická situace v oblasti nakládání s odpady, kdy bylo odstoupeno od realizace mechanicko-biologické úpravy odpadů s bioplynovou stanicí a stávající skládka je na hraně kapacit
- Zhoršená kvalita ovzduší především ve městě Mladá Boleslav způsobená hlavně lokálním vytápěním, velkými stacionárními zdroji a automobilovou dopravou
- Mírně zhoršená kvalita vody přítoků Jizery a řeky Dobrovky je daná nižší vodností, inenzivní zemědělskou výrobou a absencí kanalizace s ČOV v některých sídlech
- Vysoká hluková zátěž z automobilové dopravy
- Kapacita sběrných dvorů v Mladé Boleslavi není dostatečná, v některých obcích ze sledovaného území sběrné dvory nebo sběrná místa zatím nebyla vybudována
- V regionu existují lokality s ekologickými zátěžemi, navíc není zpracován zcela aktuální přehled těchto lokalit v území
- Chybějící odkanalizování a zásobování vodou některých venkovských obcí
- Riziko skalních řícení a sesuvů půdy a s růstem podílu zastavěné plochy roste i riziko povodní
- Neprovázaná a tedy ne plně funkční síť biokoridorů
- Omezená a/nebo zanedbaná nabídka veřejných prostranství v menších sídlech IPRÚ
- Spíše slabá znalost některých environmentálních témat u dospělých obyvatel

PŘÍLEŽITOSTI

- Dobudování kanalizační sítě a postupná modernizace systému čištění odpadních vod díky novým technologiím

- Obecně silný důraz jednotlivých národních a evropských politik na ochranu životního prostředí a na energetická opatření, zpříšňování norem vyvolávající tlak na realizaci potřebných investic
- Postupná modernizace systémů lokálního vytápění domácností ve venkovských oblastech jako významný aspekt zlepšení kvality ovzduší
- Značné rezervy v energetické náročnosti budov a možnostech energetických úspor (relativně snadno dosažitelná výrazná změna)
- Rozšíření sítě sběrných dvorů, sběrných míst a zařízení pro sběr a třídění odpadů
- Nárůst opětovného využití odpadu (materiálový a energetický zdroj) i v souvislosti s novými technologiemi
- Inventarizace a sanace kontaminovaných lokalit
- Realizace environmentálně šetrných protipovodňových opatření
- Posílení ekologické stability a biodiverzity sídelního prostředí i krajiny
- Dlouhodobý koncepční systém EVVO s participací občanského sektoru
- Snížení emisní zátěže díky lepší organizaci dopravy (P+R, veřejná doprava, cyklodoprava)

HROZBY

- V případě vyčerpání kapacity skládky v Michalovicích bez nalezení nového způsobu nakládání s odpady budou muset obce IPRÚ hledat jiný způsob likvidace odpadů mimo území IPRÚ
- Globální změny klimatu vedoucí k nutnosti změn v hospodaření v krajině (nejen opatření k eliminaci dopadů katastrof, ale i k prevenci v podobě obnovy původních ekosystémů apod.)
- Neřízená komerční i rezidenční suburbanizace vedoucí k zastavování přírodně a zemědělsky hodnotných částí území
- Výhledová nedostačující kapacita zdrojů pitné vody (i v kontextu globálních změn klimatu)
- Změny lidského chování ve vztahu k přírodě zvyšující riziko živelních pohrom, zejména záplav (jak rozsáhlých záplav v okolí větších vodních toků, tak přívalových záplav na menších vodních tocích)
- Nedůvěra české veřejnosti vůči rozvoji OZE daná i jejich mediálním obrazem a předchozími nevhodnými politickými rozhodnutími
- Slabší územní integrace aktivit na eliminaci rizik v oblasti životního prostředí (povodně, snížení kapacity zdrojů pitné vody) v rámci území IPRÚ Mladá Boleslav
- Nedostatečná kapacita infrastruktury v zázemí Mladé Boleslavi jako důsledek živelné suburbanizace

16.4 SWOT ANALÝZA: KULTURA, SPORT A VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

SILNÉ STRÁNKY

- Solidní nabídka volnočasové, kulturní a sportovní infrastruktury v Mladé Boleslavi včetně nově dokončeného městského bazénu Mladá Boleslav
- Mírně rostoucí počet obyvatel, stabilní ekonomická situace, nízký odchod obyvatel z území IPRÚ Mladá Boleslav

SLABÉ STRÁNKY

- Nedostačující sportovní infrastruktura a infrastruktura volného času ve venkovských obcích
- Nedostatečný rozvoj nabídky kulturních, volnočasových a sportovních aktivit v dynamicky rostoucích suburbánních obcích
- Nevyhovující stav některých budov pro volnočasové aktivity
- Navzdory celkově pestré nabídce kulturního vyžití je nabídka kulturních akcí komornějšího či alternativního charakteru poměrně omezená
- Technický stav některých sportovišť je nevyhovující
- Nízký potenciál pro rozvoj cestovního ruchu

PŘÍLEŽITOSTI

- Širší zapojení obyvatel do přípravy kulturních a volnočasových akcí „zdola“
- Posílení zájmu obyvatel o dění v místě jeho bydliště
- Zvýšení sebeidentifikace obyvatel s Mladoboleslavskem
- Vyšší míra propojení volnočasových aktivit s formálním vzděláváním
- Zkvalitnění trávení volného času dětí a mládeže jako významný nástroj prevence dětské kriminality

HROZBY

- Omezené možnosti sportovního vyžití, což může mít dopady na zdraví a tělesnou zdatnost obyvatel
- Omezené možnosti kulturního vyžití, což může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

C: STRATEGICKÁ ČÁST

17 VIZE A GLOBÁLNÍ CÍL

Vize rozvoje území IPRÚ Mladá Boleslav je formulována jako výrok, který vyjadřuje žádoucí budoucí stav, jehož má být naplněním strategické části IPRÚ dosaženo. K naplnění vize dojde ve střednědobém až dlouhodobém časovém rámci (tj. vize nemusí být naplněna bezprostředně po ukončení realizace IPRÚ a k jejímu naplnění nevede pouze IPRÚ Mladá Boleslav). Motto vize je dále specifikováno ve čtyřech tématech. Globální cíl je pak formulován jako konkretizovaný, faktický a srozumitelný popis žádoucího stavu, jehož prostřednictvím bude vize naplněna v rámci 3 hlavních oblastí.

Vize, strategie a globální cíl pracují s úplným spektrem rozvojových témat, tedy jsou zpracovány bez ohledu na věcné zaměření nástroje IPRÚ a jeho finanční podpory z ESIF.

Další kapitoly obsahující popis specifických cílů a opatření naplňujících globální cíl a vizi jsou již zacíleny úžeji právě na ta témata, v rámci nichž bude uplatněn nástroj IPRÚ.

17.1 FORMULACE VIZE

MLADOBOLESLAVSKO – SOUČASNÉ A LASKAVÉ

17.2 POPIS VIZE

Specifikace vize je provedena v následujícím popisu formou čtyř témat, která jsou pro budoucí rozvoj území IPRÚ Mladá Boleslav nezbytná. Jedná se o tato témata:

MODERNÍ A BEZPEČNÁ DOPRAVA

Území IPRÚ Mladá Boleslav bude dále zlepšovat svoji dopravní síť a nadstandardní postavení v rámci celonárodní silniční sítě. Bude se jednat především o výstavbu přeložky silnice I/16 – Sukorady. Zároveň budou realizovány další zásadní dopravní stavby mezi které patří např. přeložka silnice II/280 obchvat Března, JV tangenta Kosmonosy – Bezděčín, rekonstrukce mostů Laurinova x Havlíčkova a přes Jizeru v Debři a rekonstrukce viaduktů na železniční trati č. 070 v Podlázkách a Čejeticích. Zároveň dojde k rozvoji provázanosti silniční a železniční nákladní dopravy. Důležitý je také další rozvoj systému parkování v Mladé Boleslavi a zavedení systému telematického řízení silničního provozu.

V oblasti veřejné dopravy bude pokračovat modernizace vozového parku, realizace bezbariérových opatření, dojde k plné integraci MHD Mladá Boleslav do IDS Středočeského kraje a zavedení informačního systému pro cestující.

V neposlední řadě dojde k rozvoji infrastruktury pro cyklo dopravu, především jako alternativní formy dopravy do zaměstnání a za službami a systému záchytných parkovišť P+R, K+R a B+R.

KVALITNÍ A BEZPEČNÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stav životního prostředí se v řešeném období na území IPRÚ Mladá Boleslav výrazně zlepší. Podporou modernizace lokálních topenišť, snižováním energetické náročnosti veřejných budov, růstem podílu cyklo dopravy a veřejné dopravy (na úkor individuální automobilové dopravy) dojde ke zlepšení kvality ovzduší. Bude dobudován systém kanalizace a souvisejících čistíren odpadních vod. Bude se dále zvyšovat podíl tříděného a opětovně využitého odpadu. Dojde ke zmapování a inventarizaci ekologických zátěží v území a bude probíhat jejich odstraňování. Systematicky budou prováděna preventivní opatření pro snížení environmentálních rizik, zejména povodní a svahových nestabilit, včetně rozšíření a zkvalitnění varovného systému.

V případě stavu krajiny území IPRÚ Mladá Boleslav dojde k posílení její ekologické stability a biodiverzity. Ve městech a obcích na území IPRÚ pak bude koncepčněji pečováno o sídelní zeleň a vodní plochy včetně lepšího hospodaření se srážkovými vodami, zahrnující výstavbu retenčních nádrží k zavlažování zeleně, což bude méně zatěžovat stávající ČOV.

Zároveň bude vytvořen systém celoživotního učení v oblasti životního prostředí a dojde ke zvýšení úrovně povědomí obyvatel, především starší generace, o ochraně životního prostředí.

POSÍLENÍ BEZPEČNOSTI A HRDOSTI OBYVATEL

Na území IPRÚ Mladá Boleslav dojde ke zvýšení bezpečnosti obyvatel především prostřednictvím vyšší míry integrace sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených osob do společnosti. Důraz bude kladen na zapojení znevýhodněných skupin dětí a mládeže prostřednictvím rozšíření a zatraktivnění nabídky volnočasových aktivit.

Současně bude uskutečněna modernizace složek IZS na úroveň odpovídající potřebám území a dojde k modernizaci a zefektivnění fungování orgánů veřejné správy.

Realizované aktivity ve výsledku zvýší sounáležitost a sebeidentifikace obyvatel s městem a územím Mladoboleslavska.

SOUČASNÝ ŽIVOTNÍ STYL

Vybavenost území IPRÚ Mladá Boleslav veřejnými službami (zdravotnická zařízení, sociální služby, kulturní a sportovní zařízení apod.) bude reagovat na aktuální vývoj poptávky a výzvy trhu. Kapacitu a strukturu zdravotnických, sociálních služeb, ale i sportovních, kulturních a volnočasových aktivit pro různé cílové skupiny bude město Mladá Boleslav ve spolupráci s obcemi a dalšími organizacemi průběžně přizpůsobovat měnící se demografické skladbě obyvatel (zejména nárůstu podílu i počtu obyvatel v poproduktivním věku). Zařízení sociálních služeb a zdravotnická zařízení budou postupně doplňována a modernizována tak, aby jejich služby odpovídaly skutečným potřebám jejich uživatelů a současným standardům kvality.

Realizace širokého spektra neinvestičních projektů významně přispěje k začlenění do společnosti, zvýšení zaměstnanosti a uplatnění na trhu práce sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožených skupin obyvatel.

Ekonomika území IPRÚ Mladá Boleslav se bude dále pozitivně rozvíjet za přispění aktivit zaměřeným na modernizaci podnikatelské infrastruktury a výrobních provozů, přeměnu brownfieldů na

podnikatelské objekty nebo na rozvoj doprovodné infrastruktury pro rozvoj lidských zdrojů v podnicích.

Mladoboleslavské školství se bude na všech úrovních rozvíjet v úzké vazbě na aktuální potřeby a výzvy trhu. Dojde především k vytvoření funkčních vazeb mezi jednotlivými stupni škol a mezi školami a praxí. Škola Auto Vysoká škola se stane centrem celoživotního vzdělávání pro celý region a bude nabízet spektrum studijních oborů a modulů odpovídajících potřebám klíčových zaměstnavatelů v území. Území IPRÚ Mladá Boleslav dále posílí svoje postavení a image aktivizací znalostního transferu mezi VŠ a podniky.

17.3 GLOBÁLNÍ CÍL

Globálním cílem IPRÚ Mladá Boleslav je: **Posílit konkurenceschopnost, podporovat trvale udržitelný rozvoj území, zlepšit kvalitu života a sebeidentifikaci obyvatel a postavení regionu v rámci České republiky.**

Globální cíl se skládá ze 3 oblastí, kterými jsou:

1. Doprava
2. Kvalita života
3. Životní prostředí

Jednotlivé oblasti lze v kontextu naplnění vize a jejich témat charakterizovat následujícím způsobem.

Doprava – Území IPRÚ Mladá Boleslav bude vybavena dostatečně kapacitní a kvalitní infrastrukturou zajišťující odpovídající mobilitu obyvatel a hospodářských subjektů, tranzitní tahy na okolní metropole i místní obslužnost se zřetelem na šetrnost vůči životnímu prostředí a krajině. Rozhodující změnou je modernizace a dobudování silnic, výstavba odpovídajících obchvatů sídel, rozvoj a prohloubení integrace veřejné dopravy v území IPRÚ i v rámci IDS Středočeského kraje a zvýšení atraktivity a bezpečnosti cyklistické a pěší dopravy.

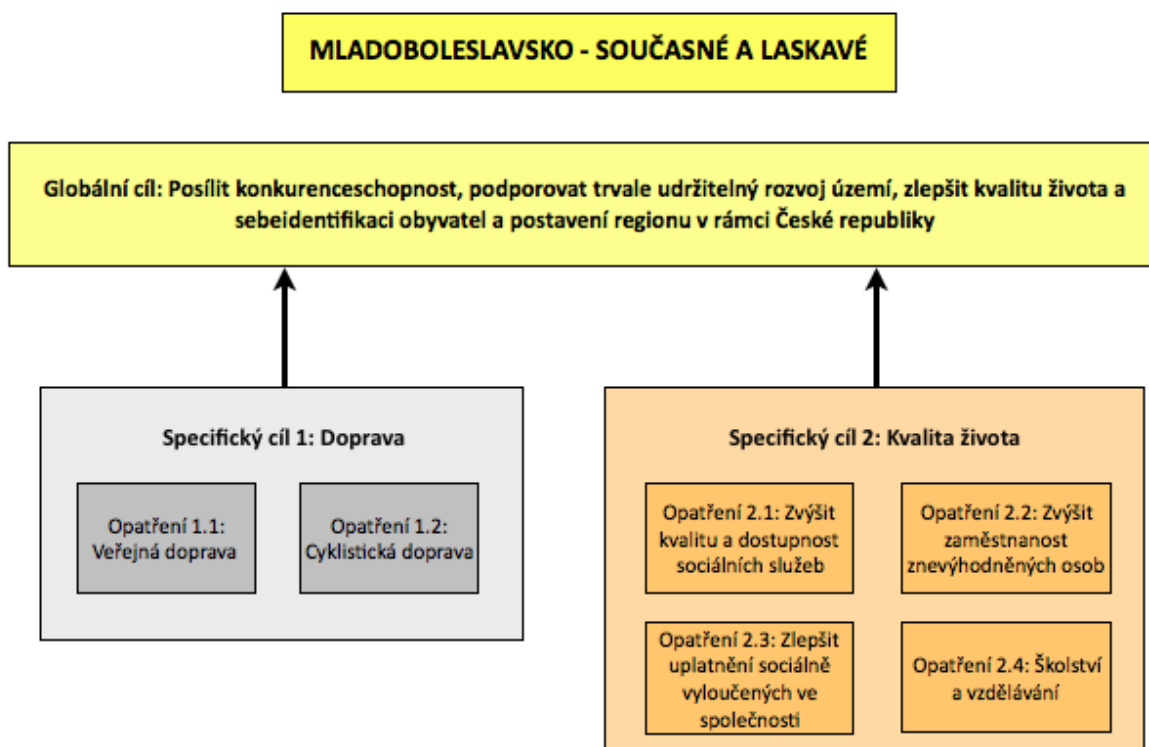
Kvalita života – Předpokladem vytvoření odpovídajícího prostředí pro vysokou kvalitu života na Mladoboleslavsku je dostatečná kapacita a kvalita sociálních a zdravotních služeb a ochrana před sociálním vyloučením vybraných cílových skupin populace v rámci celého území IPRÚ Mladá Boleslav. Současně je podmínkou zlepšení podmínek pro rozvoj podnikání a posílení konkurenceschopnosti obyvatel na trhu práce k čemuž dojde prostřednictvím posílení provázanosti mezi jednotlivými úrovněmi škol a škol s praxí. Škola Auto Vysoká škola bude fungovat jako centrum internacionalizace regionu i celoživotního vzdělávání. V neposlední řadě se zvýší efektivita a transparentnost veřejné správy a posílí sebeidentifikace obyvatel s územím Mladoboleslavska.

Životní prostředí – Území IPRÚ Mladá Boleslav sníží negativních dopady lidské činnosti na životní prostředí, a to i rozvojem potřebné infrastruktury. Území jako celek bude připraveno čelit environmentálním rizikům, především pak hrozbě povodní a svahovým nestabilitám. Zfunkčnění sítě biokoridorů i zkvalitnění sídelní zeleně posílí celkovou ekologickou stabilitu území. V oblasti bude dobudována technická infrastruktura a posílen systém sběru, třídění a opětovného využití odpadů. Významným snížením emisí lokálních topenišť, realizací podstatných energetických úspor veřejných budov, rozvojem cyklo dopravy a zvýšením atraktivity veřejné dopravy současně s omezením individuální automobilové dopravy dojde k významnému zvýšení kvality ovzduší.

18 SPECIFICKÉ CÍLE A OPATŘENÍ

Návrh přiměřeně ambiciózních rozvojových cílů navazuje na závěry analýzy SWOT, identifikaci problémů a potřeb a na formulaci vize. Dobře zvolené a naformulované cíle umožňují následně najít adekvátní řešení v podobě opatření a následně generovaných projektů, a to s ohledem na možnosti finanční podpory z jednotlivých OP pak zvolit vhodnou intervenční logiku strategie. Splnění zvolené vize a globálního cíle je podmíněno realizací řady aktivit. Jejich formulace je dle míry obecnosti, resp. konkrétnosti provedena ve 3 úrovních, které představují intervenční schéma strategie (viz také následující schéma):

- specifické cíle (naplňující obecné cíle a současně respektující zvolenou vizi a reagující na jednotlivé oblasti globálního cíle),
- dílčí cíle každého ze specifických cílů,
- konkrétní opatření naplňující příslušné dílčí cíle.



18.1 INTEGROVANÝ PŘÍSTUP

Problémy ve vybraných oblastech, tedy dopravě a dopravní infrastruktuře, sociální oblasti a školství nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Naopak je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření,

kteřé jsou schopny pouze společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury společně s podporou lidských zdrojů). V rámci IPRÚ Mladá Boleslav je možné tyto intervence sdružit tak, aby mohly být spolu koordinovány a jejich výsledný efekt byl co největší. Právě proto je nutná intervence z více OP, které jsou k sobě v mnoha oblastech komplementární. Prostřednictvím IPRÚ bude zajištěno, že subjekty budou mít možnost využít více zdrojů k řešení jednoho problému a proto budou schopni dosáhnout znásobeného efektu. Integrovanost lze spatřovat v několika rovinách:

- **územní integrovanost**, kdy budou realizovány projekty a aktivity s dopadem na celé území IPRÚ Mladá Boleslav,
- **věcná integrovanost**, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztříštěnosti zdrojů bývají prováděny odděleně,
- **finanční integrovanost**, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých specifických cílů jednoho operačního programu, případně z různých operačních programů,
- **organizační integrovanost**, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.

Území IPRÚ Mladá Boleslav zahrnuje sídla intenzivně funkčně propojené s Mladou Boleslaví. Vzniklo tak území zahrnující sídla mající různou velikost a funkční specializaci. Na jedné straně se nachází Mladá Boleslav jako jedno z největších průmyslových a hospodářských center v Česku, na straně druhé se pak nacházejí menší města a obce, které se potýkají jak s typickými projevy svého venkovského charakteru (infrastrukturní deficit), tak s dopady exponované polohy v zázemí velkého města (nárůst dopravních intenzit, nárůst počtu obyvatel, suburbanizace a postupná proměna v sídla městského typu), případně s oběma typy problémů současně.

Dynamický rozvoj Mladoboleslavska s sebou v posledních dekádách přináší proměnu fyzických, sociálních a prostorových struktur této oblasti. Význam Mladé Boleslavi se začal prudce posilovat s úspěšnou privatizací automobilky Škoda Auto a.s. a jejím rozvojem v následujících letech. Mladá Boleslav nyní představuje významný pól růstu nejen v Česku, ale také v celé střední Evropě. Na ekonomický rozvoj a stabilní hospodářskou situaci města následně navázaly nové trendy a jevy (suburbanizace, růst IAD, změny socioekonomického chování obyvatel apod.) často způsobující problémy, jejichž řešení vyžaduje integrovaný přístup. „Integrovaným přístupem“ se přitom rozumí jak věcná a územní integrace aktivit pro řešení komplexních problémů, tak také integrace organizační a finanční (koncentrace zdrojů), jak je uvedeno výše.

Město Mladá Boleslav začalo v minulém programovém období let 2007 – 2013 realizovat aktivity a projekty integrovaného charakteru na straně jedné (prostřednictvím Integrovaných plánů rozvoje města) a s dopadem na zázemí města na straně druhé. Tento proces dostal významný impulz díky silnějšímu důrazu na urbánní rozvoj ve stávajícím programovacím období regionální politiky EU let 2014 – 2020, jehož klíčovým nástrojem jsou integrované územní investice (ITI) a integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ). Z toho důvodu bylo potřeba definovat klíčová rozvojová témata území IPRÚ Mladá Boleslav. Následně došlo k funkčnímu vymezení území IPRÚ Mladá Boleslav a následně vytvoření přípravných struktur za účelem tvorby a následně realizačních k implementaci integrovaného plánu rozvoje pro území Mladá Boleslav, která je nezbytným předpokladem pro uplatnění zmíněného nástroje IPRÚ.

Dosavadní spolupráce v rámci území IPRÚ Mladá Boleslav se nejsilněji rozvíjela v oblasti **dopravy**. Došlo tak zlepšování vzájemné propojenosti regionu především v oblasti veřejné dopravy a rozvoje cyklodopravy jako alternativní formy dopravy do zaměstnání a za službami. Výzvou pro příští roky jsou navazující opatření v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy a cyklodopravy vedoucí k snížení

intenzity IAD, dobudování chybějící infrastruktury a zavádění moderních forem řízení a organizace veřejné dopravy.

V oblasti školství nabízí území IPRÚ Mladá Boleslav nadstandardně široké spektrum škol a studijních oborů. Cílem pro následující období je posílit provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol, zvýšení zájmu o technické obory a zlepšit propojení škol s praxí. Současně je potřeba reagovat na změny v demografické struktuře obyvatel úpravou kapacit mateřských škol v území IPRÚ Mladá Boleslav.

Sociální oblast se na Mladoboleslavsku vyznačuje relativní stabilitou. Přesto se i v této oblasti odehrávají dynamické změny, které vedou k větší polarizaci společnosti podle sociálního, vzdělanostního či ekonomického statusu. Patří sem také problematika vysoké kriminality, především dětí a mládeže a související výskyt některých sociálně patologických jevů. Tyto skutečnosti spolu se sociodemografickými trendy (stárnutí obyvatel, větší provázání rodinného a pracovního života rodičů atd.) vyvolávají potřebu koordinovaného řešení nabídky sociálních služeb. Dlouhodobě je potřeba rozvíjet a integrovat sociální služby pro specifické cílové skupiny (především osoby sociálně vyloučené a sociálním vyloučením ohrožené). Všem takto ohroženým skupinám je nutné umožnit přístup k zaměstnání, vzdělávání, bydlení. Vhodnou formou se mohou stát mj. sociální byty.

18.2 SPECIFICKÉ CÍLE

Jednotlivé specifické cíle jsou popsány formou „karet“. Pro každý specifický cíl je zpracována jedna karta ilustrující věcné zaměření a zdůvodnění daného specifického cíle, jeho rizika, vliv na horizontální témata, časový rámec a přehled opatření, která daný specifický cíl naplní.

SPECIFICKÝ CÍL 1: DOPRAVA	
Dílčí cíl	Zvýšit kvalitu regionální silniční sítě a posilovat atraktivitu a využívání dalších druhů alternativní dopravy
Vazba na konkrétní výstupy Analytické části	Území IPRÚ Mladá Boleslav má nadstandardní postavení v rámci celonárodní silniční sítě. Zároveň dochází k postupnému propojení v rámci IDS Středočeského kraje a v posledních letech je kladen důraz na rozvoj udržitelných druhů dopravy, především pak dopravy cyklistické. Díky realizaci několika projektů se na řadě míst zvýšila bezpečnost v dopravě a byla odstraněna její bariérovost. V systému veřejné dopravy je potřeba dále pokračovat v modernizaci vozového parku a zastávek autobusů. Pro omezení IAD v centru Mladé Boleslavi je však také nutné vybudovat systém záchytných parkovišť P+R na hlavních příjezdech do města s návazností na veřejnou dopravu a rozvíjet přestupní terminály ve veřejné dopravě. Rozvoj cyklistické dopravy vyžaduje zásadní infrastrukturní zlepšení, především výstavbu dalších potřebných úseků cyklotras a cyklostezek a posílit jejich propojení mezi Mladou Boleslaví a okolními obcemi.
Význam specifického cíle	Realizace tohoto specifického cíle bude mít zásadní vliv na naplnění části vize a globálního cíle týkajícího se dopravy. Navíc jeho aktivity vedoucí k omezení individuální automobilové dopravy a rozvoj cyklo dopravy budou mít přímý pozitivní dopad i na tu část vize a globálního cíle týkající se životního prostředí.
Vazba na jiné specifické cíle	Specifický cíl 2 Kvalita života: Rozvoj veřejné a cyklistické dopravylepší vzájemné propojení území IPRÚ Mladá Boleslav včetně zlepšení dostupnosti nabídky veřejných služeb realizovaných v rámci SC 2 Kvalita života.

Vliv na horizontální témata	Rovné příležitosti: - Specifický cíl 1 Doprava bude mít pozitivní vliv na horizontální téma rovné příležitost. Související aktivity jsou zaměřeny na integraci osob s omezenou schopností pohybu a orientace (např. starší osoby, osoby na invalidních vozících, neslyšící, zrakově handikepované, rodiče s dětmi v kočárcích) posilováním bezbariérovosti veřejné dopravy. Udržitelný rozvoj: - Specifický cíl 1 Doprava bude mít pozitivní vliv na horizontální téma udržitelný rozvoj. Navržená opatření přímo přispívají ke zlepšení životního prostředí.
Výsledky/výstupy (indikátory) daného specifického cíle	- Indikátory výsledku: 7 51 20 Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě 7 51 10 Počet osob přepravených veřejnou dopravou 3 61 11 Množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů 7 63 10 Podíl cyklistiky na přepravních výkonech - Indikátory výstupu: 7 52 01 Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě 7 40 01 Počet vytvořených parkovacích míst 7 04 01 Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy 7 48 01 Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu 7 50 01 Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti v dopravě 7 61 00 Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras 7 64 01 Počet parkovacích míst pro jízdní kola
Rizika naplnění cíle	Mezi významná rizika patří zpoždění významných dopravních staveb podporovaných v rámci IPRÚ Mladá Boleslav a z toho vyplývající problémy související s jejich vzájemnou provázaností. Podstatným rizikem je dále nedostatečné legislativní a procesní řešení přípravy dopravních staveb veřejného významu (výkupy pozemků, majetkové vztahy atd.). S tím souvisí i často obtížný konsensus nad územním vedením významných dopravních staveb. Rizikem v oblasti cyklo dopravy je také absence širšího společenského konsensu nad potřebou jejího zkvalitňování jako plnohodnotné alternativy vůči IAD. Specifický cíl 1 Doprava zahrnuje rozvoj řady dopravních módů, přičemž podstatná je jejich vzájemná provázanost a koordinovaný rozvoj, který je organizačně náročný a k jehož dosažení může pomoci právě nástroj IPRÚ.
Časový rámec	2014 - 2020
Přehled opatření	- Opatření 1.1: Veřejná doprava - Opatření 1.2: Cyklistická doprava

SPECIFICKÝ CÍL 2: KVALITA ŽIVOTA

Dílčí cíl	Zvýšit dostupnost kvalitních sociálních služeb a zlepšit úroveň školství a vzdělávání
Vazba na konkrétní výstupy Analytické části	Nabídka infrastruktury sociálních služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav neodpovídá aktuálním a v budoucnosti očekávaným potřebám cílových skupin, především osob sociálně vyloučených a osob sociálním vyloučením ohrožených. Některé druhy sociálních služeb vykazují deficity kapacit, jiné v území úplně chybí. V území je také nedostatek sociálních bytů. V oblasti školství a vzdělávání to je slabá provázanost mezi jednotlivými úrovněmi škol a mezi školami a praxí. Systém vzdělávání v celé šíři celoživotního učení není

	vybaveností ani kvalitou vzdělávání adekvátní potřebám současného trhu práce v území IPRÚ Mladá Boleslav. Není tak generován dostatečný počet absolventů či uchazečů o zaměstnání s vhodnou kvalifikací a kompetencemi pro potřeby místních zaměstnavatelů a k uspokojení poptávky firem. V rámci formálního vzdělávání je podinvestovaná infrastruktura mateřských a základních škol, včetně nedostatku moderní ICT infrastruktury.
Význam specifického cíle	Realizace tohoto specifického cíle bude mít zásadní vliv na naplnění části vize a globálního cíle týkající se kvality života a životního stylu.
Vazba na jiné specifické cíle	Specifický cíl nemá přímou vazbu na SC 1 Doprava.
Vliv na horizontální témata	Rovné příležitosti: - Specifický cíl 2 Kvalita života by měla mít výrazně pozitivní vliv na horizontální téma rovné příležitosti. Zaměřuje se integraci sociálně slabých obyvatel, osob sociálně vyloučených nebo ohrožených sociálním vyloučením, rodin s dětmi, dětí se speciálními vzdělávacími potřebami a usiluje o prevenci některých sociálně patologických jevů. Udržitelný rozvoj: - Specifický cíl 2 Kvalita života bude mít neutrální vliv z hlediska jejího vlivu na horizontální téma udržitelný rozvoj.
Výsledky/výstupy (indikátory) daného specifického cíle	- Indikátory výsledku: 6 75 10 Kapacita služeb a sociální práce 5 53 20 Průměrný počet osob využívajících sociální bydlení 5 53 10 Nárůst kapacity sociálních bytů 5 00 30 Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém 5 00 20 Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení 6 26 00 Účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti 6 28 00 Znevýhodnění účastníci, kteří po ukončení projektů hledají zaměstnání, jsou v procesu vzdělávání/odborné přípravy, rozšiřují si kvalifikaci nebo jsou zaměstnaní, a to i OSVČ - Indikátory výstupu: 5 54 01 Počet podpořených zázemí pro služby a sociální práci 5 53 01 Počet podpořených bytů pro sociální bydlení 5 54 02 Počet poskytovaných druhů sociálních služeb 5 00 01 Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení 5 00 00 Počet podpořených vzdělávacích zařízení 6 00 00 Celkový počet účastníků 6 20 00 Počet projektů, které zcela nebo z části provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace 6 70 01 Kapacita podpořených služeb 6 74 01 Nové nebo inovované sociální služby týkající se bydlení
Rizika naplnění cíle	Rizika jsou svázána zejména s omezenými finančními zdroji a s tím související nezbytností zvolit k řešení jen některé problémy. Riziko představují i možné změny na celonárodní úrovni, které nejsou zcela předvídatelné a které mohou v budoucnu vyvolat potřebu zásadního přehodnocení priorit.
Časový rámec	2014 - 2022
Přehled opatření	- Opatření 2.1: Zvýšit kvalitu a dostupnost sociálních služeb - Opatření 2.2: Zvýšit zaměstnanost znevýhodněných osob - Opatření 2.3: Zlepšit uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Opatření 2.4: Školství a vzdělávání |
|--|---|

19 POPIS OPATŘENÍ

Pro úroveň opatření jsou zpracovány tzv. „karty opatření“. Každému opatření přísluší jedna karta, které v jednotné struktuře popisuje věcné zaměření daného opatření, typové projekty, zdroj financování, časový plán a přehled zapojených subjektů.

19.1 SPECIFICKÝ CÍL 1: DOPRAVA

OPATŘENÍ 1.1: VEŘEJNÁ DOPRAVA	
Cíl opatření	Rozšířením a zkvalitněním infrastruktury veřejné dopravy zvýšit její potenciál a míru využívání
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	Dlouhodobým cílem města Mladá Boleslav je zvýšení podílu veřejné dopravy na přepravních objemech. Jedním z nezbytných předpokladů tohoto cíle je pokračování v modernizaci vozového parku MHD. Pro omezení IAD v centru Mladé Boleslavi a zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro obyvatele je však také nutné vybudovat systém záchytných parkovišť P+R na hlavních příjezdech do města, které budou mít přímou návaznost na veřejnou dopravu, a v centru města pak realizovat přestupní terminály různých druhů veřejné dopravy. Současně je potřeba dále rozvíjet veřejnou dopravu, která se stále potýká s přetrvávající bariérovostí a fyzickou a morální zastaralostí významné části zastávek. Teprve poté lze očekávat pozvolný nárůst uživatelské preference veřejné dopravy a také společenského tlaku na rozvoj udržitelné dopravy. Její nedostatečná infrastruktura však může způsobit naopak pokles zájmu o ni a další růst IAD především v nejbližším zázemí Mladé Boleslavi jako jeden z důsledků suburbanizace. Realizace tohoto opatření bude mít zásadní pozitivní vliv také na životní prostředí. Především aktivity zaměřené na výstavbu záchytných parkovišť P+R a zvyšování bezbariérovosti zastávek MHD budou mít významný vliv na snížení podílu IAD a tedy i zvýšení kvality ovzduší.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na rozšíření, rekonstrukci a zkvalitnění infrastruktury pro veřejnou dopravu, nákup autobusů a související infrastruktury, vč. budování P+R parkovišť a informačního systému pro cestující. Typové aktivity: • Nákup nízkoemisních vozidel MHD • Bezbariérové úpravy zastávek zvyšující bezpečnost dopravy • Výstavba nových a/nebo rekonstrukce stávajících přestupních terminálů ve veřejné dopravě • Instalace informačního systému pro cestující na zastávkách i do autobusů • Výstavba systémů pro přestup na veřejnou dopravu P+R včetně doplňující zeleně
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	• Statutární město Mladá Boleslav • Obce a města na území IPRÚ • Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.

OPATŘENÍ 1.2: CYKLISTICKÁ DOPRAVA	
Cíl opatření	Zvýšit atraktivitu, využití a bezpečnost cyklistické dopravy
Zdroj financování	IROP, PO 1, IP 7c, SC 1.2 Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy
Zdůvodnění opatření	Významná část území IPRÚ Mladá Boleslav se vyznačuje vhodnými podmínkami pro rozvoj cyklodopravy jako alternativní dopravy do zaměstnání a převážná část území je pokryta dostatečně hustou sítí cyklotras. Pouze minimální podíl z nich je ale veden po cyklostezkách (tedy po samostatných komunikacích určených primárně pro cyklisty), což snižuje bezpečnost a atraktivitu cyklodopravy. V samotné Mladé Boleslavi není dosud dokončena výstavba základní sítě cyklotras a nedostatečná je také provázanost na cyklotrasy v okolních obcích. Obečným limitem dalšího rozvoje cyklodopravy v území IPRÚ Mladá Boleslav je chybějící doprovodná infrastruktura. Také realizace tohoto opatření bude mít pozitivní vliv i na životní prostředí. Jeho realizace povede ke zvýšení podílu cyklodopravy a ke snížení podílu IAD, což sebou přinese zvýšení kvality ovzduší.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření zahrnuje výstavbu a rekonstrukci cyklostezek a cyklotras, které budou sloužit pro alternativní dopravu do zaměstnání, škol a za službami a související infrastruktury. Podporovány budou také aktivity směřující ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy v území IPRÚ, a to zejména v místech kontaktu jednotlivých dopravních módů. Typové aktivity: • Výstavba sítě cyklostezek a cyklotras sloužících alternativnímu způsobu dopravy včetně související doprovodné infrastruktury (např. cyklostožany, vodorovné a svislé dopravní značení, B+R parkoviště) a doplňující zeleně
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	• Statutární město Mladá Boleslav • Obce a města na území IPRÚ

19.2 SPECIFICKÝ CÍL 2: KVALITA ŽIVOTA

OPATŘENÍ 2.1: ZVÝŠIT KVALITU A DOSTUPNOST SOCIÁLNÍCH SLUŽEB	
Cíl opatření	Zvýšit kapacitu, dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením
Zdroj financování	IROP, PO2, IP 9a, SC 2.1 Zvýšení kvality a dostupnosti služeb vedoucí k sociální inkluzi
Zdůvodnění opatření	Nabídka infrastruktury sociálních služeb a návazných služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav neodpovídá aktuálním a v budoucnosti očekávaným potřebám cílových skupin. Objevují se zde dva hlavní nedostatky: I. některé druhy sociálních služeb mají nedostatečné kapacity, II. jiné druhy sociálních služeb v území IPRÚ Mladá Boleslav úplně chybí. Nedostatečné kapacity lze pozorovat například u služeb pro osoby sociálně vyloučené a sociálním vyloučením ohrožené. Mezi chybějící sociální služby patří zařízení pro otce rodiny, jehož děti byli s matkou umístěny do azylového domu pro matky s dětmi nebo denní stacionář pro osoby s omezením funkčních schopností. Současně je vhodné zajistit nabídku prostorově nesegregovaného sociálního bydlení.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na rozvoj infrastrukturní sítě sociálních služeb, a to všech forem. Podporována jsou rovněž malokapacitní pobytová zařízení pro specifické cílové skupiny. Dále se jedná o podporu začleňování vybraných cílových skupin do společnosti a na trh práce. Z věcného a časového hlediska budou nejprve realizovány investiční projekty vytvářející zázemí pro poskytování sociálních služeb (financované z IROPu nebo vlastních zdrojů žadatele) a navazovat budou neinvestiční projekty žadatelů (financované z OPZ v rámci opatření 2.2 a 2.3). Podporovány budou pouze sociální služby definované v zák. č. 108/2006 Sb. o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů. Podporovány budou takové projekty, které zajistí a doloží udržitelnost aktivit i po ukončení podpory. Typové aktivity: • Zřizování nových či rekonstrukce stávajících zařízení pro vznik komunitních center (veřejných víceúčelových zařízení), která budou sloužit členům komunity pro realizaci sociálních, vzdělávacích, kulturních a rekreačních aktivit s cílem zlepšit jejich sociální situaci • Zřizování nových či rekonstrukce stávajících objektů pro poskytování terénních, ambulantních a/nebo nízkokapacitních pobytových sociálních služeb pro osoby sociálně vyloučené či sociálním vyloučením ohrožené • Adaptace bytů, bytových domů nebo nebytových prostor pro potřeby sociálního bydlení včetně základního vybavení, zajišťující prostorově nesegregované bydlení
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	• Statutární město Mladá Boleslav a jeho příspěvkové organizace • Obce a města na území IPRÚ a jejich příspěvkové organizace • Příspěvkové organizace Středočeského kraje • Nestátní neziskové organizace

OPATŘENÍ 2.2: ZVÝŠIT ZAMĚSTNANOST ZNEVÝHODNĚNÝCH OSOB	
Cíl opatření	Zlepšit uplatnitelnost znevýhodněných osob na trhu práce
Zdroj financování	OPZ, PO1, IP 8i, SC 1.1.1 Zvýšit zaměstnanost podpořených osob, zejména starších, nízkokvalifikovaných a znevýhodněných
Zdůvodnění opatření	Zásadním faktorem je realizace vhodných neinvestičních projektů podporující začleňování sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením do společnosti a na trh práce. Na území IPRÚ Mladá Boleslav se jedná především o podporu osob se zdravotním postižením, ekonomicky neaktivní osoby, sociálně vyloučené (kteří mají trvalé bydliště na městském úřadě nositele IPRÚ), osoby vracející se na trh práce po mateřské/rodičovské dovolené, osoby znevýhodněné na trhu práce (55 – 64 let, do 25 let, příslušníci etnických menšin nebo s nízkou úrovní kvalifikace) a cizince.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na podporu tvorby nových pracovních míst a podporu poradenských aktivit vedoucích k uplatnění na trhu práce. Z věcného a časového hlediska budou nejprve realizovány investiční projekty vytvářející zázemí pro poskytování sociálních služeb (financované z IROPu nebo vlastních zdrojů žadatele) a navazovat budou neinvestiční projekty žadatelů (financované z OPZ v rámci opatření 2.2 a 2.3). Podporovány budou takové projekty, které zajistí a doloží udržitelnost aktivit i po ukončení podpory. Typové aktivity: • Poradenské a informační činnosti za účelem zprostředkování vhodného zaměstnání. Jedná se například o: poradenství při hledání vhodného zaměstnání pro osoby sociálně vyloučené a/nebo sociálním vyloučením ohrožené • Tvorba pracovních míst pro osoby sociálně vyloučené či sociálním vyloučením ohrožené se zaměřením na zvyšování přírodní hodnoty a atraktivity města. Jedná se například o: vytvoření společensky účelných, krátkodobých pracovních příležitostí v rámci úklidu městské zeleně pro dlouhodobě nezaměstnané k obnovení pracovních návyků • Aktivity zaměřené na zlepšení uplatnění cizinců na trhu práce. Jedná se například o: rekvalifikace včetně výuky českého jazyka, poradenství, základy práva a podnikání pro cizince s pracovním povolením
Časový plán realizace	2017 – 2022
Zapojené subjekty	• Statutární město Mladá Boleslav • Obce a města na území IPRÚ • Nestátní neziskové organizace

OPATŘENÍ 2.3: ZLEPŠIT UPLATNĚNÍ SOCIÁLNĚ VYLOUČENÝCH VE SPOLEČNOSTI	
Cíl opatření	Zlepšit a/nebo obnovit schopnost sociálního fungování jednotlivců, skupin i komunit ve společnosti
Zdroj financování	OPZ, PO2, IP 9i, SC 2.1.1 Zvýšit uplatnitelnost osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených ve společnosti a na trhu práce
Zdůvodnění opatření	Zásadním faktorem je realizace vhodných neinvestičních projektů podporující začleňování sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením do společnosti a na trh práce. Na území IPRÚ Mladá Boleslav se jedná především o podporu sociálně slabých rodin s dětmi, kteří mají nedostatečné rodičovské kompetence, osoby pečující o malé děti či osobu blízkou, rodiče samoživitelé, rodiny s dětmi ohrožené chudobou, rodiče s dětmi do 15 let věku se sociálním a zdravotním znevýhodněním, etnické menšiny, osoby po nebo ve výkonu trestu, osoby se zdravotním postižením, bezdomovci, imigranti ale také

	poskytovatelé a zadavatelé sociálních, zdravotních služeb, služeb pro rodiny a děti a dalších služeb na podporu sociálního začleňování.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření se zaměřuje na realizaci aktivit vedoucích k začleňování vybraných cílových skupin do společnosti a na trh práce. Bude se jednat o široké spektrum vzájemně provázaných aktivit, od odborného poradenství přes vzdělávací a motivační programy po zajištění sociálního bydlení a vstupu na trh práce, které vybrané cílové skupiny provedou celým procesem návratu do normálního života. Z věcného a časového hlediska budou nejprve realizovány investiční projekty vytvářející zázemí pro poskytování sociálních služeb (financované z IROPu nebo vlastních zdrojů žadatele) a navazovat budou neinvestiční projekty žadatelů (financované z OPZ v rámci opatření 2.2 a 2.3). Podporovány budou pouze sociální služby definované v zák. č. 108/2006 Sb. o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů. Podporovány budou takové projekty, které zajistí a doloží udržitelnost aktivit i po ukončení podpory. Typové aktivity: - Odborné sociální poradenství pro ohrožené skupiny obyvatel a vznik programů sociální prevence a sociálního začleňování osob sociálně vyloučených či sociálním vyloučením ohrožených – dluhové a finanční poradenství, vzdělávací aktivity, prevence sociálně-patologických jevů, resociační programy apod. Jedná se například o: terénní program práce s drogově závislými, práce s osobami opouštějící výkon trestu a vracející se do Ml. Boleslavi a okolí zaměřená na obnovení pracovních a sociálních kompetencí a návyků - Vzdělávání a poradenství, aktivizační, asistenční a motivační programy na podporu rodičovských kompetencí. Jedná se například o: poskytnutí komplexní podpory vybraným rodinám s nedostatečnými rodičovskými kompetencemi (zahrnující zvládnutí hospodaření, nácvik dovedností, právní a psychologické poradenství apod.) v takové míře, aby situaci zvládli a dítě mohlo zůstat v rodině. - Podpora sociálních služeb (terénní i ambulantní) – pilotní projekty nově vzniklých sociálních služeb včetně doplňkového vzdělávání pracovníků těchto sociálních služeb apod. Jedná se například o tyto sociální služby: sociálně terapeutická dílna, sociální rehabilitace, denní stacionář, azylový dům. - Podpora profesionální realizace sociální práce jako aktivity zaměřené na pomoc jednotlivcům, skupinám či komunitám. Jedná se například o: sociální začleňování vybrané skupiny občanů se zdravotním postižením zahrnující nácvik vedení domácnosti, etickou výchovu, uplatnitelnost na trhu práce a vedení asistentem (tzv. I. fáze) a navazující sociální bydlení s docházejícím asistentem a postupným snižováním hodin péče směřující k co největší samostatnosti (tzv. II. fáze) - Sociální bydlení pro občany bez domova a/nebo s lehkými formami mentálního postižení, a to v I. fázi ve společné komunitě zahrnující společné bydlení a pěstování, chov a výrobu produktů k prodeji pro nácvik normálního života, a v II. fázi uplatnění v komunitě jako zaměstnanec samostatně bydlící v komerčním nájmu, které již vede k úplnému osamostatnění - Vznik a rozšiřování nabídky dalšího profesního vzdělávání pro ženy a osoby pečující o jiné závislé osoby zaměřené na zlepšení jejich přístupu na trh práce, včetně výkonu samostatné výdělečné činnosti - Podpora plánování sociální bytové politiky obcí, lze pouze jako doplňková aktivita související s přímou prací s podporovanou cílovou skupinou
Časový plán realizace	2017 – 2022
Zapojené subjekty	- Statutární město Mladá Boleslav - Obce a města na území IPRÚ - Nestátní neziskové organizace

OPATŘENÍ 2.4: ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ	
Cíl opatření	Zvýšit kvalitu všech úrovní systému školství, zlepšit jejich vzájemné provázání a zvýšit atraktivitu technických a přírodovědeckých oborů
Zdroj financování	IROP, PO 2, IP 10, SC 2.4 Zvýšení kvality a dostupnosti infrastruktury pro vzdělávání a celoživotní učení
Zdůvodnění opatření	Území IPRÚ Mladá Boleslav se potýká s problémem slabé provázanosti mezi jednotlivými úrovněmi škol na jedné straně a mezi školami a praxí na druhé straně. To ve výsledku způsobuje nedostatečný počet absolventů či uchazečů o zaměstnání s vhodnou kvalifikací a kompetencemi pro potřeby zaměstnavatelů a k uspokojení poptávky firem. V rámci formálního vzdělávání je podinvestovaná infrastruktura základních škol, včetně nedostatku moderní ICT infrastruktury. Projevují se územní rozdíly v kapacitách a vybavení škol, včetně zařízení předškolního vzdělávání, a v následné kvalitě poskytovaného vzdělávání, což se promítá do vyšší dojížděkovosti za kvalitnějším vzděláváním do Mladé Boleslavi. V souvislosti s demografickým vývojem je pak nutné kapacitně reagovat na výkyvy v poptávce po místech v předškolních zařízeních a na základních školách.
Popis opatření a typových aktivit	Opatření je primárně zaměřeno na přizpůsobení kapacity mateřských a základních škol demografickému vývoji v IPRÚ Mladá Boleslav. V případě základních škol také na investice do učeben odborné výuky a výcviku, včetně moderního vybavení, které bude sloužit ke zvýšení kvality výuky jako celku. Opatření se orientuje především na technické obory a potřebu podpory klíčových kompetencí žáků a studentů včetně jazykových kompetencí. Podporovány budou pouze MŠ a ZŠ zřizované obcemi a školská zařízení předškolního a základního vzdělávání zřizovaná jinými subjekty. Intervence v oblasti regionálního školství budou realizovány prostřednictvím Krajských/místních akčních plánů. Typové aktivity: • Přizpůsobení kapacit pro předškolní a základní vzdělávání demografickému vývoji • Výstavba, rekonstrukce a vybavení vzdělávacích zařízení základního vzdělávání pro rozvoj klíčových kompetencí (v oblasti komunikace v cizích jazycích, v oblasti technických a řemeslných oborů, přírodních věd a ve schopnosti práce s digitálními technologiemi) • Úpravy budov a učeben základních škol, vybavení nábytkem, stroji, didaktickými pomůckami, kompenzačními pomůckami a vybavením pro vzdělávání žáků a studentů se SVP¹⁷ • Rozvoj vnitřní konektivity základních škol v učebnách, laboratořích a dílnách a připojení k internetu
Časový plán realizace	2014 – 2020
Zapojené subjekty	• Statutární město Mladá Boleslav • Obce a města na území IPRÚ • Školy a školská zařízení v oblasti předškolního a základního vzdělávání • Další subjekty podílející se na realizaci vzdělávacích aktivit • Nestátní neziskové organizace

¹⁷ Děti se speciálními vzdělávacími potřebami jsou dle školského zákona (č. 561/2004 Sb., o předškolním, školním, středním a vyšším odborném a jiném vzdělávání) považovány osoby se zdravotním postižením, se zdravotním znevýhodněním a se sociálním znevýhodněním.

19.3 KOINCIDENČNÍ MATICE

IPRÚ Mladá Boleslav	Specifický cíl 1 Doprava		Specifický cíl 2 Kvalita života			
	Opatření 1.1	Opatření 1.2	Opatření 2.1	Opatření 2.2	Opatření 2.3	Opatření 2.4
Opatření 1.1		2	0	0	0	0
Opatření 1.2	2		0	0	0	0
Opatření 2.1	0	0		2	2	1
Opatření 2.2	0	0	2		2	1
Opatření 2.3	0	0	2	2		1
Opatření 2.4	0	0	1	1	1	

Pozn.: 0 = žádná vazba, 1 = slabá vazba, 2 = silná vazba

Výše uvedená koincidenční matice IPRÚ Mladá Boleslav znázorňuje vzájemnou provázanost veškerých opatření, která budou realizována prostřednictvím tohoto integrované nástroje. **Synergické efekty a kvalitativně vyšší provázanost vazeb mezi jednotlivými specifickými cíli (a samozřejmě i opatřeními) strategie budou vyplývat i z realizace individuálních projektů, které není možné financovat prostřednictvím nástroje IPRÚ.**

Vzájemná intenzita vazeb je v matici vyjádřena hodnotami 0 – 2, přičemž hodnota 0 značí žádnou vazbu, hodnota 1 značí slabou vazbu a hodnota 2 značí silnou vazbu (prokazatelná návaznost, vzájemná podmíněnost).

Popis identifikovaných vazeb

V případě **Specifického cíle 1 Doprava** byla vzájemná intenzita vazeb mezi jednotlivými opatřeními identifikována jako silná, vzájemně se podmiňující. Celkového kvalitativního posunu v oblasti dopravní dostupnosti a vnitřní propojenosti regionu lze dosáhnout pouze realizací výše uvedených opatření, která mají komplementární charakter (vozový park MHD – P+R parkoviště – cyklostezky). Celkový maximálně dosažitelný kvalitativní posun v podpoře veřejné a alternativní dopravy oproti IAD je podmíněn realizací všech výše uvedených opatření.

V případě **Specifického cíle 2 Kvalita života** byla vzájemná intenzita vazeb mezi opatřeními identifikována jako:

- **silná** mezi opatřeními 2.1, 2.2 a 2.3, protože se v tomto případě jedná o opatření zaměřená na aktivity v oblasti sociálních služeb, posílení sociální soudržnosti a návrat sociálně vyloučených do společnosti a na trh práce, která mají komplementární charakter.

- **slabá** mezi třemi výše uvedenými opatřeními a opatřením 2.4. Obě skupiny opatření kvalitativně posouvají oblast sociální soudržnosti a místní ekonomiky, ale nemají komplementární charakter jako v případě dvou předchozích oblastí.

20 VAZBA NA HORIZONTÁLNÍ TÉMATA

Horizontální témata jsou průřezové oblasti, které se prolínají veškerými aktivitami, jež jsou realizovány v rámci implementace Evropských strukturálních a investičních fondů. Aby bylo možno dosáhnout udržitelného a vyváženého rozvoje regionů podpořených ESIF, jsou do realizace politiky hospodářské a sociální soudržnosti zahrnuty tři hlavní horizontální cíle:

- **rovné příležitosti a zákaz diskriminace** (odstraňování diskriminace na základě pohlaví, rasy, etnického původu, náboženského vyznání, světového názoru, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace)
- **rovnost mezi muži a ženami** (rovnost mužů a žen)
- **udržitelný rozvoj** (dosahování rovnováhy mezi oblastí ekonomickou, sociální a životního prostředí)

Úsilím nositele IPRÚ Mladá Boleslav je, aby integrovaná strategie přispívala k naplňování uvedených horizontálních priorit, což se odráží jak v samotném nastavení integrované strategie, tak bude zohledněno také při jeho naplňování prostřednictvím realizace integrovaných projektů. Soulad s principy horizontálních témat uvedených v jednotlivých financujících operačních programech bude jedním z kritérií výběru projektů naplňujících vizi a cíle této strategie.

Zpracovatel má k dispozici nástroje, které umožní toto pravidlo ohlídat. Jedním z mechanismů k zajištění rovných příležitostí je široký partnerský přístup, který zajišťuje hájení zájmů různých skupin osob, a mj. bdí nad vyloučením diskriminace. Stěžejním nástrojem k zajištění udržitelného rozvoje je proces SEA, jemuž byla integrovaná strategie podrobena.

20.1 ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI A ZÁKAZ DISKRIMINACE

Princip rovného zacházení a zákazu diskriminace je jedním ze základních principů českého práva, který je obsažen v ústavním pořádku a v mezinárodních úmluvách.

Princip rovných příležitostí znamená potírání diskriminace na základě pohlaví, rasy, etnického původu, náboženského vyznání, zdravotního postižení, věku či sexuální orientace. Nejvíce ohrožené diskriminací jsou v praxi osoby ohrožené sociálním vyloučením či jinak znevýhodněné nebo zranitelné, které se diskriminaci nedovedou účinně bránit. Jsou to např. cizinci, osoby se zdravotním postižením, senioři, ženy, matky s dětmi, příslušníci etnických menšin, osoby s nízkou kvalitací, propuštění vězni či osoby drogově závislé. Tyto osoby mají ztížený přístup na trh práce, k bydlení, ke vzdělání, ke zdravotním a sociálním službám, dopravě a dalším službám a informacím o svých právech. V důsledku jejich znevýhodnění je oslabeno zastoupení a prosazování zájmů těchto osob ve veřejném životě. Zvláště znevýhodněnou a marginalizovanou skupinou jsou Romové, kteří čelí diskriminaci na základě rasy a etnického původu a současně kumulací rizik sociálního vyloučení jako dlouhodobá nezaměstnanost, nízká kvalifikace a život v sociálně vyloučených oblastech.

Specifické cíle a opatření IPRÚ Mladá Boleslav, ani strategie jako taková, nevytváří žádná omezení rovných příležitostí a případné diskriminace obyvatel. Naopak IPRÚ zohledňuje podporu rovných příležitostí a vytváří vhodné podmínky pro prevenci sociálně patologických jevů a jakékoliv formy diskriminace. Celý specifický cíl 2 Kvalita života je přímo zaměřen na podporu rovných příležitostí a v podstatě se týká všech skupin uvedených výše. Vytváří příznivé podmínky pro začleňování

ohrožených skupin obyvatelstva zpět do společnosti. K výstupům IPRÚ budou mít přístup všichni obyvatelé bez rozdílu a jeho realizace nebude mít negativní vliv na žádnou složku obyvatelstva.

S otázkou rovných příležitostí souvisí i transparentnost výběrových řízení, která musí zajistit nediskriminační přístup všem zájemcům bez ohledu na pohlaví, rasový či etnický původ, náboženství či světový názor, zdravotní postižení, věk nebo sexuální orientaci.

20.2 ROVNOST MEZI MUŽI A ŽENAMI

Horizontální téma rovnost žen a mužů předpokládá čl. 7 obecného nařízení. Dle tohoto článku členské státy a Komise zajistí podporu rovnosti žen a mužů a začlenění z hlediska rovnosti pohlaví při přípravě a provádění programů.

Nositel IPRÚ včetně veškerých subjektů zapojených do implementace IPRÚ bude usilovat o to, aby projekty přispívaly k naplňování principu rovnosti žen a mužů všude, kde je to vzhledem k věcnému zaměření intervencí integrované strategie relevantní. Zejména specifický cíl 2 Kvalita života se dotýká tématu rovnosti mužů a žen nejvíce. S určitostí lze konstatovat, že v rámci implementace IPRÚ nebude podpořen žádný projekt, který by měl negativní vliv na rovnost mezi muži a ženami.

20.3 UDRŽITELNÝ ROZVOJ

„Udržitelný rozvoj znamená, že je třeba uspokojit potřeby současné generace, aniž by byla ohrožena schopnost budoucích generací uspokojovat potřeby svoje. Je to zastřešující cíl Evropské unie, kterým se řídí všechny politiky a činnosti EU. Spočívá v zajištění schopnosti země udržovat život v celé jeho rozmanitosti a je založen na zásadách demokracie, rovnosti žen a mužů, solidarity, právního státu a dodržování základních práv, včetně svobody a rovných příležitostí pro všechny. Má za cíl neustále zlepšovat kvalitu života a životní podmínky na zemi pro současné i budoucí generace. Za tímto účelem podporuje dynamickou ekonomiku s maximální zaměstnaností a vysokou úrovní vzdělání, ochranu zdraví, sociální a územní soudržnost a ochranu životního prostředí ve světě míru a bezpečnosti, a to při respektování kulturní rozmanitosti.“ (Obnovená strategie EU pro udržitelný rozvoj)

Koncept udržitelného rozvoje v ČR spočívá v rovnováze tří pilířů – ekonomického (udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti), sociálního (sociální rozvoj respektující potřeby všech) a environmentálního (účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů).

Základním národním dokumentem v této oblasti je Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (SRUR), který poukazuje na hlavní priority a cíle, včetně vzájemných vazeb mezi nimi, v oblasti udržitelného rozvoje. V tomto dokumentu jsou stanoveny základní principy nutné pro dosažení udržitelného rozvoje v ČR, které je nezbytné respektovat při tvorbě všech navazujících strategií a koncepčních dokumentů (princip rovnováhy tří pilířů udržitelného rozvoje, princip soudržnosti a integrace politik a řízení, princip předběžné opatrnosti, princip generační a mezigenerační odpovědnosti, princip rovných příležitostí, princip partnerství a princip mezinárodní odpovědnosti). Hlavními tématy udržitelného rozvoje nejsou pouze záležitosti životního prostředí, ale rovněž naplnění ekonomických a sociálních potřeb. Ekologické hledisko je však významným parametrem při přijímání politik, strategií a koncepcí či rozhodování o investicích. Evropské strukturální a investiční fondy jsou určeny zejména na podporu a rozvoj ekonomické a sociální oblasti za předpokladu, že jejich implementace přispěje ke zlepšení životního prostředí. Záměrem realizace IPRÚ Mladá Boleslav

je přispět ke zlepšení stavu životního prostředí a udržitelný rozvoj je jeho hlavní prioritou. Specifický cíl 1 Doprava se dotýká i ochrany krajiny a životního prostředí, a to prostřednictvím rozvoje dopravy šetrné k životnímu prostředí.

Žádný z projektů realizovaných v rámci IPRÚ nebude mít negativní dopad na udržitelný rozvoj a naopak povede k jeho posílení. Zásadně tedy bude platit, že v rámci implementace integrované strategie nebudou podporovány žádné projekty, které by negativně ovlivňovaly udržitelný rozvoj.

Zjednodušenou rekapitulaci vztahu opatření IPRÚ Mladá Boleslav k horizontálním tématům znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 26: Vztah opatření IPRÚ Mladá Boleslav k horizontálním tématům

Opatření IPRÚ		Rovné příležitosti	Udržitelný rozvoj	Rovnost mezi muži a ženami
1.1	Veřejná doprava	0	+	0
1.2	Cyklistická doprava	+	+	0
2.1	Zvýšit kvalitu a dostupnost sociálních služeb	+	0	+
2.2	Zvýšit zaměstnanost znevýhodněných osob	+	0	+
2.3	Zlepšit uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti	+	0	+
2.4	Školství a vzdělávání	+	0	0

Pozn.: 0 = neutrální vztah, + = pozitivní vztah

21 POPIS SOULADU SE SOUVISEJÍCÍMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTY

Je zvykem, že při strategickém plánování jsou zohledněny vztahy dané strategie vůči dříve zpracovaným strategickým dokumentům. Tento požadavek je formulován i v MPINu (MMR, 2015) a dle tohoto doporučení je třeba vazby identifikovat jak z hlediska tematického, tak regionálního, a to i na různých řádovostních úrovních. Soulad strategie IPRÚ byl vyhodnocen po jednotlivých specifických cílech IPRÚ. Byly zohledněny klíčové strategické dokumenty České republiky, Středočeského kraje i města Mladá Boleslav, a to i strategie sektorové. Na tomto místě je uvést, že operační programy nebyly analyzovány, neboť soulad IPRÚ MB s nimi je dostatečně patrný z přehledových karet v Intervenční části, kde jsou uvedeny jako zdroj financování.

Tabulka 27: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v SC 1 Doprava

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola / priorita, relevantní z hlediska intervencí IPRÚ MB
ČR	Národní program reforem (duben 2014)	Dobudování páteřní dopravní infrastruktury a napojení zbývajících regionů a hlavních průmyslových center na hlavní české i evropské trasy je vnímáno jako nezbytná podmínka obnovy trvale udržitelného ekonomického růstu.
ČR	Dohoda o partnerství (11. srpna 2014 – finální verze ke schválení EK)	Vazba na oblast 1.1.2 Infrastruktura, 1.1.2.1 Dopravní infrastruktura a dostupnost/mobilita. Priorita financování: Udržitelná infrastruktura umožňující konkurenceschopnost ekonomiky a odpovídající obslužnost území.
ČR	Strategie regionálního rozvoje 2014-2020 (duben 2013)	Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území: 1.3 Podpora integrace dopravních systémů 1.4 Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury Priorita 6 Ochrana a udržitelné využívání přírodních zdrojů v regionech 6.4 Omezování negativních vlivů dopravy (hluk, prach atd.) na obyvatelstvo a na krajinu
ČR	Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050	Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá: - modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy, - zlepšení kvality silniční dopravy, - omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, - zvýšení bezpečnosti dopravy, - podpora multimodálních přepravních systémů, - rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, - využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS), - snížování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.
Kraj	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014	Priorita B Infrastruktura a územní rozvoj B.1 Zajištění kvalitní sítě dopravní a technické infrastruktury

– 2020		B.2 Zlepšení dopravní obslužnosti Středočeského kraje – veřejná doprava
Město	Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi (2011)	Priorita 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy, konkrétně opatření: 4.1 Silniční a železniční infrastruktura 4.2 Automobilová doprava 4.3 Veřejná doprava 4.4 Cyklistická a pěší doprava 4.5 Doprava v klidu

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 28: Soulad se souvisejícími strategickými dokumenty v SC 2 Kvalita života

Úroveň dokumentu	Strategický dokument	Kapitola / priorita, relevantní z hlediska intervencí IPRÚ MB
ČR	Národní program reform (duben 2014)	Vláda bude podporovat opatření přispívající k začleňování osob ohrožených sociálním vyloučením nebo sociálně vyloučených do společnosti, a to jak prostřednictvím inkluzivního trhu práce, tak skrze zvyšování dostupnosti, kvality a udržitelnosti základních zdrojů a služeb včetně důstojného příjmu, bydlení a vzdělání. Ve svém důsledku má osobám sociálně vyloučeným či sociálním vyloučením ohroženým přinést možnost participovat na otevřeném trhu zboží a služeb, přispět ke zmírňování sociálního napětí a předcházení jeho negativním sociálním a ekonomickým dopadům a ke snižování výdajů na řešení nepříznivých sociálních důsledků vyloučení. Vláda chápe zdravotnictví jako veřejnou službu, jež je založena na principu solidarity, neziskovosti, rovnosti a všeobecné dostupnosti. Prioritou je přitom zajištění kvalitní a efektivní péče všem občanům včetně dětí a seniorů. Vzdělávání považuje vláda za jeden z základních pilířů své politiky. Bude také usilovat o rozvoj kompetencí a potenciálu lidí prostřednictvím celoživotního učení. Cílem je posílit rovný přístup ke kvalitnímu vzdělávání v klíčových kompetencích, podporovat a vést školy k lepším výsledkům žáků, zlepšit kariérové poradenství a zvýšit relevanci středoškolského vzdělávání k požadavkům trhu práce, posílit význam vzdělání ve vztahu k celkovému rozvoji jedince, jeho občanské odpovědnosti, schopnosti orientovat se v rychle měnícím se světě a schopnosti kritického myšlení.
ČR	Dohoda o partnerství (11. srpna 2014 – finální verze ke schválení Evropskou komisí)	Vazba na oblast 1.1.1 Konkurenceschopnost ekonomiky, 1.1.1.2 Moderní a kvalitní vzdělávací systém a oblast 1.1.4 Sociální začleňování, boj s chudobou a systém péče o zdraví. Priority financování: Sociální systém začleňující sociálně vyloučené skupiny a působící preventivně proti chudobě. Kvalitní vzdělávací systém (celoživotní učení) produkující kvalifikovanou a adaptabilní pracovní sílu.
ČR	Strategie regionálního	Priorita 1 Využití potenciálu rozvojových území:

	rozvoje 2014-2020 (duben 2013)	1.5 Adaptabilita trhu práce ¹⁸ Priorita 3 Zkvalitnění sociálního prostředí - Průřezové opatření 3.X Podpora integrace sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených skupin obyvatelstva 3.1 Zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami 3.2 Rozvoj a zlepšování podmínek pro volnočasové aktivity obyvatel a pro využití kulturního potenciálu 3.3 Podpora bydlení jako nástroje sociální soudržnosti Priorita 4 Vyvážený rozvoj stabilizovaných území 4.1 Zajištění odpovídající kapacity infrastruktury veřejných služeb 4.2 Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území
ČR	Strategie prevence kriminality v České republice na léta 2012 – 2015 (2011)	Města a obce, shodně jako kraje, budou postupovat v oblasti prevence kriminality v samostatné působnosti. Tvoří základní úroveň, na které bude prakticky naplňována Strategie ve většině svých cílů. Na obcích leží váha praktického výkonu projektů, aktivit a opatření prevence kriminality. Při plnění cílů Strategie se zaměří zejména na: - Snížení výskytu delikventní činnosti u cílových skupin definovaných ve Strategii, nebo jejich ochrana - Zvýšení bezpečí na veřejných prostranstvích - Oslabování rizikových faktorů, které přispívají k výskytu delikventního jednání - Vytvoření efektivního a stálého systému sběru, předávání a poskytování informací v oblasti prevence kriminality na a mezi všemi úrovněmi subjektů prevence kriminality
ČR	Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010)	Prioritní osa 1: Společnost, člověk a zdraví - Priorita 1.1: Zlepšování podmínek pro zdravý život Prioritní osa 2: Ekonomika a inovace - Priorita 2.3: Rozvoj lidských zdrojů, podpora vzdělávání, výzkumu a vývoje Prioritní osa 3 Rozvoj území - Priorita 3.2: Zvyšování kvality života obyvatel území Prioritní osa 5: Stablní a bezpečná společnost - Priorita 5.1: Posilování sociální stability a soudržnosti
ČR	Strategie sociálního začleňování 2014 - 2020	Cíl: Zajistit dostatečně rozvinutý systém sociálních služeb pro potřeby osob sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožené reagující na jejich individuální potřeby v kontextu společenské zakázky Cíl (z hlediska sociálního začleňování): Zajistit rovný přístup ke vzdělání pro všechny Cíl: Zvýšení dostupnosti bydlení pro osoby ohrožené vyloučením z bydlení nebo po jeho ztrátě
Kraj	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 - 2020	Priorita B Infrastruktura a územní rozvoj - B.5 Zajištění bezpečnosti občanů Středočeského kraje Priorita C Lidské zdroje a vzdělávání - C.1 Zajištění podmínek vzdělávání obyvatel a zlepšení

¹⁸ Ze současného popisu SRR není zřejmé, zda území vymezené pro potřeby IPRÚ bude spadat mezi rozvojová nebo stabilizovaná území. Jsou proto uvedena opatření pro obě tyto kategorie.

		možnosti jejich uplatnění na trhu práce • C.2 Podpora dostupnosti a zvyšování kvality sociální a zdravotní péče • C.3 Zlepšení možnosti trávení volného času dospělých a dětí, podpora kulturních, sportovních a zájmových činností a uskupení
Město	Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi (2011)	Priorita 3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu, konkrétně opatření: • 3.1 Nabídka v oblasti volného času Priorita 5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby, konkrétně opatření: • 5.1 Cizinci a národnostní menšiny • 5.2 Kriminalita a sociálně patologické jevy • 5.3 Sociálních služby pro seniory • 5.4 Sociální bydlení
Město	Komunitní plán sociálních služeb statutárního města Mladá Boleslav na období 2014 - 2018	Priorita č. I. Podpora informovanosti a osvěta pro občany nacházející se v těžké životní situaci Priorita č. II. Podpora prostupného rozptýleného bydlení pro osoby v krizi Priorita č. V. Podpora setrvání občanů v domácím prostředí Priorita č. VI. Řešení/podpora zaměstnávání ohrožených osob Priorita č. VII. Podpora pobytových služeb Priorita č. VIII. Podpora volnočasových a vzdělávacích aktivit Priorita č. IX. Podpora poradenských služeb Priorita X. Zvyšování odbornosti sociálních pracovníků a pracovníků Priorita č. XI. Podpora služeb pro děti, mládež a rodinu ohroženou rizikovými jevy Priorita č. XII. Zajištění služeb pro obyvatele/osoby v krizi Priorita č. XIII. Řešení dostupnosti návazných služeb

Zdroj: vlastní zpracování

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

D: IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

22 POPIS ŘÍZENÍ VČETNĚ ŘÍDICÍ A REALIZAČNÍ STRUKTURY A KOMUNIKACE NOSITELE IN

22.1 POPIS DOSAVADNÍHO PROCESU ZPRACOVÁNÍ IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

První diskuse o integrovaných nástrojích a příprava na zpracování IPRÚ probíhala již od léta roku 2013, kdy se zástupci jednotlivých měst setkávali a společně se účastnili jednání na národní úrovni o přípravě nového programového období ESIF. Na zpracování IPRÚ si město Mladá Boleslav jako nositel integrovaného nástroje vybralo ve výběrovém řízení společnost SPF Group s.r.o. Realizace samotné zakázky na zpracování integrované strategie byla zahájena v dubnu 2014. Plánované ukončení realizace zakázky bylo v říjnu 2014, nicméně vzhledem ke stále probíhajícím diskusím na národní úrovni, procesu schvalování operačních programů a souvisejících dokumentů (MPIN, NDÚD, právní aspekty) byla spolupráce zadavatele a zhotovitele prodloužena do konce roku 2015.

Jednotlivé části integrované strategie byly v pracovních verzích postupně projednávány s členy pracovních skupin a Výboru pro přípravu strategie IPRÚ Mladá Boleslav (viz níže) a klíčová rozhodnutí o věcném zaměření byla ve Výboru schvalována.

Finální verze integrované strategie z prosince 2015 byla schválena na zasedání Zastupitelstva města Mladá Boleslav jako nositele integrované strategie dne 17.12.2015.

Protože IPRÚ Mladá Boleslav využila dotační prostředky z Operačního programu Technická pomoc, byla pracovní verze v srpnu 2014 zaslána Ministerstvu pro místní rozvoj ke zveřejnění ve **veřejné databázi strategií**. Na podzim roku 2014 byla strategie podrobena **oponentnímu řízení ze strany externích expertů Ministerstva pro místní rozvoj**. Přípomínky byly s oponenty projednány a následně vypořádány. Obdobná aktivita proběhla v létě 2015, kdy se uskutečnilo **oponentní řízení v rámci projektu MEDUIN**. Některá doporučení expertů byla klíčová pro podrobnější zacílení strategické části IPRÚ. Další změny zaměření IPRÚ oproti původním pracovním verzím vyplývala z **jednání a diskusí s jednotlivými řídicími orgány operačních programů**, která probíhala opakovaně v průběhu celého procesu přípravy integrované strategie. Úpravy víceméně spočívaly v redukci navržených opatření, a to jak vzhledem k šíři podporovaných aktivit, tak zejména s ohledem na omezenou disponibilní alokaci určenou pro integrované nástroje.

Pravidelná jednání probíhala také s řídicími orgány (MMR a MPSV).

Po celou dobu procesu tvorby integrované strategie probíhala vzájemná kontinuální **koordinace nositelů IPRÚ**, většinou na úrovni úřednické, několikrát však také za účasti primátorů statutárních měst jednotlivých nositelů.

Komunikace přípravy IPRÚ probíhala i dovnitř vymezeného území. Dne 13.5.2015 proběhlo veřejné seznámení s procesem přípravy integrovaného nástroje pro starosty dotčených obcí. Dne 10.9.2015 a 23.10.2015 pak navázala dvě připomenutí starostům o možnosti využití IPRÚ k realizaci vlastních záměrů v rámci oznámení v procesu SEA. Současně se uskutečnila tři kola jednání se zástupci poskytovatelů sociálních služeb (dne 13.5.2015, 17.8.2015 a 19.10.2015), kde byla představena sociální oblast IPRÚ a diskutovány investiční i neinvestiční záměry v této oblasti. Zároveň po celou dobu přípravy IPRÚ byly základní informace o přípravě IPRÚ zveřejňovány na webových stránkách města Mladá Boleslav.

Od podzimu 2015 probíhala také první individuální jednání se starosty dotčených obcí ke konkrétním projektovým záměrům města Mladá Boleslav.

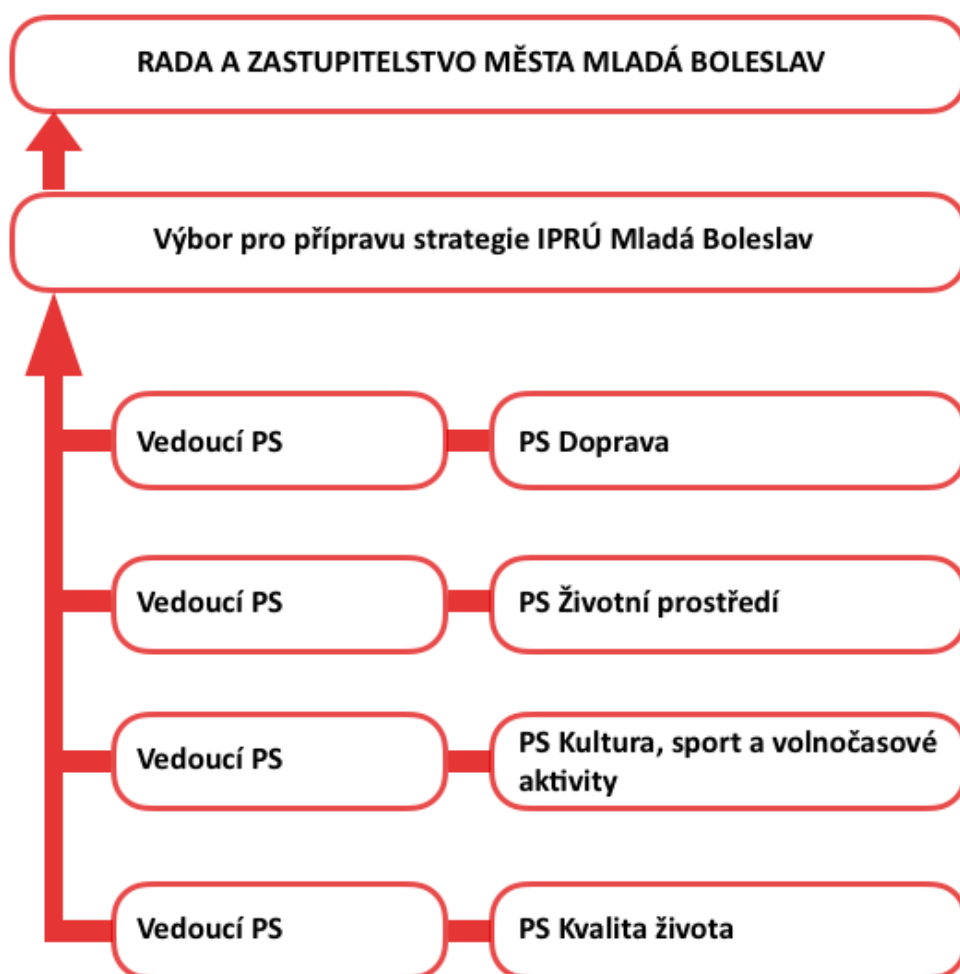
Integrovaná strategie byla podrobena **posuzování vlivu na životní prostředí (SEA)**. Dne 9.10.2015 bylo zahájeno zjišťovací řízení. Na základě výsledků tohoto řízení vydal Krajský úřad Středočeského kraje vyjádření, že IPRÚ Mladá Boleslav **nebude posuzována dle zák. č. 100/2000 Sb.**, o posuzování vlivů na životní prostředí. Závěr zjišťovacího řízení byl vydán dne 11.11.2015 a je uveden v příloze.

22.2 PŘÍPRAVNÁ FÁZE IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

Pro účely přípravy a zpracování IPRÚ Mladá Boleslav vznikl neoficiální projektový tým složený ze zástupců města Mladá Boleslav a zástupců zpracovatele IPRÚ. Vstupní jednání proběhlo 5.5.2014. Jednání projektového týmu měla charakter spíše technicko-koordinační, avšak často se věnovala také věcnému zaměření integrované strategie ve všech jejích částech zpracování. Pracovní setkání probíhala zhruba jednou měsíčně.

Oficiální **strukturu pro řízení IPRÚ ve fázi přípravy** ukazuje následující obrázek.

Obrázek 4: Organizační schéma v přípravné fázi



Do čela organizační struktury byl ustaven **Výbor pro přípravu strategie Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav**, a to ve složení:

- zástupce města Mladá Boleslav,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a vedoucí pracovní skupiny Doprava,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a vedoucí pracovní skupiny Životní prostředí,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a vedoucí pracovní skupiny Kvalita života,
- zástupce volnočasových organizací a vedoucí pracovní skupiny Kultura, sport a volnočasové aktivity,
- 3 zástupci měst a obcí území IPRÚ Mladá Boleslav,
- zástupce Škoda Auto a.s.,
- zástupce škol.

Výbor pro přípravu strategie Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav (odpovědný vůči nositeli IPRÚ, tj. městu Mladá Boleslav) se oficiálně sešel 3krát (26. 5. 2014, 23. 6. 2014, 25. 8. 2014). Na jednáních výboru byli členové seznamováni s vymezením území pro účely IPRÚ, výstupy z analytické části integrované strategie, výstupy z pracovních skupin, stanovením cílů a opatření, návrhem harmonogramu, finančního plánu a indikátorů IPRÚ. Následně pak výbor doporučoval schválení těchto výstupů nositeli IPRÚ.

Na základě identifikovaných možných témat k řešení prostřednictvím IPRÚ byly Výborem pro přípravu strategie IPRÚ Mladá Boleslav vytvořeny 4 **pracovní skupiny** (pro každou problémovou oblast zvlášť):

Pracovní skupina „Doprava“ ve složení:

- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a vedoucí pracovní skupiny Doprava,
- zástupce města Mladá Boleslav,
- zástupce realizátorů dopravních staveb,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a odborník na dopravu,
- zástupce měst a obcí území IPRÚ Mladá Boleslav,
- zástupce Škoda Auto a.s.

Pracovní skupina „Životní prostředí“ ve složení:

- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a vedoucí pracovní skupiny Životní prostředí,
- zástupce města Mladá Boleslav,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a odborník na zeleň a ochranu přírody,
- odborník na ovzduší a odpady,
- zástupce správce technické infrastruktury a odborník na vodovody a kanalizace.

Pracovní skupina „Kultura, sport a volnočasové aktivity“ ve složení:

- zástupce volnočasových organizací a vedoucí pracovní skupiny Kultura, sport a volnočasové aktivity,
- zástupce města Mladá Boleslav,

- 3 zástupci volnočasových spolků a klubů.

Pracovní skupina „Kvalita života“ ve složení:

- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a vedoucí pracovní skupiny Kvalita života,
- zástupce města Mladá Boleslav,
- zástupce Magistrátu města Mladá Boleslav a odborník na sociální věci,
- zástupce zdravotnických organizací,
- zástupce škol.

Všech jednání Výboru i pracovních skupin se účastnili zástupci zpracovatele IPRÚ.

Složení pracovních skupin bylo navrženo s ohledem na analýzu stakeholderů. Prostřednictvím pracovních skupin byly zainteresovány ty subjekty, které mohou mít významný vliv na rozvoj řešeného území.

Pracovní skupiny byly utvořeny za účelem zpracování strategické části IPRÚ Mladá Boleslav, zejména z důvodu rozpracování jednotlivých zvolených prioritních témat do úrovně specifických cílů a opatření.

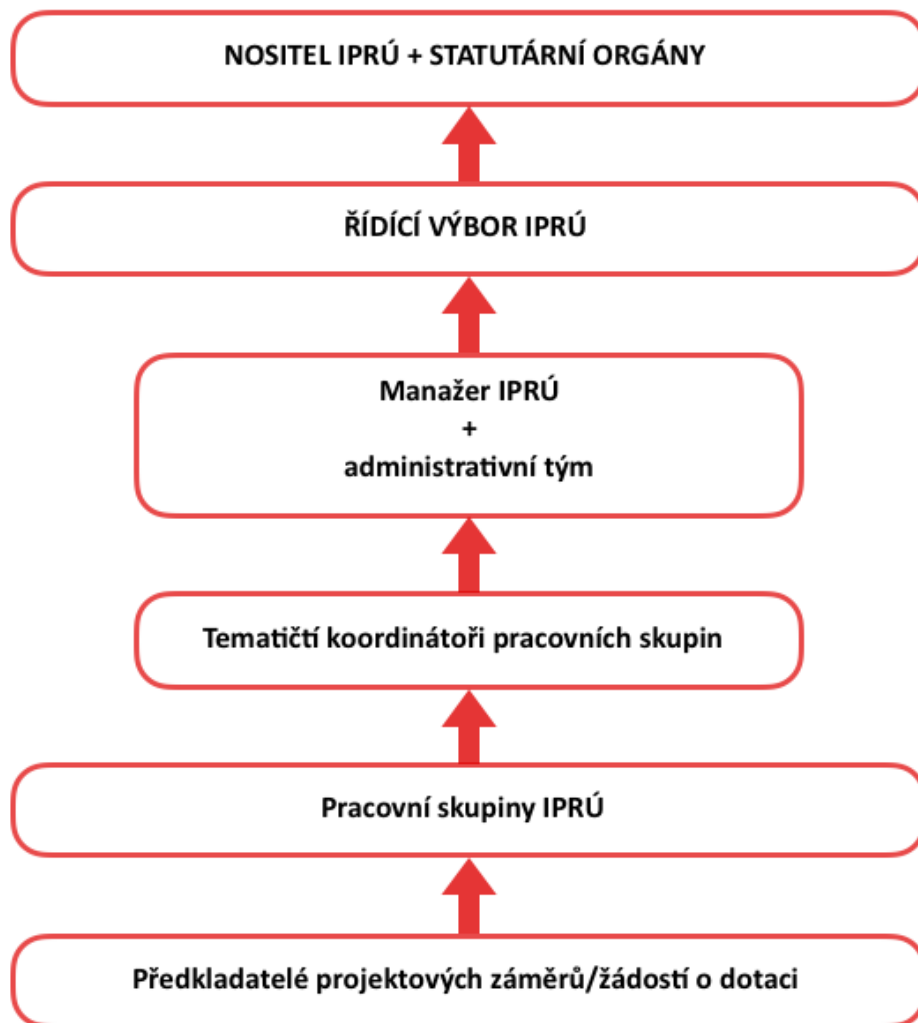
Pracovní skupiny byly ve fázi přípravy IPRÚ **poradním orgánem pro řešení obsahové náplně IPRÚ**, konzultovaly s nositelem závěry analytické části, nastavené priority, cíle, opatření včetně odborných stanovisek pro příslušnou část IPRÚ v dané tematické oblasti. Podklady od pracovních skupin sloužily k vytvoření konceptu strategie, který následně schvaloval Výbor pro přípravu strategie IPRÚ Mladá Boleslav. Každá ze 4 pracovních skupin se ve fázi přípravy sešla dvakrát. Pracovní skupiny zároveň vykonávaly svou činnost prostřednictvím e-mailové komunikace.

Pro každou pracovní skupinu byli určeni **vedoucí pracovní skupiny**, prostřednictvím kterých byla zajišťována agenda nutná pro fungování pracovních skupin (zpracování a distribuce podkladů, moderace jednání pracovních skupin apod.)

22.3 REALIZAČNÍ FÁZE IPRÚ MLADÁ BOLESLAV

Za realizaci integrované strategie odpovídá Nositel integrované strategie, tedy město Mladá Boleslav. Nositel IPRÚ prostřednictvím níže uvedených orgánů bude v rámci realizace IPRÚ provádět koordinaci aktivit v souladu s harmonogramem IPRÚ, monitorovat naplňování a přijímat opatření k jejímu plnění (vč. její aktualizace). Po celou dobu realizace bude udržována spolupráce a komunikace mezi jednotlivými subjekty v rámci níže uvedeného organizačního schéma.

Obrázek 5: Organizační schéma pro realizační fázi¹⁹



Roli nositele IPRÚ vykonávají příslušné orgány statutárního města Mladá Boleslav, které přijímají zásadní rozhodnutí dle zákona o obcích. Jedná se o radu města a zastupitelstvo města Mladá Boleslav. V jejich gesci je schvalování integrované strategie a schvalování podstatných změn strategie.

Nositel IPRÚ, je statutární město Mladá Boleslav v roli vedoucího partnera, odpovědný za:

- naplňování principu partnerství,
- koordinaci aktivit místních aktérů v daném území,
- přípravu integrované strategie,
- výběr vhodných projektů pro plnění cílů IPRÚ,
- podepisuje smlouvu o partnerství s realizátorem integrovaného projektu, ve které budou vymezeny práva a odpovědnosti obou aktérů při realizaci integrovaného projektu a integrované strategie,

¹⁹ Pracovní skupiny budou tvořeny podle aktuálních potřeb. Minimálně bude jedna pracovní skupina pro každý specifický cíl IPRÚ, s ohledem na jejich akceschopnost mohou být rozděleny i do úrovně opatření IPRÚ.

- monitorování a reporting stavu plnění IPRÚ, plnění strategie jako celku a plnění jejich schválených cílových hodnot (které vznikají agregací hodnot realizovaných projektů).

Statutární orgány nositele

- schvalují integrovanou strategii, změny specifických cílů a opatření strategie, změny rozpočtu specifických cílů a opatření, změny indikátorů, uzavření partnerské smlouvy s realizátorem integrovaného projektu.

Řídící výbor IPRÚ

- jako nezávislá platforma bez právní subjektivity mimo správní strukturu jádrového města v roli nositele IN,
- počet členů a složení upravuje statut výboru, pravidla jednání jednací řád,
- zasedání výboru se koná minimálně 2 x ročně na základě podnětu předsedy výboru.
- zajišťuje řádný průběh realizace strategie,
- vydává doporučení orgánům samospráv a statutárním orgánům zapojených partnerů,
- předsedou výboru je zástupce nositele, kterého pravomocně deleguje nositel IN,
- jednání se účastní manažer IPRÚ, ovšem bez hlasovacího práva,
- alespoň jeden člen výboru musí být členem RSK, aby byla zajištěna vzájemná komunikace,
- doporučuje zařazení integrovaného projektu do integrované strategie a podepsání smlouvy mezi nositelem IN a realizátorem integrovaného projektu,
- minimální požadavky na Řídící výbor jsou uvedeny v příloze č.6 MPIN.

Manažer IPRÚ

- je odpovědný nositeli IN za každodenní řízení a koordinaci realizace strategie,
- je odpovědný za komunikaci s žadateli/příjemci, ŘO programů ESI fondů a s veřejností a spolupráci s Řídícím výborem,
- vykonává činnosti spojené s administrací integrované strategie a projektů vybraných k realizaci prostřednictvím MS2014+,
- monitoruje průběh realizace projektů (nositelé projektů informují manažera a předkládají veškeré podklady na základě uzavřené smlouvy o partnerství),
- v pravidelných intervalech předává informace z monitorování Řídícímu výboru,
- předkládá projekty navržené potenciálními žadateli k zařazení do IPRÚ k posouzení Řídícímu výboru. V případě kladného rozhodnutí Řídícího výboru bude projekt zařazen nositelem IN do integrované strategie jako integrovaný projekt a bude podepsána smlouva o partnerství mezi nositelem integrovaného nástroje a realizátorem integrovaného projektu. Poté může být předložen do konkrétní územně specifické výzvy. Finální rozhodnutí o schválení integrovaného projektu je v pravomoci dotčeného ŘO.

Administrativní tým manažera IPRÚ

- je součinný s manažerem IPRÚ ve věci řízení IPRÚ a zajišťování administrativních záležitostí (administruje monitorovací zprávy, administruje výzvy k zapojení do pracovních skupin a předkládání projektových záměrů, komunikuje s příjemci / žadateli integrovaných projektů a v případě potřeby podněcuje absorpční kapacitu),
- vyhodnocuje pokrok v realizaci IPRÚ a naplňování jeho cílů/indikátorů/finančního plánu,
- zajišťuje publicitu a PR pro IPRÚ.

Tematický koordinátor

- je odpovědný manažerovi IPRÚ za sladování spolupráce subjektů v území souvisejících s daným tématem (potenciálních žadatelů koncentrujících se v pracovních skupinách),
- podílí se na vytváření partnerství mezi subjekty v rámci jednotlivých témat řešených IPRÚ a může s potenciálními žadateli konzultovat rozsah a obsahové zaměření projektového záměru tak, aby byl v co největším souladu s integrovanou strategií,
- průběžně předává informace manažerovi IPRÚ.

Pracovní skupina IPRÚ

- koncentrují se zde individuální předkladatelé projektových záměrů/žádostí o dotaci,
- spoluvytváří komplexní projektovou fiši složenou z několika integrovaných projektů, které povedou k naplnění daného opatření vč. příslušných monitorovacích indikátorů,
- kompletní projektovou fiši předkládá Řídicímu výboru IPRÚ, kterému zároveň může předkládat návrhy a doporučení na změny parametrů IPRÚ.

Realizátor konkrétního projektu

- řádné plnění schváleného integrovaného projektu (podle podmínek daných konkrétním programem a cíli),
- spolupráci s nositelem integrované strategie, včasné předávání informací a podkladů manažerovi na základě podmínek smlouvy s nositelem IN,
- podporu nositele IN při zpracování hodnotících zpráv a za udržitelnost jím realizovaného integrovaného projektu v případě, že je to relevantní,
- plnění Podmínek Rozhodnutí o poskytnutí dotace.

Tabulka 29: Popis administrativních kapacit

Orgán	Personál	Umístění
Řídicí výbor	členství bez pracovníprávního vztahu	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře MMB
Manažer IPRÚ	1 zaměstnanec MMB na plný úvazek	Odbor řízení projektů MMB
Administrativní tým manažera IPRÚ*	1 - 2 zaměstnanci MMB na plný úvazek	Odbor řízení projektů MMB
Pracovní skupiny	ad hoc sestavené na základě výzev města	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře MMB

Tematičtí koordinátoři	ad hoc sestavené na základě výzev města	platforma bez organizačního zakotvení v organizační struktuře MMB
-------------------------------	---	---

Pozn.: * administrativní tým manažera IPRÚ bude vymezen v průběhu roku 2016

Složení Řídícího výboru

Složení Řídícího výboru respektuje minimální požadavky stanovené Metodickým pokynem k integrovaným nástrojům a zároveň reflektuje místní situaci, provedenou analýzu stakeholderů a zkušenosti z přípravné fáze IPRÚ, v níž působil Výbor pro přípravu integrované strategie. Řídící výbor IPRÚ bude ustaven Zastupitelstvem města Mladá Boleslav minimálně v tomto složení:

- 1 zástupce nositele
- 1 zástupce kraje
- 1 zástupce měst a obcí z aglomerace
- zástupce níže uvedených oblastí/organizací opět v počtu minimálně 1 zástupce:
 - o zástupce za oblast školství a vzdělávání
 - o zástupce za neziskovou sféru (asociace nestátních neziskových organizací)
 - o zástupce za oblast dopravy
 - o zástupce Agentury pro sociální začleňování
 - o zástupce Úřadu práce
 - o zástupce za sociální oblast
- manažer IPRÚ (bez hlasovacího práva)

Uvedený počet členů představuje minimální složení Řídícího výboru IPRÚ, které se může rozhodnutím nositele IN rozšířit o další členy.

22.4 POPIS ODDĚLENÍ FUNKCÍ

Předpokládá se, že statutární město Mladá Boleslav bude žadatelem o dotace u projektů realizovaných v rámci IPRÚ Mladá Boleslav, kde zároveň město plní funkci nositele. Z tohoto důvodu má město jasně oddělené role žadatele od rolí souvisejících s posuzováním souladu projektů s integrovanou strategií.

Manažer IPRÚ a administrativní tým manažera IPRÚ jsou v organizační struktuře města zařazeni do Odboru řízení projektů. Jsou tak věcně odděleni od osob, které budou připravovat žádosti o dotace. Manažer IPRÚ s administrativním týmem se nepodílejí na posuzování souladu projektů s integrovanou strategií, zajišťují pouze technickou koordinaci při řízení integrované strategie. Posuzování souladu projektů s integrovanou strategií bude probíhat v Řídícím výboru, který je zastoupen na partnerském principu. Každý člen Řídícího výboru zároveň podepíše etický kodex, jímž deklaruje zamezení střetu zájmů.

22.5 ZPŮSOB ŘÍZENÍ

Konkrétní postupy při řízení integrované strategie budou popsány v interním operačním manuálu nositele. Interní operační manuál nositele není součástí integrované strategie a bude postupně rozpracováván v souladu s požadavky řídicích orgánů.

22.6 POSILOVÁNÍ ABSORPČNÍ KAPACITY A POSKYTOVÁNÍ KONZULTACÍ

Nositel IPRÚ dlouhodobě posiluje absorpční kapacitu celého území aktivní komunikací s klíčovými aktéry se vztahem k tématům řešeným v rámci integrované strategie. Po dobu příprav integrované strategie byla kontinuálně vedena a doplňována databáze projektových záměrů za účelem vhodného nastavení integrované strategie, zejména stanovení expertního odhadu cílových hodnot monitorovacích indikátorů, reálné nastavení harmonogramu a finančního plánu.

Schválená integrovaná strategie bude zveřejněna na webových stránkách města Mladá Boleslav. O zajišťování absorpční kapacity budou pečovat manažer IPRÚ, jeho administrativní tým a tématičtí koordinátoři pracovních skupin. S ohledem na vyhlášené výzvy řídicích orgánů a nastavený harmonogram bude nositel IPRÚ vyhlašovat jednotlivé výzvy k zapojení potenciálních žadatelů do pracovních skupin. Výzvy budou zveřejněny na úřední desce města Mladá Boleslav, na jeho webových stránkách či případnými postupy, jako jsou např.: tištěná média radnice, případně dalšími komunikačními kanály.

Manažer IPRÚ bude také kontaktní osobou pro konzultace potenciálním žadatelům, resp. předkladatelům projektových záměrů (fiší). Bude konzultovat vhodnost zaměření projektových záměrů jak vzhledem k integrované strategii, tak s ohledem na možnosti podpory v jednotlivých specifických cílech operačních programů. Kontakty na manažera IPRÚ budou uvedeny na webových stránkách města Mladá Boleslav a budou uváděny ve vyhlašovaných výzvách.

22.7 PŘÍPRAVA VÝZEV NOSITELE

Po vyhlášení výzvy ŘO programu ESI fondů zacílené na podporu integrovaných projektů, nositel IN vyhlásí výzvu k předkládání projektových záměrů a svolává jednání pracovní skupiny. Po vyhlášení výzvy nositele IN lze předložit projekty v rámci integrované strategie. Integrované projekty musí respektovat podmínky stanovené příslušným operačním programem. Integrované projekty jsou předkládány v rámci zacílených výzev, které jsou vyhlašované ŘO pro jednotlivé integrované nástroje, případně v rámci standardních výzev, ve kterých bude odděleně sledována alokace pro integrované a individuální projekty. V souladu s Metodickým pokynem pro řízení výzev, hodnocení a výběr projektů v programovém období 2014–2020 je doporučeno využití průběžné výzvy.

Text a parametry výzvy bude připravovat manažer IPRÚ ve spolupráci se svým týmem a příslušným tematickým koordinátorem pracovní skupiny. Parametry výzvy bude schvalovat Řídicí výbor a řídicí orgán příslušného operačního programu.

Po schválení výzvy nositelem zajistí manažer IPRÚ její zveřejnění na úřední desce, na webových stránkách a případně také dalším v místě obvyklým způsobem. Ve výzvě musí být uvedena lhůta, do které mohou potenciální žadatelé předkládat projektové záměry ve standardizované podobě (fiše).

Ta bude obsahovat následující informace za jednotlivé projektové záměry: název projektu, zařazení do strategie až do úrovně opatření, popis projektu, popis pozitivního dopadu na vymezené území, finanční plán v jednotlivých letech včetně celkových způsobilých výdajů a předpokládaného data zahájení a ukončení realizace projektu, identifikaci žadatele, roli zapojených subjektů a indikátory, příp. také informace o zajištění udržitelnosti projektu nebo další dle potřeby nositele IN. Vzor projektové fiše bude přílohou výzvy.

Lhůta pro možnost zapojení se do pracovní skupiny musí být minimálně 10 pracovních dnů. Ve výzvě musí být uvedeny kontaktní údaje na manažera IPRÚ či jeho administrativní tým. Další podrobnosti k formě výzvy budou uvedeny v interním operačním manuálu nositele.

22.8 POSTUP PROJEDNÁVÁNÍ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ V PRACOVNÍ SKUPINĚ

Po uplynutí termínu k předkládání projektových záměrů stanoveném ve výzvě nositele svolá příslušný tematický koordinátor jednání pracovní skupiny. Pozvání na první jednání pracovní skupiny v rámci dané výzvy obdrží všichni předkladatelé projektových záměrů. Pozvánka je rozeslána e-mailem a adresát je vyzván k potvrzení účasti. Jednání pracovní skupiny se mohou zúčastnit i další osoby, které spolupracovaly na přípravě integrované strategie, a to i v případě, že nepředkládají žádný projektový záměr. Rolí těchto osob jsou odborné konzultace poskytované ostatním členům pracovní skupiny.

Na prvním jednání pracovní skupiny představí manažer ve spolupráci s tematickým koordinátorem IPRÚ Mladá Boleslav zejména danou tematickou oblast, ale také hlavní principy integrovaného nástroje. Členům pracovní skupiny je na prvním jednání vysvětlen záměr vytvoření souboru projektů, který v souhrnu naplní parametry výzvy. Tímto jsou členové pracovní skupiny motivováni k hledání konsenzuálních řešení a k případným úpravám předložených projektových záměrů. Následně každý předkladatel krátce představí svůj projektový záměr.

Pokud některý předkladatel sám usoudí, že vzhledem k nastaveným podmínkám výzvy není jeho záměr vhodný k realizaci v rámci IPRÚ, z pracovní skupiny odstoupí a o této skutečnosti se učiní záznam.

Ostatní členové pracovní skupiny usilují o nalezení konsenzuálního řešení při dosažení souboru projektů naplňujícího parametry výzvy. Za tímto účelem mohou probíhat i následná jednání pracovní skupiny. Časový prostor pro konání pracovních skupin nepřekročí 10 pracovních dnů od prvního zasedání pracovní skupiny v dané výzvě.

Pokud dojdou členové ke konsenzu při tvorbě souboru projektů a výstupem z jednání pracovní skupiny nejsou konkurenční soubory projektů, předá vedoucí pracovní skupiny manažerovi IPRÚ finální soubor projektů k projednání v Řídicím výboru.

Pokud členové pracovní skupiny nedojdou k úplnému konsenzu a vznikne několik konkurenčních souborů projektů, předá tematický koordinátor manažerovi IPRÚ všechny vytvořené soubory projektů s vlastním komentářem analyzujícím vztah souboru projektů k parametrům výzvy (např. podíl plnění indikátorů, podíl požadovaných prostředků, úplnost řešení z hlediska podporovaných aktivit apod.).

Konkrétní postupy budou stanoveny v interním operačním manuálu nositele.

22.9 POSOUZENÍ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ V ŘÍDICÍM VÝBORU

Nejpozději do 5 pracovních dnů po předání výstupů z pracovní skupiny svolá manažer IPRÚ na pokyn předsedy jednání Řídicího výboru. Termín jednání řídicího výboru musí být oznámen jeho členům alespoň 10 pracovních dnů před samotným jednáním. Na jednání Řídicího výboru manažer IPRÚ představí obdržené soubory projektů. K představení záměrů může být přizván příslušný tematický koordinátor pracovní skupiny.

Manažer IPRÚ informuje Řídicí výbor o stavu naplnění výzvy prostřednictvím souborů projektů. V případě, že se nejedná o konkurenční soubory projektů (v součtu nepřesahují alokaci výzvy a naplňují požadované hodnoty indikátorů), posoudí Řídicí výbor soulad souboru projektů jako celku a jednotlivých projektových záměrů s integrovanou strategií (dle kritérií uvedených v příloze č. 15 MPIN). V případě negativního výsledku posouzení některého projektového záměru ze souboru projektových záměrů může být na základě rozhodnutí ŘV takový projektový záměr vrácen k přepracování pracovní skupině, resp. nositeli projektu. Po posouzení projektových záměrů ze souboru projektových záměrů vydá Řídicí výbor pro každý projektový záměr vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru s IPRÚ (viz příloha č. 18 MPIN).

V případě, že se jedná o konkurenční soubory projektů (v součtu přesahují alokaci výzvy či nenaplnují požadované hodnoty indikátorů), posoudí Řídicí výbor míru přispění jednotlivých souborů projektů k parametrům výzvy (zejména v kontextu výše plnění indikátorů a požadovaných prostředků). V daném kontextu Řídicí výbor zváží, kterému souboru projektů vydá doporučení, příp. zda vůbec některému souboru doporučení vydá. V případě nevydání doporučení musí být rozhodnutí dostatečně odůvodněno včetně doporučení k přepracování souborů projektů a dalšímu projednání v pracovní skupině. Odůvodnění musí být zformulováno přímo na jednání Řídicího výboru, nesmí být přenecháno manažerovi IPRÚ.

Konkrétní postupy schvalování stanoví interní operační manuál nositele a budou zveřejněny s vyhlášením výzvy k předkládání projektových záměrů.

22.10 ROZPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÝCH ZÁMĚRŮ DO PODOBY KONKRÉTNÍCH PROJEKTOVÝCH ŽÁDOSTÍ

Do 5 pracovních dnů po projednání souborů projektů v Řídicím výboru informuje manažer IPRÚ (příp. ve spolupráci s příslušným tematickým koordinátorem pracovní skupiny) jednotlivé předkladatele projektových záměrů o usnesení Řídicího výboru.

Předkladatel projektového záměru, který byl doporučen Řídicím výborem, zpracuje standardní žádost o dotaci dle pravidel příslušného řídicího orgánu. Žádost vypracuje v monitorovacím systému MS2014+. Projektová žádost musí být zpracována a předložena zprostředkujícímu subjektu v termínu stanoveném v projektové fiši. Žádost musí mít veškeré parametry uvedené v projektové fiši. Povinnou přílohou žádosti o dotaci předkládané zprostředkujícímu subjektu/řídicímu orgánu je vyjádření o souladu vydané Řídicím výborem, projektová fiše a informace za jednotlivé projektové záměry ze souboru projektových záměrů, které se musí shodovat s informacemi uvedenými v žádosti o podporu a současně čestné prohlášení žadatele, že předkládaná žádost o podporu je totožná s

projektovým záměrem projednaným na Řídicím výboru IPRÚ. Zprostředkující subjekt posoudí, zda se projektová žádost v základních parametrech shoduje s projektovou fiší.

Konkrétní postupy budou stanoveny v interním operačním manuálu nositele.

23 POPIS REALIZACE PARTNERSKÉ SPOLUPRÁCE

23.1 PRINCIP PARTNERSTVÍ

Princip partnerství je v maximální míře zohledňován již ve fázi zpracování integrované strategie a s ohledem na něj je koncipován i plán implementace.

Široká škála partnerů z veřejného, soukromého i neziskového sektoru je do všech fází zapojována především prostřednictvím **pracovních skupin**. Výchozím podkladem pro oslovení konkrétních subjektů byla analýza stakeholderů (viz kapitola Analýza stakeholderů), která identifikovala všechny relevantní partnery v území na základě vyhodnocení jejich možného vlivu a zájmu v souvislosti s řešenými tématy.

Vzhledem k zajištění akceschopnosti pracovních skupin bylo v některých případech nutné obrátit se pouze na jednoho zástupce za celou skupinu subjektů (např. konkrétní obec). Tento postup je v souladu s partnerským principem a zajišťuje partnerství také na nižších úrovních využitím **principu delegace**. Tento přístup vyžaduje vzájemnou komunikaci těch subjektů, které mají společně prosazovat své zájmy na úrovni IPRÚ. Souběžně s tím nositel IPRÚ zajišťuje adresnou distribuci důležitých informací městům a obcím v aglomeraci.

Ve fázi realizace IPRÚ navíc budou mít další potenciální partneři / realizátoři integrovaných projektů, kteří nebyli na základě provedené analýzy identifikováni, možnost zapojit se do pracovní skupiny a svůj projektový záměr koordinovat s nositelem IPRÚ a ostatními partnery.

23.2 ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI

Nositel IPRÚ se v průběhu přípravy zaměřuje také na nastavení způsobu komunikace s veřejností v souvislosti s potřebou informování a získání zpětné vazby.

Informace o průběhu zpracování integrované strategie, pozvánky na veřejné projednání atd. jsou / budou průběžně zveřejňovány na **internetových stránkách města Mladá Boleslav**. Stejným způsobem budou zveřejňovány také informace o průběhu implementace IPRÚ.

Široká veřejnost měla možnost zapojit se do přípravy integrované strategie také prostřednictvím **účasti na veřejném projednání**. Tímto způsobem byl dne 7.12.2015 s veřejností projednán koncept integrované strategie před jejím finálním dokončením. Smyslem projednání byla prezentace dosavadních výstupů veřejnosti s možností dílčích úprav či doplnění.

Nositel IPRÚ prostřednictvím e-mailové komunikace předává informace o průběhu zpracování také adresně přímo vybraným subjektům, které se zajímají (mohou či měli by se zajímat) o připravovaný dokument integrované strategie.

23.3 KOMUNIKAČNÍ PLÁN

Komunikační plán je popsán prostřednictvím níže uvedených tabulek, ze kterých je patrné nastavení systému a způsobu komunikace směrem ke konkrétním cílovým skupinám. Je však logické, že komunikační struktura je živým organismem a je tedy možné, že v případě potřeby může dojít v nastavení komunikačního plánu k dílčím změnám.

Tabulka 30: Vnitřní komunikace nositele

Příjemce informace	Obsah komunikace	Komunikační kanál	Odpovědnost za přenos informace
Členové PS (přípravná fáze)	informace o rozhodnutích Řídicího výboru IPRÚ týkajících se především tematického zaměření IPRÚ	jednání Řídicího výboru	Řídicí výbor IPRÚ
Členové PS (realizační fáze)	informace o rozhodnutích Řídicího výboru IPRÚ (např. změny IPRÚ)	osobní / e-mailová komunikace	manažer IPRÚ
Manažer IPRÚ	informace o plnění indikátorů, harmonogramu, případných změnách a problémech v projektových záměrech apod.	osobní / e-mailová komunikace	realizátor integrovaného projektu
	informace o rozhodnutích Řídicího výboru IPRÚ	jednání Řídicího výboru	Řídicí výbor IPRÚ
Řídicí výbor IPRÚ	návrh integrované strategie ke schválení	jednání Řídicího výboru	manažer IPRÚ
	informace o plnění indikátorů, harmonogramu, případných změnách a problémech v projektových záměrech apod.	jednání Řídicího výboru	manažer IPRÚ
Nositel IPRÚ	návrh integrované strategie ke schválení	zasedání statutárního orgánu nositele IPRÚ	Řídicí výbor IPRÚ
	informace o plnění indikátorů, harmonogramu, případných změnách a problémech v projektových záměrech apod.	jednání Řídicího výboru	Řídicí výbor IPRÚ

Tabulka 31: Vnější komunikace

Příjemce informace	Obsah komunikace	Prostředek komunikace	Odpovědnost za přenos informace
Řídící orgány OP	představení konceptu integrované strategie	jednání RSK a NSK	zástupce nositele IPRÚ, který je členem NSK / RSK (zároveň výstupy od RSK)
	časový harmonogram výzev ŘO OP pro IPRÚ apod.	jednání RSK a NSK	zástupce nositele IPRÚ, který je členem NSK / RSK (zároveň výstupy od RSK)
	oznámení / zdůvodnění změn v průběhu realizace IPRÚ (vliv na harmonogram, finanční plán apod.)	Žádost o změnu integrované strategie (MS2014+; do 10 pracovních dnů)	manažer IPRÚ
MMR ČR	představení konceptu integrované strategie	jednání NSK	zástupce nositele IPRÚ, který je členem NSK
	oznámení / zdůvodnění změn v průběhu realizace IPRÚ (vliv na harmonogram, finanční plán apod.)	Žádost o změnu integrované strategie (MS2014+; do 10 pracovních dnů)	manažer IPRÚ
	přehled vývoje realizace IPRÚ, informace o schválených a realizovaných projektech, přehled plnění indikátorů, harmonogramu, finančního plánu	Zpráva o plnění integrované strategie (MS2014+; 2x ročně); Závěrečná zpráva o plnění integrované strategie (MS2014+)	manažer IPRÚ
Národní stálá konference	představení konceptu integrované strategie	jednání NSK	zástupce nositele IPRÚ, který je členem NSK (zároveň výstupy od RSK)
	časový harmonogram výzev ŘO OP pro IPRÚ apod.	jednání NSK	zástupce nositele IPRÚ, který je členem NSK (zároveň výstupy od RSK)
Regionální stálá konference	představení konceptu integrované strategie	jednání RSK	zástupce nositele IPRÚ (člen Řídicího výboru), který je

			členem RSK
	časový harmonogram výzev ŘO OP pro IPRÚ apod.	jednání RSK	zástupce nositele IPRÚ (člen Řídícího výboru), který je členem RSK
Partneři ve fázi přípravy	konzultace tematického a strategického zaměření IPRÚ	jednání pracovních skupin	manažer IPRÚ
Partneři ve fázi realizace (realizátoři projektů)	Základní podklady k přípravě projektu do IPRÚ, výzvy k předkládání projektů	webové stránky města Mladá Boleslav	manažer IPRÚ
	konzultace rozsahu, obsahového zaměření, harmonogramu, cílů projektových záměrů	jednání pracovních skupin	manažer IPRÚ
Veřejnost	průběžné informace o přípravě a realizaci IPRÚ Mladá Boleslav (především důležité milníky, změny)	veřejná projednání	manažer IPRÚ
		webové stránky města Mladá Boleslav (příp. na úředních deskách)	manažer IPRÚ
		adresné elektronické zasílání informací	manažer IPRÚ

24 MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ PLNĚNÍ STRATEGIE

24.1 POPIS ZPŮSOBU MONITOROVÁNÍ

Nositel IN je prostřednictvím svého manažera odpovědný za monitorování a vyhodnocování průběhu realizace integrované strategie. Nositel IN provádí prostřednictvím monitorovacího systému MS2014+ monitorování realizace jednotlivých integrovaných projektů a také monitorování IN jako celku. Zprávu o plnění integrované strategie projednává a schvaluje Řídicí výbor integrovaného nástroje IPRÚ.

Nositel IN monitoruje celkový kontext IN a může navrhopvat změny ve schváleném IN. Nositel IN předkládá 2x ročně MMR – ORP Zprávu o plnění integrované strategie. Zpráva o plnění integrované strategie je přístupná ŘO a příslušným RSK (dle příslušnosti IN). V případě vrácení Zprávy o plnění integrované strategie k úpravám se zdůvodněním výhrad MMR – ORP je nositeli IN dána lhůta max. 20 pracovních dnů ke zjednání nápravy.

Zpráva o plnění integrované strategie bude obsahovat i informace o celkovém kontextu IN v rámci regionu. Součástí Zprávy bude přehled vývoje realizace IN, schválených a realizovaných projektů a plnění podmínek IN včetně plnění indikátorů, dodržení harmonogramu a finančního plánu. Na základě hodnocení dosaženého plnění integrované strategie a hodnocení kontextu v rámci regionu může nositel IN ve Zprávě o plnění integrované strategie navrhnout změny IN. Zpráva o plnění integrované strategie slouží jako podklad pro zpracování doporučení pro přípravu harmonogramu výzev a dále jako podklad pro Zprávu o pokroku integrovaných nástrojů, kterou zpracovává MMR – ORP, a která je jedním z podkladů pro zpracování Výroční zprávy o implementaci DoP pro programové období 2014 – 2020.

MMR – ORP si může vyžádat zpracování ad-hoc zprávy o postupu realizace IN z důvodu neuspokojivé realizace integrované strategie uvedené ve Zprávách o plnění integrované strategie (např. neplnění časového a finančního harmonogramu a neplnění plánovaných indikátorů). Struktura a proces administrace jsou stejné jako v případě řádné Zprávy o plnění integrované strategie. Případně může MMR – ORP navrhnout změnu IN.

Do 30 pracovních dnů od ukončení posledního projektu IN předkládá nositel IN Závěrečnou zprávu o plnění integrované strategie. Struktura a obsah této Zprávy a proces administrace je stejný jako v případě řádné pololetní Zprávy o plnění integrované strategie.

Tabulka 32: Harmonogram kontroly Zprávy o plnění integrované strategie

Prováděný úkon	Zodpovědný subjekt	Termín
Předložení Zprávy o plnění integrované strategie	Nositel IN	nejpozději do 15. 1. a 15. 7. příslušného kalendářního roku
Kontrola Zprávy o plnění integrované strategie	MMR – ORP	do 30 pracovních dní od předložení Zprávy o plnění integrované strategie

Integrované projekty naplňující integrované strategie jsou realizovány a monitorovány standardním způsobem, tedy stejně jako ostatní individuální projekty. Posuzování změn v integrovaných projektech naplňujících integrované strategie IPRÚ probíhá obdobným způsobem jako u ostatních projektů v rámci specifických výzev, přičemž ŘO si nejprve od nositele IN vyžádá souhlasné stanovisko k navrhovaným změnám.

Postup plnění integrovaných strategií bude sledován v pravidelných Zprávách o pokroku integrovaných nástrojů, zpracovávaných MMR – ORP jednou ročně, a to vždy k 15.2. roku, na základě údajů z monitorovacího systému MS2014+ a Zpráv o plnění integrované strategie, zpracovávaných jednotlivými nositeli IN. Zpráva o pokroku integrovaných nástrojů bude obsahovat zejména informace o finančním a věcném pokroku jednotlivých IN (i v souhrnu), dále popis problémů nastalých v průběhu realizace IN a rizikovosti plnění/neplnění IN („semafor“) ve struktuře dle tabulky v příloze č. 11 v MPIN. Zpráva obsahuje doporučení pro případnou aktualizaci integrovaných strategií či systémové úpravy implementace IN.

Na základě zjištění identifikovaných ve Zprávách o pokroku integrovaných nástrojů a na základě informací získaných od nositelů IN, případně na základě upozornění ŘO, navrhuje MMR – ORP opatření při neplnění v následující škále: upozornění pro neplnění IN, informace pro NSK, návrh na zrušení rezervace části alokace, kterému musí předcházet obdržení 2 upozornění nebo neplnění závazných povinností po dobu ½ roku či déle. Návrh je předkládán dotčenému ŘO a podléhá konečnému schválení ŘO. ŘO může daný návrh odmítnout. Dále MMR – ORP může navrhnout systémová opatření pro realizaci IN v rámci procesu aktualizace MPIN.

24.2 EVALUACE

Nositel IN provádí povinnou mid-term evaluaci provádění a plnění svého IPRÚ (procesní a výsledková evaluace) s údaji platnými k 31. 12. 2017. Mid-term evaluace IPRÚ bude provedena nejpozději v roce 2018. Evaluační plán připraví manažer IPRÚ ve spolupráci se svým týmem a nejpozději v roce 2017 zajistí jeho schválení v Řídicím výboru a zastupitelstvu města Mladá Boleslav. Na zpracování evaluace bude možné využít externí službu.

MMR – ORP zajišťuje provedení mid-term evaluace realizace IN, jako součást evaluace naplňování územní dimenze. Zpracování všech evaluačních výstupů musí respektovat principy a standardy evaluací, pravidla pro sdílení informací a přiměřeně postupy pro sestavení a realizaci evaluačního plánu uvedené v Metodickém pokynu pro evaluace v programovém období 2014–2020.

NSK napomáhá zajistit výměnu zkušeností z provedených hodnocení na centrální úrovni i na úrovni jednotlivých integrovaných strategií (formou vzdělávacích akcí).

Evaluace prováděné MMR – ORP ve vztahu k integrovaným nástrojům a územní dimenzi jsou součástí Evaluačního plánu DoP, který připravuje ve spolupráci s relevantními partnery MMR – NOK, a budou využity jako podklad pro zpracování Zpráv o pokroku implementace Dohody o partnerství.

24.3 ŘÍZENÍ ZMĚN INTEGROVANÉ STRATEGIE

Řízení o změně v IPRÚ je zahájeno podáním žádosti o změnu integrované strategie prostřednictvím ISKP14+. Žádost o změnu je nutné podat ze strany nositele IN maximálně do 10 pracovních dnů od rozhodnutí nositele N (schválení v Řídicím výboru nebo zastupitelstvem města Mladá Boleslav) o tom, že zjištěné skutečnosti zakládají změnu.

Nepodstatné změny definované v MPIN nevyžadují vyhotovení nového akceptačního dopisu zohledňujícího schválené změny původního akceptačního dopisu. K provedení těchto změn stačí, když je MMR – ORP vezme na vědomí, resp. akceptuje prostřednictvím MS2014+.

Ostatní změny jsou považovány za podstatné, zejména se jedná o změnu ve finančním plánu IN, změnu indikátorů, o změnu strategických, specifických cílů a opatření. V případě, že z žádosti o změnu integrované strategie jednoznačně nevyplývá, zda je navrhovaná změna podstatnou či nepodstatnou, rozhoduje o jejím zařazení MMR – ORP.

24.4 ZAJIŠTĚNÍ AUDITNÍ STOPY

Za zajištění dostatečné auditní stopy všech procesů souvisejících s realizací IPRÚ zodpovídá manažer IPRÚ. Ze všech jednání je pořizován písemný záznam. Jedná-li se o zápisy z jednání pracovních skupin a Řídicího výboru, je zápis ověřen předsedajícím.

Archivují se veškerá usnesení z jednání pracovních skupin a Řídicího výboru.

Eviduje se veškerá agenda související s vyhlašováním výzev (vč. termínů zveřejnění), evidují se všechny přijaté projektové záměry.

Jakékoli námitky a stížnosti se evidují, vč. informace o způsobu jejich vypořádání.

Interní operační manuál nositele IPRÚ blíže popíše způsob evidence a archivace dokumentů.

INTEGROVANÝ PLÁN ROZVOJE ÚZEMÍ

MLADÁ BOLESLAV

PŘÍLOHY

25 FINANČNÍ PLÁN A INDIKÁTORY

Následující tabulky dokládají předpokládané cash-flow projektů předkládaných k realizaci v rámci IPRÚ, a to v členění dle jednotlivých operačních programů a jejich specifických cílů.

Finanční plán IPRÚ předpokládá čerpání finančních prostředků předpokládaných na realizaci IPRÚ v letech 2016 – 2023. Uvedené tabulky shrnují předpokládaný celkový finanční plán IPRÚ v tomto časovém horizontu, a to v členění dle specifických cílů IROP a OP Z, které budou jedinými operačními programy, ze kterých budou čerpány prostředky formou územní dimenze na realizaci IPRÚ.

Tabulka 33: Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření strategie IPRÚ v jednotlivých letech

Pozn.: Tabulka je zpracována souhrnně za celé období předpokládané realizace a dále pro každý rok zvlášť. (v tisících Kč na 2 desetinná místa)

Celkem											
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podo patře ní IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci	
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	258 823,52	220 000,00	12 941,17	25 882,35	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	129 411,77	110 000,00	6 470,58	12 941,19	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	152 941,16	130 000,00	7 647,07	7 647,07	7 647,02
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	23 529,41	20 000,00	2 352,93	1 176,48	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	94 117,64	80 000,00	9 411,77	4 705,87	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	200 000,00	170 000,00	10 000,00	20 000,00	

2016												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)	
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)		Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	0	0	0	0	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	0	0	0	0	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	0	0	0	0	0	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	0	0	0	0	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	0	0	0	0	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	0	0	0	0	0	

2017												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)	
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)		Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	33 647,06	28 600,00	1 682,35	3 364,71	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	16 823,53	14 300,00	841,18	1 682,35	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	19 882,35	16 900,00	994,12	994,12	994,11	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	3 058,82	2 600,00	305,88	152,94	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	12 235,29	10 400,00	1 223,53	611,76	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	26 000,00	22 100,00	1 300,00	2 600,00	0	

2018												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)	
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)		Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	36 675,29	31 174,00	1 833,76	3 667,53	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	18 337,65	15 587,00	916,88	1 833,77	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	21 671,76	18 421,00	1 083,59	1 083,59	1 083,58	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	3 604,71	3 064,00	360,47	180,24	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	14 418,82	12 256,00	1 441,88	720,94	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	28 340,00	24 089,00	1 417,00	2 834,00	0	

2019												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)					Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	36 235,29	30 800,00	1 811,76	3 623,53	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	18 117,65	15 400,00	905,88	1 811,77	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	21 411,76	18 200,00	1 070,59	1 070,59	1 070,58	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	4 117,64	3 500,00	411,76	205,88	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	16 470,59	14 000,00	1 647,06	823,53	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	28 000,00	23 800,00	1 400,00	2 800,00	0	

2020												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)	
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)		Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	36 934,12	31 394,00	1 846,71	3 693,41	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	18 467,06	15 697,00	923,35	1 846,71	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	21 824,71	18 551,00	1 091,24	1 091,24	1 091,23	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	4 181,18	3 554,00	418,12	209,06	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	16 724,70	14 216,00	1 672,47	836,23	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	28 540,00	24 259,00	1 427,00	2 854,00	0	

2021												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)	
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)		Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	37 684,71	32 032,00	1 884,24	3 768,47	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	18 842,35	16 016,00	942,12	1 884,23	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	22 268,23	18 928,00	1 113,41	1 113,41	1 113,41	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	4 249,41	3 612,00	424,94	212,47	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	16 997,65	14 448,00	1 699,77	849,88	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	29 120,00	24 752,00	1 456,00	2 912,00	0	

2022											
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)				
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci	
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	38 435,29	32 670,00	1 921,76	3 843,53	0
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	19 217,65	16 335,00	960,88	1 921,77	0
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	22 711,76	19 305,00	1 135,59	1 135,59	1 135,58
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	4 317,65	3 670,00	431,76	215,89	0
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	17 270,59	14 680,00	1 727,06	863,53	0
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	29 700,00	25 245,00	1 485,00	2 970,00	0

2023												
Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Podopa tření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)				PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)					Nezpůsobi lé výdaje (v tis. Kč)
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		
								Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	39 211,76	33 330,00	1 960,59	3 921,17	0	
	O 1.2		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	19 605,88	16 665,00	980,29	1 960,59	0	
SC 2	O 2.1		IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	23 170,59	19 695,00	1 158,53	1 158,53	1 158,53	
	O 2.2		OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	0	0	0	0	0	
	O 2.3		OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	0	0	0	0	0	
	O 2.4		IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	30 300,00	25 755,00	1 515,00	3 030,00	0	

Tabulka 34: Financování podle jednotlivých specifických cílů a opatření strategie IPRÚ v jednotlivých letech dle struktury operačních programů

Pozn.: Tabulka je zpracována souhrnně za celé období předpokládané realizace a dále pro každý rok zvlášť. (v tisících Kč na 2 desetinná místa)

Celkem									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investiční prioritní OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	388 235,29	330 000,00	19 411,75	38 823,54		
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	152 941,16	130 000,00	7 647,07	7 647,07	7 647,02	
		IP 10	SC 2.4	200 000,00	170 000,00	10 000,00	20 000,00		
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	23 529,41	20 000,00	2 352,93	1 176,48		
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	94 117,64	80 000,00	9 411,77	4 705,87		

2016									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investič ní priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	0	0	0	0	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	0	0	0	0	0	
		IP 10	SC 2.4	0	0	0	0	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	0	0	0	0	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	0	0	0	0	0	

2017									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investič ní priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	50 470,59	42 900,00	2 523,53	5 047,06	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	19 882,35	16 900,00	994,12	994,12	994,11	
		IP 10	SC 2.4	26 000,00	22 100,00	1 300,00	2 600,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	3 058,82	2 600,00	305,88	152,94	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	12 235,29	10 400,00	1 223,53	611,76	0	

2018									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investič ní priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	55 012,94	46 761,00	2 750,65	5 501,29	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	21 671,76	18 421,00	1 083,59	1 083,59	1 083,58	
		IP 10	SC 2.4	28 340,00	24 089,00	1 417,00	2 834,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	3 604,71	3 064,00	360,47	180,24	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	14 418,82	12 256,00	1 441,88	720,94	0	

2019									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investiční prioritní OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	54 352,94	46 200,00	2 717,65	5 435,29	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	21 411,76	18 200,00	1 070,59	1 070,59	1 070,58	
		IP 10	SC 2.4	28 000,00	23 800,00	1 400,00	2 800,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	4 117,64	3 500,00	411,76	205,88	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	16 470,59	14 000,00	1 647,06	823,53	0	

2020									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investič ní priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	55 401,18	47 091,00	2 770,06	5 540,12	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	21 824,71	18 551,00	1 091,24	1 091,24	1 091,23	
		IP 10	SC 2.4	28 000,00	23 800,00	1 400,00	2 800,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	4 181,18	3 554,00	418,12	209,06	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	16 724,70	14 216,00	1 672,47	836,23	0	

2021									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investič ní priorita OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	56 527,06	48 048,00	2 826,35	5 652,71	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	22 268,23	18 928,00	1 113,41	1 113,41	1 113,41	
		IP 10	SC 2.4	29 120,00	24 752,00	1 456,00	2 912,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	4 249,41	3 612,00	424,94	212,47	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	16 997,65	14 448,00	1 699,77	849,88	0	

2022									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investiční prioritní OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	57 652,94	49 005,00	2 882,65	5 765,29	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	22 711,76	19 305,00	1 135,59	1 135,59	1 135,58	
		IP 10	SC 2.4	29 700,00	25 245,00	1 485,00	2 970,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	4 317,65	3 670,00	431,76	215,89	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	17 270,59	14 680,00	1 727,06	863,53	0	

2023									
PLÁN FINANCOVÁNÍ (způsobilé výdaje v tis. Kč)									
Operační program	Prioritní osa OP	Investiční prioritní OP	Specifický cíl OP	Celkové způsobilé výdaje (CZV)	Z toho Podpora		Z toho vlastní zdroje příjemci		Nezpůsobilé výdaje (v tis. Kč)
					Příspěvek Unie (a)	Národní veřejné zdroje (SR, SF) (b)	Veřejné zdroje (kraj, obec, jiné) (c)	Národní soukromé zdroje (d)	
IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	58 817,65	49 995,00	2 940,88	5 881,76	0	
	PO 2	IP 9a	SC 2.1	23 170,59	19 695,00	1 158,53	1 158,53	1 158,53	
		IP 10	SC 2.4	30 300,00	25 755,00	1 515,00	3 030,00	0	
OP Z	PO 1	IP 1.1	SC 1.1.1	0	0	0	0	0	
	PO 2	IP 2.1	SC 2.1.1	0	0	0	0	0	

Tabulka 35: Indikátory podle jednotlivých specifických cílů a opatření IPRÚ

Specifický cíl IPRÚ	Opatření IPRÚ	Pod- opatření IPRÚ	IDENTIFIKACE operačního programu (OP)			Identifikace indikátorů				Hodnoty indikátorů					Odůvodnění, jakým způsobem byly hodnoty stanoveny	
			OP	Prioritní osa OP	Investiční priorita OP	Specifický cíl OP	Kód NČI2014 +	Název indikátoru	Měrná jednotka	Typ indikátoru (výstup/ výsledek)	Výchozí hodnota	Datum výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Datum cílové hodnoty		Milník 31. 12. 2018 (je-li ŘO vyžadován)
SC 1	O 1.1		IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	7 51 20	Podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě	%	výsledek	30	2011	35	2023		Přebírá hodnoty z OP
							7 52 01	Počet nových nebo rekonstruovaných přestupních terminálů ve veřejné dopravě	Terminály	výstup	0	2013	3	2023	0	Vychází ze strategie IPRÚ
							7 40 01	Počet vytvořených parkovacích míst	Parkovací místa	výstup	0	2013	500	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
							7 04 01	Počet zařízení a služeb pro řízení dopravy	Ks	výstup	0	2013	1	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
							7 48 01	Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu	Vozidla	výstup	0	2013	21	2023	8	Vychází ze strategie IPRÚ
							7 50 01	Počet realizací vedoucích ke zvýšení	Realizace	výstup	0	2013	1	2013		Vychází ze strategie

SC 2	O 1.2	IROP	PO 1	IP 7c	SC 1.2	bezpečnosti v dopravě								IPRÚ
						7 51 10	Počet osob přepravených veřejnou dopravou	Osoby/rok	výsledek	3070000	2013	3131000	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
						3 61 11	Množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů	t/rok	výsledek	4,849	2013	1,813	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
						7 63 10	Podíl cyklistiky na přepravních výkonech	%	výsledek	7	2011	10	2023	Přebírá hodnoty z OP
						7 61 00	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras	Km	výstup	0	2013	14,4	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
						7 64 01	Počet parkovacích míst pro jízdní kola	Parkovací místa	výstup	0	2013	250	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
	O 2.1	IROP	PO 2	IP 9a	SC 2.1	6 75 10	Kapacita služeb a sociální práce	Klienti	výsledek	40	2013	161	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
						5 53 20	Průměrný počet osob využívajících sociální bydlení	Osoby/rok	výsledek	500	2014	680	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
						5 53 10	Nárůst kapacity sociálních bytů	Lůžka	výsledek	250	2013	1020	2023	Vychází ze strategie IPRÚ
						5 54 01	Počet podpořených zázemí pro služby	Zázemí	výstup	0	2013	6	2023	Vychází ze strategie IPRÚ

					a sociální práci										
					5 53 01	Počet podpořených bytů pro sociální bydlení	Bytové jednotky	výstup	0	2013	90	2023	20	Vychází ze strategie IPRÚ	
					5 54 02	Počet poskytovaných druhů sociálních služeb	Služby	výstup	0	2013	5	2023		Vychází ze strategie IPRÚ	
	OP 2.2	OP Z	PO 1	IP 8i	SC 1.1.1	6 00 00	Celkový počet účastníků	Účastníci	výstup	0	2013	200	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
						6 26 00	Účastníci, kteří získali kvalifikaci po ukončení své účasti	Účastníci	výsledek	0	2013	65	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
	OP 2.3	OP Z	PO 2	IP 9i	SC 2.1.1	6 00 00	Celkový počet účastníků	Účastníci	výstup	0	2013	360	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
						6 20 00	Počet projektů, které zcela nebo z části provádějí sociální partneři nebo nevládní organizace	Projekty	výstup	0	2013	5	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
						6 28 00	Znevýhodnění účastníci, kteří po ukončení projektů hledají zaměstnání, jsou v procesu vzdělávání/odborné přípravy, rozšiřují si kvalifikaci nebo jsou zaměstnaní, a to i OSVČ	Účastníci	výsledek	0	2013	60	2023		Vychází ze strategie IPRÚ
						6 70 10	Využívání	Osoby	výsledek	0	2013	100	2023		Vychází ze strategie

OP 2.4	IROP	PO 2	IP 10	SC 2.4	podpořených služeb								IPRÚ	
					6 70 01	Kapacita podpořených služeb	Místa	výstup	0	2013	92	2023	Vychází ze strategie IPRÚ	
					6 74 01	Nové nebo inovované soc. služby týkající se bydlení	Služby	výstup	0	2013	1	2023	Vychází ze strategie IPRÚ	
					5 00 30	Podíl osob předčasně opouštějících vzdělávací systém	%	výsledek	5,4	2013	5,0	2023	Přebírá hodnoty z OP	
					5 00 20	Podíl tříletých dětí umístěných v předškolním zařízení	%	výsledek	77,3	2013	90,5	2023	Přebírá hodnoty z OP	
					5 00 01	Kapacita podporovaných zařízení péče o děti nebo vzdělávacích zařízení	Osoby	výstup	0	2013	2100	2023	Vychází ze strategie IPRÚ	
					5 00 00	Počet podpořených vzdělávacích zařízení	Zaříze ní	výstup	0	2013	8	2023	4	Vychází ze strategie IPRÚ

Pozn.: Tabulka je zpracována souhrnně za celé období.

Tabulka 36: Financování podle ESI fondů (způsobilé výdaje v tisících Kč)

Fond	Operační program	Příspěvek Unie (tis. Kč)	Národní spolufinancování (tis. Kč)	Podpora (tis. Kč)
EFRR	IROP	630 000,0	111 176,5	741 176,5
	OP D			
	OP PIK			
	OP ŽP			
	OP VVV			
	OP PPR			
	Celkem EFRR	630 000,0	111 176,5	741 176,5
ESF	OP Z	100 000,0	17 647,1	117 647,1
	OP VVV			
	Celkem ESF	100 000,0	17 647,1	117 647,1
FS	OP D			
	OP ŽP			
	Celkem FS			
Celkem	Celkem	730 000,0	128 823,6	858 823,6

26 SEA HODNOCENÍ

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

V Praze dne: 11. 11. 2015
 Číslo jednací: 131750/2015/KUSK
 Spisová značka: SZ_131750/2015/KUSK
 Vyřizuje: Mgr. Lucie Tučková / I. 773
 Značka: OŽP/Tuč

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

Identifikační údaje:

Název koncepce: „Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav“

Charakter koncepce: Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav na období 2014 – 2020 (dále jen IPRÚ MB) byl zpracován za účelem pokračování procesu strategického plánování a řízení rozvoje města a přilehlých celkem 17 obcí, zahrnuje oblast rozvoje dopravy, kvality života a životního prostředí. Stane se nástrojem orgánů veřejné správy pro zajištění udržitelného rozvoje území a snižování jeho zranitelnosti, ať již s využitím vlastních finančních prostředků či využitím evropských fondů v současném programovém období. Zároveň umožní koordinovat rozvojové aktivity místních společností, sdružení a svazů. Je významným dokumentem, který umožní efektivně a účelně směřovat finanční investice do území v závislosti na aktuálních potřebách obcí.

Vymezení dotčeného území: Do území IPRÚ MB byly zařazeny obce, které s Mladou Boleslaví přímo sousedí a vzhledem ke svému charakteru jsou silně funkčně závislé na jádrovém městě (Bradlec, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kosmonosy, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Řepov, Vinec). Z obcí, které s Mladou Boleslaví přímo nesousedí, byly do území IPRÚ MB zařazeny obce Březno, Kolomuty a Židněves, které spolu s obcemi Plazy a Řepov tvoří suburbánní rozvojovou zónu Mladé Boleslavi, jejíž osou je silnice I/16 a která leží východně od jádrového města a je charakteristická intenzivním rozvojem bydlení a dalších funkcí. Dále byla do IPRÚ MB zařazena obec Rokytovce situovaná v západní části území, která je silně funkčně závislá na jádrovém městě.

Hlavní cíle: Návrhová část strategického plánu navazuje na část analytickou. Jejím cílem je stanovit žádoucí směr dalšího rozvoje města, definovat jeho hlavní problémy, rozvojové priority a blíže specifikovaná opatření, s jejichž pomocí budou jednotlivé priority plněny. Konkrétní kroky potřebné k naplnění strategie jsou pak obsaženy v podobě akčního plánu – seznamu projektů a dalších aktivit s přesnějším finančním a časovým vymezením. Návrhová část strategického plánu i akční plán představují hlavní koncepční dokument města Mladá Boleslav a jsou nadřazeny ostatním koncepčním dokumentům města.

Rozvojová vize města byla formulována tak, aby se Mladá Boleslav rozvíjela v souladu se zásadami místní Agendy 21, tedy s principy udržitelného rozvoje. Ten spočívá ve vyváženosti

ekonomického rozvoje, sociální soudržnosti obyvatel a životního prostředí. Žádný z těchto tří rozvojových pilířů tedy není upřednostňován před zbývajícími dvěma tématy. V souladu s pojetím tzv. smart cities bude Mladá Boleslav „úspěšným“ městem. Město se hlásí k projektu Zdravé město, jehož cílem je ochrana zdraví obyvatel ve všech oblastech života s důrazem na životní prostředí a zdravý životní styl.

Jako prioritní oblasti jsou v návrhové části popsány dvě oblasti: Doprava a Kvalita života. Pro každou prioritní oblast je navrženo - věcné zaměření a zdůvodnění dané prioritní oblasti, její rizika, vliv na horizontální témata, časový rámec a přehled opatření, která danou prioritní oblast naplní. Každému opatření dále přísluší popis - věcné zaměření daného opatření, typové projekty, zdroj financování, časový plán a přehled zapojených subjektů. Jednotlivé plánované aktivity rozvoje území lze shrnout do tohoto přehledu popisu opatření a jednotlivých akcí:

Opatření 1.1: Veřejná doprava - zaměřuje se na rozšíření, rekonstrukci a zkvalitnění infrastruktury pro veřejnou dopravu, nákup autobusů a související infrastruktury, vč. budování P+R parkovišť a informačního systému pro cestující.

Opatření 1.2: Cyklistická doprava - zahrnuje výstavbu a rekonstrukci cyklostezek a cyklotras, které budou sloužit pro alternativní dopravu do zaměstnání, škol a za službami, a související infrastruktury. Podporovány budou také aktivity směřující ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy v území vymezeném koncepcí, a to zejména v místech kontaktu jednotlivých dopravních módů.

Opatření 2.1: Sociální služby - zaměřuje se na rozvoj infrastrukturní sítě sociálních služeb všech forem. Podporována jsou rovněž malokapacitní pobytová zařízení pro specifické cílové skupiny. Dále se jedná o podporu začleňování vybraných cílových skupin do společnosti a na trh práce.

Opatření 2.2: Školství a vzdělávání - je primárně zaměřeno na přizpůsobení kapacity mateřských a základních škol demografickému vývoji v území vymezeném koncepcí. V případě základních škol také na investice do učeben odborné výuky a výcviku, včetně moderního vybavení, které bude sloužit ke zvýšení kvality výuky jako celku. Opatření se orientuje především na technické a technicko-ekonomické obory a potřebu podpory klíčových kompetencí žáků a studentů včetně jazykových kompetencí. Intervence v oblasti regionálního školství budou realizovány prostřednictvím Krajských/místních akčních plánů.

Předkladatel: Statutární město Mladá Boleslav, Komenského nám. 61, 293 49 Mladá Boleslav, IČ: 00238295.

Závěr:

Na podkladě oznámení koncepce, vyjádření k němu obdržených a podle kritérií uvedených v příloze č. 8 k tomuto zákonu provedl Krajský úřad zjišťovací řízení ve smyslu § 10d citovaného zákona s následujícím závěrem, že koncepce

„Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav“

nebude dále posuzována podle citovaného zákona.

V rámci schvalování koncepce budou zohledněna doporučení uvedená v obdržených vyjádřeních a souhrnném vypořádání připomínek tohoto závěru zjišťovacího řízení.

Odůvodnění:

Průběh zjišťovacího řízení:

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 9. 10. 2015 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úřední desce Středočeského kraje. Informace byla rovněž zveřejněna na internetových stránkách Středočeského kraje www.kr-stredoccky.cz

a v informačním systému CENIA na internetových stránkách www.cenia.cz/sea pod kódem STC015K. Oznámení koncepce bylo zasláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům k vyjádření.

Souhrnné vypořádání připomínek:

Ke zveřejněnému oznámení koncepce se během zjišťovacího řízení vyjádřili: Středočeský kraj, Statutární město Mladá Boleslav, obec Bradlec, městys Březno, obec Bukovno, obec Dalovice, obec Dolní Stakory, obec Hrdlořezy, obec Josefův Důl, obec Kolomuty, město Kosmonosy, obec Krnsko, obec Nepřevázka, obec Písková Lhota, obec Plazy, obec Rokytovec, obec Řepov, obec Vinec, obec Židněves, Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze - územní pracoviště Mladá Boleslav, Magistrát města Mladá Boleslav - Odbor životního prostředí, Česká inspekce životního prostředí – Oblastní inspektorát Praha a Krajský úřad Středočeského kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství.

Ze strany veřejnosti nebylo ke zveřejněnému oznámení obdrženo žádné vyjádření.

Středočeský kraj - souhlasí s oznámením koncepce a požaduje další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. zaměřené na rozvojové plány ve spolupráci s okolními obcemi.

Vypořádání: Příslušný úřad obdržel vyjádření všech 18 dotčených územních samosprávných celků, které k projednávanému oznámení koncepce nevedly žádné zásadní připomínky (viz níže). Vzhledem k tomu, že koncepce je zpracovávána ve spolupráci se všemi dotčenými obcemi, příslušný úřad na základě zjišťovacího řízení a doručených vyjádření všech oslovených obcí bez zásadních připomínek (pouze doporučení) došel k závěru, že předkladatel oznámení je se všemi dotčenými obcemi v kontaktu a následné posuzování koncepce by z tohoto pohledu nepřineslo žádné nové skutečnosti. Příslušný úřad pouze upozorňuje předkladatele na zapracování relevantních doporučení do schvalované koncepce (viz níže). Připomínky vzal předkladatel oznámení na vědomí a budou zohledněny, případně upraveny v rámci schvalované koncepce.

Statutární město Mladá Boleslav – bez připomínek.

Obec Bradlec – bez připomínek.

Městys Březno – bez připomínek.

Obec Bukovno – bez připomínek.

Obec Dalovice – bez připomínek.

Obec Dolní Stakory – bez připomínek.

Obec Hrdlořezy – bez připomínek.

Obec Josefův Důl – bez připomínek.

Obec Kolomuty – bez připomínek.

Město Kosmonosy – bez připomínek.

Obec Krnsko – bez připomínek.

Obec Nepřevázka – K předloženému oznámení nemá připomínku s výjimkou řešení cyklotras popřípadě cyklostezek, kdy by mohl být lépe využit potenciál již vybudovaných tras na katastru naší obce a dále ve směru Dobrovice. Vybudované cyklotrasy umožňují pro Mladou Boleslav velmi výhodně a hlavně bezpečně vyjíždět na kole ve směru Mladá Boleslav-Jabkenice. Přes Bezděčín je velmi výhodné napojení na Greenway Jizera.

Vypořádání: Příslušný úřad pouze upozorňuje předkladatele na zapracování relevantních doporučení do schvalované koncepce – v rámci jednotlivých navržených cyklotras využít

potenciál stávajících cyklotras a koordinovat jejich návaznost. Přípomínky vzal předkladatel oznámení na vědomí a budou zohledněny, případně upraveny v rámci schvalované koncepce.

Obec Písková Lhota – bez připomínek.

Obec Plazy – bez připomínek.

Obec Rokytovec – bez připomínek.

Obec Řepov – bez připomínek.

Obec Vinec – bez připomínek.

Obec Židněves – bez připomínek.

KHS Středočeského kraje - úz. prac. Mladá Boleslav

U žádného z předložených projektů nejsou předpokládány dopady zhoršující trvale životní podmínky ve městě s dopady na zdravotní stav obyvatelstva. Obnova vozového parku Dopravního podniku by měla vést k zavedení autobusů s nižšími emisemi zplodin spalování i hluku. Konečný dopad je samozřejmě závislý na počtu průjezdů městem. Je však snahou dosáhnout zlepšením stavu vozového parku a vytvořením nových záchytných parkovišť snížení provozu osobních automobilů ve městě a tím i zlepšení dopravní situace se všemi důsledky, které z toho vyplynou. U záchytných parkovišť je třeba volit vhodnou lokalitu, u těchto parkovišť může dojít ke zvýšení emisí zplodin spalování i hluku.

Po zhodnocení souladu předloženého záměru s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví Krajská hygienická stanice **souhlasí** s hodnocením s **podmínkou**, že projekty záchytných parkovišť budou obsahovat hlukové studie, kde bude doloženo, že nedojde k nárůstu hluku v dané lokalitě, v případě překročení hygienických limitů hluku budou navržena hluková opatření. U ostatních akcí může dojít jen k dočasnému zhoršení situace během výstavby. Projekty jednotlivých staveb budou obsahovat návrh opatření proti zhoršení životních podmínek během jejich realizace. Předložené oznámení koncepce obsahuje dostatek údajů pro řádné posouzení a není třeba další posuzování.

Vypořádání: Příslušný úřad upozorňuje předkladatele na zapracování relevantních doporučení do schvalované koncepce – projekty záchytných parkovišť budou obsahovat hlukové studie, kde bude doloženo, že nedojde k nárůstu hluku v dané lokalitě, v případě překročení hygienických limitů hluku budou navržena hluková opatření. Projekty jednotlivých staveb budou obsahovat návrh opatření proti zhoršení životních podmínek během jejich realizace. Přípomínky vzal předkladatel oznámení na vědomí a budou zohledněny, případně upraveny v rámci schvalované koncepce.

Magistrát města Mladá Boleslav - OŽP

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů - Z hlediska vodního hospodářství se jedná o velmi stručné konstatování skutečného stavu. Doporučujeme jednotlivé problémy (především odkanalizování území) blíže specifikovat. Dále doporučujeme přidat část zabývající se hospodařením s dešťovými vodami.

Vypořádání: Vzhledem k charakteru a zaměření koncepce, jejímž účelem je podpora vybraných oblastí a priorit (veřejné a cyklistické dopravy, sociálních služeb, školství a vzdělávání) nejsou tyto nedostatky pro hodnocení vlivů IPRÚ MB na životní prostředí zásadní. Přípomínky vzal zpracovatel oznámení na vědomí a budou zohledněny, případně upraveny v rámci schvalované koncepce.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů - bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů – Magistrát města Mladá Boleslav, Odbor životního prostředí je dotčeným

správním orgánem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, mají-li být dotčeny pozemky náležející do zemědělského půdního fondu o výměře do 1 ha, v případě dotčení 1-10 ha je příslušným Krajský úřad Středočeského kraje a při výměře nad 10 ha je jím Ministerstvo životního prostředí. Předložená dokumentace dotčení zemědělského půdního fondu nekvantifikuje.

Vypořádání: Příslušnost orgánů ochrany zemědělského půdního fondu a vyplývající zákonné povinnosti jsou stanoveny v zákoně o ochraně zemědělského půdního fondu.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů - snad by si více zasloužilo osvětlit pojmosloví v příloze č. 1; co je „Vliv na PUPFL“ – bez střetu či bez vlivu (počítá-li zpracovatel i s dotčením pozemků do 50 m od kraje lesa). Mj. závěrem zmiňovaná plná moc není součástí podání na OŽP.

Vypořádání: Příloha č. 1 oznámení koncepce uvádí příklad akcí, kterými bude naplněn akční plán koncepce, akce jsou vytipované na základě spolupráce předkladatele s jednotlivými obcemi. S ohledem na vyhodnocení jednotlivých oblastí podporovaných aktivit IPRÚ MB v tabulce na str. 61-63 koncepce a popis hodnot, včetně poznámky pod čarou, je „bez střetu“ chápáno jako irelevantní hodnotiti danou oblast (vliv na pozemky určené k plnění funkcí lesa, dále jen PUPFL) a „bez vlivu“ jako hodnocený potenciální vliv.

Vzhledem k charakteru a zaměření koncepce, jejímž účelem je podpora veřejné a cyklistické dopravy, sociálních služeb, školství a vzdělávání, nejsou tyto nedostatky pro hodnocení vlivů IPRÚ na životní prostředí zásadní.

Plná moc je součástí žádosti předložené příslušnému úřadu pro účely procesu posuzování a není povinnou součástí oznámení koncepce.

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů - bez připomínek.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší - bez připomínek.

ČIŽP - OI Praha

Oddělení odpadového hospodářství - nemá připomínky. Z obsahu koncepce nejsou patrné žádné výstupy, jež by formulovaly či vedly ke konkrétním opatřením při nakládání s odpady na dotčeném území.

Oddělení ochrany ovzduší, ochrany vod, ochrany přírody, ochrany lesa – bez připomínek.

ČIŽP OI Praha nemá k předloženému oznámení vlivů koncepce na životní prostředí připomínky.

KÚ Středočeského kraje - OŽPaZ

- Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny - podle ustanovení § 77a zákona č. 114/1992 Sb., (tj. zejména péče o některé kategorie zvláště chráněných území, regionální územní systémy ekologické stability, zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin), nemá k předloženému záměru žádné připomínky.

K vlivu předmětné koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. jsme se již vyjádřili stanoviskem č. j. 123386/2015/KUSK ze dne 5. 10. 2015, kterým byl vyloučen významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti; toto stanovisko je nadále platné.

- Dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen lesní zákon) - Orgán státní správy lesů požaduje, aby projektování cyklostezek bylo v souladu s ust. § 14 odst. 1 lesního zákona: „Zpracovatelé nebo pořizovatelé územně plánovací dokumentace návrhů na stanovení dobývacích prostorů a zpracovatelé dokumentací staveb jsou povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními tohoto zákona. Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; přitom jsou povinni provést

vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, navrhnout alternativní řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby“. Výstavbou ani následným užíváním těchto cyklostezek nesmí dojít k omezení lesního hospodaření.

Vypořádání: Příslušný úřad upozorňuje předkladatele na zapracování požadavku do schvalované koncepce – v rámci jednotlivých navržených cyklotras využít potenciál stávajících cyklotras a koordinovat jejich návaznost, včetně respektování PUPFL a OP lesa a to tak, aby výstavbou ani následným užíváním těchto cyklostezek nedocházelo k omezení lesního hospodaření. Přípomínky vzal předkladatel oznámení na vědomí a budou zapracovány do schvalované koncepce.

Z hlediska dalších složkových zákonů není Krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Shrnutí vypořádání připomínek: Ve výše uvedených vyjádřeních uplatněných ke zveřejněnému oznámení koncepce nebyly vzneseny žádné zásadní připomínky takového charakteru, pro které by bylo nutné koncepci dále posuzovat podle zákona. Dotčené orgány a územní samosprávné celky vyjma Středočeského kraje se k oznámení záměru vyjádřily kladně bez zásadních připomínek vznesených k předmětné problematice. Vyjádření Středočeského kraje však není relevantní, jelikož všechny dotčené obce se k předloženému oznámení koncepce vyjádřili, neuvedly zásadní připomínky. Všechny obce oznámení koncepce zveřejnily na svých úředních deskách a příslušný úřad o tom informovaly. Na základě projednání s předkladatelem a výše uvedeného je zřejmé, že koncepce je zpracovávána ve spolupráci s dotčenými obcemi.

Ostatní připomínky vzal předkladatel oznámení na vědomí a budou zapracovány do schvalované koncepce.

V průběhu zákonných lhůt nebylo doručeno žádné vyjádření ze strany občanů.

Kopie obdržených vyjádření, spolu s tímto závěrem zjišťovacího řízení jsou zveřejněny v Informačním systému SEA na internetových stránkách CENIA www.cenia.cz/sea pod kódem STC015K.

Předložené oznámení koncepce bylo zpracováno 22. 9. 2015 v rozsahu stanoveném přílohou č. 7 citovaného zákona. Zpracovatelem oznámení Ing. Radka Vokurková, Consulteco, s.r.o., Tábořská 922, 293 01 Mladá Boleslav (držitelka autorizace MŽP podle § 19 zákona).

Prioritní oblasti a opatření naplňující globální cíle a vizi jsou zacíleny úžeji právě na témata, v rámci nichž bude uplatněn nástroj IPRÚ MB; jedná se o oblast dopravy s opatřeními: veřejná doprava, cyklistická doprava, a oblast kvality života s opatřeními: sociální služby, školství a vzdělávání. V koncepci byly zohledněny klíčové strategické dokumenty České republiky, Středočeského kraje i města Mladá Boleslav, a to i strategie sektorové. IPRÚ MB je v souladu s vybranými operačními programy (dle Intervenní části); jednotlivé OP budou sloužit jako zdroj financování pro dané období. Návrhová část strategického plánu i akční plán představují hlavní koncepční dokument města Mladá Boleslav a jsou nadřazeny ostatním koncepčním materiálům. S ohledem na funkční období strategického plánu do roku 2020 je klíčový soulad se strategií regionálního rozvoje České republiky na roky 2014-2020 a Programem rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014-2020. Přičemž analytická část vychází ze Strategického plánu rozvoje města Mladá Boleslav 2011. Soulad s těmito strategickými a koncepčními dokumenty umožňuje předcházení možné kumulace negativních jevů jednotlivých projektů na životní prostředí a veřejné zdraví. Nelze je však vyloučit v rámci jednotlivých záměrů realizovaných v rámci naplňování IPRÚ.

Ze závěrů oznámení koncepce vyplývá, že v současnosti není předpoklad možných negativních vlivů koncepce na období let 2014 - 2020 na životní prostředí a veřejné zdraví.

Projekty a aktivity jsou v rámci strategického plánu navrhovány v obecné rovině, posouzeny v kapitole D. oznámení koncepce. V rovině „akčních plánů na nadcházející období“ získaných od jednotlivých obcí dotčeného území jsou vlivy na životní prostředí a obyvatelstvo posouzeny v příloze č. 1 oznámení koncepce. Konkrétní podoby vybraných projektů budou v rámci jejich realizace posuzovány jednotlivě z hlediska možných vlivů na životní prostředí (EIA) pokud naplní definici přílohy č. 1 zákona 100/2001 Sb.

Nezbytnost komplexního posouzení vlivů koncepce na životní prostředí tzv. SEA, nebyla shledána zejména z těchto důvodů:

- Dle závěrů oznámení koncepce nebyly identifikovány potenciálně významné negativní vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, které by nebylo možné prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů. Na základě provedené identifikace vlivů realizace koncepce lze konstatovat, že jednoznačně převažují přínosy koncepce ve prospěch ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.
- Koncepce ve svých dílčích opatřeních definuje obecnou formou bez územních průmětů. Jejich vymezení bude úkolem zejména územně plánovací dokumentace města. Uplatňování koncepce bude spojeno s následnou konkretizací jednotlivých opatření. Ty budou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dále hodnoceny v měřítku SEA územních plánů (bude-li na základě zadání návrhu územního plánu toto vyhodnocení požadováno) a v podrobnosti záměrů v rámci EIA (bude-li záměr předmětem posouzení). Z hlediska legislativního a logické posloupnosti rozvoje od teze, vymezení rozvojové plochy nebo koridoru až po podrobnost dokumentace k územnímu řízení, je ochrana sledovaných složek životního prostředí zajištěna. V měřítku podrobnosti koncepce typu strategického plánu se nepředpokládá vznik negativních vlivů na životní prostředí. Jejich vznik však nelze jednoznačně vyloučit v následujících etapách uplatňování koncepce stabilizací rozvojových území. Míra vlivu bude následně závislá na charakteru lokality a může nabývat významně odlišného významu (tj. jak pozitivního, tak negativního).
- Žádný ze subjektů, který se k předloženému oznámení koncepce vyjádřil v rámci zjišťovacího řízení, nevnesl takovou připomínku, která by vyžadovala posouzení ve smyslu zákona. Uplatněné připomínky se týkají obsahu oznámení koncepce, resp. formálních nedostatků oznámení a předpokládáme jejich respektování v procesu pořizování koncepce.
- Příslušný orgán ochrany přírody v souladu s § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vyloučil významný vliv na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti.
- Příslušný úřad neshledal žádnou z charakteristik vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ani charakteristiku dotčeného území, zejména s ohledem na pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivů, kumulativní a synergickou povahu vlivů, důležitost a zranitelnost oblasti, za významnou do té míry, aby bylo nutné tyto vlivy posoudit podle zákona. Závažnost a rozsah vlivů tedy lze vyloučit, jelikož nebyly identifikovány žádné jako významné. Rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví z provedení koncepce nejsou významná. V oznámení koncepce nebyly identifikovány významné střety se zvláštními přírodními charakteristikami území, nebo kulturním dědictvím. Rozsah koncepce odpovídá míře urbanizace řešeného území, nebudou překročeny normy kvality životního prostředí. Přeshraniční povahu vlivů provedení koncepce lze vyloučit.
- Z hlediska obsahového zaměření se jedná o koncepci, jejíž posuzování by bylo čistě formální procedurou, která by nepřinesla žádné konkrétní výsledky.
- Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů.
- IPRÚ MB je nástrojem investičního plánování umožňujícím čerpat finanční prostředky z jednoho či více operačních programů Evropských strukturálních a investičních fondů (dále

jen OP). Cíle IPRÚ MB, zpracované pro území Mladá Boleslav, musí naplňovat cíle definované v jednotlivých OP. IPRÚ MB obsahuje v jednotlivých specifických cílech výčet rozvojových opatření ve vazbě na OP, sloužící následně jako zdroj financí při realizaci konkrétních záměrů. Tato obecná opatření nejsou ve Strategii rozpracována natolik, aby bylo možné si učinit úsudek o záměrech (pokud jde o jejich umístění, velikost, provozní podmínky, požadavky na přírodní zdroje atd.), pro jejichž budoucí povolování by IPRÚ MB vytvářela rámec. Míra podrobnosti rozvojových opatření uvedených v oznámení koncepce je totožná s tím, jak jsou odpovídající opatření uvedena a posouzena v jednotlivých OP.

IPRÚ MB vychází z jednotlivých OP, je zpracována zcela v mezích jejich strategického zadání, přičemž tyto OP byly předmětem procesu posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (proces SEA) a byla k nim vydána souhlasná stanoviska SEA.

Podle § 10a zákona jsou předmětem posuzování v procesu SEA koncepce, které stanoví rámec pro budoucí povolování záměrů uvedených v příloze č. 1 k zákonu. Pakliže jednotlivé OP stanoví rámec pro povolování záměrů uvedených v příloze č. 1 k zákonu, pak IPRÚ MB z toho rámce vychází, nikterak jej nerozšiřuje a v žádném případě nevymezuje širší prostor pro schvalování nových, v rámci OP neposouzených záměrů. V oznámení koncepce uvedená opatření nejsou oproti OP rozpracována do vyšší míry podrobnosti. Lze tedy konstatovat, že IPRÚ MB zcela vychází z jednotlivých OP a nijak nerozšiřuje jejich rámec, v rámci něhož již proběhlo posouzení procesem SEA, a to včetně náležité účasti veřejnosti a zapojení dotčených orgánů. Pokud by nyní byla IPRÚ MB podrobena procesu SEA, jednalo by se de facto o opakované posuzování téhož, což je i z pohledu evropského práva neúčelné.

Příslušný úřad provedl zjišťovací řízení na žádost předkladatele. Na základě předloženého oznámení a pracovního návrhu koncepce, zjišťovacího řízení a kritérií uvedených v příloze 8 cit. zákona lze však ze shora uvedených důvodů uzavřít, že IPRÚ MB je koncepcí, která nenaplní dle ustanovení § 10a zákona, a proto koncepci není nutné posuzovat podle cit. zákona.

Tímto závěrem zjišťovacího řízení není dotčena povinnost posuzování konkrétních záměrů podléhajících posouzení podle zákona.

Poučení:

Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád a nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Ing. Josef Keřka, Ph. D.
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v. z. Ing. Hana Švingrová
vedoucí oddělení posuzování vlivů
na životní prostředí

Středočeský kraj, Statutární město Mladá Boleslav, město Kosmonosy, městys Březno, obce Bradlec, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kolomuty, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Rokytovec, Řepov, Vinec a Židněves (jako dotčené územní samosprávné celky) příslušný úřad žádá ve smyslu § 16 odst. 3 zákona o neprodlené zveřejnění tohoto závěru zjišťovacího řízení na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. Zároveň žádáme Statutární město Mladá Boleslav, město Kosmonosy, městys Březno, obce Bradlec, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kolomuty, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Rokytovec, Řepov, Vinec a Židněves o písemné vyrozumění o datu vyvěšení zdejšímu úřadu a to v co nejkratším možném termínu (informaci můžete zaslat také na adresu e-mail: tuckova@kr-s.cz).

Závěr zjišťovacího řízení je zveřejněn též na internetových stránkách Středočeského kraje www.kr-stredocesky.cz a rovněž v Informačním systému CENIA na internetových stránkách www.cenia.cz/sea pod kódem STC015K.

Datum vyvěšení:

Datum sejmutí:

Rozdělovník k č.j.: 131750/2015/KUSK-OŽP/Tuč

Dotčené územní samosprávné celky:

1. Středočeský kraj, z d e
2. Statutární město Mladá Boleslav, Komenského nám. 61, 293 49 Mladá Boleslav
3. Obec Bradlec, Bezděžská 9, 293 06 Bradlec
4. Městys Březno, č.p. 13, 294 06 Březno
5. Obec Bukovno, č.p. 63, 293 01 Bukovno
6. Obec Dalovice, č.p. 94, 293 01 Dalovice
7. Obec Dolní Stakory, č.p. 48, 293 01 Dolní Stakory
8. Obec Hrdlořezy, č.p. 155, 293 07 Hrdlořezy
9. Obec Josefův Důl, č.p. 6, 293 07 Josefův Důl
10. Obec Kolomuty, č.p. 2, 293 01 Kolomuty
11. Město Kosmonosy, Deběšská 223/1, 293 06 Kosmonosy
12. Obec Krnsko, č.p. 41, 294 31 Krnsko
13. Obec Nepřevázka, č.p. 49, 293 01 Nepřevázka
14. Obec Písková Lhota, č.p. 40, 294 31 Písková Lhota
15. Obec Plazy, č.p. 46, 293 01 Plazy
16. Obec Rokytovec, č.p. 48, 294 30 Rokytovec
17. Obec Řepov, č.p. 36, 293 01 Řepov
18. Obec Vinec, č.p. 49, 293 01 Vinec
19. Obec Židněves, č.p. 13, 294 06 Židněves

Předkladatel:

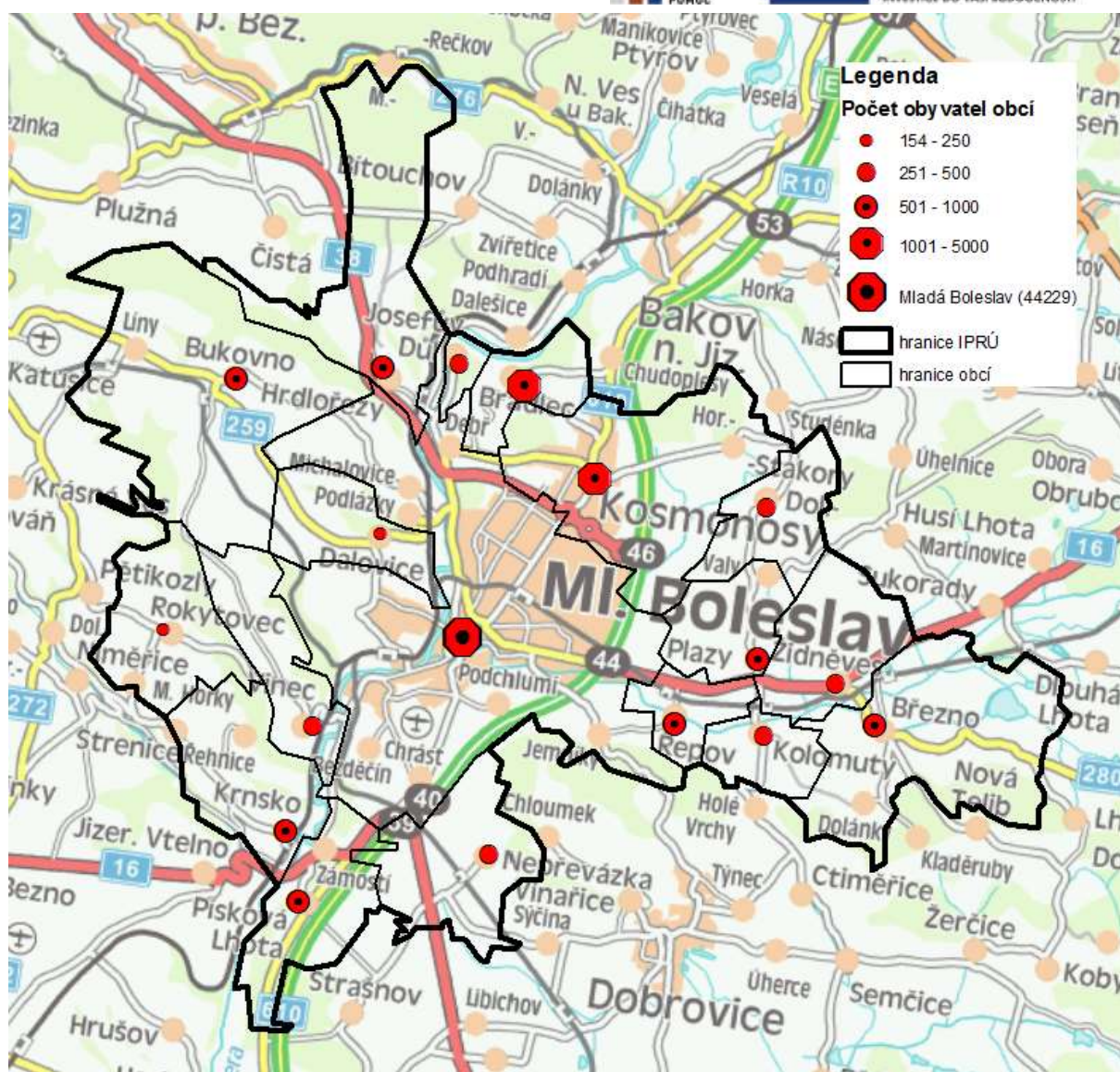
20. Statutární město Mladá Boleslav, Komenského nám. 61, 293 49 Mladá Boleslav

Na vědomí:

21. Ing. Radka Vokurková, Consulteco, s.r.o., Tábořská 922, 293 01 Mladá Boleslav
22. Krajský úřad Středočeského kraje – OŽPaZ, z d e

27 MAPA ÚZEMÍ





Obce aglomerace (uvedeny v abecedním pořadí): Bradlec, Březno, Bukovno, Dalovice, Dolní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kolomuty, Kosmonosy, Krnsko, Mladá Boleslav, Nepřevázka, Písková Lhota, Plazy, Rokytovec, Řepov, Vinec, Židněves

28 ANALÝZA RIZIK

Analýza rizik obsahuje přehled klíčových rizik realizace IPRÚ Mladá Boleslav, jejich hodnocení a návrhy opatření k eliminaci těchto rizik.

Rizika jsou hodnocena na základě vlivu a pravděpodobnosti výskytu.

Riziko s *vysokým faktorem vlivu* je takové, které může způsobit ohrožení nebo narušení naplňování IPRÚ Mladá Boleslav, nicméně výběrem správného opatření a kvalitním řízením je možno dosáhnout požadovaných parametrů v plánovaných termínech. Riziko s *nízkým faktorem vlivu* může způsobit pouze nepodstatné narušení IPRÚ Mladá Boleslav, operativním řízením lze obnovit plánovaný vývoj.

Riziko s *vyšším hodnocením pravděpodobnosti* indikuje častý výskyt rizika, trvalé nebo očekávatelné nebezpečí výskytu rizika a s *nižším hodnocením pravděpodobnosti* pak riziko nepravděpodobné, ale s možným výskytem, kdy nebezpečí hrozí výjimečně.

Vliv i pravděpodobnost rizika budou hodnoceny na škále 1 až 5, kdy stupeň 1 představuje nejmenší pravděpodobnost/vliv rizika a stupeň 5 nejvyšší pravděpodobnost/vliv rizika. Výsledný dopad rizika je součinem vlivu a pravděpodobnosti s tím, že výsledná škála je definována takto:

- 1-6 nízký dopad,
- 7-13 střední dopad,
- 14-19 vysoký dopad,
- 20-25 kritický dopad.

Pro rizika s vysokým a kritickým dopadem byla navržena opatření k eliminaci rizika.

Kompletní analýza rizik je prezentována v následující tabulce.

Tabulka 37: Přehled rizik a jejich hodnocení z hlediska vlivu a pravděpodobnosti výskytu

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření	
Ekonomická rizika							
1.	Zásadní změna ekonomického prostředí	Změna ekonomického prostředí může zásadně změnit potřeby cílových skupin a negativně ovlivnit finanční zdroje	5	1	5	Nízký	Toto riziko není možné z úrovně IPRÚ příliš ovlivnit, nicméně toto riziko by dopadlo na celou ČR a Mladá Boleslav by se aktivně zapojila do celorepublikového řešení
2.	Růst vybraných cen na trhu	Růst vybraných cen na trhu může způsobit růst nákladů na některé typy projektů/ opatření a ohrozit tak naplnění vybraných indikátorů	3	2	6	Nízký	Podobně jako výše se jedná o riziko s celorepublikovým dopadem i řešením v rámci celého systému IPRÚ.
3.	Nedostatek peněz na spolufinancování projektů ze strany nositelů	Toto riziko spočívá ve špatném odhadu finančních nároků jednotlivých projektů, jakož i v chybném odhadu ekonomických ukazatelů a solventnosti nositelů projektů v následujících letech	3	4	12	Střední	Toto riziko by mohlo představovat významnou hrozbu znemožňující realizaci řady projektů a tedy i naplnění cílů IPRÚ. Nositel IPRÚ provedl v přípravné fázi důkladnou analýzu finančních potřeb a zdrojů tak, aby mohl provést kvalifikovaný výběr projektů zařazených do IPRÚ. Projektové záměry, navrhované hlavními realizátory, jsou vytipovány tak, aby byla případná potřeba jejich spolufinancování bez problémů pokryta. Prostředky Mladé Boleslavi určené na investice převyšují částku každoročně potřebnou pro spolufinancování projektů IPRÚ.
4.	Příliš velké finanční nároky projektových záměrů vzhledem k finanční alokaci IPRÚ	V současné době finanční nároky projektových záměrů pokrývají finanční možnosti IPRÚ. Je tedy pravděpodobné, že nebude možné podpořit všechny. Toto může vést i tomu, že budou podpořeny méně kvalitní, ale připravené projekty, na úkor projektů, které skutečně naplňují integrovaný a synergický charakter IPRÚ	4	2	8	Střední	Toto riziko má pouze střední dopad, protože alokace na IPRÚ je předem známá. Budou podpořeny ty projekty, které nejlépe plní cíle IPRÚ. V přípravné i realizační fázi jsou zavedeny postupy, které umožní dlouhodobé plánování složitějších projektů s významným pozitivním dopadem na aglomeraci.

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření	
5.	Opožděné proplácení finančních prostředků ze strany poskytovatelů dotací	Toto riziko spočívá v opožděném inkasu dotace dílčího projektu, než jaký byl předpoklad. Může se stát, že proplacení dotace nebo její části bude z různých důvodů na straně poskytovatele dotace opožděno, čímž dojde k narušení předpokládaného vývoje cash flow. Nedostatek volných finančních prostředků sloužících k hrazení závazků vyplývajících z realizace dílčích projektů může v kritickém případě vést k ohrožení realizace dílčích projektů a tedy k naplnění závazných parametrů IPRÚ	4	3	12	Střední	Eliminace tohoto rizika je podmíněna zajištěním dodatečných finančních zdrojů, které pokryjí případné dočasné „výpadky“ ve financování jednotlivých poskytovatelů dotací. Tyto dodatečné finanční prostředky budou zajištěny vhodnými úvěrovými nástroji, např. revolvingovým úvěrem.
Metodická a věcná rizika							
6.	Nedodržení harmonogramu	Nedodržení harmonogramu realizace vybraných aktivit/ opatření může způsobit nenaplnění vybraných cílů IPRÚ	3	3	9	Střední	Realizace všech opatření je v harmonogramu nastavena tak, že probíhá kontinuálně po celou dobu realizace IPRÚ. Finanční plán IPRÚ a jednotlivých opatření na jednotlivé roky byl sestaven tak, aby bral v potaz dobu předpokládané přípravy a realizace identifikovaných integrovaných projektových záměrů, přičemž počítá i s delším horizontem přípravy komplikovanějších projektů. Harmonogram je tedy v souladu se všemi dostupnými informacemi o potenciálních projektech naplňujících opatření IPRÚ. Harmonogram specifických výzev na předkládání integrovaných projektů v jednotlivých OP bude přitom koordinován ze strany MMR a Národní stálé konference.

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření	
7.	Nesplnění navržených cílových hodnot indikátorů	Vzhledem k tomu, že indikátory IPRÚ byly navrhovány dříve, než bude zahájena realizace projektů, hrozí zde riziko, že cílové hodnoty indikátorů nebudou naplněny. Cílové hodnoty indikátorů přitom budou jedním ze základních parametrů, na kterých bude postavena rezervace finančních prostředků pro IPRÚ u jednotlivých OP	5	2	10	Střední	Cílové hodnoty indikátorů IPRÚ jsou stanoveny přiměřeně na základě předběžného sběru projektových záměrů. Projekty budou nositelem IPRÚ doporučovány k realizaci mj. s ohledem na míru naplnění hodnot indikátorů. V krajním případě lze eliminace rizika dosáhnout také změnou indikátorů IPRÚ, kdy snížení hodnoty některého indikátoru bude kompenzováno navýšením jiného v souladu s charakterem změny integrovaného projektu.
8.	Nedostatek projektových záměrů pro naplnění některých opatření	Příčinou rizika je neadekvátní odhad nositelů integrovaných projektů ve fázi přípravy strategie. Ten mohl spočívat jak v chybném posouzení integrovaného charakteru projektu, tak například v nesprávném odhadu schopnosti spolufinancování projektu ve fázi realizace	5	3	15	Vysoký	Už při definování opatření IPRÚ braly pracovní skupiny v potaz také absorpční kapacitu relevantních subjektů v území odhadovanou na základě předběžného sběru projektových záměrů. Dále je riziko eliminováno důkladnou konzultací projektových záměrů na tematických pracovních skupinách, které budou pro dílčí cíle tvořit konkrétní integrované projekty. Pracovní skupiny budou diskutovat nejen potřebnou integrovanost projektu a jeho synergie, ale rovněž reálnost jeho harmonogramu a rozpočtu.

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření	
9.	Nedostatečná připravenost projektových záměrů	Při identifikaci projektových záměrů se vychází většinou i z pouhých ideových záměrů nebo záměrů, které jsou na začátku zpracování potřebné projektové dokumentace. Riziko nedostatečné připravenosti integrovaných projektů v úvodní fázi realizace IPRÚ může znamenat nemožnost začít čerpat finanční prostředky dle finančního plánu IPRÚ.	5	5	25	Kritický	Toto riziko lze vzhledem k jeho významu i pravděpodobnosti naplnění vnímat jako zcela klíčové. Riziko bude eliminováno pečlivou identifikací několika klíčových záměrů, které mohou být k čerpání peněz připraveny v horizontu několika měsíců, a urychleným zahájením přípravy některých dalších projektů. Kromě toho je riziko zohledněno v realistickém nastavení finančního plánu.
10.	Nekvalitní zpracování IPRÚ	Nekvalitní zpracování dílčích výstupů IPRÚ může způsobit nevhodné nastavení rozvojových aktivit a problémy s jejich realizací	4	2	8	Střední	IPRÚ byl zpracován na široké partnerské bázi, s podporou zkušené externí společnosti, ve spolupráci s ostatními městy IPRÚ, ŘO dotčených OP a MMR.
11.	Nedodržení podmínek OP, právních norem České republiky a Evropské unie	Systematické nedodržování podmínek OP, právních norem ČR a EU by způsobilo zásadní problém v naplňování cílů IPRÚ	5	1	5	Nízký	Do přípravy i realizace IPRÚ jsou a budou zapojeny pracovníci s rozsáhlými zkušenostmi ze SF EU, existuje široká podpora ze strany MMR a koordince s ostatními městy IPRÚ.
12.	Aktuálnost opatření a aktivit	Vývoj hospodářství může omezit vhodnost nastavených opatření a aktivit	4	4	16	Vysoký	Opatření a aktivity jsou nastaveny v širokém konsenzu významných a zkušených aktérů v území. V průběhu realizace IPRÚ je počítáno s hodnocením a možnou úpravou Intervenční části IPRÚ
13.	Pozdní schvalování metodik	Pozdní schvalování metodik a manuálů ze strany MMR může způsobit časový skluz realizace IPRÚ	5	3	15	Vysoký	Nositelé IPRÚ jsou aktivně zapojeni do přípravy a s MMR úzce spolupracují na přípravě souvisejících metodik a manuálů
Personální rizika							
14.	Vysoká fluktuace pracovníků	Vysoká fluktuace pracovníků nositele IPRÚ může snížit schopnost ho efektivně řídit	4	2	8	Střední	Mladá Boleslav má vytvořen zkušený a stabilní tým pracovníků, který má zkušenosti z minulých programových období.

Riziko		Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření
15.	Nízká odbornost pracovníků	Nízká odbornost pracovníků nositele IPRÚ může snížit schopnost ho efektivně řídit	4	1	4	Nízký	Přípravu i realizaci IPRÚ budou provádět pracovníci se zkušenostmi z implementace projektů i IPRM v minulých programových obdobích.
16.	Nekvalitní tým IPRÚ	Nekvalitní, neodborné nebo nevhodné složení týmu zajišťujícího realizaci IPRÚ může způsobovat problémy při realizaci IPRÚ	5	2	10	Střední	Nositel IPRÚ vytvořil odborný tým složený ze zkušených pracovníků magistrátu Mladé Boleslavi, politických představitelů, expertů a zástupců partnerů v území, který úspěšně prošel přípravou IPRÚ (bez negativního vlivu např. obecních voleb 2014) a lze předpokládat i odborný průběh realizace IPRÚ.
Politická rizika							
17.	Změny politické reprezentace nositele IPRÚ	Změny politické reprezentace nositele IPRÚ by mohly vést ke snaze změnit nastavení IPRÚ a negativně ovlivnit jeho realizaci	4	2	8	Střední	IPRÚ je od počátku připravována na partnerském principu. Kontinuitu v řídicích a výkonných strukturách IPRÚ představují jak jiné subjekty, tak i pracovníci magistrátu Mladé Boleslavi. Prioritní témata jsou důkladně diskutována. Dosavadní spolupráce měst a obcí ani změny v jejich vedení po volbách 2014 i proto dosud nepřinesly žádné významné problémy.
18.	Změny politické reprezentace obcí v IPRÚ	Změny politické reprezentace obcí v IPRÚ by mohly vést ke snížení zájmu o realizaci projektů a negativně tak ovlivnit jeho realizaci	3	2	6	Nízký	Platí podobně jako u výše uvedeného rizika. Nositel IPRÚ pravidelně komunikuje se zástupci všech obcí v území. Příprava IPRÚ nebyla nijak narušena ani po obecních volbách 2014.
19.	Změny politické reprezentace na úrovni ČR/ EU	Změny politické reprezentace na úrovni ČR/ EU by mohly vést ke snaze změnit nastavení celého systému územní dimenze a negativně tak ovlivnit realizaci tohoto IPRÚ	4	1	4	Nízký	Jedná se o riziko s velice nízkou pravděpodobností, protože nastavení systému územní dimenze v ESIF je vyjednáno na celé programové období a jeho případné změny nebo zrušení by měly významný negativní vliv na celý systém ESIF.

Riziko	Popis	Vliv	Pravd.	Celkový dopad		Opatření
Komunikační rizika						
20.	Nízká podpora IPRÚ ze strany cílových skupin	Nezájem cílových skupin o IPRÚ a tak i problémy s jeho realizací nebo využíváním jeho výstupů	5	2	10	<i>Střední</i> IPRÚ je od počátku připravována na partnerském principu, při zapojení dalších subjektů v území, kteří často představují i potenciální předkladatele projektů. Nositel IPRÚ má tak relativně jasnou představu o zájmu a poptávce cílových skupin, což se také snažil přenést do IPRÚ.
21.	Nevhodně nastavený způsob řízení a komunikace	Nevhodně nastavený způsob řízení a komunikace v i vně týmu IPRÚ může vést k zásadním problémům při řízení i naplňování IPRÚ	5	2	10	<i>Střední</i> Pro eliminaci rizika byly pečlivě analyzovány zkušenosti z implementace předchozích nástrojů urbánní dimenze (především IPRM) a tyto zkušenosti byly zohledněny v nastavení procesů v rámci implementačních struktur IPRÚ. Během implementace IPRÚ bude průběžně sledována efektivita implementačního systému a způsob řízení a v případě potřeby budou postupy měněny tak, aby odpovídaly potřebám. Nastavení procesů bude možné diskutovat rovněž v rámci platformy ustanovených na regionální a národní úrovni (Národní stálá konference, Regionální stálá konference, MMR, ŘO OP). Koordinace probíhá také s ostatními městy IPRÚ.
22.	Špatná koordinace prací	Špatná koordinace prací při zpracování i realizaci IPRÚ může vést k zásadním problémům při jeho řízení i naplňování	4	2	8	<i>Střední</i> Platí obdobná situace jako u výše uvedeného rizika. Nositel IPRÚ aplikuje zkušenosti z minulých programových období, nastavení bude diskutovat v rámci stanovených platformy a průběžně bude sledována koordinace prací s možností ji upravit.

Zdroj: vlastní zpracování

29 SEZNAM OBCÍ AGLOMERACE

Obce aglomerace jsou uvedeny v abecedním pořadí:

Bradlec

Březno

Bukovno

Dalovice

Dolní Stakory

Hrdlořezy

Josefův Důl

Kolomuty

Kosmonosy

Krnsko

Mladá Boleslav

Nepřevázka

Písková Lhota

Plazy

Rokytovec

Řepov

Vinec

Židněves

30 DOKLAD O SCHVÁLENÍ STRATEGIE ZASTUPITELSTVEM NOSITELE

Výpis ze sbírky usnesení č. 49 vydané dne 18.12.2015

U S N E S E N Í

č. 1563

Zastupitelstva města Mladé Boleslavi ze dne 17. 12. 2015 k návrhu na schválení
Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav

Zastupitelstvo města Mladá Boleslav projednalo předloženou zprávu a

s c h v a l u j e

Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav, dle přílohy důvodové zprávy



MUDr. Raduan Nwelati
primátor města

31 ZÁVAZNÝ VZOR STATUTU A JEDNACÍHO ŘÁDU ŘÍDICÍHO VÝBORU IPRÚ**Vzor Statutu a jednacího řádu Řídicího výboru****IPRÚ Mladá Boleslav****Čl. I****Ustavení a složení řídicího výboru**

- 1.1 Řídicí výbor je ustaven orgány (rada/zastupitelstvo) nositele IPRÚ za účelem vzájemné spolupráce a spolupůsobení při zajištění řádné realizace integrované strategie IPRÚ Mladá Boleslav, jejímž nositelem je Statutární město Mladá Boleslav
- 1.2 Řídicí výbor je složen ze členů určených Statutárním městem Mladá Boleslav v souladu s požadavky Metodického pokynu pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014 - 2020. Při určování složení řídicího výboru se přihlíží zejména k tématům a oblastem řešeným integrovanou strategií a naplnění principu partnerství. Za každého člena řídicího výboru je individuálně určen jeho náhradník.
- 1.3 Členy řídicího výboru jsou zástupci zainteresovaných subjektů:
 - zástupce statutárního města Mladá Boleslav jako nositele IPRÚ
 - zástupce Středočeského kraje
 - zástupce měst a obcí z aglomerace
 - zástupce za oblast školství a vzdělávání
 - zástupce za neziskovou sféru (asociace nestátních neziskových organizací)
 - zástupce za oblast dopravy
 - zástupce Agentury pro sociální začleňování
 - zástupce Úřadu práce
 - zástupce pro sociální oblast
- 1.4 Členem řídicího výboru musí být alespoň jedna osoba, která je zároveň členem regionální stálé konference zřízené pro Středočeský kraj přímo dotčených integrovanou strategií.
- 1.5 Členem řídicího výboru bez hlasovacích práv je manažer integrované strategie.

- 1.6 Pokud to program jednání vyžaduje, mohou být předsedou na zasedání řídicího výboru pozváni hosté bez hlasovacího práva. Pozvání hostů mohou předsedovi navrhnout i členové výboru.
- 1.7 V čele řídicího výboru stojí předseda jmenovaný nositelem integrované strategie. Předsedou bude představitel Statutárního města Mladá Boleslav. Dle potřeby lze jmenovat též jednoho či více místopředsedů.

Čl. II

Předmět činnosti řídicího výboru

- 2.1 Řídicí výbor:
 - a) vydává doporučení týkající se schvalování, změn a realizace integrované strategie orgánům nositele integrované strategie,
 - b) projednává zprávu o plnění integrované strategie,
 - c) schvaluje parametry výzvy k předkládání projektových záměrů a zapojení do pracovních skupin a doporučuje schválení výzvy příslušným orgánům města Mladá Boleslav
 - d) schvaluje pracovní skupiny a jejich složení na návrh manažera IPRÚ
 - e) vydává doporučující/nedoporučující vyjádření o souboru projektů projednaných v pracovních skupinách vzhledem k jejich souladu s integrovanou strategií a parametrům výzvy
 - f) plní dle potřeby další úkoly související s realizací integrované strategie.

Čl. III

Pravidla pro svolávání a jednání řídicího výboru

- 3.1 Jednání řídicího výboru se konají dle potřeby, nejméně však 2 x ročně. Jednání svolává na pokyn předsedy administrativní tým manažera IPRÚ. Pozvánka se zasílá obvykle elektronicky a, umožňují-li to okolnosti, alespoň 10 pracovních dnů před samotným jednáním. Součástí pozvánky je den, čas, místo a rámcový program jednání řídicího výboru, případně podklady pro diskuzi. Členové řídicího výboru jsou oprávněni nejpozději 3 pracovní dny před konáním jednání zaslat manažerovi integrované strategie připomínky k programu, popř. navrhnout nový bod k projednání.
- 3.2 Členové řídicího výboru jsou povinni do 7 dnů od obdržení pozvánky potvrdit manažerovi její přijetí spolu s uvedením informace o své účasti na jednání; v případě neúčasti členové v totožném předstihu sdělí omluvu manažerovi integrované strategie, a pokud je to možné, uvedou náhradníka, kterého za sebe na jednání vyšlou.
- 3.3 Jednání řídicího výboru vede předseda, pokud k tomu neurčí jiného člena řídicího výboru. Řídicí výbor je usnášeníschopný, pokud je přítomna alespoň polovina všech jeho členů s hlasovacím právem. Člen řídicího výboru může být zastoupen jinou osobou jen v případě, že tuto skutečnost sdělí společně s omluvou dle bodu 3.2 tohoto statutu a jednacího řádu manažerovi integrované strategie.

- 3.4 Řídicí výbor přijímá rozhodnutí konsenzem. Není-li konsenzu dosaženo, je k přijetí usnesení řídicího výboru třeba souhlasu prosté většiny přítomných členů s hlasovacím právem. Při určování potřebné většiny se nezapočítávají ti členové, kteří jsou povinni se ve smyslu bodu 3.6 tohoto statutu a jednacího řádu zdržet hlasování.
- 3.5 V případě nutnosti, kterou posuzuje předseda, je možné rozhodovat elektronickou (korespondenční) cestou, tzv. per rollam. V dokumentu, který je takto členům řídicího výboru zaslán, to musí být výslovně uvedeno. Součástí takového dokumentu jsou dále veškeré nezbytné podklady a určení termínu pro vyjádření, zda člen řídicího výboru souhlasí/nesouhlasí/zdržuje se hlasování. Lhůta pro vyjádření nesmí být kratší než 5 pracovních dnů od odeslání návrhu rozhodnutí. V případě rozhodování per rollam je pro přijetí rozhodnutí nutné vyjádření souhlasu nadpoloviční většinou všech členů řídicího výboru s hlasovacím právem; zastoupení člena řídicího výboru je v tomto případě vyloučeno. O výsledku rozhodování per rollam informuje předseda řídicího výboru jednotlivé členy, a to do 7 pracovních dnů od uplynutí lhůty pro vyjádření.
- 3.6 Člen řídicího výboru je v souladu s Metodickým pokynem pro využívání integrovaných nástrojů v období 2014 – 2020 povinen se zdržet hlasování, jestliže se rozhodnutí řídicího výboru přímo týká jeho osobních zájmů či konkrétních zájmů organizace, již zastupuje. To platí zejména v případě, že předmětem rozhodování je projekt předložený k realizaci v rámci integrované strategie subjektem, který tento člen v řídicím výboru zastupuje.
- 3.7 Organizaci jednání a přípravu či koordinaci zpracování podkladů pro jednání řídicího výboru zabezpečuje manažer integrované strategie nebo jím pověření administrativní pracovníci. Ten také zpracuje zápis z jednání, který obsahuje datum jednání, prezenční listinu a přijatá rozhodnutí a případně též termíny a jasně stanovené odpovědnosti. Pro potřeby zpracování zápisu je manažer integrované strategie oprávněn pořizovat zvukový záznam jednání. Zápis je členům řídicího výboru elektronicky rozeslán manažerem integrované strategie nejpozději do 7 dnů ode dne jednání.
- 3.8 Nesouhlasí-li člen řídicího výboru s obsahem zápisu, je oprávněn vznést námitku, a to elektronicky a do 5 dnů ode dne, kdy mu byl doručen zápis ve smyslu předchozího bodu. O námitce informuje manažer integrované strategie bez zbytečného odkladu ostatní členy řídicího výboru. O oprávněnosti námitky proti zápisu rozhodne s konečnou platností řídicí výbor na svém nejbližším jednání.

Čl. IV

Závěrečná ustanovení

- 4.1 Tento statut a jednací řád je přílohou integrované strategie IPRÚ Mladá Boleslav, kterou projednává a schvaluje Zastupitelstvo města Mladá Boleslav, a je platný a účinný od data schválení.

32 ZÁVAZNÝ VZOR STATUTU A JEDNACÍHO ŘÁDU PRACOVNÍ SKUPINY ŘÍDICÍHO VÝBORU IPRÚ

Vzor Statutu a Jednacího řádu pracovní skupiny

IPRÚ Mladá Boleslav

Čl. I

Zřízení a složení pracovní skupiny

- 1.1 Pracovní skupina je zřizována jako pracovní platforma na dílčí výzvy vyhlašované nositelem integrované strategie IPRÚ Mladá Boleslav k předkládání projektových záměrů.
- 1.2 Pracovní skupina je složena z odborných expertů určených řídicím výborem, a to tak, aby byli reprezentováni zejména projektoví partneři z řad územních samosprávných celků, podnikatelských subjektů, neziskových organizací či dalších relevantních subjektů. Při výběru členů pracovní skupiny musí být zohledněna zejména vazba mezi zaměřením činnosti partnera a určenou tematickou oblastí. Členy pracovní skupinou jsou také předkladatelé projektových záměrů v dané dílčí výzvě.
- 1.3 V čele pracovní skupiny stojí příslušný tematický koordinátor.

Čl. II

Předmět činnosti pracovní skupiny

- 2.1 Pracovní skupina:
 - a) sleduje přípravu a realizaci projektů, které by mohly ovlivnit realizaci Strategie IPRÚ
 - b) navrhuje řešení identifikovaných problémů
 - c) snaží se dojít (konsensem) ke zpracování souboru projektů naplňující příslušné opatření v celém svém rozsahu
 - d) plní dle potřeby další úkoly související s realizací integrované strategie.

Čl. III

Pravidla pro svolávání a jednání pracovní skupiny

- 3.1 Jednání pracovní skupiny se konají dle potřeby, obvykle po termínu pro předkládání projektových záměrů stanoveném ve výzvě nositele. Jednání svolává administrativní tým manažera IPRÚ ve spolupráci s příslušným tematickým koordinátorem. Pozvánka se zasílá obvykle elektronicky a umožňují-li to okolnosti, alespoň 10 kalendářních dnů před samotným jednáním. Součástí pozvánky je alespoň rámcový program jednání, případně podklady pro diskuzi. Oslovený účastník do 3 kalendářních dnů po obdržení pozvánky potvrdí její přijetí.

- 3.2 Jednání pracovní skupiny vede tematický koordinátor. Pracovní skupina je usnášeníschopná, pokud je přítomna alespoň polovina pozvaných členů.
- 3.3 Pracovní skupina rozhoduje úplným konsensem (jednomyslným souhlasem) přítomných členů. Není-li možné úplného konsensu dosáhnout a navrhne-li tak tematický koordinátor, postačí k přijetí rozhodnutí pracovní skupiny souhlas prosté většiny přítomných členů.
- 3.4 V případě nutnosti, kterou posuzuje tematický koordinátor, je možné rozhodovat elektronickou cestou, tzv. per rollam. V dokumentu, který je takto členům pracovní skupiny zaslán, to musí být výslovně uvedeno.
- 3.5 Při zabezpečení organizace a přípravy nebo koordinace zpracování podkladů pro jednání spolupracuje tematický koordinátor s manažerem integrované strategie či s osobou, kterou k tomu manažer integrované strategie pověří.
- 3.6 Z jednání pracovní skupiny se pořizuje zápis, v němž je vždy obsaženo alespoň datum jednání, prezenční listina a přijatá rozhodnutí. Zápis je členům pracovní skupiny elektronicky rozeslán nejpozději do 1 týdne ode dne jednání pracovní skupiny. Pořízení a rozeslání zápisu zajišťuje administrativní tým manažera IPRÚ.
- 3.7 Nesouhlasí-li člen pracovní skupiny s obsahem zápisu, je oprávněn vznést námitku, a to elektronicky a do deseti dnů ode dne, kdy mu byl doručen zápis ve smyslu předchozího bodu. O námitce informuje tematický koordinátor pracovní skupiny bez zbytečného odkladu ostatní členy řídicího výboru. O oprávněnosti námitky proti zápisu rozhodne s konečnou platností řídicí výbor na svém nejbližším jednání.

Čl. IV

Závěrečná ustanovení

- 4.1 Tento Statut a jednací řád je přílohou integrované strategie IPRÚ Mladá Boleslav, kterou projednává a schvaluje Zastupitelstvo města Mladá Boleslav, a je platný a účinný od data schválení.

33 ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Čestné prohlášení statutárního zástupce nositele o pravdivosti údajů uvedených v žádosti o podporu integrované strategie IPRÚ

Čestně prohlašuji, že všechny údaje uvedené v žádosti o podporu Integrovaného plánu rozvoje území Mladá Boleslav jsou pravdivé.



MUDr. Raduan Nwelati

primátor města