



evropský  
sociální  
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

# Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi

## A. Analýza a profil města

Pořizovatel: Statutární město Mladá Boleslav

Konzultant: SPF Group, v.o.s. ve spolupráci s Výzkumy Soukup, s.r.o.

prosinec 2010

## Obsah

Obsah.....	2
1 Úvod.....	4
1.1 Metodika.....	4
1.2 Zdroje informací.....	4
2 Základní údaje o městě.....	6
2.1 Geografická poloha a pozice v hierarchii středisek.....	6
2.2 Image a urbanistický ráz města.....	7
2.3 Shrnutí.....	8
3 Obyvatelstvo a jeho skladba.....	9
3.1 Počet a pohyb obyvatel.....	9
3.2 Etnická struktura.....	12
3.3 Věková struktura.....	14
3.4 Vzdělanostní struktura.....	15
3.5 Shrnutí.....	16
4 Sociální infrastruktura a veřejné služby.....	17
4.1 Zdravotnictví.....	17
4.2 Školství.....	17
4.3 Kulturní a sportovní vyžití, volný čas.....	21
4.4 Sociální infrastruktura.....	22
4.5 Kriminalita.....	23
4.6 Shrnutí.....	25
5 Ekonomická struktura a trh práce.....	27
5.1 Odvětvová struktura ekonomiky.....	27
5.2 Organizační struktura ekonomiky.....	29
5.3 Trh práce a nezaměstnanost.....	30
5.4 Exportní výkonnost.....	32
5.5 Výzkum a vývoj.....	33
5.6 Cestovní ruch.....	36
5.7 Shrnutí.....	37
6 Doprava a dopravní infrastruktura.....	39
6.1 Silniční doprava a dopravní infrastruktura.....	39
6.2 Veřejná hromadná doprava.....	43
6.3 Cyklistická a pěší doprava.....	46
6.4 Letecká doprava.....	48
6.5 Shrnutí.....	48
7 Technická infrastruktura a životní prostředí.....	49
7.1 Bydlení a vybavenost technickou infrastrukturou.....	49
7.2 Životní prostředí.....	55
7.3 Shrnutí.....	60
8 Názory a postoje obyvatel města a hlavních aktérů.....	62
8.1 Dotazníkový průzkum obyvatel.....	62
8.2 Ankety „Desatero problémů města“.....	71
8.3 Průzkum mezi zástupci vybraných organizací.....	73
8.4 Shrnutí.....	83
9 Připravenost města pro realizaci strategického plánu.....	84
9.1 Institucionální připravenost města.....	84



evropský  
sociální  
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM  
LIDSKÉ ZDROJE  
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME  
VAŠI BUDOUCNOST  
[www.esfcr.cz](http://www.esfcr.cz)

9.2	Finanční připravenost města .....	85
9.3	Projektová připravenost města .....	88
9.4	Shrnutí .....	91
10	Analýza SWOT .....	92
10.1	Metodika .....	92
10.2	Přehled shromážděných položek SWOT .....	93
10.3	Vyhodnocení položek SWOT .....	99

# 1 Úvod

Analýza města představuje souhrn základních informací o městě Mladá Boleslav a je úvodní částí strategického plánu města. Cílem analýzy je shromáždit a interpretovat takové informace o městě, které jsou relevantní pro přípravu strategického plánu, resp. jeho návrhové části. Do analýzy jsou proto zařazeny jen ty informace, které mají relevanci ve vztahu k volbě strategie a rozvojových priorit města. Cílem analýzy není shromáždit veškeré informace a být tak samoúčelným výstupem.

Analýza města se člení do několika kapitol, které se liší obsahově i metodicky. Analýza zahrnuje pohled na město jako na objekt (tedy sídlo) i pohled na subjekty, které ve městě existují (správa města, organizace působící ve městě, obyvatelé města). Kombinuje tedy (relativně) objektivní informace získané z publikací a statistických zdrojů s informacemi více či méně subjektivními, čerpajícími z průzkumů a anket mezi jednotlivými subjekty, které ve městě žijí a působí. Jednotlivé části analýzy jsou tedy v jistém smyslu autonomními výstupy, které poskytují různý úhel pohledu na jednotlivá témata a problémy.

## 1.1 Metodika

Metodika analýzy využívá několika dílčích metodických postupů. Mezi ty podstatné patří:

- ⇒ práce se statistickými a dalšími daty (ze sčítání lidu, ročenek apod.) vč. jejich porovnání v čase a prostoru,
- ⇒ porovnání existujících analýz, strategií, generelů a studií,
- ⇒ vlastní průzkumy obyvatel (dotazníkový průzkum) a významných subjektů ve městě (řízené rozhovory),
- ⇒ klasifikační a syntetické metody (například SWOT).

Analýza důsledně usiluje o zarámování pozice Mladé Boleslavi v širším kontextu a využívá částečně metodiky benchmarkingu. Za tím účelem jsou jednotlivé údaje o městě tam, kde je to možné, porovnávány s referenčními jednotkami. Za referenční jednotky byla ve většině případů vybrána města srovnatelná s Mladou Boleslaví svou velikostí, polohou a sociálně-ekonomickou strukturou (Kladno, Kolín, Jablonec nad Nisou), případně nejbližší srovnatelná krajská města (Liberec, Hradec Králové), jimž se Mladá Boleslav některými svými parametry přibližuje. V některých případech jsou za referenční jednotky použity vyšší územní celky, zejména okres Mladá Boleslav, Středočeský kraj a Česká republika.

Jednotlivé údaje jsou dále porovnány v časových řadách. Důsledně jsou použita nejnovější data, což v některých případech znamená rok 2009, v jiných případech však např. rok 2001, kdy proběhlo zatím poslední sčítání lidu, domů a bytů. Obecně jsou časové řady konstruovány tak, aby postihly vývoj po roce 1989, v některých případech i delší časový horizont.

## 1.2 Zdroje informací

Analýza využívá různorodých primárních i sekundárních zdrojů informací. Mezi nejdůležitější primární zdroje patří:

- ⇒ dotazníkový průzkum obyvatel města (realizovaný v říjnu 2010),
- ⇒ řízené rozhovory se zástupci významných subjektů ve městě (realizované v listopadu-prosinci 2010),

- ⇒ diskuse na platformě městské komise pro rozvojové strategie a odborná stanoviska a hodnocení členů komise (vč. společné tvorby analýzy SWOT).

Mezi hlavní sekundární zdroje patří:

- ⇒ obecně dostupné statistické informace,
- ⇒ obecně dostupné odborné publikace a studie,
- ⇒ předchozí verze strategického plánu města,
- ⇒ studie, analýzy, generely, ankety a statistické ročenky, která zpracovalo či vydalo město, případně jiná organizace působící ve městě,
- ⇒ informace Magistrátu města Mladá Boleslav týkající se projektových záměrů a rozpočtu města.

## 2 Základní údaje o městě

### 2.1 Geografická poloha a pozice v hierarchii středisek

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 (počet pracovních míst a hospodářský význam podniku Škoda Auto, a.s., který patří k největším 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 řádu<sup>1</sup>. 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 ve vzdálenosti přibližně 60 km severoseverovýchodně od centra Prahy a 50 km jižně od krajského města Liberce. Díky významu těchto dvou měst a mezilehlé Mladé Boleslavi lze tento prostor považovat za jednu z významných rozvojových os Česka. Někteří autoři z řad geografů a ekonomů vymezují tuto rozvojovou osu šířeji ve směru Liberec - Praha - Plzeň a charakterizují ji jako oblast posilující svůj význam (naproti tomu osu Ústí nad Labem - Praha - Pardubice lze označit za dlouhodobě mírně upadající). 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 dojížděnkou 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 se směru na sever, západ a východ přesahuje velikost správního obvodu obce s rozšířenou působností i okresu Mladá Boleslav. Dojížděnka za prací mezi Prahou a Mladou Boleslaví je navíc obousměrně relativně vyrovnaná, což není případ ostatních středočeských měst. V případě dojížděvky 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 Boleslaví. Platí to i o městech a obcích, která leží z hlediska vzdálenosti 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 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

---

<sup>1</sup> Hampl, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha, DemoArt pro Přírodovědeckou fakultu Univerzity Karlovy v Praze.

(proces suburbanizace) a vznikají zde některé specifické služby využívané obyvateli celé aglomerace.

## 2.2 Image a urbanistický ráz města

Image (obraz) města v očích veřejnosti vytváří několik faktorů. Především se jedná o přítomnost podniku Škoda Auto, a.s., který je pro většinu obyvatel ČR, ale i Evropy hlavním atributem města. S tím souvisí i image Mladé Boleslavi jako výrazně průmyslového města s vysokými příjmy obyvatel a nízkou mírou nezaměstnanosti. Image města spoluvytváří několik dalších faktorů, z nichž některé jsou opět částečně spjaty se Škodou Auto, a.s.. Mezi ty hlavní patří přítomnost vysoké školy.

Mezi další faktory přispívající o obrazu města patří rekreační zázemí, kdy Mladá Boleslav slouží jako výchozí bod do atraktivních oblastí Českého ráje (Geopark UNESCO) a Kokořínska. Město se výrazně profiluje také v oblasti sportu díky několika významným sportovcům, místním rodákům, a také díky působnosti prvoligových klubů v obou nejpopulárnějších kolektivních sportech v ČR (fotbal, lední hokej). V oblasti kultury je známé divadlo, význam města posiluje také přítomnost významné oblastní nemocnice a několika obchodních center.

Urbanistický ráz města se vyvíjel po období mnoha staletí. Historické jádro města (Staré Město) je položené na vyvýšenině nad soutokem řek Jizery a Klenice kolem hradu a Staroměstského náměstí a doplňují je čtvrti Podolec a Pták vzniklé původně jako podhradí při zmíněném soutoku. Vyvýšeninu oddělují od Podolce a Ptáku strmé srázy, což limituje prostupnost této části města dopravou. Toky Jizery a Klenice historicky vymezují dlouhodobý hlavní směr rozvoje města. V první fázi (do začátku průmyslové revoluce) vzniklo v tomto prostoru Nové Město, později během socialistického režimu výrazně přestavěné.

Průmyslová revoluce a následně období první republiky přinesly další expanzi severním a severovýchodním směrem, kde vznikly nové vilové čtvrti charakteru tehdy oblíbených „zahradních měst“. Ve městě vznikla továrna Laurin a Klement, později automobilka Škoda, která později urbanistický vývoj města zásadně ovlivnila přímo (lokalizací výrobních provozů na severovýchodním okraji města) i nepřímo (výstavbou rezidenčních čtvrtí pro nové zaměstnance, změnou sociální a ekonomické struktury města apod.). V této době tak byla založena prostorová asymetrie vývoje města, která funkční centrum města postupně vzdalovala jeho historickému jádru. Význam průmyslových podniků vzniklých na opačném konci města v údolí Jizery totiž postupně klesal.

Během socialistického režimu došlo k dalšímu výraznému posílení rozvoje města severním a severovýchodním směrem. Klíčové bylo v tomto smyslu rozšiřování automobilky v rámci socialistické industrializace a založení nových obytných čtvrtí Rozvoj a především pak Severní sídliště. Vznik této čtvrti přinesl vedle dalšího nárůstu prostorové asymetrie města také výrazné rozdělení města na několik málo rozsáhlých monofunkčních celků (Severní sídliště jako hlavní obytná zóna, automobilka Škoda jako průmyslová zóna, Staré a Nové Město jako obslužná zóna).

Éra po roce 1989 přinesla další prostorovou expanzi průmyslové zóny na severovýchodě města, a to až do prostoru za rychlostní silnicí R10. Na okrajích města téměř po celém jeho obvodu došlo k rezidenční suburbaní výstavbě skládající se především z rodinných domů. V několika lokalitách (především při mimoúrovňové křižovatce Jičínské ulice s R10, v několika lokalitách Severního sídliště a při novém průtahu silnice I/38 mezi Kosmonosy a Mladou Boleslaví) pak proběhla suburbanizace komerčně-obchodní. Charakteristické je, že především rozvoj těchto obchodních center dále prohlubuje prostorovou asymetrii města a posouvá těžiště aktivit a pohybu obyvatel dále k severovýchodu. V současné době tak můžeme ve městě identifikovat několik center, přičemž žádné z nich není jednoznačně hlavní ani nezajišťuje komplexní spektrum městotvorných funkcí (v závorce je proto uvedena funkční specializace jednotlivých center):

- ⇒ historické jádro se Staroměstským náměstím (historické centrum, administrativa, veřejná správa, občanská vybavenost),
- ⇒ Nové město s náměstím Míru a třídou T.G.M. (obchod, částečně i rezidenční a správní funkce a občanská vybavenost),

- ⇒ autobusové nádraží a železniční stanice Mladá Boleslav město vč. obchodního centra Bondy (doprava, obchod, lokalita je blízko geografického středu města),
- ⇒ centrální část Severního sídliště kolem obchodního centra Kaufland (obchod, rezidenční funkce),
- ⇒ severní okraj města podél silnice I/38 mezi obchodními centry Interspar/Obi a Penny Market (obchod, rezidenční funkce, částečně i doprava a další komerční aktivity),
- ⇒ východní okraj města při křižovatce Jičínské ulice a silnice R10 při obchodních centrech Olympia a Interspar (obchod, doprava, další komerční aktivity)

Pro urbanistický ráz města je příznačný relativně vysoký a navíc rostoucí podíl zastavěných ploch (obytné, komerční plochy, občanská vybavenost apod.) a naopak nízký a v čase spíše klesající podíl ploch veřejné zeleně a ploch zemědělských. Málo zelených ploch je především v intravilánu města. Skutečnost, že nová rezidenční i komerční výstavba probíhá vždy na úkor zelených ploch či zemědělské půdy, dokládá obecný nedostatek rozvojových ploch na území města. Jedinými významnými rozvojovými plochami jsou jižní okraj města v prostoru Dubců a Bezděčína (potenciálně určen pro rezidenční výstavbu) a východní okraj města při hranici s katastrálními územími Řepova a Plazů, kam postupně expanduje průmyslová a komerční výstavba. Severní okraj Mladé Boleslavi je uzavřen městem Kosmonosy, přičemž rozvojové plochy na rozhraní obou měst jsou téměř vyčerpány, západní okraj pak tokem Jizery, za nímž je rozsáhlejší výstavba nemožná především z dopravních a environmentálních důvodů.

## 2.3 Shrnutí

- ⇒ Velký regionální význam a pracovní mikroregion Mladé Boleslavi v rámci středočeského prostoru.
- ⇒ Existence aglomerace zahrnující několik okolních měst a obcí, které posilují zejména svou rezidenční funkci v důsledku suburbanizace.
- ⇒ Mladá Boleslav je funkčně spjata s pražskou aglomerací.
- ⇒ Ve městě existují rozsáhlé, převážně monofunkční zóny, prostorový charakter města je excentrický, resp. polycentrický.
- ⇒ Město má obecně výrazný nedostatek rozvojových ploch pro rezidenční či komerční výstavbu a relativně malé zastoupení zelených ploch, zejména v intravilánu města.



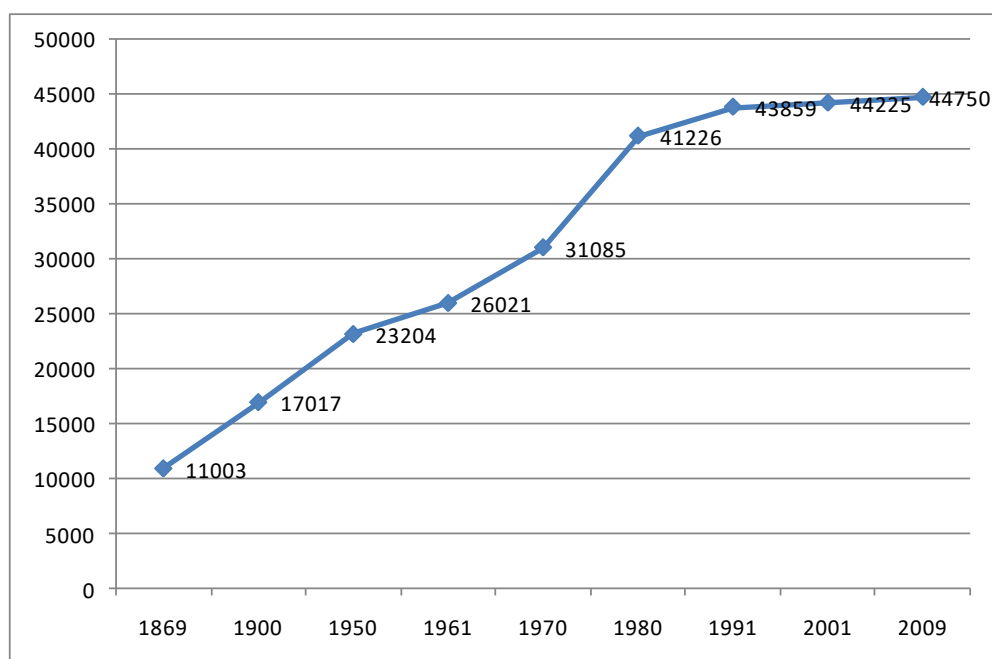
## 3 Obyvatelstvo a jeho skladba

### 3.1 Počet a pohyb obyvatel

#### 3.1.1 Počet obyvatel

V Mladé Boleslavi žilo k 31. 12. 2009 44 750 obyvatel a město vykazuje setrvalý růst počtu obyvatel. Od druhé poloviny 19. století se populace zvýšila více než čtyřikrát, ačkoli v posledních 30 a zejména 20 letech se tento růst zpomalil (viz graf 1). Souvislost je třeba spatřovat především v projevech trendu suburbanizace, tedy vystěhovávání obyvatel za dosavadní hranice města, což potvrzují i tabulka 1 a tabulka 2, kde je v některých letech evidentní významné negativní migrační saldo. Svůj význam pro celkový počet obyvatel však má také osamostatnění některých částí (Kosmonosy, Bradlec, Dalovice, Vínec v roce 1990, Josefův důl v roce 1994 a Horní Stakory v roce 1995), které dříve patřily do katastru města. Lze očekávat, že skutečný počet obyvatel žijících ve městě je mírně vyšší než tvrdí statistické údaje, protože ve městě žije i významná skupina obyvatel, kteří mají trvalé bydliště jinde, a cizinců s pracovním vízem, dlouhodobým pobytem apod.

graf 1: Vývoj počtu obyvatel v Mladé Boleslavi v letech 1869 - 2009.



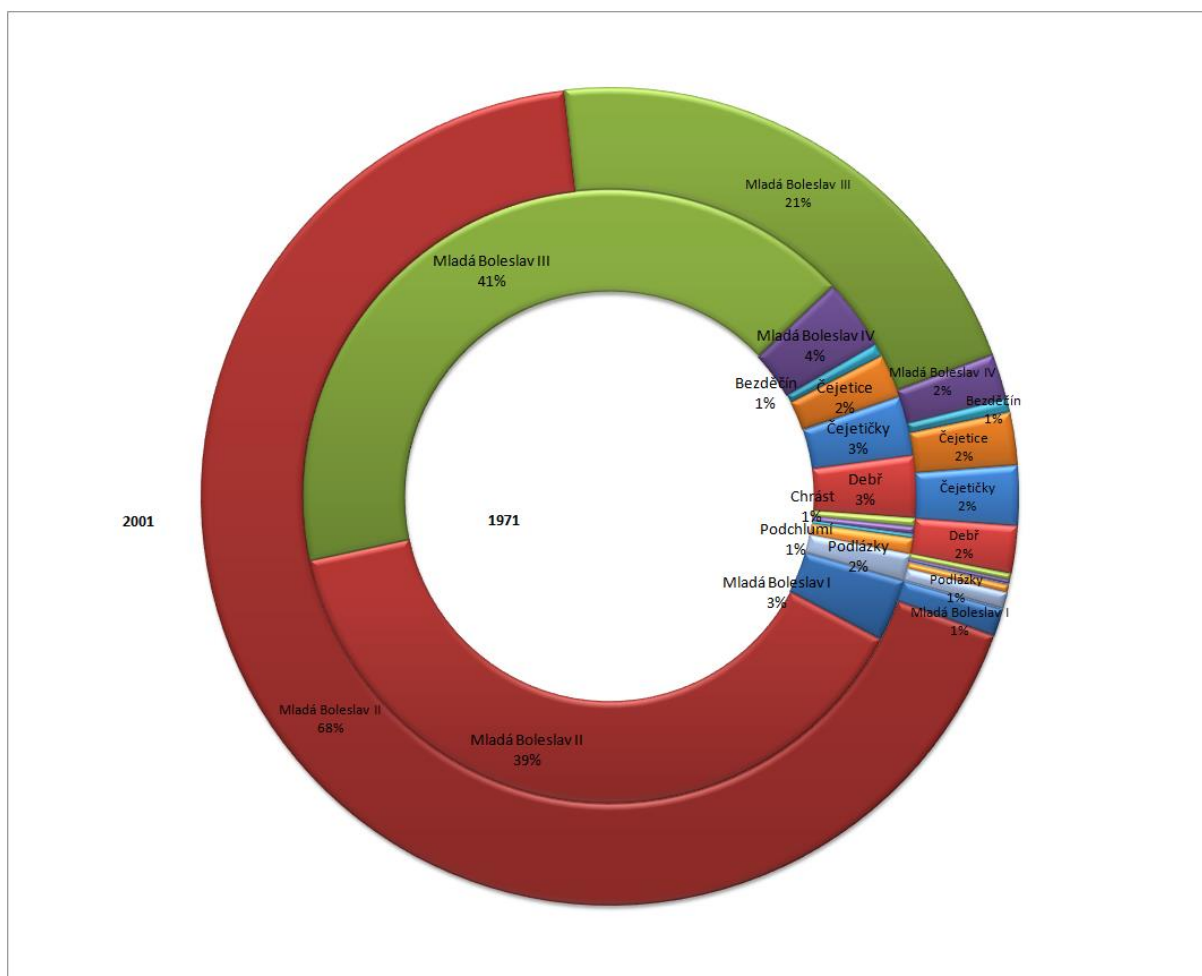
Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

Pozn.: Počet obyvatel je uveden pro následující části města: Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Debř, Chrást, Jemníky, Michalovice, Mladá Boleslav I, Mladá Boleslav II, Mladá Boleslav III, Mladá Boleslav IV, Podchlumí, Podlázky.

Největší část populace žije v částech města Mladá Boleslav II a III, jak ukazuje graf 2. Pokud zde v roce 1971 dosahovala koncentrace 80 % obyvatel, v roce 2001 to již bylo 89 %. To souvisí s prostorově jednostranným rozvojem města od 60. do 80. let 20. století, kdy došlo k výstavbě Severního sídliště, které se stalo největším obytným celkem Mladé Boleslavi. Tuto skutečnost lze z urbanistického hlediska hodnotit jako jednoznačné negativum - obyvatelstvo i zástavba ve městě jsou rozmístěny excentricky a Severní sídliště jako velký monofunkční celek se stává místem, kde se koncentrují některé problémy demografické a sociální povahy a kde lze lokálně očekávat nárůst

počtu pronajímaných bytů (již probíhá) a tedy pokles počtu stálých obyvatel. V současné době se obyvatelstvo v Mladé Boleslavi pravděpodobně začíná v souvislosti s pokračující suburbanizací prostorově mírně dekoncentrovat. V současnosti i v blízké budoucnosti je možné očekávat pokles počtu, resp. podílu obyvatel zejména v sídlištní zástavbě 70.-80. let, a to na úkor okrajových částí města, okolních měst a obcí, ale také historického centra. Projeví se také trend sociálně-prostorové segregace obyvatel, přičemž historické centrum, vilové čtvrti a suburbánní zóny s bytovými i rodinnými domy jsou nebo se stanou spíše „dobrou adresou“, zatímco na sídlištních ze 60.-80. let s méně atraktivním bytovým fondem dojde lokálně ke zhoršení sociální skladby obyvatel.

graf 2: Podíl obyvatel v jednotlivých částech Mladé Boleslavi v letech 1971 a 2001



Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

Pozn.: Jednotlivým částem vlastního sídelního útvaru Mladá Boleslav lze přibližně přiřadit tyto části: Mladá Boleslav I = Staré Město, Mladá Boleslav II = Nové Město vč. oblasti Výstaviště, Slovanky a Severního sídliště, Mladá Boleslav III = Podolec a oblast Dubců, Belvederu a sídliště Rozvoj, Mladá Boleslav IV = Pták a Rožatov.

Pozn.: U částí, ve kterých žije méně než 1 % populace Mladé Boleslavi, nebyl pro větší přehlednost celého grafu zobrazen popis. Jedná se v roce 1971 o Jemníky a Michalovice a v roce 2001 o Jemníky, Michalovice, Podchlumí a Chrát.

### 3.1.2 Pohyb obyvatel

Mladá Boleslav se vyznačuje poměrně výrazným úbytkem obyvatel migrací (viz tabulka 1). Z hodnot referenčních území vyplývá, že ve srovnání s vybranými městy, ale zejména Středočeským krajem, je takto záporné migrační saldo skutečně výjimečné. Vysvětlení je třeba hledat v již zmiňovaných

silných suburbanizačních tendencích, kdy se fakticky jedná o prostorový růst mladoboleslavské aglomerace, do níž se stále více začleňují populačně rostoucí předměstí a okolní vesnice. Pro proces suburbanizace je charakteristická celá řada dalších souvislostí (zejm. prostorové, urbanistické, architektonické, sociální, dopravní, infrastrukturní, environmentální). Z demografických aspektů je tímto procesem ovlivněna zejména věková struktura obyvatel (následně i míra porodnosti a úmrtnosti), z čehož plynou důsledky mj. pro sociální infrastrukturu (viz dále). Negativně na migrační saldo působí i vystěhování především mladších a vzdělanějších obyvatel do Prahy (např. vysokoškoláků, kteří po studiích v Praze již v hlavním městě zůstanou).

Současně ve městě v opačném (imigračním) směru probíhá nová vlna urbanizace, resp. imigrace ze vzdálenějších regionů i ze zahraničí. Tento proud je však pravděpodobně slabší než zmíněná suburbanizace a někteří takto přistěhovaní obyvatelé ve městě nejsou registrovaní (mají trvalé bydliště jinde nebo zde žijí na základě dlouhodobého pobytu apod.). Mezi novými obyvateli převažují mladí jednotlivci či rodiny. Lze předpokládat, že do budoucna budou oba zmíněné trendy pokračovat s tím, že suburbanizace bude dále posilovat, zatímco urbanizace bude zvolna stagnovat.

tabulka 1: Přirozený a migrační přírůstek vybraných referenční území v letech 2001 a 2009

	Přirozený přírůstek (na 1000 obyvatel)		Migrační přírůstek (na 1000 obyvatel)	
	2001	2009	2001	2009
<b>Mladá Boleslav</b>	<b>0,9</b>	<b>2,2</b>	<b>-10,6</b>	<b>-19,0</b>
MB - okres	-0,6	2,1	-1,0	-3,9
Kladno	-0,8	0,9	-6,3	-0,4
Kolín	-2,7	2,2	-3,8	-4,7
<b>Středočeský kraj</b>	<b>-2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>4,3</b>	<b>11,6</b>
Liberec	-0,6	2,3	-7,5	4,7
Jablonec nad Nisou	-0,2	2,3	-6,2	-0,7
Hradec Králové	-1,1	0,6	-7,9	-0,6
<b>Česká republika</b>	<b>-1,7</b>	<b>1,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>2,7</b>

Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

tabulka 2: Pohyb obyvatelstva v Mladé Boleslavi v letech 2000 - 2009

Rok	Stav k 31. prosinci	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přirozený přírůstek	Migrační přírůstek	Celkový přírůstek
2000	43603	434	387	615	1052	47	-437	-390
2001	43841	396	356	733	1199	40	-466	-426
2002	43544	424	367	1178	1532	57	-354	-297
2003	43684	397	394	2269	2132	3	137	140
2004	42972	394	386	1621	2341	8	-720	-712
2005	43162	409	400	1840	1659	9	181	190
2006	43923	445	394	2423	1713	51	710	761
2007	44602	481	361	2971	2412	120	559	679
2008	45507	554	396	2799	2052	158	747	905
2009	44750	484	383	1521	2379	101	-858	-757

Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

Pro hodnocení dopadu vysokého podílu vystěhovalých je vhodné zohlednit i údaje, které přibližuje tabulka 2. Je zde dobře vidět, že v letech 2000 - 2009 pozitivní a negativní migrační saldo v Mladé Boleslavi kolísalo, navíc přirozený přírůstek je pozitivní (zejména v posledních 3 letech je poměrně významný), takže celkově zatím Mladá Boleslav stále populaci neztrácí, ale mírně získává. Pozitivní přirozený přírůstek je částečně dán zmíněnou migrační atraktivitou města pro mladší obyvatelstvo. Je pravděpodobné, že přirozená měna obyvatel zůstane i v příštích letech v kladných hodnotách a že se bude s mírným časovým zpožděním odvíjet od ekonomického vývoje města. Dlouhodobě však i Mladé Boleslavi hrozí úbytek obyvatel přirozenou měnou.

### 3.1.3 Prognóza demografického vývoje

Podle demografické prognózy Středočeského kraje (Projekce obyvatelstva Středočeského kraje do roku 2065<sup>2</sup>), kterou lze v zásadě vztáhnout i na situaci v Mladé Boleslavi, se očekává nárůst počtu obyvatel do roku 2016, v dalších letech se však předpokládá jejich úbytek. Na tomto místě je však třeba uvést, že do tohoto modelu nebyla na krajské úrovni zahrnuta migrace, což právě v případě Středočeského kraje může mít velký význam, neboť se zejména do oblastí kraje přiléhajících k hlavnímu městu vystěhovává mnoho obyvatel Prahy a naopak zejména periferní oblasti kraje trpí odlivem obyvatel do Prahy. Celkově se ve Středočeském kraji očekává v roce 2065 o více než 7 000 osob méně než v roce 2008, což představuje pokles o téměř 1,5 %. Vzhledem k intenzivnímu procesu suburbanizace, který ovlivňuje mimo jiné i věkovou strukturu města (vystěhovávají se především mladé rodiny), a rovněž vlivem obecného trendu stárnutí obyvatel v Mladé Boleslavi lze předpokládat, že populace města bude v budoucnu také spíše klesat.

Úzkou souvislost je třeba hledat i v přirozeném přírůstku, který je sice v současnosti kladný, nicméně právě vzhledem k rychlému trendu stárnutí obyvatel, a tím i nevyhnutelnému poklesu počtu žen v plodném věku, dlouhodobě neudržitelný. Projekce obyvatelstva Středočeského kraje do roku 1965 odhaduje situaci tak, že pouze do roku 2016 bude pokračovat pozitivní přirozený přírůstek. K roku 1965 modeluje rychlý nárůst počtu osob starších 65 let, ještě výrazněji by mělo přibýt osob starších 80 let. V Mladé Boleslavi dochází k velmi rychlému stárnutí obyvatel již v současnosti, proto lze odhadovat, že tento trend bude pokračovat, a dokonce se prohlubovat i v dalších letech.

Migrace patří kvůli silnému vlivu vnějších faktorů k těm nejhůře odhadnutelným složkám demografické prognózy. Projekce obyvatelstva České republiky do roku 2065 (2009)<sup>3</sup> proto předpokládá „konstantní saldo zahraniční migrace s tím, že Česká republika zůstane migračně ziskovou zemí“ (str. 3). Vzhledem k přítomnosti velkého zaměstnavatele (Škoda Auto, a.s.) a dodavatelských firem se lze domnívat, že počet cizinců na území města nebude klesat či naopak bude mírně narůstat, a to ve vazbě na předpokládaný další rozvoj automobilky. Případné problémy podniku by měly pro město obrovské důsledky, přičemž pokles počtu cizinců lze v této souvislosti považovat za zanedbatelnou změnu.

## 3.2 Etnická struktura

Podle statistik města Mladá Boleslav žilo k 31.12. 2009 ve městě 6066 cizinců (tj. více než 13 % populace města). Tato hodnota překračuje krajský a i celorepublikový údaj (Středočeský kraj necelých 5 % a Česká republika 4 % cizinců). Je zřejmé, že nejfrekventovanějšími národnostmi v okrese Mladá Boleslav (a tedy pravděpodobně i v Mladé Boleslavi samotné) jsou slovenská,

<sup>2</sup> ČSÚ (2009):

[http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/0267cb7e377f5f9bc12576b00051c00c/\\$FILE/Projekce\\_obyvatelstva.pdf](http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/0267cb7e377f5f9bc12576b00051c00c/$FILE/Projekce_obyvatelstva.pdf) (staženo prosinec 2010).

<sup>3</sup> ČSÚ (2009): ČSÚ (2009): <http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/p/4020-09>.

ukrajinská a polská, přičemž toto rozložení poměrně vybočuje z národnostní struktury Středočeského kraje a České republiky, a to zejména ve vyšším podílu Poláků a Slováků (viz tabulka 3). Je pravděpodobné, že statistika nepostihuje všechny cizince žijící ve městě, přičemž vyšší bude pravděpodobně zejména podíl cizinců ze vzdálenějších zemí (Ukrajina, Rusko, Vietnam, ale i ze států, které v tabulce nejsou uvedené), kteří jsou hlášeni méně důsledně než např. Slováci a Poláci.

**tabulka 3: Nejčastější národnosti cizinců k 31.12.2008 ve vybraných referenčních územích**

	Mladá Boleslav - okres		Středočeský kraj		Česká republika	
	Počet	Podíl	Počet	Podíl	Počet	Podíl
Ukrajina	3 054	27%	20 516	34%	131 921	30%
Slovensko	3 857	34%	13 703	23%	76 034	17%
Vietnam	1 448	13%	6 548	11%	60 255	14%
Rusko	114	1%	3 508	6%	27 084	6%
Polsko	1 824	16%	2 919	5%	21 710	5%
Celkem	11 405		60 123		437 565	

Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

**tabulka 4: Počty cizinců v Mladé Boleslavi k 31. 12. 2009**

Část	Trvalý pobyt cizince	Trvalý pobyt obč. EU	Dlouhod. pobyt víz.cizince	Přechod. pobyt obč. EU	Pobyt azylanta	Celkový počet
I.	7	4	73	45	-	129
II.	472	167	979	2175	-	3793
III.	116	40	385	729	1	1271
IV.	47	2	83	95	3	230
Bezděčín	5	2	119	52	-	178
Čejetice	8	1	19	14	-	42
Čejetičky	4	4	129	57	-	194
Debř	48	5	78	48	-	179
Chrást	2	-	-	3	-	5
Jemníky	2	-	-	-	-	2
Michalovice	3	3	-	1	-	7
Podchlumí	-	-	14	1	-	15
Podlázky	1	6	5	9	-	21
Celkem	715	234	1884	3229	4	6066

Zdroj: údaje Magistrátu Mladé Boleslavi.

Předchozí tabulka 4 nabízí přehled počtu cizinců podle typu jejich pobytu a části města. Ukazuje se, že jejich rozložení prakticky kopíruje podíl obyvatelstva v jednotlivých částech MB, to znamená, že nejčastěji sídlí opět Mladé Boleslavi III a II, kde žije celkem 84 % cizinců. Cizinci se ve městě prostorově koncentrují v menších lokalitách a okrscích, 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 městu ani místu bydliště výraznější vztah, je možné tyto lokality považovat za ohrožené sociálním vyloučením a poklesem kvality bytového fondu.

### 3.3 Věková struktura

Věková struktura Mladé Boleslavi a zejména pak její vývojový trend je poměrně nepříznivý (viz tabulka 5 a graf 3). V roce 2009 byl index stáří 114,6 a tato hodnota výrazně přesáhla i celorepublikový průměr. Vyšší index stáří je již z referenčních území pouze v Kolíně a Hradci Králové. I tato dvě města však Mladá Boleslav výrazně překonává, pokud jde o intenzitu změny mezi léty 2009 a 2001, vyjádřenou indexem změny 2009 / 2001, neboť v roce 2001 zde byl index stáří mnohem nižší.

tabulka 5: Index stáří a index ekonomického zatížení v referenčních územích v letech 2001 a 2009

	Index stáří			Index ekonomického zatížení		
	2001	2009	Index změny 2009/2001	2001	2009	Index změny 2009/2001
<b>Mladá Boleslav</b>	<b>78,6</b>	<b>114,6</b>	<b>145,8</b>	<b>37,9</b>	<b>35,5</b>	<b>93,7</b>
MB - okres	85,7	98,0	114,4	41,3	39,1	94,7
Kladno	87,2	107,9	123,7	40,1	42,7	106,6
Kolín	105,4	125,2	118,8	41,3	43,1	104,4
<b>Středočeský kraj</b>	<b>90,5</b>	<b>95,4</b>	<b>105,4</b>	<b>42,8</b>	<b>42,2</b>	<b>98,6</b>
Liberec	90,1	107,3	119,1	40,7	41,3	101,5
Jablonec nad Nisou	80,6	104,1	129,2	40,0	40,7	101,8
Hradec Králové	110,3	147,0	133,3	42,9	46,0	107,3
<b>Česká republika</b>	<b>87,2</b>	<b>107,0</b>	<b>123</b>	<b>42,3</b>	<b>41,7</b>	<b>98,6</b>

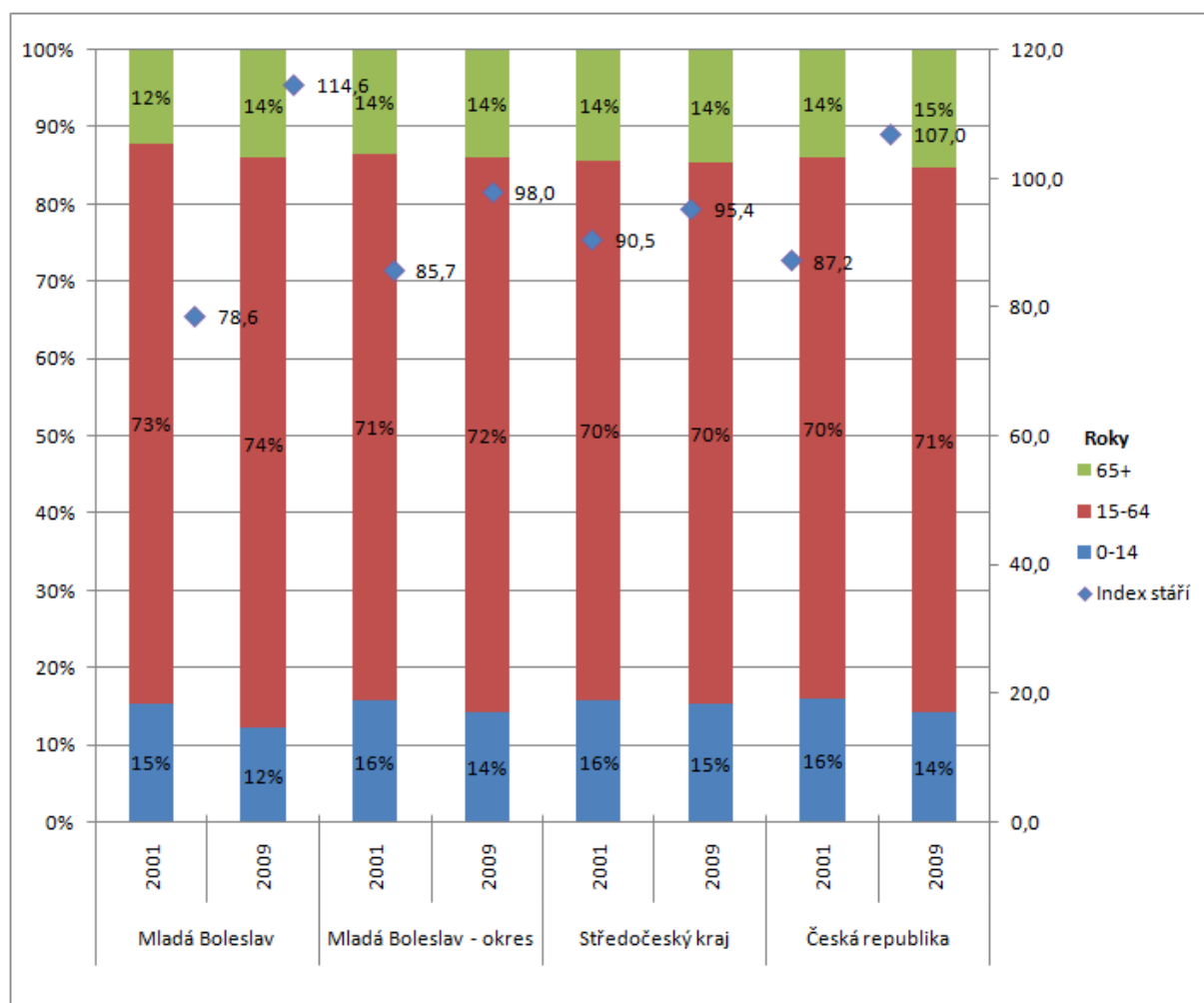
Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

Pozn. Index stáří - podíl počtu osob starších 65 let na počtu osob mladších 15 let, vyjádřený v procentech.

Index ekonomického zatížení - počet osob ve věku 0 až 14 let a 65 a více let připadající na 100 obyvatel v produktivním věku.

Nepříznivou situaci z hlediska věkové struktury dokládá i průměrný věk, který byl v roce 2009 v Mladé Boleslavi 40,5 roku, což se velmi blíží celorepublikovému průměrnému věku (40,6 roku). Příčinu extrémně rychlého stárnutí populace v současné Mladé Boleslavi lze hledat ve velmi rychlém populačním růstu města ve 2. polovině 20. století spojenou s průmyslovým růstem, kdy v důsledku stěhování ve městě přibývalo především mladých rodin s dětmi. Tito obyvatelé se postupně dostávají do důchodového věku. Druhou příčinou stárnutí populace je migrace z města do jeho zázemí (suburbanizace) a do Prahy, již se účastní především mladší obyvatelstvo, zatímco starší obyvatelstvo zůstává ve městě. Příliv mladších obyvatel z venkova tento trend zdaleka nestačí vyrovnávat.

graf 3: Věková struktura v referenčních územích v letech 2001 a 2009



Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

Naopak relativně pozitivní je hodnocení pomocí indexu ekonomického zatížení, který vyjadřuje počet osob ve věku 0 až 14 let a 65 a více let připadající na 100 obyvatel v produktivním věku. V roce 2009 připadalo v Mladé Boleslavi na 100 obyvatel v ekonomicky aktivním věku (15 až 64 let) 35,5 osob, v České republice 41,7 a ve Středočeském kraji 42,2 osob. Výrazně nižší byl tento ukazatel i s hodnotami srovnávaných měst. Oproti roku 2001 se situace v Mladé Boleslavi dokonce zlepšila. Poukazuje to na skutečnost, že navzdory intenzivnímu trendu stárnutí populace zde stále žije vysoký podíl ekonomicky aktivních obyvatel. Předpoklad do budoucna je však i zde negativní, protože vysoký podíl obyvatel v produktivním věku postupně přejde do věku důchodového, přičemž ani případný (nepravděpodobný) příliv mladších obyvatel migrací nemůže být natolik silný, aby tento trend zvrátil.

### 3.4 Vzdělanostní struktura

Vzdělanostní strukturu hodnotí tabulka 6. Z údajů vyplývá, že postavení Mladé Boleslavi je dobré především z pohledu indexu vzdělanosti. Pokud se v některých aspektech, zejména v podílu VŠ vzdělaných, nemůže rovnat univerzitním městům zahrnutým mezi referenční území, tj. Liberci a Hradci Králové, pak ale podle indexu vzdělanosti se již situace v Liberci blíží. Potvrzuje se tím pozice města v kategorii „největších nekrajských“ středisek v ČR. Podle zastoupení vysokoškoláků i indexu vzdělanosti Mladá Boleslav převyšuje krajský a národní průměr, resp. v případě České republiky jsou data u VŠ vzdělaných shodná, z hlediska indexu vzdělanosti jsou výrazně vyšší.

tabulka 6: Vzdělanostní struktura v referenčních územích v roce 2001

	ZŠ a neukončen é základní	Vyučení a střední odb. bez matur.	Střední s maturitou	Vyšší odborné a nástavbové	VŠ	Index vzdělanosti
Mladá Boleslav	20%	37%	28%	4%	9%	1,42
Kladno	23%	36%	27%	4%	8%	1,34
Kolín	19%	36%	30%	4%	9%	1,44
Liberec	19%	36%	28%	4%	11%	1,48
Jablonec n. N.	22%	37%	27%	3%	9%	1,38
Hradec Králové	16%	32%	31%	5%	15%	1,67
MB - okres	23%	41%	24%	4%	6%	1,26
Středočeský kraj	23%	40%	24%	3%	7%	1,27
Česká republika	23%	38%	25%	3%	9%	1,34

Zdroj: ČSÚ.

Pozn.: Index vzdělanosti = součet obyvatel se středním vzděláním bez maturity, dvojnásobku obyvatel se středním vzděláním s maturitou, trojnásobku obyvatel s vyšším vzděláním a čtyřnásobku obyvatel s vysokoškolským vzděláním vztahený k celkovému počtu obyvatel starších 15 let).

### 3.5 Shrnutí

- ⇒ Mladá Boleslav ztrácí obyvatele vystěhováním (především v důsledku stěhování obyvatel do Prahy a na okraj aglomerace, který je často administrativní součástí jiných měst a obcí).
- ⇒ Zatímco migrační saldo města je výrazně negativní, v posledních letech byl zaznamenán relativně vysoký přirozený přírůstek.
- ⇒ Mladá Boleslav se vyznačuje vysokým počtem cizinců v důsledku pracovní migrace z jiných částí ČR i zahraničí. Cizinci inklinují k prostorové koncentraci, a protože velká část z nich má nižší vzdělání a kvalifikaci a přicházejí do města jako jednotlivci, jsou jednou z příčin nárůstu sociálně patologických jevů ve městě.
- ⇒ Věková struktura je v Mladé Boleslavi poměrně nepříznivá, a to zejména z pohledu vysokého a především rychle rostoucího podílu obyvatel ve věku vyšším než 65 let. Tento trend je klíčový i pro negativní prognózu demografického vývoje, kdy lze s ohledem na krajskou a republikovou projekci očekávat spíše celkový pokles populace města a zejména prohlubující se tendenci stárnutí obyvatel.
- ⇒ Pozitivem je vzdělanostní struktura, a to především pokud bude hodnocena prostřednictvím indexu vzdělanosti, který převyšuje národní a krajský průměr.



## 4 Sociální infrastruktura a veřejné služby

### 4.1 Zdravotnictví

V Mladé Boleslavi je nejvýznamnějším subjektem v oblasti zdravotnictví Oblastní nemocnice Mladá Boleslav a.s. (Klaudiánova nemocnice), založená Středočeským krajem. Tato nemocnice má regionální význam, neboť patří k oblastním nemocnicím Středočeského kraje, které poskytují zdravotní péči v jednotlivých oblastech kraje na úrovni krajské nemocnice. Ve městě sídlí rovněž Klinika Dr. Pírka, spol. s r.o., která se specializuje na nadstandardní péči v oblasti chirurgie a ortopedie, a Oblastní spolek ČČK Mladá Boleslav, který se zaměřuje na následnou a paliativní péči. Obyvatelům města slouží také několik poliklinik, z nichž nejvýznamnější jsou Modrá hvězda na Severním sídlišti a poliklinika Škody Auto, a.s. určená zaměstnancům automobilky. Potenciál spočívá v rozšíření služeb tohoto zdravotnického zařízení i pro obyvatele města.

Zdravotní péče je poskytována celkem ve 35 ordinacích, z nichž 24 je určeno pro dospělé a 11 pro děti (údaje k 31. 12. 2008, ČSÚ). K dispozici je rovněž záchranná služba a lékárna s nonstop provozem.

Vybavenost města zdravotnickými zařízeními odpovídá potřebám jeho obyvatel. Kladně lze hodnotit rozsah zdravotní péče poskytované v Klaudiánově nemocnici, která spektrem jednotlivých oddělení patří k největším zařízením a k tzv. páteřním nemocnicím v kraji. Klaudiánova nemocnice se navíc po roce 1990 dočkala rozsáhlé rekonstrukce spojené s modernizací jednotlivých objektů i jejich vnitřního vybavení a prostorovým rozšířením nemocnice. Vzhledem k tomu, že se nachází v uvnitř husté zástavby, je však další prostorové rozšíření Klaudiánovy nemocnice prakticky nemožné. Obecně je však tato nemocnice hodnocena v dané kategorii jako jedno z nejlepších pracovišť i na celorepublikové úrovni a odpovídá tomu i hodnocení ze strany obyvatel města. Přítomnost dalších zdravotnických zařízení (Klinika D. Pírka, polikliniky) pak umožňuje určitou specializaci města ve vybraných odvětvích zdravotnictví i rozšiřuje nabídku o část nadstandardních služeb. Uvedené skutečnosti odpovídají pozici Mladé Boleslavi jako jednoho z hlavních center Středočeského kraje.

Jak bylo uvedeno výše (kapitola 3.1.3), v budoucnu lze očekávat rychle rostoucí podíl obyvatel starších 65 let, což bude klást zvýšené nároky na poskytovanou zdravotní péči ve městě cílenou na tuto skupinu obyvatel.

### 4.2 Školství

#### 4.2.1 Mateřské a základní školy

V Mladé Boleslavi působí 13 mateřských škol a 12 základních škol. Město zřizuje 6 MŠ a 10 ZŠ, ostatní MŠ jsou soukromé, jsou součástí základní školy nebo je zřizuje Středočeský kraj či Oblastní nemocnice. V případě základních škol zřizuje dvě z nich Středočeský kraj (jedná se školy pro žáky se speciálními potřebami). Celkem bylo ve školním roce 2010/2011 zapsáno do MŠ v Mladé Boleslavi 1427 dětí, z toho 1217 do školek zřizovaných městem, do ZŠ 3744 žáků.

Ačkoli údaje za jednotlivé školy nejsou zcela kompletní (viz tabulka 7), lze z nich vyčíst, že ve vztahu k demografickým tendencím kapacita ZŠ spíše převyšuje poptávku, neboť průměrný počet žáků na třídu je poměrně nízký (a to navzdory tomu, že u některých ZŠ - např. ZŠ MB Komenského nám. 76 je to záměr, který souvisí s její orientací na děti se speciálními vzdělávacími potřebami). Dle dostupných informací jsou některé základní školy plně vytižené, jiné naopak disponují volnými kapacitami. Některé školy začínají své volné kapacity využívat jiným způsobem - příkladem je například zařízení mateřské školy v části objektu 6. základní školy na sídlišti Na Slavoji.

tabulka 7: Přehled ZŠ a MŠ v Mladé Boleslavi

Škola (ZŠ, MŠ)	Počet žáků	Počet tříd	Průměrný počet žáků na třídu
<b>Mateřské školy</b>			
MŠ MB Pampeliška, Nerudova 797	210	8	26,3
MŠ Štěpánka MB, Na Celně 1117	225	9	25
Mateřská škola Čtyřlístek MB, Havlíčkova 1000	213	8	26,6
Mateřská škola Sluníčko MB, Havlíčkova 1153	107	4	26,8
Mateřská škola Laurinka MB, Dukelská 1165	214	8	26,8
Mateřská škola Debř MB, Josefodolská 85	44	2	22
Mateřská škola Duha, o.p.s., Novákova 1143	100	4	25
REZA MB - Mateřská škola a Jesle, o.p.s. , Táborská 882	45 20 (jesle)	3 3	15 6,7
Mateřská škola Klaudinka, B. Němcové 577	15	1	15
Základní a mateřská škola MB, Jilemnického 1152	108	4	27
Základní a mateřská škola, Václavkova 1040	54	2	27
ZŠ TGM a MŠ MB, Svatovítská 574	42	2	21
Mateřská škola speciální, Šmilovského 543	50	3	16,7
<b>Základní školy</b>			
Základní škola MB, Komenského nám. 76	275	23	12,0
Základní škola MB, Komenského nám. 91	623	26	24,0
Základní škola Dr.Edvarda Beneše MB, Laurinova 905	375	18	20,8
Základní škola MB, Dukelská 1112	248	12	20,7
Základní škola MB, Václavkova 1082	704	31	22,7
Základní škola MB, 17.listopadu 1325	434	19	22,8
Masarykova základní škola Debř, MB, Bakovská 7	166	9	18,4
ZŠ TGM a MŠ MB, Svatovítská 574	248	12	20,7
Základní a mateřská škola, Václavkova 1040	348	16	22,8
Základní a mateřská škola MB, Jilemnického 1152	315	15	21,0
Š, MŠ, Dětský domov, Příp.st. ZŠ spec., ŠD, SPC a ŠJ Mladá Boleslav, Na Celně 2	Informace nejsou k dispozici.		-
Základní škola speciální MB, Václavkova 950	Informace nejsou k dispozici.		-

Zdroj: Zpracováno podle informací uvedených na internetových stránkách jednotlivých škol, 2010 a informací Magistrátu Statutárního města Mladá Boleslav.

Pozn.: Údaje jsou za školní rok 2010/2011.

V případě jednotlivých mateřských škol je situace odlišná. Podle Výroční zprávy o stavu a rozvoji vzdělávací soustavy ve Středočeském kraji za školní rok 2008/2009<sup>4</sup> patří správní obvod obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav mezi regiony, kde poptávka o umístění dětí do MŠ převyšuje nabídku. Ve školním roce 2008/2009 nebylo umístěno ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav 218 dětí. Vzhledem k poměrně vysokému přirozenému přírůstku posledních let (viz kapitola 3.1), který bude podle Projekce obyvatelstva Středočeského kraje do roku 1965 trvat na úrovni kraje minimálně do roku 2016, lze předpokládat, že zájem o místa v mateřských školách bude ve střednědobém horizontu dále narůstat. Na tomto trendu se podepisuje i velký počet dětí, které do mateřských a základních škol dojíždějí z některých okolních obcí, které tato zařízení nemají.

Na druhou stranu však s ohledem na projekci demografického vývoje (kapitola 3.1.3) bude v dlouhodobém horizontu v důsledku stárnutí populace města dětí spíše ubývat, a tak lze očekávat i nižší zájem o místa v mateřských a základních školách, ačkoli to nemusí platit absolutně pro všechna zařízení na území města. Některé školy mohou být svou specifickou vzdělávací nabídkou naopak atraktivní pro mladé rodiny žijící například okolních obcích, neboť mnohé tyto obce se vyznačují nedostatečnou kapacitou sociální infrastruktury.

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 7. ZŠ a několika 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.

#### 4.2.2 Střední a vysoké školy

Střední školství je ve městě zastoupeno dvěma osmiletými gymnázii, pěti státními a pěti soukromými středními školami a učiteli. Jejich přehled uvádí tabulka 8. Nabídku lze hodnotit v podmínkách obdobně velkého města jako nadstandardní, a to zejména díky přítomnosti 2 gymnázií a velmi rozsáhlé nabídce vzdělávání na středních odborných školách. S ohledem na poptávku po pracovních silách je skladba středního školství ve městě vyhovující. Nevyhovující je naopak vybavení města ubytováním pro studenty (zcela nedostačující kapacity a faktická nezbytnost hledat ubytování v podnájmu apod.). Problém představuje také technický stav některých školních budov, zdaleka se však nejedná o tak rozsáhlý nedostatek jako v případě základního školství.

Významným subjektem vzdělávacích zařízení ve městě je i společnost Škoda Auto, a.s., která je zřizovatelem SOU stroj., odštěpný závod a především jediné vysoké školy ve městě (Škoda Auto, a.s. Vysoká škola). Byla založena v roce 2000 a poskytuje vzdělávání převážně v ekonomických oborech bakalářského a magisterského studijního programu, to znamená, že umožňuje oborovou návaznost zejména studentům všeobecných a ekonomicky zaměřených středních škol. Poptávku po vysokoškolsky vzdělaných pracovních silách ve městě nestačí vysoké školství v Mladé Boleslavi zdaleka uspokojit. Pravděpodobně to ani nemá být jeho ambicí, protože se Mladá Boleslav nachází v dostatečné blízkosti Prahy a Liberce s dostatkem vysokoškolských pracovišť technických a ekonomických směrů. Určité navýšení kapacity vysokého školství však představuje rozvojový potenciál města, přičemž důležité jsou především technické obory, které ve městě dosud neexistují. Jejich založení je však organizačně, personálně i finančně velmi náročné.

Dalšími institucemi, které poskytují v Mladé Boleslavi vzdělávání, jsou Základní umělecká škola Mladá Boleslav (státní), Základní umělecká škola Karmel, v.o.s. (soukromá) a Skřivánek - jazyková škola Hampson CS Ltd.

---

<sup>4</sup> <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/Skolstvi/koncepcni-materialy-a-analyzy/vyrocnizpravy-o-regionalnim-skolstvi.htm> (staženo v prosinci 2010).

tabulka 8: Přehled středních škol, učilišť a VOŠ

Škola	Zaměření	Kapacita	Počet žáků (2006)
<b>Střední školy, učiliště, VOŠ zřizované Středočeským krajem</b>			
Gymnázium Dr. Josefa Pekaře, Mladá Boleslav	všeobecné gymnázium	osmileté 500 čtyřleté 600*	osmileté 231 čtyřleté 364*
Gymnázium, Mladá Boleslav	všeobecné gymnázium	500**	478*
OA, VOŠE a Jazyková škola s právem st.jaz.zk., Mladá Boleslav	obchodní akademie, VOŠ - ekonomie	OA 520* VOŠE 300* SJŠ 765*	OA 489* VOŠE 222* SJŠ 266*
Střední průmyslová škola, Mladá Boleslav	Strojírenství, silniční doprava, strojírenská technická administrativa, provozní technika	660*	566*
SOŠ a SOU, Mladá Boleslav	stavebnictví, strojírenství, zemědělství, administrativa	1150**	655**
Integrovaná střední škola, Mladá Boleslav	obchod, služby	860 (za rok 2009/2010)	502 (za rok 2009/2010)
Střední zdravotnická škola a Vyšší odborná škola zdravotnická, Mladá Boleslav	zdravotnický asistent	400*	287*
<b>Soukromé střední školy, učiliště a VOŠ</b>			
Soukromá střední odborná škola a SOU MAJA	služby	520**	237**
Střední škola podnikatelská Hermés MB, s.r.o.	informační, komunikační technologie, reklama, marketing, cestovní ruch	300**	118**
Střední škola ekonomicko-podnikatelská SPEKTRUM	obchodní akademie, podnikání	180**	169**
ŠKODA AUTO a.s., SOU stroj., odštěpný závod	strojírenství a elektrotechniku	1100**	930**
Střední škola gastronomie a hotelnictví MB, s.r.o.	hotelnictví, turismus	240**	-
Střední škola tradičních řemesel Hermés MB, s.r.o.	gastronomie, truhlář	530**	470**

Zdroj: Zpracováno podle internetových stránek Magistrátu Statutárního města Mladé Boleslavi, 2010, údajů z výročních zpráv příslušné školy a Profilu města.

Pozn.: \* údaje z výroční zprávy příslušné školy za školní rok 2008/2009, \*\* údaje z Profilu města MB (z roku 2006).

## 4.3 Kulturní a sportovní vyžití, volný čas

### 4.3.1 Kultura

Město Mladá Boleslav je zřizovatelem dvou významných institucí. V první řadě se jedná o Městské divadlo Mladá Boleslav, které v roce 2009 navštívilo cca 74 000 diváků a jeho návštěvnost se pohybovala okolo 93 %<sup>5</sup>, což lze hodnotit jednoznačně kladně. 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 Debři, a je zde registrováno více než 6000 čtenářů<sup>6</sup>. 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). Podle jeho výroční zprávy převyšuje roční návštěvnost (bez ohledu na konkrétní typ pořadu) 100 000 lidí. Komorněji či alternativněji orientované kulturní události (promítání filmů, přednášky, plesy apod.) se pořádají ve Středisku Svět, které ročně navštíví přes 13 tisíc lidí (údaje v obou případech za rok 2009, pocházejí z Výroční zprávy Domu kultury). Bývalý Sbor Jednoty bratrské (častěji obyvateli nazývaný jako Sbor českých bratří) slouží především jako prostor pro výstavy, koncerty a slavnostní příležitosti. V roce 2009 zaznamenal více než 20 000 návštěvníků. Galerie Templ (více než 10 000 návštěvníků v roce 2009) představuje další významný objekt, kde se pořádají výstavy, ale také komornější přednášky, koncerty apod. Návštěvnost městského informačního centra dosáhla v roce 2009 téměř 40 000.

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 neregionální 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 s způsobem života. Problém představuje i technický či spíše architektonický stav některých budov v čele s Domem kultury, jehož rekonstrukce bude nezbytná a velmi nákladná.

Město nabízí také některé historické a kulturní památky využitelné v oblasti cestovního ruchu (viz kapitola 5.6).

### 4.3.2 Sport a volný čas

Ve městě se nabízí značný počet sportovišť. Městská společnost sportovní a rekreační areály, s r.o. provozuje koupaliště Na Rozvoji, nedávno zrekonstruované (plánována je další rekonstrukce, resp.

<sup>5</sup> Internetové stránky Městského divadla MB, <http://www.mdmb.cz/index.php?s=historie.html>.

<sup>6</sup> Podle informací uvedených v Integrovaném plánu rozvoje města Mladá Boleslav (str. 37).

modernizace a rozšíření), zimní stadion, který je využíván i v létě, neboť proměňuje ledovou plochu na povrch pro in-line dráhu brusle, a sportovní halu, využívanou pro rozmanité sportovní aktivity.

Z místních sportovních klubů, kterých ve městě funguje několik desítek, dosahují vysoké úrovně zejména hokejový Bruslařský klub MB (úroveň extraligy), FK Mladá Boleslav (I. Gambrinus liga) 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. Další problém představuje nedostatek kapacitnějších sportovních center včetně většího koupaliště či akvacentra (jímž disponují prakticky všechna okolní srovnatelně velká i menší města), jehož výstavba, resp. rekonstrukce však již postupně probíhá. 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. potřebě krytého koupaliště a bazénu v Sokolovně. 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 pravděpodobně 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.

## 4.4 Sociální infrastruktura

V Mladé Boleslavi působí 19 registrovaných poskytovatelů sociálních služeb a služeb souvisejících podle zákona 108 / 2006, Sb. o sociálních službách, a desítky dalších subjektů poskytujících sociální služby a služby související, bez této registrace. Tato zařízení se zaměřují na rozmanité cílové skupiny, a to z hlediska věku i zdravotního stavu (nemocné, osoby se zdravotním nebo mentálním postižením), ale i na lidi, kteří se ocitli v obtížných životních situacích<sup>7</sup>.

Mladá Boleslav disponuje Komunitním plánem sociálních služeb 2008 - 2010<sup>8</sup>, který byl schválen v březnu 2008. Součástí procesu komunitního plánování je i Katalog poskytovatelů sociálních služeb. Komunitní plán byl vytvořen a je realizován ve spolupráci s Občanským sdružením Agora Central Europe - společnost pro demokracii a kulturu, zpracovatelem byla Pečovatelská služba Mladá Boleslav.

---

<sup>7</sup> Adresář poskytovatelů, jejich zaměření a kontaktní údaje jsou na stránkách města Mladá Boleslav <http://www.mb-net.cz/?page=cz,poskytovatele-socialnich-sluzeb-a-sluzeb-souvisejicich>.

<sup>8</sup> Proces komunitního plánování byl podpořen ze strukturálních fondů, konkrétně ze SROP z grantového schématu Podpora sociální integrace ve Středočeském kraji. Podrobnější informace jsou k dispozici na [www.komunitniplanovani.psemb.cz](http://www.komunitniplanovani.psemb.cz).

Vzhledem ke stále sílícímu trendu stárnutí populace, který se výrazně projevuje i v Mladé Boleslavi (viz kapitola Věková struktura), jsou stále významnější zejména služby pro seniory. Právě Pečovatelská služba MB je významným poskytovatelem sociálních služeb, jejichž primárním cílem je umožnit seniorům (ale i občanům se zdravotním postižením) co nejdéle setrvat v domácím prostředí. Klientům nabízí pečovatelské služby, asistenční služby, odlehčovací služby, tísňovou péči a denní stacionář. Její působnost přesahuje hranice města.

V Mladé Boleslavi se nachází Penzion pro důchodce města Mladá Boleslav, příspěvková organizace města, který nabízí chráněné bydlení a pečovatelskou službu. Jeho kapacita (64 míst) není dostatečná vzhledem k počtu podaných žádostí o umístění (118 k 31. 12. 2009 (Zpráva o činnosti a hospodaření organizace Penzion pro důchodce města za rok 2009)). Dále ve městě působí 5 Klubů důchodců v domech s pečovatelskou službou (Na Radouči 1081, Sadová 718, Havlíčkova 71, Klub důchodců Čejetice a Městský klub seniorů v Domě kultury, Dukelská 1031). Klub univerzity 3. věku funguje od začátku akademického roku 2006 - 2007 při Mladoboleslavské univerzitě 3. věku a volného času seniorů.

Trend stárnutí populace v dalších letech (viz kapitoly 3.1 a 3.3), posílený suburbanizačními procesy, kdy se vystěhovávají z města spíše mladé rodiny, s sebou jednoznačně ponese zvýšené nároky a rostoucí zájem o sociální služby pro seniory. Dalším okruhem sociálních služeb, které se v budoucnu jistě stanou (a již se stávají) aktuálními, je integrace cizinců a problematika práce s národnostními menšinami obecně.

## 4.5 Kriminalita

### 4.5.1 Bezpečnostní situace

Kriminalita v Mladé Boleslavi je poměrně vysoká. Celkem bylo v roce 2007 spácháno v Mladé Boleslavi 2744 trestných činů a na Městskou policii bylo nahlášeno 41 552 událostí (Koncepte prevence kriminality - městský program 2009 - 2011, Statutární město Mladá Boleslav, dále i jen Koncepte prevence kriminality MB). Podle Koncepte prevence kriminality MB se nachází Mladá Boleslav podle počtu spáchaných trestných činů na 7. pozici v kategorii měst s více než 25 tis. obyvateli, jichž je v ČR přibližně 50.

Podrobnější a současně aktuálnější data jsou dostupná pouze za okres Mladá Boleslav, nicméně většina trestných činů okresu se odehrává ve městě, lze je proto považovat za relativně užitečný zdroj informací pro vyhodnocení bezpečnostní situace v Mladé Boleslavi. Jak ukazuje tabulka 9, v okrese Mladá Boleslav bylo v roce 2008 spácháno 4750 trestných činů, tj. téměř 39 trestných činů na 1000 obyvatel. Tento údaj poukazuje skutečně na značně neuspokojivou bezpečnostní situaci ve městě, neboť je nejvyšší ze všech referenčních územních jednotek a převyšuje i celorepublikový a krajský průměr. Skutečnost, že Středočeský kraj patří podle dat ČSÚ z hlediska kriminality dlouhodobě k nejhorším krajům v České republice (v roce 2008 po Praze, Ústeckém a Libereckém kraji 4. příčka), ještě zvyšuje závažnost tohoto srovnání.

Podle Koncepte prevence kriminality MB je kriminalitou nejvíce zasaženo Severní město, což je dáno vysokou koncentrací obyvatel s relativně nižšími příjmy a velkým počtem zde žijících cizinců. Podle statistik Městské policie zde bylo v roce 2007 spácháno téměř 60 % přestupků proti veřejnému pořádku.

Podle Koncepte prevence kriminality MB patří mezi nejčastější typy trestné činnosti krádeže motorových vozidel, vloupání do motorových vozidel a loupeže, přičemž nejrizikovějšími oblastmi z hlediska majetkové trestní činnosti jsou zejména nákupní centra (např. Kaufland, Olympia a nová přiléhající nákupní zóna, Interspar, Baumax či Bondycentrum).

tabulka 9: Kriminalita ve vybraných referenčních regionech v roce 2008

	Kladno - okres	Kolín - okres	Liberec - okres	Jablonec nad Nisou - okres	HK - okres	MB - okres	STČ kraj	ČR
<b>Počet zjištěných trestných činů</b>								
Kriminalita celkem	4 610	3 305	5 722	3 179	3 202	4 750	42 601	343 799
Obecná kriminalita	3 458	2 551	3 890	2 360	2 135	3 818	33 668	257 763
Hospodářská kriminalita	406	285	595	252	457	341	2 636	32 474
Loupeže	75	46	70	35	43	84	482	4 641
Vloupání do bytů a RD	174	152	76	62	72	157	1 811	9 111
Znásilnění	12	8	14	5	7	9	62	529
Vraždy	1	3	2	2	4	2	25	202
<b>Podíl objasněných trestných činů</b>								
Kriminalita celkem	32,23	35,37	50,72	48,79	47,50	30,48	30,28	37,20
Obecná kriminalita	18,77	23,99	37,04	37,33	35,04	19,46	18,16	24,47
Hospodářská kriminalita	46,31	49,12	55,13	56,35	41,36	39,30	39,68	49,03
Loupeže	34,67	39,13	57,14	48,57	34,88	42,86	34,44	43,18
Vloupání do bytů a RD	5,17	19,74	28,95	25,81	20,83	14,01	10,66	20,14
Znásilnění	66,67	50,00	78,57	80,00	57,14	88,89	61,29	68,24
Vraždy	100,00	33,33	100,00	100,00	50,00	100,00	68,00	86,14
<b>Počet trestných činů na 1000 obyvatel</b>								
Trestné činy / tisíc obyvatel	29,46	35,27	34,13	35,40	19,77	38,92	35,01	32,96

Pozn.: RD - rodinné domy

Zdroj: zpracováno podle ČSÚ, vlastní výpočty.

Koncepce prevence kriminality MB identifikovala tyto hlavní kriminogenní faktory:

- ⇒ vysoká životní úroveň,
- ⇒ vysoký počet cizinců a fluktuace pracovníků různých firem,
- ⇒ velká dopravní zatíženost.

Vysoká životní úroveň ve městě vychází nejen z vysokých příjmů v Mladé Boleslavi a vyšší majetkové úrovně obyvatelstva, ale současně i z provázanosti s Prahou jakožto nejbohatším regionem ČR. Koncepce prevence kriminality v tomto ohledu poukazuje na silný ekonomický potenciál, který s sebou nese i intenzivnější kriminalitu.

Odhady prezentované v Koncepci kriminality MB uvádějí, že až třetina obyvatel města může být tvořena cizinci (oficiální statistiky uvedené též v kapitole 3.2 nezachytí všechny cizince). Trestná



Činnost cizinců se na celkové kriminalitě v Mladé Boleslavi podílela v roce 2007 více než 17 % a ve Středočeském kraji byla v tomtéž roce po Ústeckém kraji a Praze podle dat uvedených v Konceptu prevence kriminality MB 3. nejvyšší v republice (při přepočtu na 10 000 obyvatel). Souvisí s vysokým počtem cizinců žijících ve městě a pracujících v automobilce, případně u dodavatelských firem. Nejvíce trestných činů spáchali v roce 2007 příslušníci slovenské a polské národnosti, což souvisí i s jejich vysokým počtem ve městě. Pokud vztáhneme počet trestných činů k počtu hlášených příslušníků dané národnostní skupin ve městě, pak relativně nejvyšší kriminalitu vykazují Slováci následovaní Rusy a Poláky. Tento závěr je však nepřesný, protože všichni cizinci nejsou ve městě hlášeni (platí to především o těch ze zemí mimo EU).

#### 4.5.2 Institucionální zajištění a bezpečnostní opatření

Mladá Boleslav fungují 2 oddělení policie (Obvodní oddělení Policie ČR MB (dále OOP) a OOP MBII) a 4 služebny Městské policie, jejichž přehled uvádí tabulka 10.

tabulka 10: Přehled oddělení policie a služeben Městské policie v Mladé Boleslavi

Služebna	Územní působnost	Počet pracovníků
Služebna v ulici Palackého 68 „SPRÁVA“	sídlo správy MP	48 zaměstnanců
Služebna v ulici Jilemnického na 6. Základní škole	Staré město	9 zaměstnanců
Služebna v ulici Havlíčkova	Severní sídliště	9 zaměstnanců
Služebny pro příměstské části (v Bezděčíně, Čejeticích a Debři)	příměstské části	4 zaměstnanci
OOP MB - ulice Jana Palacha	Mladá Boleslav, Bradlec, Bukovno, Dalovice, Debř nad Jizerou, Horní Stakory, Hrdlořezy, Josefův Důl, Kosmonosy, Michalovice, Plazy, Podlázky, Rokytovec	Informace není k dispozici
OOP MB II - ulice Bělská	Mladá Boleslav, Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Chrást, Jemníky, Jizerní Vtelno, Kolomuty, Krnsko, Nepřevázka, Písková Lhota, Podchlumí, Řepov, Strašnov, Vinec	Informace není k dispozici

Zdroj: zpracováno na základě Zprávy o činnosti za rok 2008 MP statutárního města Mladá Boleslav, internetových stránek policie ČR.

Jedním z nejvýznamnějších preventivních prvků ve městě je městský kamerový dohlížecí systém, který měl v roce 2008 42 kamerových bodů. Je považován za efektivní nástroj odhalování deliktů. Podle Konceptu prevence kriminality MB by měla být modernizace a rozšíření kamerového systému jedna z cest, jak řešit rostoucí kriminalitu zejména v problémových oblastech.

#### 4.6 Shrnutí

- ⇒ Poskytovaná zdravotní péče odpovídá v principu potřebám obyvatel Mladé Boleslavi, pozitivní je zejm. její rozsah v Klaudiánově nemocnici, jedné z tzv. páteřních nemocnic v kraji. V budoucnu lze očekávat zvýšené nároky na poskytovanou zdravotní péči ve městě cílenou na obyvatele starší 65 let vzhledem k jejich rychle rostoucímu počtu.

- ⇒ Kapacita některých základních škol v Mladé Boleslavi převyšuje poptávku, zatímco u mateřských škol se míst v některých případech nedostává. Navíc lze předpokládat, že v souvislosti s poměrně vysokým přirozeným přírůstkem bude zájem zejména v krátkodobém a střednědobém horizontu ještě narůstat. Naopak v dlouhodobém horizontu lze předpokládat spíše pokles počtu dětí navštěvujících MŠ a ZŠ v Mladé Boleslavi.
- ⇒ Významným problémem je stav školních budov, zejména v případě řady mateřských a základních škol.
- ⇒ Střední školství v Mladé Boleslavi je vyhovující svým rozsahem a strukturou studijních oborů.
- ⇒ Významným subjektem je Škoda Auto, a.s. Vysoká škola, jediná vysoká škola ve městě, která poskytuje vzdělání zejména v ekonomických oborech bakalářského a magisterského studijního programu. Ve městě je vzhledem k jeho ekonomické struktuře zvýšená poptávka po kvalifikovaných technických profesích (dosud převážně absolventech pražských a libereckých vysokých škol), které by bylo možné začít nabízet i v Mladé Boleslavi, avšak za výrazných organizačních, personálních a finančních nároků.
- ⇒ V Mladé Boleslavi funguje dostatek zařízení pro kulturní a sportovní vyžití, z nichž některá mají i nadregionální význam. Na druhé straně je však problémem nevyhovující struktura nabídky těchto zařízení a rovněž technický stav některých budov.
- ⇒ Mladá Boleslav má zpracovaný Komunitní plán sociálních služeb pro období 2008 - 2010, což svědčí o významu, který přikládá stavu sociálních služeb. V dalších letech lze předpokládat zvýšený zájem o poskytované sociální služby pro seniory vzhledem k jejich rostoucímu počtu.
- ⇒ V Mladé Boleslavi je poměrně vysoká míra kriminality, která přesahuje celorepublikový i krajský průměr.
- ⇒ Významným problémem je kriminalita cizinců žijících ve městě, a to z důvodu jejich sociálně-ekonomického statusu (často přicházejí jako jednotlivci bez rodin, žijí výrazně koncentrováni v několika lokalitách, jedná se převážně o osoby s nízkou kvalifikací ohrožené ztrátou zaměstnání, řada z nich při ztrátě zaměstnání nemá finanční rezervy atd.).

## 5 Ekonomická struktura a trh práce

Cílem této kapitoly je nastínění způsobu fungování místní ekonomiky a trhu práce. Základními charakteristikami jsou statistické údaje o odvětvové ekonomické struktuře, podnikatelské aktivitě a nezaměstnanosti, které jsou doplněny o vývoj proměnných veličin v čase (to se týká zejména nezaměstnanosti). Pro získání objektivnějšího pohledu na oblast místní ekonomiky a nezaměstnanosti jsou některá data porovnávána se srovnatelnými městy Středočeského, Libereckého a Královohradeckého kraje a Středočeským krajem. Součástí kapitoly je také charakteristika podnikatelského prostředí v městě a cestovního ruchu. Data, která jsou uváděna v následujícím textu, byla shromážděna především z veřejných databází Českého statistického úřadu (sčítání obyvatelstva, Ekonomické subjekty ve Středočeském kraji) a Ministerstva práce a sociálních věcí (nezaměstnanost) a byla doplněna od vybrané údaje z ročenek Mladé Boleslavi a Výročních zpráv Škody Auto, a.s. a.s.

### 5.1 Odvětvová struktura ekonomiky

Mladá Boleslav je město automobilového průmyslu, což dokládá ekonomická struktura obyvatel. Nejvíce obyvatel města je zaměstnáno v průmyslu (sekundárním sektor), kde v roce 2001 pracovala téměř polovina obyvatel. Dalším významným sektorem jsou služby, které se přibližují průmyslu s podílem téměř 43 procent obyvatel. Podrobnější členění ekonomické struktury obyvatel města podle zaměstnanosti znázorňuje následující tabulka 11. Je patrné, že v porovnání se referenčními městy má Mladá Boleslav s přehledem nejvyšší podíl zaměstnaných v průmyslu a naopak nejnižší ve stavebnictví. Za zmínku stojí ještě doprava a spoje, kde má Mladá Boleslav výrazně nižší podíl ve srovnání se dvěma středočeskými městy i Středočeským krajem, ale srovnatelný se zbývajícími třemi městy sousedních krajů. Struktura zaměstnanosti v ostatních ekonomických odvětvích již odpovídá hodnotám ostatních sledovaných měst.

tabulka 11: Ekonomická struktura obyvatel podle zaměstnanosti (2001, %)

Město / Kraj	Zemědělství, lesnictví	Průmysl	Stavebnictví	Obchod, opravy moto. voz., spotř. zb.	Pohostinství a ubytování	Doprava a spoje	Peněžnictví a pojišťovnictví	Činnost v obl. nemov., služ. pro	Veřejná správa a obrana	Školství a zdravotnictví	Ostatní terciér
Mladá Boleslav	0,9	49,5	4,2	9,0	3,8	4,6	1,9	3,6	4,9	10,4	4,4
Kladno	0,5	20,8	6,9	11,9	3,9	9,6	3,0	6,1	6,6	9,8	5,2
Kolín	1,2	29,4	6,8	11,1	3,2	8,2	2,9	5,2	6,3	12,0	4,7
Středočeský kraj	4,8	28,1	8,6	10,9	3,5	7,9	2,1	5,0	6,3	9,5	4,7
Jablonec n. N.	0,7	37,5	8,3	12,1	3,7	4,3	2,1	5,0	5,7	9,4	4,7
Liberec	0,8	27,9	10,0	11,6	3,8	5,6	2,9	5,9	5,4	11,6	6,0
Hradec Králové	1,4	20,6	8,0	13,9	3,4	6,0	2,8	6,7	7,9	16,2	5,3
Česko	4,4	29,0	8,7	10,6	3,8	6,7	2,1	5,2	6,1	10,9	5,0

Pozn.: Ostatní terciér = nevýrobní sektor bez kategorií uvedených v tabulce; dopočet do celku (100 %) tvoří nezjištěné údaje.

Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

Mnohem výrazněji vynikne role automobilového průmyslu v Mladé Boleslavi v bilancované struktuře pracovních míst, která zohledňuje vyjížd'ku a dojížd'ku do města dle jednotlivých oborů (viz tabulka 12).

tabulka 12: Bilancovaná struktura pracovních míst (2001, %)

Město	Zemědělství, lesnictví	Průmysl	Stavebnictví	Obchod	Doprava a spoje	Školství, zdravotnictví a ostatní terciér
Mladá Boleslav	0,6	57,4	4,4	15,7	4,3	10,6
Kladno	0,3	24,3	8,2	33,0	6,8	17,5
Kolín	1,4	33,1	7,4	23,6	9,5	14,8
Jablonec n. N.	0,7	39,7	8,1	26,4	4,2	13,6
Liberec	0,8	27,0	10,8	28,4	6,1	16,8
Hradec Králové	1,5	20,9	9,1	30,8	7,0	19,4

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

Zdroj: SLDB 2001, ČSÚ

Škoda Auto, a.s. je výrazně největším zaměstnavatelem v regionu a představuje hlavní příčinu skutečnosti, že Mladá Boleslav patří podle ekonomických ukazatelů k nejbohatším městům v Česku. Automobilka zaměstnává přibližně 24,8 tisíc zaměstnanců, z nichž je 22,8 tis. kmenových a 2 tis. agenturních zaměstnanců. Přimo ve městě pracuje 18,9 tis. kmenových zaměstnanců (zbývající pracují v závodech v Kvasinách a Vrchlabí). Od roku 2007 došlo k poklesu počtu zaměstnanců o 10,6 %, především vlivem propouštění agenturních zaměstnanců (podle údajů Škoda Auto, a.s. a.s., k 31.12.2009).

Existence Škody Auto, a.s. přináší městu zásadní rozvojové impulzy a má řadu přímých i nepřímých dopadů na rozvoj místní ekonomiky. Na automobilku se ve městě váže řada dalších aktivit, např. vznik některých vzdělávacích zařízení, což mj. přispívá k souladu mezi nabídkou a poptávkou na trhu práce. Existence prosperující automobilky má díky vysoké kupní síle obyvatel, kterou vytváří, pozitivní dopad také na rozvoj obchodu a služeb ve městě. Automobilka ovlivňuje i vývoj obyvatelstva z hlediska jeho počtu a demografické a sociální skladby (viz kapitola 3).

V Mladé Boleslavi i přilehlém regionu se nachází řada dalších firem, mezi nimiž převažují společnosti specializující se na výrobu komponentů pro Škoda Auto, a.s., což dále posiluje význam automobilového průmyslu ve městě. Dvě z těchto společností - Behr Czech s.r.o. a TRW-Carr s.r.o. - patří společně se Škodou Auto, a.s. mezi čtyři zaměstnavatele s více než 1 000 zaměstnanci v okrese Mladá Boleslav. Jedinou společností mimo automobilový průmysl v této skupině zaměstnavatelů je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s. V regionu tedy existují silné dodavatelsko-odběratelské vztahy, přičemž směrem ven (jiné regiony a země) se odbývá výrazná většina kontaktů prostřednictvím Škody Auto, a.s. Ta také dodavatelům zajišťuje výraznou část obrátu.

Přestože význam automobilky pro ekonomiku města je výrazně pozitivní, vyplývají z něj i některá negativa, resp. potenciální hrozby. Výrazná závislost města na jednom odvětví, a dokonce na jediné společnosti představuje riziko v případě poklesu významu nebo krize automobilového průmyslu. Ta může být vyvolána řadou vnějších faktorů, které jsou obtížně předvídatelné a také obtížně řešitelné. Potenciální riziko může spočívat také ve změně pozice závodu v rámci koncernu VW, v přemístění větší části výroby do jiného regionu či do zahraničí apod. Ekonomické a sociální důsledky případných problémů automobilky by pro město byly zcela zásadní a jejich rozsah by byl

v krajním případě srovnatelný se situací v některých průmyslových centrech severních Čech a severní Moravy na počátku transformačního období (90. léta 20. století).

## 5.2 Organizační struktura ekonomiky

Oproti odvětvové struktuře ekonomiky uvedené v předchozí kapitole dokládá struktura podnikatelských subjektů sídlících v Mladé Boleslavi větší orientaci na terciér. Ve službách působí téměř 80 procent všech podnikatelů (viz tabulka 13). Ze samotných služeb je pak nejvíce zastoupen obchod, ubytování a pohostinství (50 % služeb). Dominance sektoru služeb a malá role průmyslu mezi ekonomickými subjekty je dána malým počtem podniků v automobilovém průmyslu, kteří jsou ale velkými zaměstnavateli. Oproti tomu je ve službách zastoupeno velké množství malých podniků a živnostníků.

tabulka 13: Struktura podnikajících subjektů podle hospodářské činnosti v roce 2009 (v %)

Město / Kraj	Zemědělství, lesnictví, rybolov	Průmysl	Stavebnictví	Doprava a spoje	Obchod, prodej spotř. zboží, ubyt. a pohostinství	Ostatní obchodní služby	Veřejná správa, obrana	Školství a zdravotnictví	Ostatní veřejné, sociální a osobní služby
<b>Mladá Boleslav</b>	1,3	9,6	10,0	2,5	39,8	21,6	0,1	4,0	11,1
Kladno	0,8	10,3	12,6	3,7	34,2	24,7	0,1	3,3	10,3
Kolín	1,0	12,6	11,5	3,8	34,6	21,7	0,2	3,9	10,7
<b>Středočeský kraj *)</b>	<b>5,8</b>	<b>13,1</b>	<b>13,4</b>	<b>4,0</b>	<b>31,3</b>	<b>20,0</b>	<b>0,1</b>	<b>2,8</b>	<b>9,5</b>
Jablonec nad Nisou	1,1	17,2	13,6	2,7	30,3	21,4	0,1	3,2	10,4
Liberec	0,9	12,7	15,2	3,4	31,6	24,2	0,1	3,3	8,6
Hradec Králové	1,5	12,0	9,6	3,1	32,3	27,0	0,1	4,1	10,3
<b>Česko *)</b>	<b>5,6</b>	<b>12,5</b>	<b>11,8</b>	<b>3,3</b>	<b>31,6</b>	<b>23,1</b>	<b>0,1</b>	<b>3,0</b>	<b>9,0</b>

Pozn.: Údaje jsou platné k 31.12.2009; \*) údaje k 31.12.2008.

Zdroj: Vybrané statistické údaje za obce, Statistická ročenka Středočeského kraje 2009, ČSÚ

Podnikatelská aktivita fyzických osob měřená jejich počtem je v Mladé Boleslavi na úrovni celorepublikového průměru, ale výrazně pod úrovní všech sledovaných měst s výjimkou Kladna (viz tabulka 14). Naopak počet právnických osob výrazně převyšuje sledovaná středočeská města i Středočeský kraj a je srovnatelný s referenčními krajskými městy. Tento stav vychází z velikostní struktury podniků, kdy jeden dominantní průmyslový podnik (Škoda Auto, a.s.) na sebe váže velké množství středně velkých obchodních společností. Na druhou stranu požadavky a potřeby Škody Auto, a.s. společně s podprůměrným zastoupením ostatních odvětví ekonomické činnosti způsobují nižší zastoupení drobných podnikatelů a živnostníků.

tabulka 14: Podnikatelská aktivita (2008)

Město	Podnikající fyzické osoby		Podnikající právnické osoby	
	Počet	na 100 obyv.	Počet	na 100 obyv.
Mladá Boleslav	7 332	16,1	3 171	7,0
Kladno	11 403	16,3	3 668	5,2
Kolín	5 717	18,4	1 591	5,1
<b>Středočeský kraj</b>	<b>233 024</b>	<b>18,9</b>	<b>59 194</b>	<b>4,8</b>
Jablonec nad Nisou	9 963	22,0	2 378	5,3
Liberec	25 390	25,2	7 689	7,6
Hradec Králové	19 540	20,7	6 676	7,1
<b>Česko</b>	<b>1 957 502</b>	<b>18,8</b>	<b>594 647</b>	<b>5,7</b>

Zdroj: Statistické ročenky krajů a ČR 2009, ČSÚ

### 5.3 Trh práce a nezaměstnanost

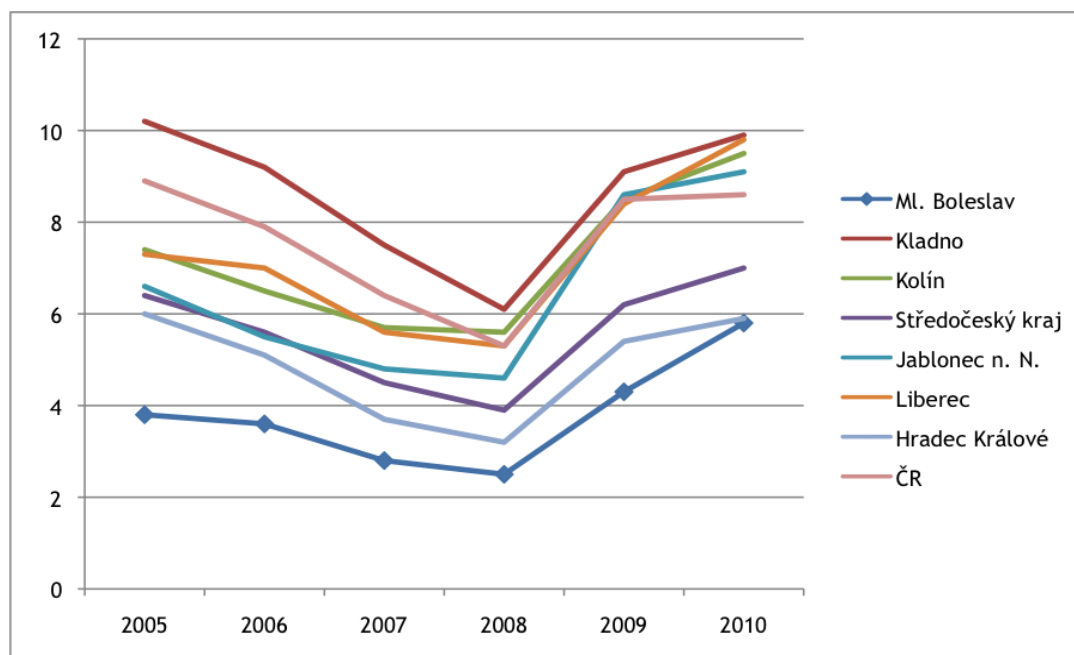
Okres Mladá Boleslav vykazuje v rámci Středočeského kraje i celé ČR velice příznivé hodnoty míry nezaměstnanosti. Společně s Prahou a okresy Praha - východ a Praha - západ představují čtyři okresy s dlouhodobě nejnižší mírou nezaměstnanosti (viz obrázek 1). Porovnání vývoje míry nezaměstnanosti na úrovni města Mladá Boleslav a srovnání s referenčními městy uvádí graf 4.

obrázek 1: Míra nezaměstnanosti v okresech České republiky (srpen 2010)



Zdroj: Integrovaný portál MPSV ČR

graf 4: Vývoj nezaměstnanosti ve sledovaných městech (2005 - 2010)



Pozn.: Data jsou vždy k 1.8. daného roku.

Zdroj: Integrovaný portál MPSV

Všechna referenční města zaznamenala od roku 2005 postupný pokles nezaměstnanosti s nejnižší mírou v roce 2008 a následující prudký nárůst podílu nezaměstnaných související s hospodářskou krizí. Také na úrovni měst vykazuje Mladá Boleslav v celém sledovaném období nejnižší nezaměstnanost a překonává tak i sousední krajská města. Jediný Hradec Králové se s podílem nezaměstnanosti 5,9 % v posledním sledovaném období (2010) dostal na úroveň Mladé Boleslavi (5,8 %). Následující tabulka 15 dokládá, že s nástupem hospodářské krize, tj. mezi rokem 2008 a 2009, došlo nejen k významnému nárůstu absolutního počtu nezaměstnaných, ale především k prudkému propadu nabízených volných pracovních míst. Přitom ještě v letech 2007 a 2008 počet volných míst dokonce převyšoval počet nezaměstnaných, což je jen ojediněle vídaná situace. Přesto lze současnou situaci na trhu práce hodnotit v kontextu ČR víceméně pozitivně.

tabulka 15: Vývoj počtu nezaměstnaných a volných pracovních míst v Ml. Boleslavi (2005-2010)

Rok	Počet nezaměstnaných	Volná místa
2005	944	296
2006	890	509
2007	705	1 310
2008	608	1 333
2009	1 069	176
2010	1 438	214

Pozn.: Data jsou vždy k 1.8. daného roku.

Zdroj: Integrovaný portál MPSV

Struktura nezaměstnanosti vykazuje obvyklé charakteristiky. Nejvíce uchazečů na jedno volné pracovní místo v okrese Mladá Boleslav má základní vzdělání nebo je vyučeno, nejméně jich má naopak vyšší odborné a vysokoškolské vzdělání. V případě volných pracovních míst je nejčastěji

vyžadováno vyučení nebo vysokoškolské vzdělání. Nezaměstnanost postihuje nejčastěji absolventy a lidi v předdůchodovém věku. Na konci roku 2009 bylo pouze přibližně 15 % nezaměstnaných bez práce déle než 1 rok a naopak asi 40 % nezaměstnaných hledá práci po dobu kratší než 3 měsíce.

## 5.4 Exportní výkonnost

Data týkající se exportu jsou v ČR sledována pouze do úrovně krajů. Automobilový průmysl však představuje jeden ze stěžejních exportních odvětví ČR, a proto je možné do určité míry vztáhnout údaje za celý Středočeský kraj také na město Mladou Boleslav jako nejvýznamnější centrum automobilového průmyslu ČR.

Údaje za rok 2009 (viz tabulka 16) dokládají naprosto zásadní roli Středočeského kraje na objemu vývozu, kdy představuje téměř jednu pětinu exportu celé České republiky.

tabulka 16: Údaje o exportu v krajích ČR

Kraj	objem vývozu (mil. Kč, 2009)	podíl na vývozu ČR (% , 2009)	změna objemu vývozu 2008/2003 (%)	změna objemu vývozu 2009/2008 (%)
Hl. m. Praha	104 778	4,9	195,4	85,5
<b>Středočeský</b>	<b>419 140</b>	<b>19,7</b>	<b>186,6</b>	<b>87,1</b>
Jihočeský	83 825	3,9	125,2	82,6
Plzeňský	175 543	8,2	218,4	74,9
Karlovarský	40 750	1,9	118,9	80,2
Ústecký	121 547	5,7	171,5	76,5
Liberecký	79 536	3,7	135,4	88,6
Královéhradecký	80 514	3,8	112,0	81,7
Pardubický	169 832	8,0	161,1	90,0
Vysočina	71 799	3,4	141,4	71,6
Jihomoravský	138 359	6,5	151,9	79,5
Olomoucký	72 492	3,4	147,8	74,8
Zlínský	99 781	4,7	163,0	84,3
Moravskoslezský	219 833	10,3	195,5	84,7
<b>Česko</b>	<b>2 131 339</b>	<b>100,0</b>	<b>180,0</b>	<b>86,2</b>

Zdroj: ČSÚ

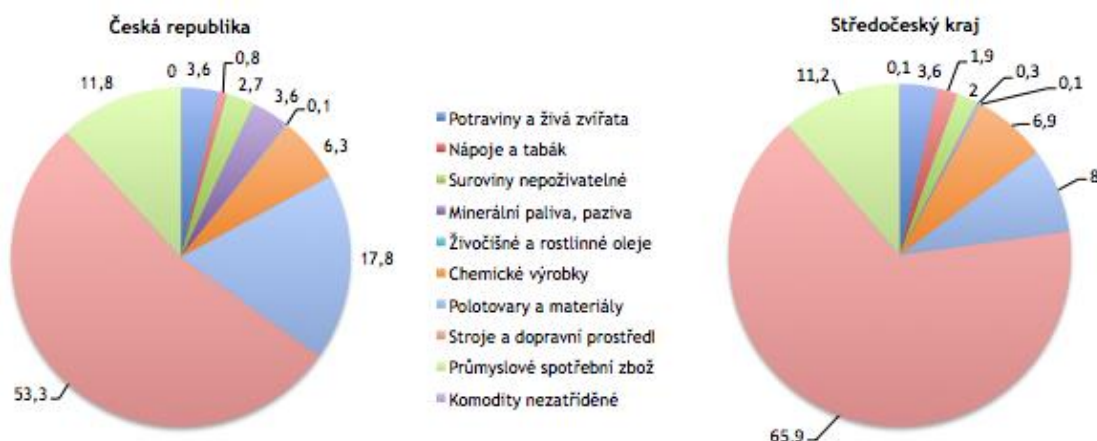
V předchozím období (2003-2008) vzrostl objem (mezinárodního) exportu ze Středočeského kraje velice dynamicky - o více než 85 %, což je 4. nejvyšší hodnota mezi kraji ČR. Naopak v roce 2009, kdy se české hospodářství dostalo do recese, se objem exportu ze Středočeského kraje ve srovnání s předchozím rokem propadl téměř o necelých 15 %, tedy zhruba na úrovni celorepublikového průměru. Podle analyzovaných čísel je obtížné provést zobecnění týkající se toho, jak se jednotlivé „typy krajů“ vyvíjely z hlediska exportu. Jediným významným závěrem je, že kraje s největšími metropolitními oblastmi (Praha se Středočeským krajem a Moravskoslezský kraj) dosahovaly v letech 2003-08 nejvyššího růstu a v letech 2008-09 nejnižšího poklesu objemu exportu a že tedy dlouhodobě posilují svoji pozici v rámci exportu z ČR.

Důležité je také sledovat složení vývozu podle zastoupení jednotlivých výrobků, respektive jejich skupin. Členění, které poskytují statistiky ČSÚ, je sice poměrně hrubé, ale určité závěry z něj udělat lze. Je patrné, že komoditní struktura vývozu ze Středočeského kraje se výrazně neliší od



struktury vývozu z celého Česka (viz graf 5). Z celorepublikového pohledu dominuje vývoz strojů a dopravních prostředků - podíl více než 53 % svědčí o jednostranné orientaci české ekonomiky. Ve Středočeském kraji je tato orientace dovedena téměř do extrému, kdy tato skupina výrobků představuje dvě třetiny krajského exportu a role mladoboleslavské Škody Auto, a.s. je na jeho podílu zásadní. V porovnání s celorepublikovým průměrem mají výrazně nižší zastoupení na exportu Středočeského kraje skupiny polotovary a materiály a minerální paliva, maziva. Struktura exportu Středočeského kraje i Mladé Boleslavi je tak méně diverzifikovaná, a tedy z tohoto hlediska nepříznivější.

graf 5: Vývoz ze Středočeského kraje a Česka podle skupin výrobků (2009)



Zdroj: ČSÚ

## 5.5 Výzkum a vývoj

Výzkum a vývoj patří k odvětvím, která představují vhodný indikátor úrovně vzdělanosti, technologické vyspělosti a inovačního potenciálu regionů. Obecně se pak předpokládá, že regiony, které jsou technologicky vyspělé a mají vysoký inovační potenciál, jsou v době ekonomické recese méně náchylné k hospodářskému poklesu.

Data týkající se výzkumu a vývoje jsou v ČR podobně jako v případě exportu sledována pouze do úrovně krajů. Mladá Boleslav však patří mezi nejvýznamnější centra VaV ve Středočeském kraji, a proto je možné do určité míry vztáhnout údaje za kraj také na město Mladou Boleslav.

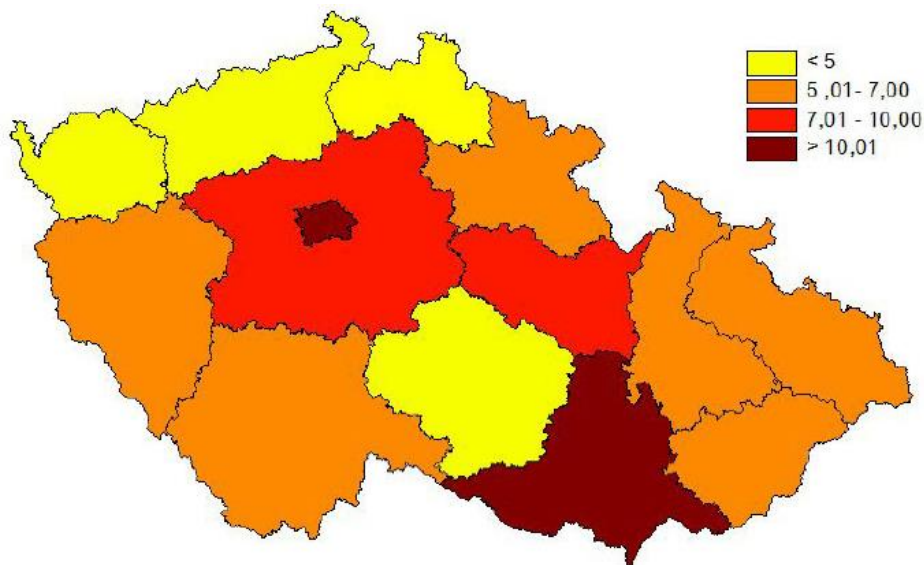
Jedním z hlavních ukazatelů je počet zaměstnanců pracujících v sektoru výzkumu a vývoje vztážený k počtu obyvatel daného regionu. Podle tohoto ukazatele patří Středočeský kraj k nejlépe postaveným regionům v Česku (viz tabulka 17, obrázek 2 a obrázek 3) a to i přes to, že počet pracovníků ve výzkumu a vývoji je zde nižší než v rámci celého Česka. Tato situace je způsobena vyjímečným postavením Prahy, která tak zásadně ovlivňuje celorepublikový průměr. Ještě lépe je na tom Středočeský kraj, pokud hodnotíme pozici krajů podle výdajů na výzkum a vývoj (viz tabulka a obrázek). Lépe je na tom již pouze Praha. Ukazuje se tedy, že výzkum a vývoj ve Středočeském kraji patří k významným odvětvím (resp. složkám) regionální ekonomiky. Velice dobré postavení Středočeského kraje je bezpochyby ovlivněno Mladou Boleslaví a především jejím automobilovým průmyslem. Pozitivně se projevuje především fakt, že Škoda Auto, a.s. v Mladé Boleslavi není pouze montážním závodem, jak to platí pro ostatní automobilky v ČR (závod TPCA v Kolíně a Hyundai v Nošovicích), ale zahrnuje také výzkumné a inovační centrum.

tabulka 17: Pozice krajů ČR v oblasti výzkumu a vývoje (2005 - 2008)

Kraj	Počet zaměstnanců ve výzkumu a vývoji na 1000 obyv.				Výdaje na výzkum a vývoj (mil. Kč/1000 obyv.)			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Hl. m. Praha	22,67	23,99	25,37	25,01	13,46	16,21	19,15	18,35
<b>Středočeský</b>	<b>4,39</b>	<b>4,79</b>	<b>4,85</b>	<b>4,84</b>	<b>7,44</b>	<b>7,31</b>	<b>8,90</b>	<b>8,04</b>
Jihočeský	3,88	4,24	4,16	4,24	2,57	2,72	2,83	3,10
Plzeňský	4,15	4,46	4,51	4,20	2,05	2,41	2,50	3,12
Karlovarský	0,49	1,08	0,71	0,52	0,25	0,23	0,25	0,32
Ústecký	1,16	1,40	1,65	1,53	0,72	0,71	0,84	0,97
Liberecký	3,75	4,40	4,03	3,96	2,59	3,45	3,04	3,48
Královéhradecký	4,14	3,95	4,69	4,80	2,13	1,79	2,30	2,19
Pardubický	5,21	5,81	5,90	5,86	3,23	3,81	3,97	3,90
Vysočina	1,66	1,55	1,60	1,81	1,39	1,01	1,05	1,36
Jihomoravský	10,08	9,69	10,08	10,74	4,12	4,47	5,04	5,29
Olomoucký	4,69	4,64	4,90	4,84	2,15	2,08	2,36	2,23
Zlínský	3,77	3,96	3,72	4,00	2,66	2,79	2,92	2,76
Moravskoslezský	3,10	3,60	4,27	4,32	1,74	4,43	2,21	2,13
<b>Česko</b>	<b>6,39</b>	<b>6,74</b>	<b>7,08</b>	<b>7,14</b>	<b>4,12</b>	<b>4,86</b>	<b>5,26</b>	<b>5,19</b>

Zdroj: Statistická ročenka ČR 2009, ČSÚ

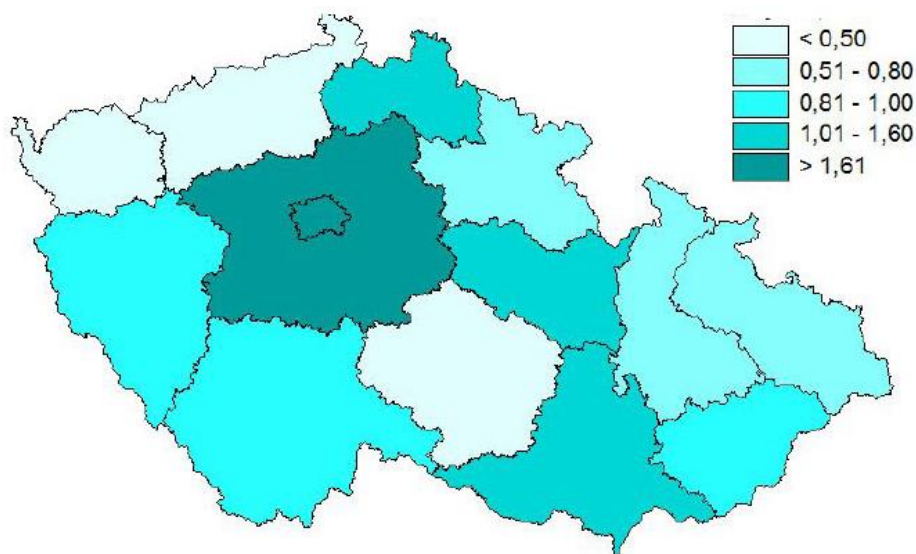
obrázek 2: Počet zaměstnanců ve výzkumu a vývoji (2009)



Pozn.: Jedná se o průměrný přepočtený evidenční počet zaměstnanců.

Zdroj: Převzato z ČSÚ

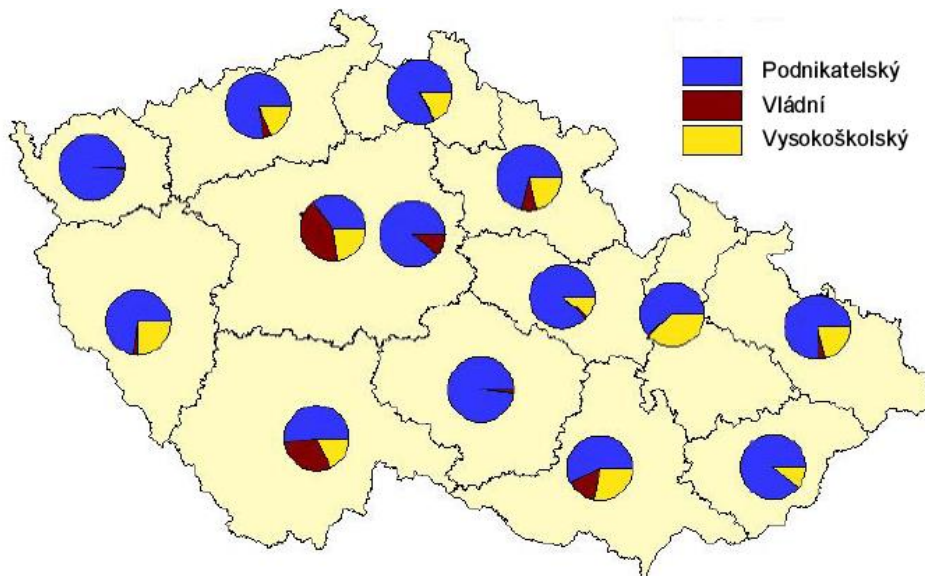
obrázek 3: Celkové výdaje na VaV podle krajů ČR v % HDP daného kraje (2008)



Zdroj: Převzato z ČSÚ

Výzkum a vývoj je ve Středočeském kraji realizován především soukromými subjekty. Podíl soukromého sektoru na provádění aktivit v oblasti výzkumu a vývoje je ve Středočeském kraji v rámci Česka nadprůměrně vysoký (viz obrázek 4). Naopak podíl vládního sektoru (tj. složek státu a státních organizací), který je přirozeně nejvíce zastoupen v Praze, je ve Středočeském kraji nízký. Zastoupení vysokých škol v oblasti výzkumu a vývoje dokonce ve Středočeském kraji úplně chybí a souvisí s minimálním počtem vysokých škol a jejich detašovaných pracovišť na území kraje.

obrázek 4: Výdaje na výzkum a vývoj podle sektoru provádění VaV (2009)



Zdroj: Převzato z ČSÚ

Pozici Středočeského kraje a zprostředkovaně také Mladé Boleslavi v oblasti výzkumu a vývoje je možné hodnotit v rámci Česka jako nadprůměrnou. Platí to zvláště o výzkumných kapacitách měřených počtem pracovníků, objemu výdajů na výzkum a vývoj nebo podílu VaV na HDP. Zároveň je však nutno zdůraznit, že toto postavení je dáno pouze podnikatelským sektorem.

## 5.6 Cestovní ruch

Na území města Mladá Boleslav se nenachází žádná atraktivita nadregionálního významu, která by umožnila Mladé Boleslavi konkurovat hlavním turistickým centřům 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).

Město 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 nebo zámky, z nichž některé jsou nově komerčně využívány (Loučeň, Mcely).

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

Při propagaci jednotlivých atraktivit ze strany města i dalších subjektů lze nalézt rezervy v nedostatečném zdůraznění těch atraktivit, které jsou jedinečné (zmiňované moderní památky nebo památky na působení Jednoty bratrské), a naopak určité přeceňování využitelnosti historických památek v oblasti cestovního ruchu. V oblasti marketingu cestovního ruchu je dále nedostatečné zařazení zmíněných okolních přírodních atraktivit nebo zámků do produktové nabídky města a také využití polohy Mladé Boleslavi např. pro pořádání jednodenních organizovaných výletů z Prahy (produkty určené převážně pro zahraniční návštěvníky, které mohou zahrnovat např. Muzeum Škoda Auto, Český ráj apod.).

Zatímco potenciál města pro „tradiční“ formy cestovního ruchu je spíše malý, má město naopak výrazný primární předpoklady pro některé méně obvyklé formy turismu. Mezi nimi je třeba jmenovat v první řadě obchodní, konferenční turistiku, případně i incentivní (akce pro firmy) a nákupní cestovní ruch. Tento potenciál bohužel není dosud příliš využitý. Město disponuje turistickou infrastrukturou, která odpovídá jeho relativně malému významu v oblasti cestovního ruchu, a nenabízí prostory pro uvedené formy cestovního ruchu, zejména kapacitní a současné kvalitní hotely a konferenční prostory.

Význam cestovního ruchu v Mladé Boleslavi je možno analyzovat také na základě počtu přenocování a počtu a struktury ubytovacích zařízení a jejich srovnání s referenčními městy (viz tabulka 18 a tabulka 19). Údaje o počtech přenocování jsou v dostupných statistikách bohužel značně nekompletní a rovněž zjevně nepřesné.

Vysoký počet hotelů v Mladé Boleslavi srovnatelný s turistickým Libercem a především relativně i absolutně vysoký počet 4\* hotelů dokládá významný podíl služebních cest na počtu ubytovaných. Oproti tomu malý počet penzionů a hotelů nižších úrovní potvrzuje nižší význam domácího cestovního ruchu. Služební cesty představují specifickou formu cestovního ruchu. Mezi její výhody patří především vyšší, zhruba dvojnásobné, denní výdaje pracovníků na služební cestě ve srovnání s běžným turistou. Služební cesty také probíhají nejčastěji mimo hlavní turistickou sezónu a víkendy. Naopak nevýhodou je v případě Mladé Boleslavi jejich závislost na Škodě Auto, a.s.. Město proto nemůže nijak ovlivnit budoucí vývoj služebních cest, a proto tato specifická forma cestovního ruchu pouze dále posiluje jeho závislost na automobilovém průmyslu.

tabulka 18: Počet přenocování v ubytovacích zařízeních (2008)

Město	Počet přenocování						Celkem
	Hotel ****	Hotel ***	Hotel ** a *	Penzion	Kemp	Ostatní	
Mladá Boleslav	14 520	17 099	0	-	0	-	36 805
Kladno	0	31 006	0	-	0	-	37 489
Kolín	-	-	0	6 368	-	-	-
Jablonec nad Nisou	-	11 507	-	-	0	-	32 953
Liberec	146 341	-	0	-	0	-	-
Hradec Králové	-	55 104	0	20 724	-	36 699	154 214

Pozn.: - = údaj není k dispozici

Zdroj: ČSÚ

tabulka 19: Počet a struktura ubytovacích zařízení (2009)

Město	Počet ubytovacích zařízení						Celkem
	Hotel ****	Hotel ***	Hotel ** a *	Penzion	Kemp	Ostatní	
Mladá Boleslav	3	6	-	3	-	1	13
Kladno	-	3	-	3	-	4	10
Kolín	1	1	-	5	1	3	11
Jablonec nad Nisou	2	4	1	7	-	2	16
Liberec	3	12	-	12	-	7	34
Hradec Králové	2	4	3	7	1	6	23

Zdroj: ČSÚ

## 5.7 Shrnutí

- ⇒ Dominantní role Škody Auto, a.s. jako nejvýznamnějšího zaměstnavatele pro město i celý region.
- ⇒ Silná závislost města na Škodě Auto, a.s. a automobilovém průmyslu jako celku způsobí v případě krize automobilového průmyslu nebo omezení aktivit Škody Auto, a.s. ze strany mateřského koncernu významné problémy celému městu.
- ⇒ Nízká podnikatelská aktivita drobných podnikatelů vyplývající z poddimenzování ostatních ekonomických činností mimo automobilový průmysl.
- ⇒ Nadprůměrně vysoká aktivita právnických osob související s jejich koncentrací ve městě ve vazbě na Škodu Auto, a.s.
- ⇒ Město má dlouhodobě jednu z nejnižších hodnot míry nezaměstnanosti v ČR a příznivou situaci na trhu práce.
- ⇒ Stěžejní podíl Středočeského kraje (a nepochybně i Mladé Boleslavi) na exportu celé ČR.



- ⇒ Jednostranná orientace Středočeského kraje a Mladé Boleslavi na export strojů a dopravních prostředků je rizikem v případě krize daného segmentu.
- ⇒ Středočeský kraj společně s Prahou představují nejdůležitější centrum vědy a výzkumu v ČR, na čemž se podílí díky Škodě Auto, a.s. i Mladá Boleslav. Postavení kraje v oblasti VaV je dané podnikatelským sektorem, role vládního a vysokoškolského sektoru je naopak slabá.
- ⇒ Význam cestovního ruchu pro ekonomiku města je nízký. Přesto chybí důslednější marketingové propojení turistické nabídky a infrastruktura pro formy cestovního ruchu vázané na obchod či konference.

## 6 Doprava a dopravní infrastruktura

Cílem této kapitoly je shrnout informace o dopravě a dopravní infrastruktuře. Hodnocena je silniční a železniční síť, cyklistické a pěší stezky, automobilová, městská veřejná, cyklistická a pěší doprava a také letecká doprava.

Největší část textu je věnována dopravě na území města. V oblasti silniční dopravy se vychází především z intenzity provozu sledovaného při sčítáních dopravy v letech 1995 a 2005. Další data, která jsou uváděna v následujícím textu, byla shromážděna především z veřejných databází Českého statistického úřadu (sčítání obyvatelstva), Dopravního podniku Mladá Boleslav s.r.o. (výroční zpráva za rok 2009) a podkladů z Magistrátu města Mladá Boleslav.

### 6.1 Silniční doprava a dopravní infrastruktura

#### 6.1.1 Silniční a uliční síť

Mladá Boleslav se nachází na křižovatce dopravních komunikací vyššího řádu. Prochází tudy 3 hlavní silniční tahy a protíná se tu několik středně významných železnic.

Přes Mladou Boleslav vedou tyto 3 silniční komunikace I. třídy (viz též obrázek 5):

- ⇒ rychlostní komunikace R10 Praha - Turnov (pokračuje dále jako silnice I/10 na česko-polský hraniční přechod v Harrachově, z hlediska sídelní struktury má význam pokračování rychlostní komunikace R35 v úseku Turnov - Liberec),
- ⇒ silnice I. třídy I/38 sledující přibližně trasu Znojmo – Jihlava - Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav - Česká Lípa a dále pokračující jako I/9 na hraniční přechod ve Varnsdorfu a dále do Saska,
- ⇒ silnice I. třídy I/16 sledující přibližně trasu Trutnov - Jičín - Mladá Boleslav - Mělník - Slaný.

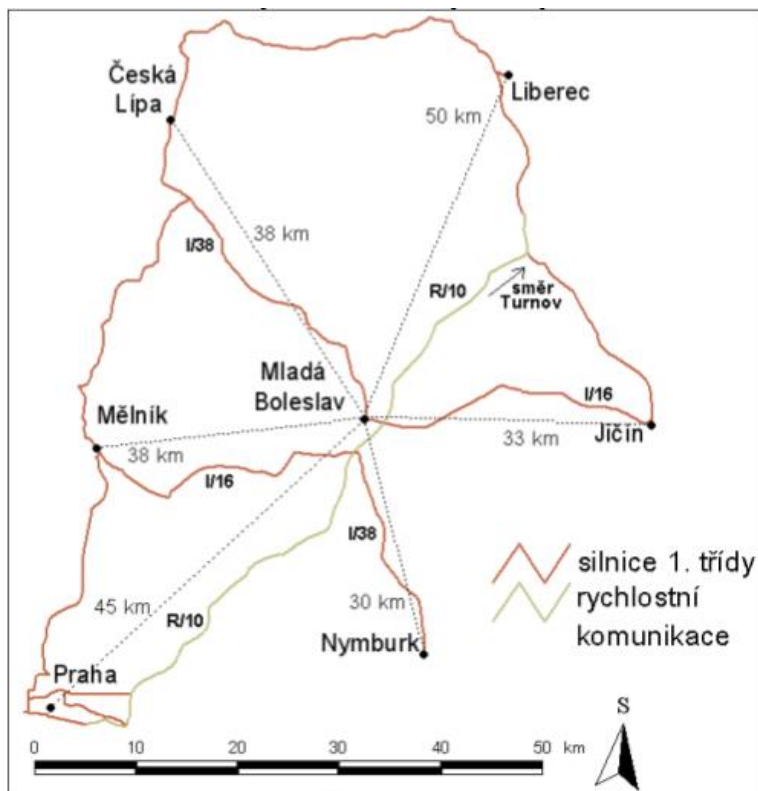
Vedení hlavních silnic ve městě je ovlivněno urbanistickým charakterem a historií prostorového rozvoje města. Z historického jádra a Nového Města se rozbíhá několik radiálních komunikací (třída T.G.Masaryka/Jičínská, Václava Klementa/Kosmonoská, ulice Havlíčkova). Vzhledem k tomu, že historické jádro není jediným centrem města, má pro silniční dopravu velký význam také několik tangent (Laurinova ulice i některé ulice procházející Severním sídlištěm, zvláště U Stadionu, Jana Palacha a 17. listopadu). Především pro tranzitní dopravu a dopravu mezi městem a jeho zázemím mají význam tangenciální i radiální komunikace na západě a jihu města (Pražská, Nádražní, Ptácká, Debřská a Viničná ulice).

Město dlouhodobě trpí přetížením některých vnitroměstských silničních komunikací. Příčinou je obecně vysoká životní úroveň umožňující obyvatelům města vlastnit často i více automobilů na jednu domácnost. Kvůli Škodě Auto, a.s. jezdí po městě také několik tisíc služebních a referentských vozů, z nichž část je zaměstnanci automobilky provozována díky výhodným podmínkám, za nichž podnik nabízí jejich pronájem či odkup. Provoz těchto automobilů tedy sahá dokonce nad rámec vysoké míry individuální automobilizace umožněné dobrou životní úrovní.

Některé dopravní problémy se podařilo odstranit novými dopravními stavbami, na druhé straně však prostorový rozvoj města a opomíjení rozvoje alternativních druhů dopravy k zatížení komunikací ve městě spíše dále přispívají. Časté problémy s dopravními kongescemi ve městě v důsledku jeho prostorové asymetrie totiž nesouvisejí jen s potřebou obyvatel dostat se do (historického) centra v radiálním směru, ale s přetížeností radiálních i tangenciálních komunikací mimo centrum. Vnitroměstská doprava se často uskutečňuje i po komunikacích, které město míjejí (obchvaty a průtahy, zejména R10 a I/38) a slouží primárně tranzitní dopravě.

Výrazným dopravním problémem bylo úrovnové křížení třídy Václava Klementa/Kosmonoské s železniční tratí č. 064 v prostoru Slovanky. Zahloubením trati a jejím přemostěním se podařilo tento problém odstranit a rovněž vytvořit předpoklady pro lepší propojení centrální části města se Severním sídlištěm nejen automobilovou, ale také cyklistickou či pěší dopravou. Dalším dopravním problémem byl do konce roku 2005 průchod silnice I/38 centrem města s řadou kolizních a dopravně nevyhovujících míst, který zapříčiňoval neúnosné zatížení místních komunikací tranzitní dopravou a častý vznik dopravních kongescí. V současnosti je v provozu přeložka silnice vedoucí severně od Severního sídliště s napojením na rychlostní silnici R10 a realizované úseky I/38 přes údolí Jizery a dále na Českou Lípu. Další připravované úpravy komunikace I/38 jsou v současné době v přípravě, a to mezi Mladou Boleslaví a Českou Lípu, resp. Nymburkem.

obrázek 5: Přehled silniční sítě v okolí Mladé Boleslavi a vzdálenost okolních měst



Zdroj: Převezato z Profilu města Mladá Boleslav

Rychlostní silnice R10 prochází kolem Mladé Boleslavi po obchvatu, jehož částí slouží i jako obchvat v rámci silničních tahů I/16 a I/38. Souběžné vedení těchto tahů způsobuje vysoké intenzity dopravy na obchvatu mezi křižovatkami MB - Průmyslová zóna, MB - Centrum a Bezděčín. Tento úsek R10 má význam i pro dopravu uvnitř města či v rámci mladoboleslavské aglomerace, např. při cestách do komerčně-průmyslové zóny nebo do obchodních center Olympia a Interspar lokalizovaných na východním okraji města. Uvažované zpoplatnění tohoto úseku R10 by tedy mohlo způsobit zřetelné zvýšení intenzity dopravy v centru města (např. v Ptácké či Jaselské ulici a na třídě T.G.M.), protože by se týkalo i vozidel jedoucích po silnicích I. třídy či v rámci Mladé Boleslavi bez dálniční známky, která by nově nemohla využít úseků těchto silnic vedených souběžně po R10. Část dopravy, kterou se podařilo odklonit výstavbou přeložky I/38, by se tudíž vrátila zpět do ulic města. Byť by šlo pravděpodobně o menší část dopravního proudu, jednalo by se z pohledu města o jednoznačně negativní změnu.

Ve městě byly v posledních letech realizovány některé další důležité dopravní stavby. Kromě zmíněné přeložky silnice I/38 a zahloubení železniční trati v oblasti Slovanky mezi ně patří rekonstrukce autobusového nádraží, železniční stanice Mladá Boleslav - město a navazujících komunikací (též v oblasti Slovanky) a úpravy v oblasti kolem křížení Ptácké a Jaselské ulice s železniční tratí.



Specifický problém představuje technický stav některých silničních komunikací. Týká se podle dostupných informací především příměstských částí města a odlehlejších ulic v intravilánu města. Ve srovnání s jinými městy však technický stav komunikací v Mladé Boleslavi představuje relativně méně významný problém.

## 6.1.2 Intenzita silniční dopravy

V Mladé Boleslavi došlo po roce 1990 k prudkému nárůstu intenzity dopravy na silničních komunikacích. Příčinami jsou především nárůst individuální automobilizace a hospodářský růst města, s nímž je spojena vysoká frekvence ekonomických vztahů a vysoká životní úroveň obyvatel. Nárůst intenzity dopravy se týká nejen hlavních silničních komunikací, ale i komunikací vedoucích obytnými celky a sídlišti. Intenzitu dopravy na hlavních komunikacích ve městě ukazují obrázek 6 a Nárůst intenzity automobilové dopravy představuje přirozený prvek v transformaci společnosti ze socialistické na tržní. Souvisí na jedné straně s růstem individualizace a intenzity dopravy (do zaměstnání, za službami a ve volném čase) a na straně druhé s dostupností osobních automobilů (z hlediska finančního i spektra nabídky). Rozvoj individuální automobilové dopravy umožnilo také významné omezení dotované autobusové dopravy v 90. letech (zejména meziměstské) a celkové zanedbání rozvoje alternativních druhů dopravy (vedle veřejné dopravy i cyklistické, příp. pěší).

Tento vývoj má samozřejmě množství negativních dopadů na město Mladá Boleslav. Negativní dopad, který postihuje celou ČR, má rozvoj automobilové dopravy životní prostředí. Projevuje se to především nárůstem produkce oxidů dusíku a oxidu uhličitého i přízemního ozónu (především pak v letních měsících). Významný je také jeho podíl na nárůstu hlukové zátěže. Ten se projevuje plošně na všech komunikacích, ale nejhorší dopad je samozřejmě na nejvýznamnějších a nevytíženějších silnicích. Specifický negativní dopad na město má Škoda Auto, a.s. Každodenní výměna směn v automobilce totiž způsobuje úplné ochromení silniční dopravy ve městě v délce několika desítek minut. Město je takto narušeno nejvíce kolem 14. - 16. hodiny, kdy je výměna směn v souběhu se všeobecnou odpolední dopravní špičkou, která v jiných městech naopak bývá poněkud méně výrazná a více rozložená v čase než špička ranní. Ta v Mladé Boleslavi nastává mezi 5. a 9. hodinou a je relativně menší a časově poněkud šířeji rozložena, protože ranní výměna směn probíhá dříve než všeobecná ranní dopravní špička.

tabulka 20.

**obrázek 6: Intenzita dopravy na hlavních komunikacích v městě Mladá Boleslav (2005)**



Zdroj: ŘSD - Sčítání dopravy v roce 2005

Nárůst intenzity automobilové dopravy představuje přirozený prvek v transformaci společnosti ze socialistické na tržní. Souvisí na jedné straně s růstem individualizace a intenzity dopravy (do zaměstnání, za službami a ve volném čase) a na straně druhé s dostupností osobních automobilů (z hlediska finančního i spektra nabídky). Rozvoj individuální automobilové dopravy umožnilo také významné omezení dotované autobusové dopravy v 90. letech (zejména meziměstské) a celkové zanedbání rozvoje alternativních druhů dopravy (vedle veřejné dopravy i cyklistické, příp. pěší).

Tento vývoj má samozřejmě množství negativních dopadů na město Mladá Boleslav. Negativní dopad, který postihuje celou ČR, má rozvoj automobilové dopravy životní prostředí. Projevuje se to především nárůstem produkce oxidů dusíku a oxidu uhličitého i přízemního ozónu (především pak v letních měsících). Významný je také jeho podíl na nárůstu hlukové zátěže. Ten se projevuje plošně na všech komunikacích, ale nejhorší dopad je samozřejmě na nejvýznamnějších a nevytíženějších silnicích. Specifický negativní dopad na město má Škoda Auto, a.s. Každodenní výměna směn v automobilce totiž způsobuje úplné ochromení silniční dopravy ve městě v délce několika desítek minut. Město je takto narušeno nejvíce kolem 14. - 16. hodiny, kdy je výměna směn v souběhu se všeobecnou odpolední dopravní špičkou, která v jiných městech naopak bývá poněkud méně výrazná a více rozložená v čase než špička ranní. Ta v Mladé Boleslavi nastává mezi 5. a 9. hodinou a je relativně menší a časově poněkud širěji rozložena, protože ranní výměna směn probíhá dříve než všeobecná ranní dopravní špička.

**tabulka 20: Intenzita dopravy na vybraných komunikacích ve městě (1995, 2005)**

Silnice	Místo	Intenzita dopravy (roční průměr počtu vozidel / den)		Index růstu (%)
		1995	2005	
I/38	T.G.M. - Čedok	14 895	18 398	123,5
I/38	Jičínská ul. - Na Rozvoji	13 180	18 423	139,8

I/38	Jaselská ul.	4 813	4 552	94,6
I/38	ul. Ptácká - Rožátov	8 574	13 006	151,7
R10	do sjezdu na Jičín	-	35 421	-
R10	od sjezdu na Jičín - sjezd Prům. zóna	-	23 332	-

Zdroj: ŘSD - Sčítání dopravy v roce 1995 a 2005

Problém extrémních dopravních kongescí v uvedených časech by měla částečně eliminovat připravovaná tzv. severovýchodní tangenta. Ta podél železniční trati propojí zmíněnou Slovanu s obchodní zónou a křižovatkou rychlostní komunikace R10 s Jičínskou ulicí a silnicí I/16, čímž dojde k zásadnímu odlehčení Laurinové ulici a širšího centra města mezi autobusovým nádražím, Novým Městem, oblastí kolem náměstí Republiky a sídliště Rozvoj. Z funkčního hlediska má mj. umožnit dopravu zaměstnanců Škoda Auto, a.s., která v době výměny směn představuje extrémní dopravní zátěž.

Určitou pozitivní roli při snížení podílu automobilové dopravy by do budoucna mohla hrát cyklistická doprava ve městě. Ta by mohla plnit funkci významného alternativního způsobu dopravy do zaměstnání a za službami. Město má k tomu odpovídající morfologické podmínky, ale rozvoji infrastruktury pro cyklistickou dopravu ve městě dosud nebyla věnována odpovídající pozornost. Naopak dlouholeté faktické omezování autobusové městské hromadné dopravy bylo před několika lety vystřídáno změnou její koncepce ve městě. Změna linkového vedení a tarifní opatření (obojí viz kapitola **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**) přinesly růst využitelnosti městské hromadné dopravy a tím pravděpodobně i mírný pokles, resp. zpomalení nárůstu intenzity individuální automobilové dopravy.

### 6.1.3 Doprava v klidu

S nárůstem automobilové dopravy souvisí také problematika dopravy v klidu. Problémy s parkováním se týkají především v centru města a ve většině sídlišť. Souvisejí s obecně vysokou mírou individuální automobilizace a životní úrovní (viz kapitoly 6.1.1 a 6.1.2). Kvůli Škoda Auto, a.s. se městem pohybuje, a tudíž v něm i z velké části parkuje několik tisíc služebních a referentských automobilů. Část z nich je zaměstnancům automobilky nabízena za výhodných podmínek jako zaměstnanecký benefit, díky čemuž mají automobil i ti obyvatelé, kteří by jím za jiných podmínek nedisponovali. V důsledku uvedených skutečností je problém parkování, s nímž se potýkají všechna města v ČR, v Mladé Boleslavi patrně o něco výraznější než jinde.

V období let 1998 - 2007 došlo na území města k nárůstu počtu parkovacích míst o cca 70 % (z 8 391 na 14 220 parkovacích míst). I přes následné zprovoznění parkovacích domů BONDY (535 míst) a v ul. Jaselské (98 míst) a pokračující investice do výstavby a rekonstrukce parkovacích míst také v letech 2008 a 2009 (výstavba a rekonstrukce parkovišť u Centrothermu, Na Slovance, ve vnitrobloku ul. J. Palacha/17. listopadu, Havlíčkově ul., u zimního stadionu apod.) není jejich počet stále dostačující. Vyřešení této situace pravděpodobně nebude možné jen pouhým pokračujícím navyšováním parkovacích kapacit, ale také koncepčními změnami nabízejícími alternativy vůči individuální automobilové dopravě.

Z důvodu prudkého nárůstu individuální automobilové dopravy byla v lednu 2005 v historickém centru města zavedena zóna placeného stání. Díky tomu dochází v nejvytíženější části Mladé Boleslavi k částečné regulaci počet parkujících automobilů. Od roku 2010 provozuje zónu placeného stání v centru města společnost Městské parkovací domy Mladá Boleslav s.r.o., která byla založena městem Mladá Boleslav v roce 2007. K doposud spravovanému parkovišti u Centrothermu a parkovacímu domu Jaselská převzala v roce 2009 do správy také parkovací plochy, které byly doposud ve správě magistrátu města Mladá Boleslav. Jedná se o parkoviště na náměstí Republiky, na třídě V. Klementa, u Městského stadionu a v Havlíčkově ulici. Došlo tím k sloučení správy nad placenými parkovišti města a zónou placeného stání pod jednu společnost, která se stará také o údržbu těchto parkovacích ploch, provoz parkovacích automatů a vydávání parkovacích karet pro občany a firmy.

Problém představuje nízká využívanost parkovišť a zejména parkovacího domu lokalizovaného na okraji historického centra města a naopak nedostatek parkovacích míst v ulicích historického centra. Příčinou je pravděpodobně nastavení cenové politiky, kdy parkovací dům je přibližně stejně drahý jako parkování v ulicích, ale leží dále od obchodů, restaurací, úřadů atd. Především pro kratší parkování je pak parkovací dům nekonkurenceschopný. V případě výstavby dalších parkovacích domů hrozí obdobná situace, byť některé parkovací domy ve stadiu výstavby či přípravy (na severním okraji Staroměstského náměstí při ulici Kateřiny Militké či v prostoru mezi Masnou a Pivovarskou ulicí) mají výhodnější polohu v rámci města. Uvedená poznámka týkající se konkurenceschopnosti nových parkovacích kapacit se však týká například potenciální rekonstrukce prostoru Ptáček ulice.

Jiná situace je na Severním sídlišti, kde parkování není zpoplatněno. Zde se s nedostatkem parkovacích míst potýkají hlavně lokality v novějších částech sídliště, a to i přes zmíněné dílčí navýšení parkovacích kapacit. Zpoplatnění parkování v této zóně při současném zavedení rezidentských karet pro občany by částečně eliminovalo např. parkování vozidel zaměstnanců automobilky.

Jednotlivé přístupy k řešení problému dopravy v klidu ve městě mají řadu pozitiv a negativ. Současná situace bude jistě vyžadovat kombinaci jednotlivých možných opatření. Město se v budoucnu nevyhne výstavbě dalších parkovacích kapacit, zejména parkovacích domů pro krátkodobé (především širší centrum města) i dlouhodobé (především obytné zóny) stání. Jejich výstavbu však bude nezbytné koordinovat s ohledem na jejich atraktivitu (poloha, cena), přičemž parkovací dům by měl být důsledně preferován před parkováním v ulicích. Případná další výstavba parkovacích domů by proto měla být doprovázena také změnou „cenové politiky“ parkování ve městě. Dalším řešením bude pokračování rozvoje alternativních druhů dopravy, tedy zejména městské hromadné, cyklistické a pěší dopravy. V případě cyklistické dopravy bude nevyhnutelným řešením výstavba potřebné infrastruktury, v případě pěší dopravy především odstranění kolizních míst a zvýšení bezpečnosti. Radikálním řešením by bylo zpoplatnění parkování v celém městě, které by však muselo být důkladně připraveno (zóny s odstupňováním ceny podle lokality, zavedení systému rezidentských karet, související opatření v oblasti MHD atd.) i zdůvodněno s ohledem na nepopulárnost a „politickou citlivost“ takového řešení.

## 6.2 Veřejná hromadná doprava

### 6.2.1 Železniční doprava a infrastruktura

V Mladé Boleslavi se sbíhá několik železnic: hlavní tah č. 070 Praha-Turnov, dále pak č. 071 Mladá Boleslav-Nymburk a regionální trati č. 076 Mladá Boleslav-Mělník a č. 064 Mladá Boleslav-Stará Paka. Žádná z těchto tratí není dvoukolejná ani elektrifikovaná. Trať Praha-Turnov je zařazena do sítě tratí AGTC (dohoda o kombinované dopravě) a lze tedy předpokládat její postupnou modernizaci. Zvažovanou variantou je 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. S ohledem na zvýšení atraktivity železniční dopravy pro obyvatele města by mělo jít z pohledu správy města o variantu preferovanou, avšak ani po její případné realizaci nelze v konkurenci s automobilovou a autobusovou dopravou předpokládat zásadní zvýšení využívanosti železniční dopravy ve vazbě na Prahu.

Železniční síť sleduje současnou sídelní strukturu hůře než síť silnic a má proto pro obyvatele města poměrně malý význam (platí to např. pro relaci Mladá Boleslav-Praha, kde ve veřejné dopravě zcela dominují autobusy nad vlaky). Možnost využití železniční dopravy pro přepravu osob navíc komplikuje poloha hlavního železničního nádraží na okraji města v části Čejetický. Zastávka Mladá Boleslav město se nachází v příhodné poloze blízko centra, sídliště, závodu Škoda Auto, a.s. i autobusového nádraží, leží však na vedlejší trati č. 064. Železniční tratě mají však poměrně velký význam pro nákladní dopravu a jsou využívány i automobilkou Škoda Auto, a.s.

Železniční trati na Mladoboleslavsku nejsou propojené se systémem městské dopravy a jejich využitelnost pro dopravu v rámci města nebo pro pracovní dojížděku je velmi nízká, a to i vzhledem

k jejich prostorovému vedení. Historické umístění stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží je zcela nevýhodné a de facto znemožňuje využívat železnici pro dopravu uvnitř města i pro masovější dojížděku za prací či pro jakékoli jiné cesty obyvatel města. V případě některých spojů je tato nevýhoda částečně kompenzována přípoji nebo přímými vlaky ze stanice Mladá Boleslav město, přesto je železnice je vzhledem k jízdním dobám výrazně nekonkurenceschopná pro místní dopravu i pro dopravu do okolních center (zejména Praha, Liberec). Určité využití nabízí železnice v oblasti cestovního ruchu jako způsob dopravy do rekreačních oblastí Českého ráje a Kokořínska. Rovněž spíše malý potenciál může mít železniční doprava v případě realizace nezbytných úprav pro vnitroměstskou dopravu. Ta by spočívala ve využití železničních stanic Mladá Boleslav hl.n., Mladá Boleslav město, Mladá Boleslav Debř a případném zřízení dalších zastávek (např. v prostoru sídliště Na Slavoji, Podlázek/Michalovic nebo Neuberka), ale při jejím současném časovém, příp. i tarifním navázání na MHD a celkové koordinace postupu s Českými drahami a SŽDC.

Následující tabulka 21 uvádí orientační počet vlakových spojů v pracovní den v zastávkách Mladá Boleslav město a Mladá Boleslav hlavní nádraží. Ukazuje se, že železniční doprava má relativně nejvyšší frekvenci ve směrech na Prahu, Turnov a Nymburk. Vzhledem k tomu, že počet spojů ve víkendové dny není o mnoho nižší než v pracovní dny, je zřejmé, že její význam o víkendu relativně stoupá (nižší počet či absence spojů veřejné autobusové dopravy a také zvýšená frekvence cestovního ruchu).

**tabulka 21: Orientační počet vlakových spojů v pracovní den v Mladé Boleslavi (2010)**

Trať	Mladá Boleslav hl. n.		Mladá Boleslav město	
	do St. Paky	ze St. Paky	do St. Paky	ze St. Paky
064 Ml. Boleslav - St. Paka	12	14	13	14
	z Prahy	z Turnova	-	-
070 Praha - Turnov	23	20	-	-
	z Nymburka	do Nymburka	-	-
071 Ml. Boleslav - Nymburk	15	15	-	-
	z Mělníka	do Mělníka	-	-
076 Ml. Boleslav - Mělník	5	6	-	-

Pozn.: Mezi zast. Ml. Boleslav město a Ml. Boleslav hl. n. je dále provozováno vlakové propojení v počtu zhruba 15 spojů denně v každém směru nad rámec počtu spojů Mladá Boleslav - Stará Paka.  
Zdroj: Jízdní řády Českých drah, a.s. platné pro rok 2010

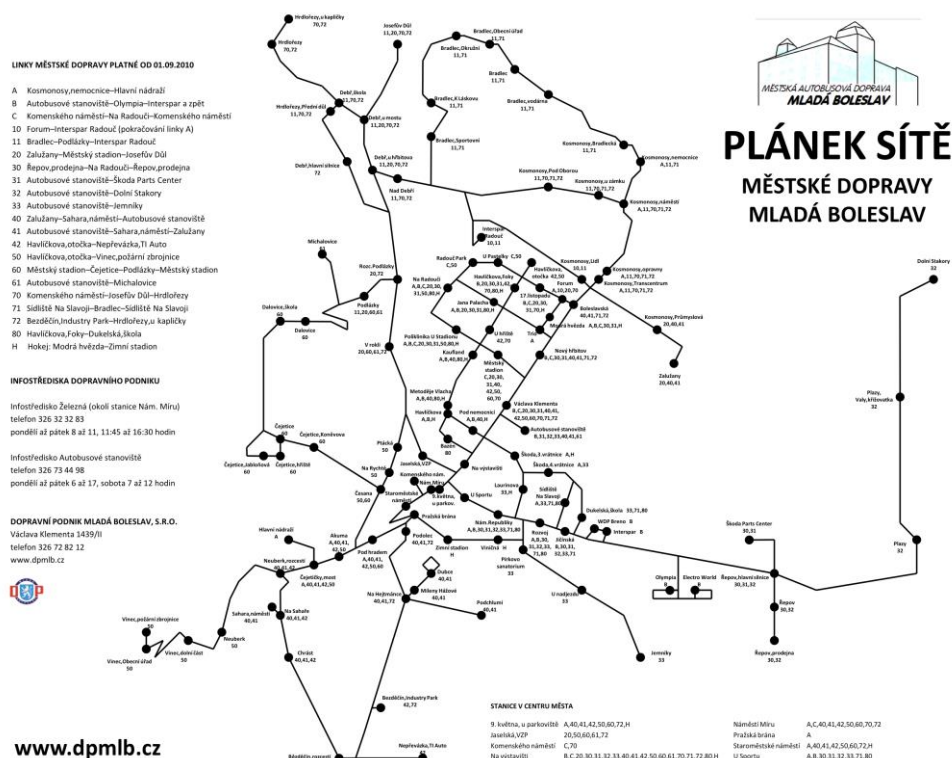
## 6.2.2 Autobusová doprava a městská hromadná doprava

Veřejnou dopravu ve městě 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 sídliště, nejméně spojů zajišťují přirozeně do okrajových částí města.

Dopravní podnik má celkem 28 autobusů, z nichž je 16 autobusů nízkopodlažních. Pravidelně probíhá obnova vozového parku, kterou finančně dotuje město Mladá Boleslav a v posledních letech také EU prostřednictvím operačních programů SROP a ROP Střední Čechy.

Dopravní podnik provozuje celkem 20 pravidelných linek a jednu nepravidelnou hokejovou linku H. Podstatnou změnou bylo zavedení páteřních linek A, B a C s pravidelným provozem v taktu, které výrazně zvýšilo atraktivitu MHD pro obyvatele města. Zbývající linky (označeny čísly) obsluhují vedle vlastní Mladé Boleslavi také příměstské části a některé okolní obce a města. Plánek linek MHD je uveden níže (obrázek 7).

obrázek 7: Plán sítě městské hromadné dopravy Mladá Boleslav



Zdroj: Dopravní podnik Mladá Boleslav

Základní údaje o Dopravním podniku Mladá Boleslav uvádí tabulka 22. Výrazný rozdíl mezi výší tržeb a výdajů v letech 2005 a 2006 v porovnání s rokem 2009 je způsoben zásadní změnou přepravní politiky města. Na základě rozhodnutí města Mladá Boleslav začali od roku 2008 jezdit v městské hromadné dopravě zdarma: děti od 6 do 15 let, rodiče na mateřské dovolené, občané starší 70 let a dárci krve. To způsobilo dopravnímu podniku výrazné snížení tržeb, které musí město kompenzovat navýšením provozní dotace. Zároveň došlo mezi dopravním podnikem a městem Mladá Boleslav v roce 2009 k uzavření smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění městské autobusové dopravy dle zákona č. 111/1994 Sb. Touto smlouvou se zvyšuje dotace na úhradu prokazatelné ztráty na 2.651 tis. Kč měsíčně. Ve sledovaném období došlo také k výraznému nárůstu počtu přepravených osob a objemu MHD, což souvisí s rozvojem a především zvýšením frekvence spojů na hlavních linkách po zavedení tzv. „nadzemního metra“ (zkrácení intervalů na 15 minut). V kombinaci s výše uvedenou změnou politiky města tak došlo k prudkému nárůstu objemu MHD, přepravního výkonu, ale také obsazenosti vozidel.

tabulka 22: Základní ukazatele Dopravního podniku Mladá Boleslav

Ukazatel	Jednotky	2005	2006	2009
Přepravní výkon	osob	3 042 293	2 994 198	3 913 147
Objem MHD	km	1 129 574	1 280 076	1 609 659
Obsazenost vozidel *)	osob	23,88 *)	21,22 *)	29,58 *)
Tržby celkem	Kč/km	31,11	30,98	16,27
	Kč	35 145 754	39 650 490	26 197 291
Náklady celkem	Kč/km	27,18	29,43	40,11
	Kč	30 706 955	37 667 078	64 568 170

Ukazatel	Jednotky	2005	2006	2009
Souhrnná provozní dotace**)	Kč	14 023 639	14 978 000	38 078 700

Pozn.:

\*) průměrná obsazenost vozidel během celého dne, tj. v celém rozsahu MAD od 4 hod. do 23:30 hod., u ranních a večerních spojů je obsazenost nižší, během přepravních špiček je obsazenost spoje i v rozsahu 70 - 90 osob

\*\*) souhrnná provozní dotace - město Mladá Boleslav + ostatní obce

Zdroj: Dopravní podnik Mladá Boleslav

Meziměstská autobusová doprava využívá nově postaveného autobusového nádraží v lokalitě Slovanka v blízkosti železniční zastávky Mladá Boleslav-město. Autobusy obsluhují města a obce v okrese Mladá Boleslav, dálkové spoje zajišťují zejména do Prahy, Liberce, Jablonce nad Nisou a Podkrkonoší. Autobusy využívají pro příjezd k autobusovému nádraží zejména třídy Václava Klementa a Průmyslové ulice, lokální spoje pak i dalších městských komunikací. Výrazným usnadněním a urychlením příjezdu autobusů na nádraží směrem od rychlostní silnice R10 bude výstavba severovýchodní tangenty. Dopravní obslužnost autobusovou dopravou zajišťuje v rámci okresu Mladá Boleslav a směrem na Prahu zejména místní společnost Transcentrumbus, s.r.o. doplněná dalšími společnostmi z okolních regionů. Několik autobusových linek provozuje pro potřeby svých zaměstnanců také Škoda Auto, a.s.

## 6.3 Cyklistická a pěší doprava

Mladou Boleslaví procházejí v současné době tři trasy vyznačené cykloturistickým značením Klubu českých turistů (KČT). Jedná se o cyklotrasy:

- ⇒ 143 Nosálov - Krnsko - Mladá Boleslav - Dobrovice - Jabkenice,
- ⇒ 241 Mnichovo Hradiště - Mladá Boleslav - Benátky nad Jizerou,
- ⇒ 8148 Mladá Boleslav - Dolní Bousov.

Podle zvyklostí KČT jsou některé úseky tras vedeny po stávajících komunikacích i mimo ně celkem bez ohledu na stav dopravní infrastruktury a bezpečnost cyklistů. Například úsek v Čejetičkách 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.

Z výsledků dopravních průzkumů je zřejmé, že cyklistická doprava rozhodně není v Mladé Boleslavi okrajovou záležitostí. Na více profilech přesahuje intenzita 500 cyklistů za den (v případě ul. V. Klementa až 900 cyklistů za den), což představuje nezanedbatelný podíl na celkových dopravních výkonech (až kolem 10 % dopravního proudu). Z průzkumu vyplývá, že v cyklistice jsou zastoupeny jak vnitroměstské cesty (každodenní do práce, za nákupy apod.), tak i rekreační cesty mimo hranice města. Je velmi pravděpodobné, že frekvence těchto cest by se s koncepčním rozvoje cyklistické dopravy ve městě výrazně zvýšila, čímž by došlo k mírnému odlehčení dosud přetížené silniční sítě.

Výstavba infrastruktury pro cyklistickou dopravu ve městě byla dlouho nekonceptní. V roce 1995 vznikly první cyklistické stezky v ulicích U Stadionu a Jana Palacha. V roce 2003 byl postaven kratší úsek samostatné stezky v ulici V. Klementa a v roce 2009 byl rozšířen. V letech 2009-2010 bylo zahájeno budování dalších cyklistických stezek v oblasti Severního sídliště, a to s využitím dotací z IOP v rámci IPRM Severní sídliště. V této oblasti jsou pro výstavbu cyklistických tras relativně vhodné prostorové poměry a dostavba cyklistických tras podél hlavních sídlištních ulic může znamenat výrazný růst atraktivity cyklistické dopravy pro obyvatele města. Několik dalších úseků cyklotras ve městě je vyznačeno dopravní značkou C9 (stezka pro chodce a cyklisty). Jedná se však o krátké a nesystematické stavby, kterým chybí návaznost. V posledních letech naopak proběhlo několik významných dopravních staveb, aniž by byly jakkoliv brány v potaz potřeby cyklistiky. Pruhy pro cyklisty tak nebyly zřízeny na nových mostech přes Jizeru v Čejetičkách a v Podlázkách a přes

Klenici na Celně, podmínky pro cyklisty spíš ještě zhoršil komplex objektů zahloubení nádraží Mladá Boleslav město, zcela zbytečně nebyly realizovány některé úseky cyklistické infrastruktury při stavbě průtahu silnice I/38.

Největší obytná zóna Severní sídliště dodnes ani nevykazuje dostatečně hustou síť cyklistických stezek, ani nemá napojení na střed města. V oblasti východní (Jičínská ul. a okolí), jakož ani v historickém jádru a v části města rozkládající se v údolí řeky Jizery neexistuje vůbec žádná cyklistická infrastruktura. Nebezpečné překážky pro cyklisty představují zejména křižovatky („U Měšťáků“ apod.) a stísněné koridory s intenzivním automobilovým provozem.

V posledních letech byly na úrovni města zahájeny první kroky koncepčního přístupu k řešení nevyhovující situace v oblasti cyklo dopravy. Jedná se o zpracování Generelu cyklistické dopravy města Mladá Boleslav (2006) a navazujícího Návrhu řešení cyklo dopravy na území města Mladá Boleslav na léta 2009 až 2012 (2009).

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. Technický stav chodníků ve městě je obecně nadprůměrně dobrý, je však možné i zde identifikovat některé nedostatky. Nevyhovující chodníky se vyskytují spíše lokálně v prostoru Nového Města či vilových čtvrtí s relativně nižším pohybem chodců.

Mladou Boleslaví 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.

Všechny turisticky značené trasy vedou do centra města, 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).

## 6.4 Letecká doprava

Letecká doprava má pro město 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 Hoškovicích 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.

V areálu Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s, nemocnice Středočeského kraje se nachází heliport pro Leteckou záchrannou službu.

## 6.5 Shrnutí

- ⇒ Dobrá dopravní dostupnost především silniční dopravou v rámci ČR a zlepšující se napojení na celoevropskou silniční síť.
- ⇒ Dokončený silniční obchvat města odvádějící tranzitní dopravu z centra.
- ⇒ Železniční zastávka Ml. Boleslav hl.n. na okraji města negativně ovlivňuje využitelnost železnice pro osobní dopravu.
- ⇒ Zavedení zóny placeného stání částečně zlepšilo situaci s parkováním v centru. Přesto je v centru města i na sídlišťích patrný nedostatek parkovacích míst.
- ⇒ Významný rozvoj a organizační změny MHD v posledních letech mají pozitivní vliv na růst objemu, přepravního výkonu i obsazenosti vozidel MHD.
- ⇒ Nedostatečný a nesystematický rozvoj sítě cyklotras snižující potenciál pro cyklistickou dopravu ve městě, chybějící návaznost pěších turistických tras na autobusovou a železniční dopravu.
- ⇒ Okrajové postavení letecké dopravy, díky výhodně poloze má město relativně dobré napojení na letiště Praha-Ruzyně s potenciálem dalšího zlepšení výstavbou severní větve Pražského okruhu.

## 7 Technická infrastruktura a životní prostředí

Tato kapitola se zaměřuje na shrnutí vybavenosti a stavu jednotlivými druhy technické infrastruktury města a analýzu jednotlivých složek životního prostředí.

Data, která jsou uváděna v následujícím textu, byla shromážděna především z veřejných databází Českého hydrometeorologického ústavu, Systému evidence kontaminovaných míst a rozvojových dokumentů města (Územně analytické podklady, Profil města Mladá Boleslav) a byla doplněna o vybrané údaje z výročních zpráv jednotlivých provozovatelů technické infrastruktury v Mladé Boleslavi. O bytovém fondu jsou k dispozici jen data ze Sčítání lidí, domů a bytů v roce 2001. Proto je nutno brát v potaz skutečnost, že od té doby se bytový fond v mladé Boleslavi do jisté míry proměnil.

### 7.1 Bydlení a vybavenost technickou infrastrukturou

V této kapitole je vyhodnoceno stáří a struktura bytového fondu a vybavenost města všemi složkami technické infrastruktury.

#### 7.1.1 Bydlení

Bytový fond Mladé Boleslavi je tvořen jak starší zástavbou v podobě rodinných domů, tak panelovými sídlišti a nově postavenými rodinnými domky. Hlavní část výstavby bytového fondu Mladé Boleslavi se realizovala ve dvou vlnách. První vlna proběhla v meziválečném období v době I. československé republiky. Zaznamenáváme ji ve všech sledovaných městech a vyznačovala se výstavbou především rodinných domů. V Mladé Boleslavi bylo v tomto období postaveno více než 36 % všech rodinných domů evidovaných v roce 2001. Tento bytový fond dnes představuje (částečně i s bytovým fondem postaveným krátce po 2. světové válce) nejkvalitnější nabídku bydlení, a to díky velikosti bytů, dlouhodobé životnosti při předpokladu průběžných rekonstrukcí i díky okolnímu prostředí.

tabulka 23: Bytový fond v Mladé Boleslavi a referenčních městech podle doby výstavby

Město	Celkový počet domů	z toho podle období výstavby (v %)							
		do 1919	1920 - 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1990	1991 - 1995	1996 - 2001
Mladá Boleslav	3 472	15,1	30,4	6,7	7,9	16,0	13,1	4,4	5,2
Kladno	7 166	19,4	29,4	11,6	9,4	9,4	8,3	4,0	5,7
Kolín	3 623	15,4	34,3	11,0	8,1	12,8	8,1	3,7	4,6
Jablonec n. N.	4 658	30,0	27,5	1,9	5,1	13,2	11,4	4,8	4,3
Liberec	9 965	26,4	25,7	2,7	5,2	14,2	14,1	3,8	5,8
Hradec Králové	9 887	10,7	25,1	7,8	13,3	18,9	12,6	3,9	5,7

Pozn.: dopočet do 100 % jsou nezjištěné údaje

Zdroj: SLBD 2001, ČSÚ

Druhé období představuje panelová výstavba ze 70. a 80. let. Oproti první vlně již neproběhla ve všech městě v podobné intenzitě. Významně se projevila kromě Mladé Boleslavi také v Hradci

Králové a Liberci. Tato vlna se vyznačovala výstavbou bytových domů a v Mladé Boleslavi bylo v tomto období postaveno zhruba 60 % všech bytových domů (viz tabulka 23). Tento bytový fond se dnes vyznačuje nízkou atraktivitou zejména pro střední a vyšší třídu obyvatel, a to v důsledku malé plochy obytných místností, architektonického a urbanistického rázu i značné provizornosti některých použitých technologií.

Situaci částečně pomáhá zmírnit rozsáhlá vlna rekonstrukcí, která probíhá od konce 90. let. Zahrnuje především zatraktivnění vzhledu domů, výrazné snížení energetické náročnosti díky zateplení fasád a rekonstrukcím oken a zkvalitnění, modernizaci použitých technologií (výtahy, rozvody) a v některých případech i sanaci havarijního stavu. Fakticky se jedná i o dostavbu původního bytového fondu, který byl socialistickými plánovači považován za provizorní, a tudíž nebyl zcela dokončen. Díky tomu se daří zvláště v lokalitách s výstavbou ze 70. let, která netrpí přílišným zhuštěním zástavby a naopak nabízí dostatek zeleně, tyto obytné plochy revitalizovat a udržet v nich alespoň střední třídu obyvatel. Naopak zejména u některých bytových domů postavené v 80. letech se rekonstrukcí pouze zamezí nejhorším problémům a toto bydlení v budoucnu pravděpodobně přestane být pro střední třídu obyvatel atraktivní (dojde k jejímu částečnému vystěhování). Sídlištěm, zejména pak Severnímu sídlišti, tak hrozí výrazná prostorová segregace (až ghettoizace) a fyzický i sociální úpadek některých lokalit. Vzhledem k příznivé ekonomické úrovni obyvatel tento vývoj Mladé Boleslavi paradoxně hrozí více než méně vyspělým městům, kde střední třídu obyvatel bydlení v panelových domech i nadále uspokojuje.

Následující tabulka 24 dokládá relativně malý počet rodinných domů v Mladé Boleslavi. Naopak vyšší je podíl bytových domů a především vysoký průměrný počet bytů na jeden bytový dům. To dokládá relativně nejvyšší podíl panelových domů na skupině bytových domů v Mladé Boleslavi srovnatelný pouze s Kladnem. Znovu se zde potvrzuje velké zastoupení panelových bytových domů ze 70. a 80. let daný rychlým rozvoje města, socialistickou industrializací a urbanizací v tomto období.

**tabulka 24: Struktura bytového fondu v Mladé Boleslavi a referenčních městech (2001)**

Město	Celkový počet domů	Počet trvale obydlených bytů	Průměrný počet osob na byt	Rodinné domy (%)		Bytové domy (%)	
				počet domů	počet bytů	počet domů	počet bytů
<b>Mladá Boleslav</b>	<b>3 472</b>	<b>16 988</b>	<b>2,61</b>	<b>72,8</b>	<b>18,4</b>	<b>24,5</b>	<b>81,0</b>
Kladno	7 166	28 092	2,53	79,2	22,7	19,5	76,9
Kolín	3 623	12 011	2,52	78,2	28,3	19,9	70,8
Jablonec n. N.	4 658	17 964	2,52	71,6	25,5	25,4	73,1
Liberec	9 965	39 670	2,50	68,1	23,0	29,4	76,2
Hradec Králové	9 887	37 783	2,57	76,1	24,0	22,4	75,5

Pozn.: Rozdíl mezi Celkovým počtem domů a počtem rodinných a bytových domů jsou ostatní budovy.

Zdroj: SLBD 2001, ČSÚ

V Mladé Boleslavi probíhá v posledních letech rezidenční suburbanizace, tj. stěhování obyvatel města do jeho zázemí. Dochází tak ke třetí vlně výstavby zásadně ovlivňující strukturu bytového fondu. Jedná se v naprosté většině o výstavbu rodinných domů ve vybraných lokalitách v okrajových částech města a v sousedních obcích. Od 90. let 20. století do současnosti probíhá suburbanizace nejintenzivněji v lokalitách Kosmonosy a Bradlec (severní okraj aglomerace), Řepov, Plazy, Kolomuty atd. (východní okraj aglomerace), Bezděčín, Dubce, Podchlumí, Chrást, příp. Vinec a Neuberk (jižní část města s potenciálem pro vznik zcela nové rezidenční čtvrti) i na okraji intravilánu samotné Mladé Boleslavi (mj. na okraji Severního sídliště). Mírný nárůst rezidenční výstavby však zaznamenává i řada obcí a měst ve větší vzdálenosti od Mladé Boleslavi. Suburbanizace má kromě pozitivních aspektů (zvýšení úrovně a kvality bydlení) také množství negativních dopadů (nízká architektonická a urbanistická úroveň nové zástavby, závislost na osobní

automobilové dopravě, zástavba kvalitní zemědělské půdy nebo nedostatek služeb v dané lokalitě a nutnost za nimi dojíždět). Kromě toho ale představuje také potenciální riziko pro Mladou Boleslav. Město totiž suburbanizací postupně ztrácí střední a vyšší sociální vrstvu obyvatel a hlavním zdrojovým lokalitám suburbanizace tak hrozí riziko významného sociálního úpadku a potenciální vznik sociálně deprivovaných území s koncentrací negativních jevů (kriminalita, nezaměstnanost). Těmito jevy jsou potenciálně postiženy především sídliště.

Poptávka po bytové výstavbě je v současně v Mladé Boleslavi vzhledem k dobré životní úrovni obyvatel i nadále výrazná. Rostou také obecné nároky na kvalitu bydlení. Lze předpokládat zejména nedostatek kvalitních bytových domů, zatímco poptávku po rodinných domech víceméně uspokojují okolní obce výstavbou nových vilových čtvrtí. V blízké budoucnosti tedy pravděpodobně bude ve městě třeba nabídnout stávajícím i novým obyvatelům v první řadě nové kvalitní bytové domy, byť tato skutečnost naráží na obecný nedostatek rozvojových ploch i na zmíněnou hrozbu úpadku sídliště. Nové čtvrti s bytovými domy by měly nabízet spíše intimnější prostředí (viladomy, menší bytové domy), kvalitní technologické řešení a měly by rovněž zahrnovat různorodé byty s cílem částečně eliminovat potenciální vznik sociálních ghett pro úzké skupiny obyvatel. To v přiměřené platí i o výstavbě rodinných domů.

Vedle rezidenční suburbanizace je nutné uvést také probíhající komerční suburbanizaci. V rámci komerční suburbanizace proběhla v Mladé Boleslavi a jejím okolí výstavba obchodních center i průmyslových zón. Ve většině případů se však jedná o výstavbu v těsné blízkosti nebo v návaznosti na zastavěné území města. Takto došlo k rozšíření komerční zóny mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy a k výstavbě obchodních center Olympia, Interspar, Baumax a dalších u křižovatky komunikace R10 a ul. Jičínské a Interspar/OBI v lokalitě Na Radouči. Kromě „běžných“ pozitivních a negativních aspektů (zvýšení nabídky služeb, nízká architektonická a urbanistická úroveň nové zástavby, závislost na osobní automobilové dopravě, změna dopravních proudů ve městě, zástavba kvalitní zemědělské půdy apod.) má komerční suburbanizace jeden významný negativní dopad na podnikání ve městě. V souvislosti se změnou obchodních návyků obyvatel dochází ke snižování tradiční obchodní funkce historického jádra, které je v důsledku jeho excentrické polohy ještě výraznější než v jiných městech. Z toho vyplývá postupný pokles zájmu firem o provozování obchodů a služeb v centru a riziko vzniku vnitřní periferie. Naopak rozvoj komerční suburbanizace již dnes naráží na zmíněný nedostatek rozvojových ploch ve městě obecně.

Napojení domů v Mladé Boleslavi na technickou infrastrukturu je v porovnání s ostatními referenčními městy na velice dobré úrovni (viz tabulka 25). Jak dokládají i následující kapitoly, došlo v této oblasti od roku 2001 k dalšímu pozitivnímu vývoji.

**tabulka 25: Napojení domů na vybranou technickou infrastrukturu (2001)**

Město	Vybavenost domů celkem (v %)			
	plyn	vodovod	kanalizace	ústřední vytápění
<b>Mladá Boleslav</b>	<b>86,8</b>	<b>99,3</b>	<b>82,4</b>	<b>69,0</b>
Kladno	70,5	98,7	80,9	73,1
Kolín	89,5	99,0	80,0	67,5
Jablonec n. N.	87,9	99,3	66,0	68,8
Liberec	58,2	99,0	62,3	64,2
Hradec Králové	84,7	98,6	82,6	75,6

Pozn.: \*) bez kanalizace dp 1 %, dopočet do 100 % představuje řešení fomou žumpy nebo jímký.  
Zdroj: SLBD 2001, ČSÚ

### 7.1.2 Zásobování vodou

Město Mladá Boleslav je zásobováno pitnou vodou z podzemních zdrojů:

- ⇒ Rečkov s povoleným odběrem 288,5 l/s,
- ⇒ Bradlec s povoleným odběrem 91 l/s,
- ⇒ Choboty s povoleným odběrem 35 l/.

Vzhledem k tomu, že se jedná o podzemní vodu jímanou z velkých hloubek, má město dlouhodobě kapacitní a současně i velmi kvalitní pitnou vodu splňující i velmi přísné parametry (např. vody pro kojenec apod.).

Užitková voda je zajišťována lokálně pouze pro potřeby průmyslových závodů vlastními odběry. Největší odběr má firma Škoda Auto, a.s. a.s., který zajišťuje jímání přímo z Jizery a vodu čistí v úpravně Bradlec. Odběr z Jizery přes vodojem Astonka je užíván pouze pro zálivky zdejších sportovišť a zahrádkářské kolonie.

Zásobování pitnou vodou pro město Mladou Boleslav i celý region Mladoboleslavsko zajišťuje společnost Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s., která je ve vlastnictví města Mladá Boleslav a dalších měst regionu. V následující tabulce jsou uvedeny hlavní údaje k zásobování pitnou vodou.

**tabulka 26: Základní ukazatele k zásobování pitnou vodou**

	2007	2009
Počet zásobených obyvatel	110 235	113 300
Počet vodovodů	52	52
Délka vodovodní sítě (km)	703	706
Objem vyrobené vody (tis. m <sup>3</sup> )	7 471	6 737
Specifická spotřeba vody pro domácnost (l.os./den)	106,9	102,1

Pozn.: Uvedené údaje platí pro region Mladoboleslavsko.

Zdroj: Výroční zpráva VaK Mladá Boleslav, a.s. 2009

V koordinaci s opravami místních komunikací města Mladá Boleslav dochází k každoročně k pravidelné údržbě vodovodní sítě.

### 7.1.3 Kanalizace

Město Mladá Boleslav má vybudovanou jednotnou kanalizační síť se dvěma čistírnami odpadních vod. Jedná se o :

- ⇒ ČOV I Neuberk,
- ⇒ ČOV II Podlázky.

ČOV I čistí vody ze sektoru města přibližně jižně od železniční trati č. 064, včetně splaškových vod z průmyslové zóny východ, z části závodu Škoda Auto, a.s. a.s. ze Severního sídliště a z východní části města Kosmonos. ČOV II zajišťuje čištění vod zejména ze Severního sídliště, z části závodu Škoda Auto, a.s. a.s., z předměstí Podlázky, obce Josefův Důl a z převážné části Kosmonos.

Stejně jako v případě zásobování pitnou vodou zajišťuje pro město Mladou Boleslav i celý region Mladoboleslavsko provoz kanalizací společnost Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s. V následující tabulce jsou uvedeny hlavní údaje k provozu kanalizací.

tabulka 27: Základní ukazatele k provozu kanalizací

	2007	2009
Počet obyvatel	110 235	113 300
Počet obyv. napojených na veřejnou kanalizaci	87 361	91 332
Počet obyv. napojených na veřejnou kanalizaci a ČOV	87 361	91 332
Počet obyv. napojených na veřejnou kanalizaci a ČOV (%)	79,2	80,6
Počet ČOV	19	22
Délka kanalizační sítě (km)	374	447

Pozn.: Uvedené údaje platí pro region Mladoboleslavska.

Zdroj: Výroční zpráva VaK Mladá Boleslav, a.s. 2009

Dle údajů VaK Mladá Boleslav a.s. bylo v roce 2009 připojeno na kanalizační síť a ČOV celkem 96 % obyvatel Mladá Boleslav.

tabulka 28: Základní ukazatele množství vypouštěného znečištění ČOV I Mladá Boleslav

	CHSK	BSK5	NL	N-NH4	N-celk	P-celk
Vypouštěné znečištění před realizací (tun/rok)	362,8	127,8	141,9	70,6	87,6	11,4
Vypouštěné znečištění po realizací (tun/rok)	54,0	6,5	14,8	0,8	25,1	4,6
Celkové snížení vypouštěného znečištění (tun/rok)	308,8	121,2	127,0	68,9	47,8	6,8
Celkové snížení vypouštěného znečištění (%)	85,1	94,8	89,5	97,6	54,6	59,6

Pozn.: Uvedené údaje platí pro region Mladoboleslavska.

CHSK-míra organického znečištění; BSK5-biochemická spotřeba kyslíku; NL-nebezpečné látky ; N-NH4-amonný dusík; N-celk-celkový dusík; P-celk-celkový fosfor

Zdroj: Výroční zpráva VaK Mladá Boleslav, a.s. 2009

Nejvýznamnější investicí do rozvoje kanalizační sítě byl projekt „Mladoboleslavska, čištění a odkanalizování odpadních vod“ spolufinancovaný z OP Životní prostředí a ukončený v roce 2009. V rámci projektu došlo k intenzifikaci ČOV I v Mladé Boleslavi a bylo vybudováno mimo jiné 22,6 km kanalizační sítě, což umožnilo připojit 3 300 obyvatel na kanalizační síť. Provedením této rekonstrukce došlo k výraznému zvýšení účinnosti čištění odpadních vod a snížení množství vypouštěného znečištění do řeky Jizery (viz tabulka). V kalovém hospodářství této ČOV vzniká bioplyn, který je dále spotřebováván v kogenerační jednotce na výrobu elektrické energie a tepla. Teplo je dále využíváno k vyhřívání vyhnívacích nádrží a k vytápění areálu ČOV.

Realizována byla také intenzifikace ČOV II Mladá Boleslav - Podlázky. Hlavním cílem této rozsáhlé rekonstrukce byla instalace moderních technologií a postupů, které umožňují na vysokém stupni účinnosti, odbourávání organického znečištění a zároveň odstraňování sloučenin dusíku a fosforu.

Současné nedostatky ve vybavenosti kanalizací se týkají pouze některých příměstských částí města (Bezděčín, Chrást, Podchlumí, Láskov, Neuberk, část Vinecké ulice). Pro většinu z těchto lokalit byly v roce 2010 zahájeny práce na projektové dokumentaci pro vydání stavebního povolení a Státnímu

fondů životního prostředí byla předložena žádost o podporu záměru. Předpokládá se, že projekt bude realizován v rámci rozsáhlé akce ve střeďočeském regionu, v rámci níž proběhne dostavba kanalizace ve městech s více než 2000 obyvateli a která bude spolufinancována ze strukturálních fondů EU. Projekt vyřeší odvádění odpadních vod ze všech nemovitostí na centrální čistírnu odpadních vod v Mladé Boleslavi (informace dle [www.mb-net.cz](http://www.mb-net.cz)).

#### 7.1.4 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.

Městem Mladá Boleslav prochází jedno dvojitě 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. Vedení prochází územím města od jihu k severu zhruba souběžně s rychlostní silnicí R10.

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.

Oblast zásobování elektrickou energií nepatří rozsahem a kvalitou poskytovaných služeb ani kapacitou a kvalitou infrastrukturu k problémovým oblastem města.

#### 7.1.5 Zásobování teplem a plynem

Zásobování teplem se ve městě uskutečňuje z několika zdrojů. K zásobování slouží jednak velké zdroje tepla, a jednak menší zdroje, kterými jsou blokové a domovní kotelny. V zástavbě rodinných domků je k vytápění využíváno lokálních topidel, případně etážového vytápění, v plynofikovaných částech je využíváno asi z 50 % zemního plynu.

Obytná zástavba včetně několika objektů v centru města je v odpovídající míře zásobena centrálně teplem z teplárny ŠKO - ENERGO, s.r.o. v závodě Škoda Auto, a.s. Do budoucna se nepředpokládá rozšíření zásobování teplem také okolních obcí, především z důvodu jejich plynofikace.

Distribuci tepla z teplárny zajišťuje společnost CENTROTHERM, a.s., založená a vlastněná městem Mladá Boleslav. Distribuční soustava centrálního zásobování tepelnou energií je složena ze 4 samostatných větví horkovodního systému HN1 až HN4.

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.

## 7.1.6 Telekomunikace

Mladá Boleslav je pokryta dostatečně hustou a kapacitní sítí telekomunikačních kabelů a signálem operátorů mobilních sítí.

V současné době je v Mladé Boleslavi v provozu telefonní ústředna typu PK 202 o kapacitě 10 230 telefonních přípojek. Tato ústředna je doplněna digitální ústřednou o počáteční kapacitě 6 000 pp, která je dále doplňována překryvnou digitální telefonní sítí (DON) v systému EWSD. Tyto telefonní přípojky zajišťují účastníkům využití služeb ISDN. Škoda Auto, a.s. má vlastní ústřednu typu HEIKOM s kapacitou 5 000 pp. Telekomunikační síť ve městě je možné hodnotit jako dostatečně kapacitní.

Území města je pokryto signálem všech tří mobilních operátorů působících v ČR: Telefonica O2 Czech Republic, a.s., T-Mobile Czech Republic, a.s. a Vodafone Czech Republic, a.s.

## 7.2 Životní prostředí

Na zatížení životního prostředí se v Mladé Boleslavi podílí především doprava, sekundárně pak průmysl. Jednotlivé složky životního prostředí v Mladé Boleslavi jsou narušené spíše mírně a pouze v některých částech města. Platí to především o hlukové zátěži a o kvalitě ovzduší. Naopak kvalita vody (pitné vody z podzemních zdrojů, ale i povrchových vod) je vysoká. V posledních letech výrazně roste produkce odpadu, přičemž velký problém představuje nedostatečná kapacita pro skládkování v příštích letech.

Míra lokálního zatížení životního prostředí domácnostmi se odvíjí především od napojení na veřejnou kanalizaci a od způsobu vytápění. V Mladé Boleslavi je v tomto směru výrazný rozdíl mezi hustě zalidněnými sídlišti, vilovými čtvrtěmi a Novým Městem, kde je zátěž minimální (s výjimkami to platí i pro Staré Město a oblasti podél Jizery a Klenice), a mezi okrajovými částmi, kde provoz domácností představuje lokální zátěž životního prostředí.

### 7.2.1 Ovzduší

Kvalita ovzduší v Mladé Boleslavi je ovlivňována, vzhledem k rovinaté morfologii, jednak významně dálkovým přenosem imisí, dále lokálními zdroji v městě a významně stoupá vliv dopravy na imisní situaci.

Koncem 90. let 20. století a krátce po roce 2000 došlo v okrese Mladá Boleslav ke zlepšení čistoty ovzduší. Důvodem bylo zastavení činnosti neodsířených elektráren, odsíření a odprášení ostatních elektráren a velkých zdrojů v okresech Mělník, Kladno a Praha-východ a také částečný útlum průmyslové výroby v ČR v 90. letech. Tento pokles byl však postupně více než vyrovnán nárůstem znečištění v důsledku rozvoje automobilové dopravy.

V roce 2007 bylo na celém území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav evidováno 47 velkých zdrojů znečišťování ovzduší a 417 středních zdrojů znečišťování ovzduší.

Stav ovzduší na Mladoboleslavsku je monitorován jednou stanicí provozovanou ČHMÚ, která je umístěna v Mladé Boleslavi. Jedná se o stanicí městskou, pozadovou, reprezentativní pro oblastní měřítka - městské nebo venkov (dosah 4-50 km). Přehled znečištění ovzduší ve sledovaných veličinách dokládá následující tabulka 29. Úrovně kvality ovzduší „vyhovující“, „špatná“ a „velmi špatná“ představují překročení povolených limitů sledovaných veličin (viz tabulka 29).

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<sub>x</sub>, z 59 %), VOC (31 %) a CO (9 %) v kombinaci se slunečním zářením. K většině zaznamenaných překročení povoleného limitu 120 µg/m<sup>3</sup> 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 veličinu 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 Kosmonosích, 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). Za rok 2010 bylo v polovině zaznamenáno již 39 překročení denních koncentrací  $PM_{10}$ .

Třetí důležitou veličinou jsou polycyklické aromatické uhlovodíky. PAU nejsou přímo měřeny stanicí ČHMÚ v Mladé Boleslavi, ale dopočítávají se z modelů na základě jeho 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.

tabulka 29: Přehled znečištění ovzduší ve sledovaných veličinách (2009)

Sledovaná veličina	Úroveň kvality ovzduší (v % měření)					
	Velmi dobrá	Dobrá	Uspokojivá	Vyhovující	Špatná	Velmi špatná
SO <sub>2</sub>	98,6	1,4	--	--	--	--
NO <sub>2</sub>	80,6	16,9	2,5	--	--	--
CO	99,3	0,7	--	--	--	--
O <sub>3</sub>	35,4	35,9	26,3	2,4	--	--
PM <sub>10</sub>	28,8	34,3	24,5	6,3	5,3	0,7

Pozn.: SO<sub>2</sub>-oxid siřičitý; NO<sub>2</sub>-oxid dusičitý; CO-oxid uhličitý; O<sub>3</sub>-přízemní ozón; PM<sub>10</sub>-atmosférický aerosol, suspendované částice frakce do 10  $\mu\text{m}$ .

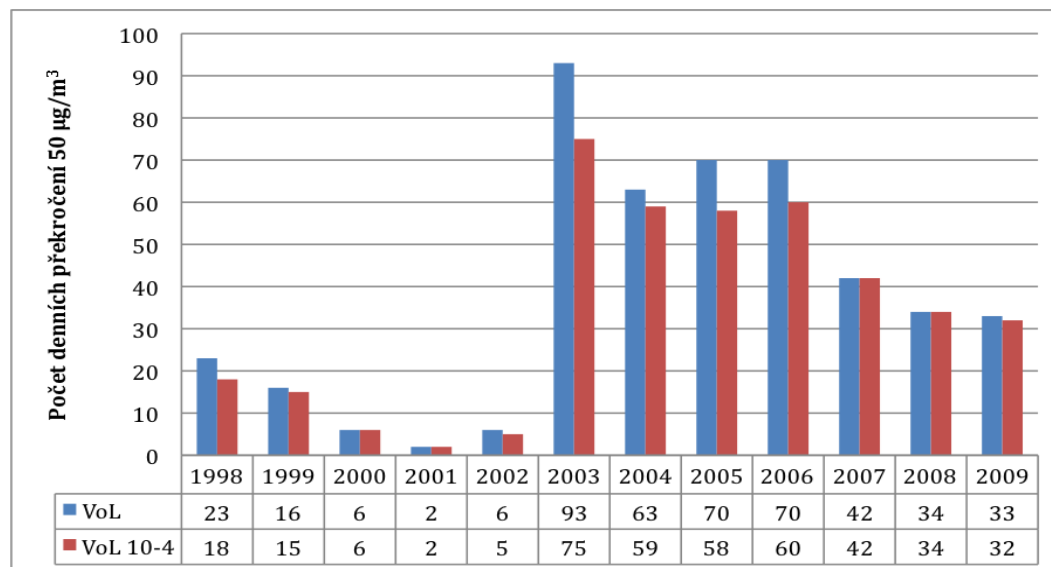
Jedná se o hodinové intervaly měření, resp. osmihodinové v případě CO.

Zdroj: ČHMÚ, souhrnné údaje za rok 2009

Z důvodu překračování imisních limitů tří uvedených veličin je Mladá Boleslav Oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší a postihuje zhruba polovinu všech obyvatel města. 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.

Nárůst počtu denních překročení koncentrací atmosférického aerosolu a porovnání s referenčními městy jsou uvedeny níže (viz graf 6 a tabulka 30).

graf 6: Vývoj max. denních překročení koncentrací PM<sub>10</sub> v Ml. Boleslavi (1998 až 2009)



Pozn.: modrý sloupec označuje celkový počet překročení za kalendářní rok, červený sloupec počet překročení v topné sezóně.

Zdroj: prezentace Kvalita ovzduší v Mladé Boleslavi

tabulka 30: Přehled znečištění ovzduší atmosférickým aerosolem PM<sub>10</sub> (2009)

Město	Úroveň kvality ovzduší (v % měření)					
	Velmi dobrá	Dobrá	Uspokojivá	Vyhovující	Špatná	Velmi špatná
Mladá Boleslav	28,8	34,3	24,5	6,3	5,3	0,7
Kladno - střed	44,5	35,7	13,1	3,7	3,0	--
Kladno - Švermov	18,6	33,2	25,4	10,2	10,2	2,3
Jablonec nad Nisou	35,5	38,7	18,0	4,9	2,9	0,1
Liberec	22,6	39,3	24,2	8,5	5,1	0,3
Hradec Králové	28,8	38,8	21,7	6,3	3,9	0,6

Pozn.: PM10-atmosférický aerosol, suspendované částice frakce do 10 µm.

Zdroj: ČHMÚ, souhrnné údaje za rok 2009

V rámci Středočeského kraje je produkce emisí v okrese Mladá Boleslav relativně nízká. Výjimku představuje nadprůměrný podíl produkce CO a VOC, které se zásadně podílejí na produkci přízemního ozónu. Jedná se znovu o negativní vliv související s významným nárůstem automobilové dopravy (v případě CO) a velkých znečišťovatelů, především Škody Auto, a.s. (v případě VOC).

Znečištění ovzduší v Mladé Boleslavi přízemním ozónem, atmosférickým aerosolem a polycyklickými aromatickými uhlovodíky má za následek nárůst onemocnění alergiemi (alergickou rýmou pylovou, atopickým ekzémem) a astmatem, které převyšují počtem i dynamikou růstu průměr Středočeského kraje i ČR.

tabulka 31: Emise hlavních znečišťujících látek v okrese Mladá Boleslav (2008)

Kategorie zdrojů	Látky (t/rok)					
	TZL	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	VOC	NH <sub>3</sub>
REZZO 1	102,3	1 052,6	729,3	566,7	1 394,2	222,3
REZZO 2	18,3	25,4	23,7	17,6	27,2	166,8
REZZO 3	241,1	429,6	89,8	1 419,3	284,6	nesl.
REZZO 1-3	361,7	1 507,6	842,8	2 003,6	1 706,0	389,1
Podíl na Středočeském kraji (%)	6,5	6,6	5,0	9,3	9,9	5,5

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; NH<sub>3</sub>-amoniak; CO-oxid uhličitý; VOC-těkavé organické látky; SO<sub>2</sub>-oxid siřičitý; NO<sub>x</sub>-oxidy dusíku

Zdroj: ČHMÚ, souhrnné údaje za rok 2008

## 7.2.2 Hluk

Nejvýznamnějším zdrojem hluku je automobilová doprava - konkrétně se jedná o hluk automobilové dopravy na silnicích R10, I/38, Jičínská/TGM/Jaselská 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. V noci se jedná dokonce o více než 2200 obyvatel města, což představuje nejvyšší počet postižených obyvatel ze všech měst Středočeského kraje. Hladinu hluku lze tedy považovat za významný problém města v oblasti životního prostředí.

## 7.2.3 Voda

Dle státní monitorovací sítě ČHMÚ není jakost vody na řece Jizeře sledována přímo v městě Mladá Boleslav, ale blízkých profilech severně v Bakově nad Jizerou a jižně 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, jejich nižší vodnatosti a negativním dopadem zemědělské činnosti.

Zdrojem pitné vody pro město jsou podzemní vody jímané z velkých hloubek. Mladá Boleslav má proto zajištěnu velmi kvalitní pitnou vodu splňující i velmi přísné parametry.

## 7.2.4 Příroda a krajina

V Mladé Boleslavi se nachází tři evropsky významné lokality systému NATURA 2000. Jedná se o lokality Bezděčín-letišť, Chlum a Radouč.

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

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

Městem 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 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.

Mezi nejcennější přírodní prvky v městě patří lesopark 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 Kosmonosích. Tyto plochy nejsou využitelné obyvateli města pro každodenní rekreaci, ale na druhé straně představují kvalitní rekreační zázemí pro víkendový odpočinek.

## 7.2.5 Ekologické zátěže území

V databázi SEKM (Sytému evidence kontaminovaných míst) je na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav evidováno 138 lokalit s ekologickými zátěžemi území. Z doprovodných údajů lze obecně konstatovat, že převažujícím typem zátěží jsou zejména bývalé skládky komunálního odpadu, bodového či lokálního dosahu, s nízkým rizikem.

Mezi lokality s vyšší rizikovostí patří na území města Mladá Boleslav:

- ⇒ VaK Mladá Boleslav - Čejtice, riziko střední, bodové,
- ⇒ Středočeská plynárenská a.s. Mladá Boleslav, riziko nízké, bodové.

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.).

### 7.2.6 Nakládání s odpady

Nakládání s odpady zajišťuje pro město Mladá Boleslav společnost Compag Mladá Boleslav, s.r.o.

Produkce odpadů v Mladé Boleslavi na základě jeho svozu postupně rostla až na 22 359 tun v roce 2008 a následně došlo za rok 2009 k významnému poklesu na 18 648 tun. Naprostá většina tohoto odpadu je svážena na skládku v místní části Michalovice. V roce 2009 zde bylo uloženo 16 418 tun odpadu. Při zachování současných objemů zde ukládaného odpadu však dojde k vyčerpání její kapacity již v roce 2012. Protože dosud není připraven způsob likvidace odpadů po roce 2012, představuje tato oblast jeden z nejaktuálnějších problémů k řešení.

Ve městě je dále zajišťován sběr tříděného odpadu (papír, plast, sklo a tetrapak). I když město neeviduje objem tříděného odpadu, lze na základě sekundárních faktorů (zvyšování počtu kontejnerů, frekvence svozu) konstatovat, že způsob sběru a zejména třídění odpadu prošel v posledních 10-15 letech výrazným zlepšením. Přesto je město mezi 19 městy Středočeského kraje s počtem obyvatel přes 10 tisíc až na 15. místě podle podílu vytríděného odpadu, což ukazuje na rezervy v této oblasti.

Ve městě jsou také dva sběrné dvory (Sever a Poplužní dvůr) a nachází se zde jedno zařízení na sběr a výkup autovraků provozované společností Autovrakoviště Hejtmánka, s.r.o. V roce 2009 zde obyvatelé odložili 8 711 tun odpadu.

### 7.2.7 Výskyt radonu

Výskyt půdního radonu souvisí s geologickým podložím. Na základě mapy radonového indexu geologického podkladu (1 : 50 000) převažuje na území Mladé Boleslavi kategorie nízká. V okolí obce Bradlec, která severně navazuje na Mladou Boleslav, je predikována kategorie střední. Index určuje míru pravděpodobnosti s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v půdním vzduchu v dané geologické jednotce a zároveň indikuje i míru pozornosti, kterou je nutno věnovat při výstavbě nových domů opatřením proti pronikání půdního radonu z podloží.

## 7.3 Shrnutí

- ⇒ Významný poválečný rozvoj města má dopad na velmi vysoký podíl panelových bytových domů v domovním fondu města.
- ⇒ Potenciální riziko sociální deprivace některých lokalit města v souvislosti s odchodem střední a vyšší sociální skupiny v rámci probíhající suburbanizace.
- ⇒ Prakticky kompletní napojení všech částí města na vodovod, kanalizaci a ČOV s výjimkou několika příměstských částí.
- ⇒ Významnou modernizací a rozvojem kanalizační sítě a ČOV v posledních letech došlo ke zvýšení podílu napojených obyvatel a výraznému zvýšení účinnosti čištění odpadních vod.
- ⇒ Dostatečná kapacita podzemních zdrojů kvalitní pitné vody pro město.
- ⇒ Mírné znečištění řeky Jizery a trend postupného mírného snižování její úrovně znečištění; horší stav znečištění menších povrchových toků (Klenice a její přítoky).
- ⇒ Překračování imisního limitu O<sub>3</sub>, které ale odpovídá úrovni srovnatelných měst a souvisí s významným rozvojem automobilové dopravy v posledních 20 letech.
- ⇒ Překračování imisních limitů PM<sub>10</sub> a PAU především v topné sezóně dominantně způsobené lokálními topeništi.



- ⇒ Vysoká produkce emisí CO a VOC v rámci Středočeského kraje, která mají zásadní význam na vzniku přízemního ozónu.
- ⇒ Zvýšená hladina hluku v okolí hlavních komunikací.
- ⇒ Nevyřešená problematika nakládání s odpady po roce 2012 s vyčerpáním kapacity skládky Michalovice.
- ⇒ Slabé, lokalizované ekologické zatížení území.
- ⇒ Kvalitní přírodní prostředí v okolí města včetně lokalit NATURA, nadregionálního biokoridoru ÚSES a přírodních památek.

## 8 Názory a postoje obyvatel města a hlavních aktérů

Kromě „objektivní“ analýzy města na základě dostupných publikací a statistických dat je užitečné sledovat také subjektivní názory na život ve městě a na problémy rozvoje města. Umožňuje to konkrétnější a „pravdivější“ náhled na město a jeho problémy. Na druhou stranu se však vždy jedná o názory obyvatel, kteří jsou různě dobře či špatně informováni o souvislostech jednotlivých problémů, o reálných možnostech města řešit daný problém, o finančních možnostech města, o tom, zda se daný problém týká pouze Mladé Boleslavi, nebo jde o problém obecnější atd.

Pro potřeby analytické části strategického plánu byly zvoleny 3 způsoby, resp. zdroje informací týkající se názorů a postojů jednotlivých aktérů:

- ⇒ dotazníkový průzkum obyvatel (kvantitativní průzkum na reprezentativním vzorku obyvatel, zpracováno pro účely strategického plánu),
- ⇒ ankety „Desatero problémů města“ (kvantitativní průzkum na vzorku obyvatel, kteří projeví zájem se do ankety zapojit, zpracováno v rámci projektu Zdravé město),
- ⇒ řízené rozhovory se zástupci vybraných organizací ve městě (kvalitativní průzkum na vzorku 14 organizací vybraných ve spolupráci se zástupci komise pro rozvojové strategie a reprezentujících různé obory a složky života ve městě, zpracováno pro účely strategického plánu).

Metodika a závěry vyplývající z jednotlivých zdrojů jsou uvedeny v následujícím textu.

### 8.1 Dotazníkový průzkum obyvatel

#### 8.1.1 Metodika a sběr dat

Průzkum byl koncipován jako reprezentativní. Jeho výsledky tedy lze zobecnit na všechny obyvatele Mladé Boleslavi. Z tohoto důvodu bylo zvoleno dotazníkové šetření v domácnostech, které byly vybrány náhodným způsobem. Ze seznamu adres byly náhodně vybrány ulice (či části ulic), ve kterých tazatel vybíral principem - každý x-tý dům<sup>9</sup>.

Náhodně vybrané domácnosti byly osloveny s prosbou o vyplnění dotazníku (vzor dotazníku viz příloha 1). Tazatel jim dotazník zanechal doma či ve schránce. Respondent si tak mohl odpovědi promyslet, což se pozitivně projevilo v kvalitě získaných odpovědí. Po několika dnech tazatel dotazník v domácnosti vyzvedl, případně pomohl s jeho vyplněním. Celkem bylo osloveno 710 domácností, z nichž se vrátilo 435 dotazníků. Míra návratnosti činila 61 %.

Jednotkou pro dotazování byla domácnost. Pro kontrolu jsme porovnali sociodemografickou strukturu domácností s daty ČSÚ. Ukázalo se, že vzorek odpovídá svým složením struktuře domácností dle ČSÚ.

Sběr dat probíhal v termínu 3. až 10. září 2010. Celkem se jej účastnilo 19 tazatelů, z nichž část tvořili starší studenti Gymnázia dr. Josefa Pekaře a Osmiletého gymnázia v Mladé Boleslavi. Tímto bychom chtěli poděkovat vedení obou gymnázií za pomoc. Konečně bychom chtěli poděkovat i samotným respondentům, kteří dotazník vyplnili.

V následujícím textu jsou obsaženy hlavní výsledky průzkumu a jejich interpretace. Plná verze výsledků průzkumu tvoří přílohu 4.

<sup>9</sup> V bytovém domě byl vybrán počet domácností, který se rovnal počtu pater.

## 8.1.2 Lokality

Statutární město Mladá Boleslav bylo pro účely šetření rozděleno do čtyř lokalit - Severní sídliště, historické jádro, širší centrum a příměstské části jako celek. Abychom mohli výsledky analyzovat i regionálně, navýšili jsme počet dotazníků v historickém centru a vnějších částech. Výsledky za celé město byly proto převáženy, aby podíl respondentů odpovídal podílu obyvatel. Orientační vymezení lokalit je uvedeno v příloze 3.

## 8.1.3 Systémová omezení průzkumu

Analýza představuje **souhrn subjektivních odpovědí respondentů**. Zakládá se na hodnocení současného stavu. Jedná se o cenný zdroj informací a námětů, nicméně k výsledkům je třeba přistupovat kriticky. Výsledky mají následující omezení:

- ⇒ jedná se o hodnocení současného stavu - priority se ale v čase vyvíjí,
- ⇒ hodnocení je ovlivněno jak stavem samotným, tak informovaností o něm (např. pocit nedostatku kultury může být způsoben nedostatečnou informovaností respondenta),
- ⇒ jedná o názory většiny - hlas méně zastoupených skupin (např. zdravotně postižených, matek na rodičovské...) je v menšině,
- ⇒ sběr dat probíhal v době předvolební kampaně do obecního zastupitelstva,
- ⇒ ne všechna navrhovaná opatření je vhodné bez výhrad přijmout, neboť:
  - některé náměty jdou často proti sobě (např. více parkovišť a zeleň v ulicích);
  - mnoho opatření má skryté negativní dopady (např. více parkovišť v centru může způsobit ještě větší dopravní zácpy).

Přes výše uvedená omezení představuje šetření mezi obyvateli důležitý zdroj informací a inspirace.

Poznámka: Při řešení problémů by se nemělo zapomínat, že magistrát má více možností, než jen vlastní investiční akce. Ze své pozice má určitou vyjednávací sílu směrem k dalším klíčovými aktérům - kraji, významným organizacím a firmám, soukromým vlastníkům nemovitostí atd.

## 8.1.4 Spokojenost s životem v Mladé Boleslavi

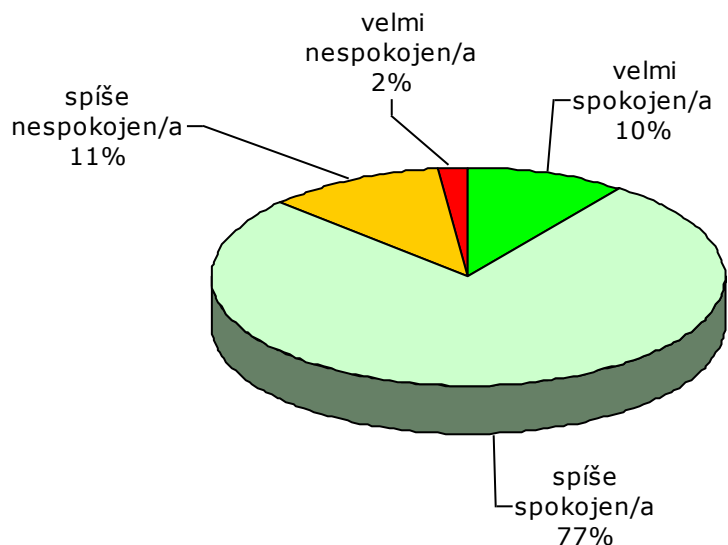
Naprostá většina obyvatel (**87%**) je se svým životem v Mladé Boleslavi **spokojena**. Měřeno na škále 0 - 100, kdy 100 znamená naprostou spokojenost, činila průměrná spokojenost 69,9 bodů.

Ve srovnání s předchozím výzkumem, který se konal na přelomu let 2005/2006, se obecná **spokojenost obyvatel výrazně zvýšila**. Zatímco před 5 lety se cítilo být nespokojeno 31% respondentů, v roce 2010 to bylo „pouhých“ 13%. Z celého šetření je patrná **spokojenost ze současného vývoje**. V naprosté většině hodnocených aspektů respondenti uváděli vývoj k lepšímu. Podobně i v otevřených otázkách bylo plno odpovědí chválících vývoj (např. lepší úklid či lepší MHD). Celková spokojenost obyvatel Mladé Boleslavi je vysoká i v porovnání s některými jinými městy, kde v minulosti probíhaly obdobné průzkumy (viz příloha 2).

Jako **pozitiva** respondenti často uváděli nízkou nezaměstnanost, MHD, lepší úklid veřejných prostranství, možnosti sportovního vyžití či dostupnost veřejných služeb. Naopak **spokojenost snižoval** pocit nebezpečí pramenící z přítomnosti velkého množství cizinců, heren a bezdomovců, zvláště pak v lokalitě u Kauflandu. Respondenti si dále stěžovali na špatné životní prostředí, vysoké dopravní zatížení či problémy s parkováním. Podrobnější analýzu jednotlivých aspektů lze najít v následujícím textu.



## Celková spokojenost s životem v Mladé Boleslavi

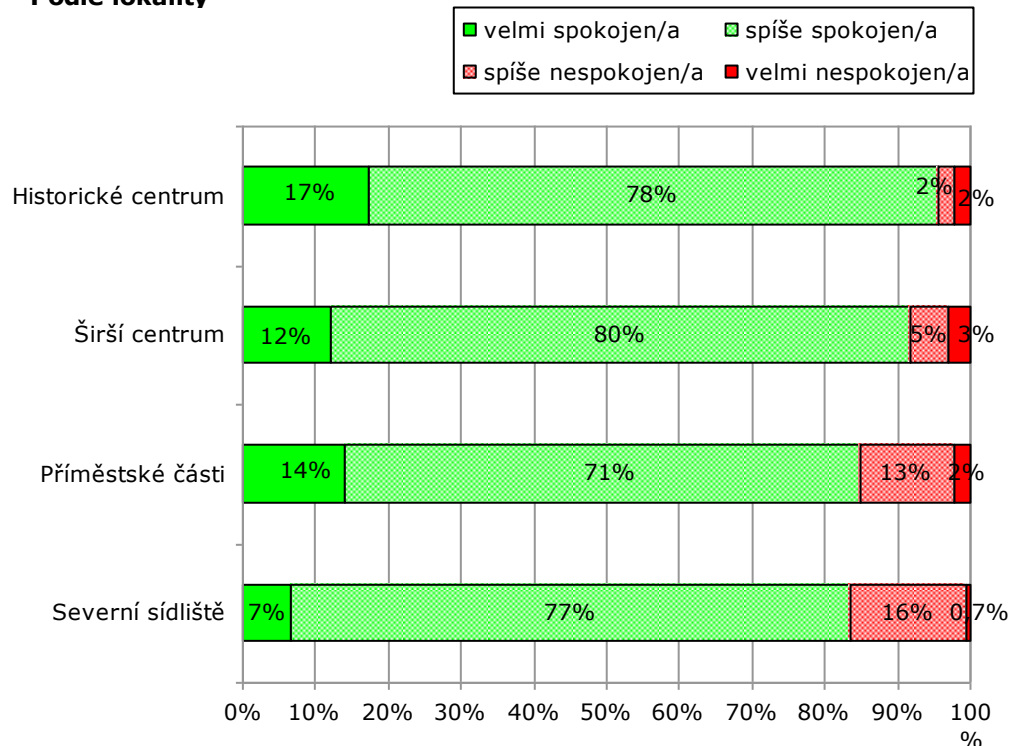


Graf. č: 1

Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Nejspokojenější se cítí být obyvatelé historického jádra a širšího centra. Naopak nejméně spokojeni jsou obyvatelé Severního sídliště a příměstských částí.

## Jak jste spokojen/a s životem v Mladé Boleslavi? Podle lokality



Graf. č:2

Zdroj: V ýzkumy Soukup (2010), N=435

### 8.1.5 Hodnocení jednotlivých aspektů života v Mladé Boleslavi

Ve spolupráci se zástupci vedení města a Komise pro strategické plánování jsme sestavili seznam 19 aspektů života v Mladé Boleslavi. Ty pokrývají prakticky všechny důležité tematické oblasti veřejného života. V dotazníku jsme respondenty poprosili, aby u každého z nich:

- ⇒ vyjádřili svou míru spokojenosti (škála 0-100, 0=nespokojen, 100=spokojen);
- ⇒ ohodnotili vývoj za posledních 5 let;
- ⇒ určili 5 prioritních oblastí, kterým by se měla přednostně věnovat pozornost.

Zároveň byla součástí dotazníku i série otevřených otázek, kam mohl respondent vepsat jakoukoliv odpověď, včetně námětů a upřesnění. Jednalo se o:

- ⇒ tři spontánně vyjádřená pozitiva v MB;
- ⇒ tři spontánně vyjádřená negativa v MB (velká část respondentů však uvedla více negativ);
- ⇒ náměty k vybraným prioritám.

Analýza v následující tabulce kombinuje všechny otázky dotazníku a zohledňuje, jak je daný aspekt důležitý, jak je hodnocen a zároveň které konkrétní věci přispívají ke spokojenosti či nespokojenosti.

Při interpretaci výsledků je třeba pamatovat na omezení, která doprovází sociologický průzkum. Především jde o skutečnost, že se jedná o souhrn subjektivních názorů respondentů. Přes tato omezení představují výsledky důležitý zdroj inspirace, podnětů a zpětné vazby pro vedení města.

tabulka shrnuje základní výsledky průzkumu. Jednotlivé aspekty třídí podle průměrné míry spokojenosti a podle priorit. Hranice 70 bodů dělící spokojenost a nespokojenost představuje průměrné hodnocení spokojenosti.

Poznámka: Jasně se ukazuje, že občané vnímají priority podle spokojenosti, respektive nespokojenosti s daným aspektem. Čím méně jsou s daným aspektem spokojeni, tím urgentněji jej vnímají a požadují nápravu. Nelze tedy jednoznačně říci, že některé uvedené faktory jsou důležitější než jiné. Prioritu lze tedy interpretovat jako potřebnost řešení problému.

	Vysoká priorita řešení (pro 50% a více resp.)	Střední priorita řešení (pro 20 - 49% resp.)	Nižší priorita řešení (pro méně než 20% resp.)
Velmi spokojeni (nad 80b.)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informovanost o dění v MB*</li> <li>- Dostupnost zdravotních služeb</li> <li>- Dětská hřiště a hřiště pro mládež</li> <li>- Ekonomická situace, Škoda Auto, a.s.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MHD</li> <li>- Nabídka obchodů a služeb</li> <li>- Základní vzdělávání</li> </ul>
Spíše spokojeni (70-79 b.)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Možnosti sportovního vyžití</li> <li>- Třídění a nakládání s odpady</li> <li>- Předškolní vzdělávání</li> <li>- Fungování magistrátu*</li> <li>- Možnosti kulturního a volnočasového vyžití</li> <li>- Dostupnost a kvalita sociálních služeb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Péče o památky</li> <li>- Nabídka vzdělávacích programů pro dospělé a seniory</li> </ul>
Spíše nespokojeni (60-69 b.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kvalita životního prostředí</li> </ul>		
Velmi nespokojeni (pod 60 b.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezpečnost v MB</li> <li>- Dopravní zatížení v MB</li> <li>- Parkování v MB</li> <li>- Sociální problémy (herny, cizinci, bezdomovci, Romové...)*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stav a údržba komunikací</li> </ul>	

Zdroj: Výzkumy Soukup 2010, N=435

\* pozn: U aspektů označených \* nebyla zjišťována priorita. Do jednotlivých polí tabulky byly rozmístěny na základě expertního uvážení zpracovatele.

Následující tabulka sumarizuje výsledky šetření. Druhý sloupec označuje míru spokojenosti, třetí sloupec hodnocení vývoje ve srovnání s rokem 2005 a čtvrtý sloupec podíl respondentů, kteří daný aspekt označili jako svou prioritu (vysvětlivky jsou uvedeny pod tabulkou). V pátém a šestém sloupci naleznete podrobnější informace týkající se daného aspektu. Respondenti nejpozitivněji hodnotili MHD, nabídku obchodů a služeb či ZŠ. Naopak parkování, silné dopravní zatížení či bezpečnost patří k nejhůře vnímaným aspektům.

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
CELKOVÁ SPOKOJENOST	69,9	x	x		+ historické jádro a širší centrum - příměstské části a Severní sídliště
Ekonomická situace, Škoda Auto, a.s.	x	x	x	+ nízká nezaměstnanost + ekonomicky silné město + vyšší příjmová hladina + spoluúčasť Škody Auto, a.s. na dění ve městě - negativní externality způsobené přítomností Škody Auto, a.s.: chybí přirozené centrum města, vysoké ceny, dopravní kolaps, myšlení lidí, „noclehárna pro fabriku“, cizinci	
MHD	84,1	+	14%	+ dostatek spojů a jejich frekvence + nové autobusy + děti zdarma - nedostatek spojů o víkendů a večerních hodinách - nedostatek spojů do příměstských lokalit, hlavně o víkendů - hlavní vlakové nádraží - špatné spojení vlakem na Prahu	+ širší centrum - příměstské části
Nabídka obchodů a služeb	83,1	++	13%	+ dostatek obchodů a služeb, velký výběr + Bondy centrum - příliš mnoho nákupních center a rozpínavost supermarketů - nedostatek menších obchodů - příliš mnoho heren - nedostatek o víkendů otevřených restaurací v centru	- příměstské části (mírně)
Základní vzdělávání	83,0	+	15%	+ kvalitní školství (jak ZŠ tak SŠ) + dostupnost škol + kroužky - možný problém při stravování dětí s dietami	
Informovanost o dění v MB	82,8	+	x	+ informování o dění + Boleslavan + zájem vedení města o názory obyvatel	+ historické jádro

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
Dostupnost zdravotních služeb	82,0	++	24%	+ dostupnost zdravotní péče + kvalitní zdravotní služby	
Dětská hřiště a hřiště pro mládež	80,0	+	21%	+ výstavba nových hřišť	- příměstské části
Možnosti sportovního využití	77,6	+	21%	+ nová koupaliště + rozvoj cyklostezek + dostatek sportovišť - „nepřispívat jen na hokej a fotbal, ale i na jiné sporty“ - krytý bazén	- vysokoškoláci spíše nespokojeni
Třídění a nakládání s odpady	77,5	+	24%	+ zlepšení situace s tříděním, více kontejnerů	+ širší centrum - historické jádro
Předškolní vzdělávání	75,9	+	31%	+ rozšíření MŠ - přes rozšíření pravděpodobně stále nedostatek míst v MŠ a jeslích	+ historické jádro - příměstské části
Péče o památky	75,7	++	14%	+ rekonstrukce historického centra + oprava budov - zdlouhavá a příliš nákladná rekonstrukce Staroměstského náměstí - budova kasáren	
Fungování magistrátu	75,3	+	x	+ rozvoj města + péče o město a jeho údržba - některé projekty (např. rekonstrukce Staroměstského náměstí) předražené	+ širší centrum - příměstské části
Možnosti kulturního a volnočasového využití	72,8	+	25%	+ zlepšení kulturního využití + divadlo, kino + trhy - „noclehárna pro fabriku“ (pozn. pravděpodobně i v myšlení lidí) - málo koncertů a festivalů	+ historické jádro + spokojení spíše lidé ve středním a vyšším věku - mladší lidé spíše nespokojeni - vysokoškoláci spíše nespokojeni
Nabídka vzdělávacích programů pro dospělé a seniory	72,7	+	14%	+ VŠ Škoda Auto, a.s. - neorientace a pravděpodobný nezájem ze strany obyvatel	+ historické jádro

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
Dostupnost a kvalita sociálních služeb	71,5	++	30%	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ pozitivní hodnocení sociálních služeb seniory</li> <li>- nedostatek rodinných center</li> <li>- možný nedostatek soc. služeb pro zdravotně postižené (včetně zájmových aktivit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ historické jádro</li> <li>- příměstské části</li> </ul>
Kvalita životního prostředí	67,1	+	50%	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ čistota města, úklid, údržba</li> <li>+ okolní příroda</li> <li>+ park Štěpánka</li> <li>- nedostatek parků, zeleně, vodních prvků</li> <li>- hluk</li> <li>- mnoho betonu</li> <li>- silný automobilový provoz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ širší centrum</li> <li>- Severní sídliště</li> </ul> <p>vysokoškoláci kladou větší důraz na kvalitu životního prostředí než ostatní</p>
Stav a údržba komunikací	57,3	-	35%	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ nové chodníky</li> <li>- špatný stav komunikací</li> <li>- dlažební kostky na ulicích způsobující hlučnost</li> <li>- v některých částech chybí chodníky (např. Bezděčín)</li> <li>- nedostatek přechodů a kruhových křižovatek</li> <li>- povodně</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- historické jádro</li> <li>- příměstské části</li> </ul> <p>lidé s nižším vzděláním vnímají stav a údržbu komunikací jako větší prioritu, než lidé s vyšším vzděláním</p>
Bezpečnost v MB	45,9	0	80%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- kriminalita (vykrádání aut, sklepů...)</li> <li>- vandalismus</li> <li>- pocit nebezpečí (hlavně na Severním sídlišti)</li> <li>- málo strážníků</li> <li>- nečinnost Městské policie</li> <li>- Kaufland</li> <li>- ghetta (hlavně u Severního sídliště)</li> <li>- neukázněnost řidičů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ širší centrum</li> </ul>
Dopravní zatížení v MB	38,2	-	55%	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ dostupnost dálnice a návaznost na jiná města ČR</li> <li>- silný automobilový provoz</li> <li>- hodně dojíždějících osob za prací do Mladé Boleslavi</li> <li>- zácpy</li> <li>- střídání se směn ve Škoda Auto, a.s.</li> <li>- negativní dopady spojené s automobilismem (hluk, znečištění...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Severní sídliště</li> <li>- historické jádro</li> <li>- příměstské části</li> </ul> <p>pro vysokoškoláky je snížení dopravního zatížení častější prioritou</p>

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
Parkování v MB	31,2	-	69%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nedostatek míst na parkování</li> <li>- nedostatek míst na parkování v centru</li> <li>- nedostatek parkovacích míst pro místní obyvatele (kvůli dojíždějícím)</li> <li>- malá kapacita nově stavěných parkovacích domů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Severní sídliště</li> <li>- historické jádro</li> <li>- příměstské části pro lidi s nižším vzděláním se zdá být parkování častější problém než pro lidi s maturitou či s VŠ</li> </ul>
Sociální problémy	x	x	72%*	<ul style="list-style-type: none"> <li>- postupně vznikající vyloučené lokality v částech u Severního sídliště !!!</li> <li>- bezdomovci a jejich narůstající počet (hodně u Kauflandu)</li> <li>- Romové a jejich koncentrace</li> <li>- cizinci, kteří ztratili práci</li> <li>- vysoký počet heren a kasin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Severní sídliště</li> <li>- širší centrum</li> </ul>

#### Vysvětlivky:

Hodnocení spokojenosti: průměrné hodnocení na škále 0 - 100 (0=nespokojen, 100 = spokojen), x = aspekt nehodnocen.

Hodnocení vývoje ve srovnání s rokem 2005: ++ významné zlepšení, + zlepšení, 0 stejný stav, - zhoršení, -- významné zhoršení, x nehodnoceno.

Priorita: podíl respondentů, kteří vybrali daný aspekt jako jednu z 5 priorit, x = nehodnoceno.

Barevné vyjádření: zelená = pozitivní, červená = negativní.

\* V dotazníku nebyla otázka na sociální problémy. Přesto sociální problémy zmínilo jako negativum v otevřené otázce 72 % respondentů. Pro srovnání, problém parkování zmínilo 31 % respondentů a problémy s bezpečností 39 %.

Poznámka: Ve sloupci „podrobnější informace“ jsou důležitá jak negativa (= co se má zlepšit), tak pozitiva. Pozitiva nám říkají, co se děje dobře, a mělo by se v tomto trendu pokračovat.

Poznámka: Jak je patrné z předchozí tabulky, za posledních 5 let se většina aspektů života v Mladé Boleslavi zlepšila. Zlepšení bylo patrné nejen z hodnocení vývoje, ale i z odpovědí na otevřené otázky a z porovnání výsledků tohoto šetření s předchozími průzkumy (především s průzkumem z roku 2005/2006 realizovaného v rámci sítě Zdravých měst).

Poznámka: Přes evidentní zlepšení ve většině oblastí zůstává (či možná i roste) **problém v sociální oblasti a bezpečnosti**. Přes 72 % respondentů si spontánně stěžovalo na problém v sociální oblasti a průměrná priorita stanovená obyvateli města pro oblast bezpečnosti dosáhla 80 %, tj. nejvíce ze všech hodnocených aspektů. 84 respondentů (ze 435 celkem) spontánně jako negativum uvedlo bezdomovce, 83 respondentů herny či kasina, 61 respondentů cizince, 43 problémové obyvatele (narkomani, opilci...) a 35 Romy. Často byla uváděna lokalita kolem Kauflandu a různé ubytovny zahraničních dělníků. Někteří respondenti dokonce uváděli, že v Severním sídlišti vznikají ghetta a že kvůli tomu zvažují odstěhování. Sociální oblast v tabulce záměrně uvádíme odděleně od bezpečnosti, neboť se domníváme, že vyžaduje komplexnější řešení, než pouze zvýšení počtu policistů či větší represí vůči uvedeným skupinám.

## 8.2 Ankety „Desatero problémů města“

### 8.2.1 Metodika

V rámci projektu „Zdravé město“ (Mladá Boleslav je členem Národní sítě Zdravých měst) probíhá každoročně anketa, jejímž cílem je identifikace hlavních problémů rozvoje města. Anketa má několik fází. Úvodní fáze probíhá na veřejných setkáních a účastní se jí ti, kteří se na základě pozvánky na setkání dostaví (především tedy aktivní obyvatelé města). Na tomto setkání je na základě diskuse identifikován větší okruh cca 15-25 problémů. Na setkání probíhá také hlasování o významu jednotlivých problémů, přičemž každý účastník může dát svůj hlas dvěma problémům. Všechny identifikované problémy jsou následně zpracovány do podoby internetové ankety, která je několik měsíců umístěna na webových stránkách města. Této anketě se může zúčastnit každý návštěvník webu (zpravidla jde tedy opět o aktivní obyvatele), přičemž hlasovat lze jen jednou a vybrat je možné opět pouze 2 problémy. Cílem je zúžení původního počtu problémů na „desatero“ problémů, které získají největší počet hlasů (součet hlasů z veřejného setkání a z internetové ankety). Anketa je každoročně opakována, díky čemuž lze sledovat vývoj názorů a nálad obyvatel města.

### 8.2.2 Systémová omezení ankety

Omezení ankety spočívá v několika aspektech. Předně anketa vždy stanovuje finální počet problémů na deset, přičemž v některých letech může být počet podstatných problémů vyšší nebo naopak nižší. Dále není nijak omezena míra obecnosti či konkrétnosti jednotlivých problémů, v důsledku čehož se ve výsledcích ankety objevují významem a dopadem i zcela nesouměřitelné a různě formulované problémy. Mimo jiné se mezi problémy objevují jak aspekty života ve městě (typu volný čas, čistota města apod.), tak i záležitosti týkající se možného způsobu jejich řešení (komunikace s obyvateli, zapojení veřejnosti). Výhodou tohoto přístupu je naopak větší volnost při identifikaci a přesné definici problémů (tj. neshodnost přísnými metodickými požadavky).

Další omezení spočívají v tom, že se nejedná o reprezentativní průzkum, ale o anketu. Výsledky tedy nelze brát jako průřezový pohled na město ze strany jeho obyvatel, ale na užší pohled skupiny převážně aktivních obyvatel města. To má na druhou stranu i své výhody, protože lze předpokládat, že se ankety účastní především ti, kteří se o život ve městě aktivně zajímají a mají o jednotlivých problémech relativní dostatek informací.

Omezení ankety spočívá také v možnosti hlasovat pouze o problémech (tedy nikoli o silných stránkách) a pouze pozitivně (tzn. problému lze dát hlas, ale nelze s ním projevit nesouhlas). Anketa dále nenabízí (a ze své podstaty ani nemá ambice nabízet) detailnější členění názorů na život ve městě podle věku, pohlaví, místa bydliště atd. jednotlivých respondentů. Naopak nabízí vývoj názoru obyvatel v čase, byť tento názorový vývoj je často způsoben spíše částečnou obměnou účastníků veřejných setkání a hlasujících v anketě. Výhodou ankety je také její „uživatelská snadnost“ - hlasování o problémech zabere minimum času, je snadno pochopitelné a obejde se tudíž bez detailnějších metodických pokynů.

### 8.2.3 Výsledky ankety

V následující tabulce je za poslední 3 roky zpracován přehled 10 problémů, které v anketě získaly největší počet hlasů. Z tabulky jednoznačně vyplývá, že výsledky ankety se obecně shodují s výsledky dotazníkového průzkumu obyvatel, byť konkrétnější definice problémů a jejich váha se často liší. Celkově v anketě nejsou zmíněny problémy, které by se týkaly ekonomické stránky rozvoje města, ekonomické úrovně obyvatel, nezaměstnanosti, základní infrastruktury a občanské vybavenosti. To souvisí s celkově vysokou ekonomickou úrovní obyvatel města a přítomností významného podniku a zaměstnavatele Škoda Auto, a.s..



tabulka 32: Přehled desatera problémů města Mladá Boleslav v letech 2008-2010

Poř. 2008	2009	2010
1 Čistota města	Podpora a prevence rizik. chování dětí, vč. nízkoprah. centra pro děti a mládež	Krytý bazén - 25 m
2 Bezpečnost města	Tým jako nástroj pro aplikaci názoru veřejnosti (spojení komise Zdravého města s komisí pro strategii města)	Generel dopravy města Mladá Boleslav
3 Dostupnost veřejných sportovišť	Multifunkční kryté zařízení pro zájmový sport	Přemnožení holubů - regulace
4 Zapojení veřejnosti do rozvoje města	Podpora neziskových organizací poskytujících sociální služby	Grantová politika - volnočasové aktivity pro děti a mládež
5 Značení cyklotras na stávajících chodnicích	Řešení a likvidace organického odpadu	Pokračovat v revitalizaci "Starého města"
6 Systémová podpora seniorských aktivit	Projekt a rekonstrukce parku Štěpánka	Bezbariérovost při nástupu do vlaků na hlavním nádraží
7 Realizace komunitního plánu sociálních služeb	Jeden den klidu - bez hluku	Koncepce odpadového hospodářství (zahrnout do investic)
8 Centrum pro mládež, multifunkční centrum pro volnočasové aktivity	Bezbariérovost	Dobudování systému cyklostezek na Jičínské ul.
9 Dlouhodobá odpovědnost města za strategický rozvoj	Řešit otázku bezdomovců v centru města	Vytvoření závazných pravidel při přípravě velkých stavebních akcí
10 Podpora akcí pro celou rodinu	Krytý 50 metrový bazén	Vznik organizací pro volnočasové aktivity pro mládež od 15 let

Pozn.: Jedná se o konečné výsledky ankety v jednotlivých letech. Formulace problémů byla mírně upravena (zkrácena).

Mezi identifikovanými problémy se naopak nejčastěji objevují následující témata:

- ⇒ fyzický vzhled města a veřejných prostranství, a to jak v „koncepčním“ smyslu (revitalizace náměstí nebo čtvrtí), tak i se smyslu „provozním“ (úklid, čistota města),
- ⇒ životní prostředí města (zejména nakládání s odpady),
- ⇒ problematika volného času (zejména koupaliště a další sportoviště, zařízení pro děti a mládež vč. související grantové politiky, akce pro rodiny),
- ⇒ opatření pro seniory a zdravotně postižené, a to jednak v obecnějším pojetí (realizace komunitního plánu), tak i v konkrétních výrocích (podpora seniorských aktivit, podpora neziskových organizací poskytujících sociální služby, odstranění bariérovosti),
- ⇒ bezpečnost (vč. realizace komunitního plánu a prevence sociálně patologických jevů zejména v případě dětí a mládeže),
- ⇒ doprava (cyklotrasy, omezení automobilové dopravy),
- ⇒ strategické a komunitní plánování a spolupráce s veřejností jako základní nástroje vyváženého rozvoje města

## 8.3 Průzkum mezi zástupci vybraných organizací

### 8.3.1 Metodika a sběr informací

Průzkum mezi vybranými organizacemi ve městě byl na rozdíl od dotazníkového průzkumu obyvatel koncipován jako kvalitativní. Nejedná se tedy o kvantitativní vyhodnocení uzavřených či otevřených otázek, ale o identifikaci názorů a postojů zástupců vybraných organizací, která není statisticky reprezentativní, což v případě kvalitativních průzkumů ani není cílem. Výsledky průzkumu tedy nelze zcela zobecnit na všechny organizace Mladé Boleslavi. Na druhé straně však je průzkum vyvážený z hlediska struktury oslovených organizací. Výsledky průzkumu lze považovat za ucelený názor souboru vybraných významných organizací, resp. jejich zástupců.

Na základě návrhu ze strany zástupců města (vč. členů komise pro rozvojové strategie) bylo vybráno 15 subjektů, které budou do průzkumu zařazeny. Snahou bylo vybrat subjekty mimo vlastní městskou samosprávu, které reprezentují veřejný, neziskový i podnikatelský sektor i různé obory lidské činnosti. Současně bylo bráno v potaz také členství zástupců některých významných organizací v komisi pro rozvojové strategie (přednostně byli pro průzkum vybíráni zástupci jiných organizací). Vybrané organizace byly osloveny pracovníky odboru řízení projektů Magistrátu města Mladá Boleslav s žádostí o poskytnutí rozhovoru. Všechny oslovené subjekty s poskytnutím rozhovoru vyslovily souhlas. Následně zpracovatel strategického plánu domluvil s oslovenými zástupci vybraných organizací termíny řízených rozhovorů a zaslal jim orientační osnovu rozhovoru (viz příloha 4). Respondenti tedy znali přibližnou strukturu rozhovoru předem. Součástí rozhovoru bylo i sestavení analýzy SWOT pro město Mladou Boleslav ze strany respondenta. Položky z těchto dílčích SWOT byly následně zařazeny do hodnocení jejich významu a pravděpodobnosti členy komise pro rozvojové strategie a měly tedy vliv na výsledky analýzy SWOT (viz kapitola 10) a v hodnocení v rámci této kapitoly se tedy neobjevují.

Vlastní rozhovory probíhaly od 1. do 13. 12. 2010. Ze strany zpracovatele se jich účastnila vždy jedna a tatáž osoba, aby bylo možné výsledky snadno porovnávat. Ze strany oslovených organizací se rozhovoru účastnil zpravidla 1 zástupce, v jednom případě (Římskokatolická farnost Mladá Boleslav) šlo o 2 osoby a v jednom případě (Škoda Auto, a.s.) o 4 osoby. V jednom případě se naopak jednalo o rozhovor se zástupci 2 subjektů současně (hotel Helada, firma Sysco). Za oslovené subjekty zpravidla v rozhovoru vypovídali nejvýše postavené osoby, tedy ředitelé, manažeři, předsedové apod.

Délka jednotlivých rozhovorů dosahovala 50-90 minut. Protože bylo využito metody řízených rozhovorů, respondent nebyl tázán podle předem připraveného dotazníku, ale podle rámcové osnovy (viz příloha 5). Jednotlivé výpovědi byly zaznamenávány do předem připravených listů. Ne u všech respondentů byla relevantní všechna témata (resp. oslovené osoby se necítily dostatečně kompetentní k jejich zodpovězení) a u některých rozhovorů byly tudíž některé položky předem připravené osnovy vynechány. Zaznamenané výpovědi byly následně vyhodnoceny dle dílčích témat (viz další text). Hodnocení není provedeno statisticky - jedná se o souhrnný, strukturovaný popis města a priorit jeho rozvoje tak, jak jsou vnímány oslovenými subjekty.

### 8.3.2 Oslovené subjekty

Průzkumu se zúčastnilo 15 subjektů z následujících oborů:

- ⇒ podnikání
  - Škoda Auto, a.s. (automobilový průmysl)
  - Komerční banka, a.s. - pobočka Mladá Boleslav (finanční služby)
  - Hotel Helada (ubytování, pohostinství, cestovní ruch)
  - Sysco spol. s r.o. (stavební a lakýrnické práce)
- ⇒ správa města a jeho infrastruktury

- Městská policie Mladá Boleslav
- Policie ČR - okresní oddělení Mladá Boleslav
- Compag Mladá Boleslav s.r.o. (odpadové hospodářství)
- ⇒ školství, zdravotnictví a sociální služby
  - Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s. (Klaudiánova nemocnice)
  - Základní škola Václavkova (7. ZŠ)
  - Základní škola a mateřská škola (6. ZŠ)
  - Pečovatelská služba města Mladá Boleslav (sociální služby)
  - Fokus Mladá Boleslav, o.s. (zdravotnické a sociální služby)
- ⇒ kultura, sport a volný čas
  - Římskokatolická farnost Mladá Boleslav (církev)
  - Dům dětí a mládeže Na Výstavišti (volnočasové aktivity pro děti a mládež)
  - Kultura města Mladá Boleslav, a.s. (kultura a volnočasové aktivity)

Celkem se průzkumu zúčastnilo:

- ⇒ 7 privátních subjektů (a.s. a spol. s r.o.), přičemž jeden (Klaudiánova nemocnice) je vlastněn Středočeským krajem a jeden (Kultura města Mladá Boleslav) je vlastněn Statutárním městem Mladá Boleslav,
- ⇒ 2 neziskové organizace (římskokatolická farnost a sdružení Fokus MB),
- ⇒ 1 příspěvková organizace kraje (DDM Na Výstavišti),
- ⇒ 3 příspěvkové organizace města Mladá Boleslav (základní školy a pečovatelská služba),
- ⇒ 1 orgán města (Městská policie MB),
- ⇒ 1 státní subjekt (Policie ČR - okresní oddělení Mladá Boleslav).

### 8.3.3 Systémová omezení průzkumu

Analýza představuje souhrn subjektivních odpovědí respondentů. Zakládá se na hodnocení současného stavu i na formulaci žádoucích směrů dalšího rozvoje. Výsledky mají následující omezení, přičemž se nemusí jednat o negativa, ale spíše o nevyhnutelné skutečnosti:

- ⇒ každý z oslovených respondentů má určité oborové zaměření, z čehož může vyplývat případná nevyváženost priorit a rozdílná kompetence pro hodnocení jednotlivých oblastí života ve městě,
- ⇒ síla jednotlivých subjektů a jejich vliv na život ve městě se výrazně liší - na jedné straně byla oslovena Škoda Auto, a.s. jako zcela dominantní zaměstnavatel a subjekt nadnárodního významu, na straně druhé byly osloveny neziskové organizace mající několik málo zaměstnanců,
- ⇒ jedná se o názor relativně malého počtu subjektů, byť vybraných vyváženě z hlediska jejich právní formy a oborového zaměření,
- ⇒ jednotliví respondenti nevypovídali vždy jako zástupci oslovené organizace, ale promítali do svých výpovědí také svůj pohled jako obyvatele města Mladá Boleslav (což není nutně na škodu),
- ⇒ jednotliví respondenti působí ve městě různě dlouhou dobu - v důsledku toho mají někteří detailní vhled do vývoje města a jeho současné situace, jiní naopak disponují spíše vnějším pohledem,

- ⇒ výpovědi respondentů jsou ovlivněné lokalitou, v níž sídlí nebo působí, aniž by výběr respondentů byl podřízen snaze o proporční zastoupení jednotlivých lokalit mezi respondenty,
- ⇒ sběr dat probíhal v době po volbách do městského zastupitelstva,
- ⇒ ne všechna navrhovaná opatření a priority je vhodné bez výhrad přijmout, neboť:
  - některé náměty jdou často proti sobě (např. více parkovišť a zeleň v ulicích),
  - mnoho opatření má skryté negativní dopady (např. více parkovišť v centru může způsobit ještě větší dopravní zácpy),
- ⇒ některé uváděné informace jsou nepřesné až nepravdivé.

### 8.3.4 Celkové výsledky a základní rozdíly v hodnocení

Mezi výpověďmi zástupců oslovených subjektů lze identifikovat některá základní zjištění, závěry a pravidelnosti. V první řadě lze vymezit okruh nejfrekventovanějších témat zmiňovaných v souvislosti s životem ve městě (v závorce je uvedeno upřesnění vč. toho, zda se jednalo o hodnocení převážně pozitivní, či negativní):

- ⇒ specifická ekonomická struktura města daná přítomností podniku Škoda Auto, a.s. (výrazně převažují pozitivní hodnocení, ale také vědomí rizika v případě potíží automobilky) a v souvislosti s ní i struktura sociální (převažují spíše negativní hodnocení daná skladbou pracovních imigrantů, spotřebním chováním obyvatel a slabým společenským a spolkovým životem),
- ⇒ automobilová doprava a parkování ve městě (výrazně převažují negativní hodnocení daná nadměrnou zátěží ulic a nedostatkem parkovacích míst, převážně pozitivně naopak byla hodnocena MHD),
- ⇒ kultura, sport a volný čas, zejména s ohledem na děti a mládež (mírně převažují negativní hodnocení nabídky v této oblasti a zejména ochoty obyvatel na tuto nabídku reagovat a případně ji spoluvytvářet) - toto téma se nejčastěji objevuje mezi žádoucími směry budoucího rozvoje města, často však spíše obecně bez konkrétních a reálných možností řešení,
- ⇒ bezpečnost a kriminalita (mírně převažuje negativní hodnocení dané nízkou bezpečností a především drobnou kriminalitou a výskytem sociálně patologických jevů, nezdědka se objevují však i opačné názory, tedy spokojenost a bezproblémovost v této oblasti),
- ⇒ úklid města a péče o čistotu veřejných prostranství (výrazně převažuje pozitivní hodnocení),
- ⇒ městská správa a rozvoj města (převažuje pozitivní hodnocení činnosti městské samosprávy z hlediska volby rozvojových priorit, komunikace se subjekty ve městě a hospodaření s finančními prostředky, objevují se však i negativní názory ohledně částečně či zcela nevhodného zacílení rozvojových priorit, zbytečných investic a nedostatečnosti či formálnosti komunikačních platforem ve městě).

Dále je možné uvést celkovou převažující mírnou či výraznější spokojenost jednotlivých zástupců oslovených organizací. Spokojenost obecně převládá spíše u veřejných a neziskových subjektů, naopak soukromé subjekty (zvláště firmy) častěji uváděly kritické výpovědi. Velmi často se respondenti vyjadřovali ve smyslu „celkově jsem spokojen, ale mám tyto dílčí výhrady“, případně „celkově jsem spokojen, některé věci bych řešil jinak, ale to je věc mého osobního názoru či vkusu“.

### 8.3.5 Podrobné výsledky

V následujícím textu je zpracován podrobný komentář k výsledkům průzkumu. Komentář je rozdělen do dílčích podkapitol podle tematických okruhů.

## Poloha a celkový obraz města

Poloha města byla vesměs zmiňována jako výrazná silná stránka města. Kvitována je blízkost Prahy i Liberce, a to i s ohledem na dostupnost po komunikaci R10/R35. Na druhé straně tato skutečnost odsává pracovní síly (zejména té kvalifikované, přes přítomnost Škody Auto, a.s.) a aktivity (kulturu, sport, zábavu) z města zejména ve prospěch Prahy.

Z hlediska urbanistického rázu města je rozšířen názor, že město má z historických důvodů nevhodné prostorového uspořádání s excentrickým historickým jádrem. Dominantní severní směr rozvoje představuje výraznou komplikaci při snahách o oživení Starého Města. Problém dle respondentů představuje slabá funkční provázanost příměstských částí a okolních obcí a měst, kam se vystěhovává řada obyvatel, s Mladou Boleslaví. Objevil se i názor na nejasné, roztržité využití údolí Jizery, které je „nijaké“ a kde se nachází zóny výrobní, rekreační, rezidenční a také upadající zóny a brownfieldy.

Většina respondentů při rozhovoru zmínila dlouhodobý posun celkového obrazu (image) města k lepšímu. Tato skutečnost byla vysvětlována především ekonomickým rozvojem města a fyzickou revitalizací některých dříve upadajících lokalit včetně historického centra. Z hlediska vývoje obrazu města (dynamika) je tedy hodnocení téměř výhradně kladné. Názory na aktuální situaci města (stav) jsou však již smíšené. Objevuje se jak názor, že město je „normálním, příjemným prostorem pro život“ včetně dostatku zeleně, tak i názory, že město je celkově příliš kamenné a betonové, že je v něm příliš mnoho hmoty a málo zeleně, vodních prvků a útulnosti a že i stávající rekonstrukce tuto skutečnost spíše podtrhují, než eliminují. Speciálně se to týká náměstí, na nichž zeleň většinou výrazně chybí.

Zatímco fyzická revitalizace města je považována za převážně úspěšnou a jdoucí správným směrem, revitalizace města z hlediska života v něm je často pocíťována jako nedostatečná. Jako příklad bývá uváděno Staré Město, které je i z prostředků strukturálních fondů důkladně revitalizováno, ale hrozí, že ani přesto nedojde ke skutečnému oživení historického centra města. Rovněž bylo zmíněno, že pověst a obraz Starého Města stále není ideální, byť se kontinuálně zlepšuje.

## Životní prostředí, vzhled a upravenost města

Životní prostředí je oblastí, v rámci níž se objevila řada pozitivně i negativně hodnocených aspektů. Někteří respondenti se k hodnocení této oblasti necítili dostatečně kompetentní nebo uváděli neutrální hodnocení.

Mezi hlavními pozitivy se objevuje hodnocení veřejných prostranství, upravenosti města, úklidu a údržby silnic a chodníků, odvozu a třídění odpadu (včetně související cenové politiky) a péče o zeleň (být je jí málo). Kladné hodnocení upravenosti města zahrnovalo u různých respondentů parky a další zeleň, náměstí, ulice, hřiště a obchodní centra, tedy týká se v podstatě města jako celku. Tato skutečnost zasluhuje zvláštní pozornost, protože se v jiných městech často jedná o kritizovaný problém. Kladně bylo zmíněno i množství projektů environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty realizovaných především školami a neziskovým sektorem.

Část respondentů vnímá životní prostředí naopak negativně, a to jak jeho stav, tak i vývojový trend. Za hlavní problémy v této oblasti považují zvýšenou koncentraci některých imisních látek (např. prachové částice), hladinu hluku a odpadové hospodářství (svoz odpadu je prováděn správně a pečlivě, ale hlavní městské skládce končí životnost v roce 2012 a zatím není vyřešeno její rozšíření či vybudování nové skládky). Zaznamenány byly i názory, že především špatná a horšící se imisní situace má přímý, měřitelný negativní dopad na zdravotní stav obyvatel.

Konfliktním místem je pobíhání psů a znečištění některých hřišť. Objevují se požadavky důslednějšího pokutování majitelů, kteří neuklízí po svých psech výkaly, a zákaz pobíhání psů ve vybraných částech Radouče a Štěpánky. Další nedostatek je pocíťován v příměstských částech, kde jsou rekonstrukce chodníků a také jejich úklid a údržba podle některých respondentů příliš pomalé a zpožděné. Spíše směrem do budoucnosti se objevují požadavky na výstavbu ekologické spalovny.

## Doprava a dopravní infrastruktura

Mezi nejvíce negativně hodnocenými aspekty života ve městě se objevuje parkování. Pociťován je obecný nedostatek parkovacích míst v celém městě (s výjimkou příměstských částí), nejvíce pak v centru města a na Severním sídlišti, které je dimenzované na zcela jiný počet aut. Respondenti kritizují předchozí a zejména současný cenový systém parkování, který znevýhodňuje parkovací domy a naopak zvyšuje atraktivitu parkování na ulicích a náměstích. Významným problémem je dle zástupců oslovených subjektů parkování zaměstnanců Škody Auto, a.s. a dalších firem v různých částech města (zejména tam, kde je parkování zdarma), které se de facto stává jedním velkým záchytným parkovištěm. Faktickou neexistenci skutečných záchytných parkovišť vnímají respondenti negativně, byť připouštějí, že jejich případná výstavba musí být důkladně zvažena s ohledem na možnosti jejich využití. Objevil se i názor ohledně zpoplatnění parkování na celém území města (s využitím rezidentských karet).

Dalším významným a současně těžko řešitelným problémem je zahlcenou města automobilovou dopravou. Příliš nebyl v této souvislosti zmiňován ani fakt, že v předchozích letech bylo realizováno několik významných dopravních staveb zčásti řešících neutěšenou situaci (zahlobení železniční trati na Slovance, průtah I/38 mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy). To dokládá, že v očích respondentů se dopravní situace ani poté příliš nezlepšila, resp. nové komunikace kompenzoval další nárůst dopravních objemů. Jako velmi naléhavá priorita byla uváděna výstavba severovýchodní tangenty. Specifickou hrozbou pro město je zpoplatnění úseku R10 mezi Bezděčínem a průmyslovou zónou, které by zátěž ulic ve městě dále zvýšilo.

Při hodnocení automobilové dopravy ve městě se několikrát objevil také menšinový názor, že nepředstavuje pro činnost dané organizace problém. Tento názor obvykle prezentovaly subjekty, které sídlí mimo centrum města a které relativně málo využívají automobilovou dopravu (což dokládá mj. to, že obvykle více prostoru věnovaly hodnocení MHD).

Městská hromadná doprava (MHD) patří obecně k pozitivně hodnoceným aspektům života ve městě. Respondenti uvádějí nárůst její atraktivity, a tedy i využití v posledních letech i z vlastního hlediska (zaměstnanci apod.). Výpovědi zdůrazňují především frekvenci spojů, kvalitu vozového parku a také přijatelnou cenu včetně bezplatného cestování pro vybrané skupiny. Ti respondenti, kteří hodnotili dostupnost MHD v příměstských částech (jednalo se o menšinu), ji shodně uvádějí jako ne zcela dostatečnou.

Meziměstská autobusová doprava je výrazně (podle respondentů až příliš) přizpůsobena potřebám Škody Auto, a.s.. Spojení na Prahu je pociťováno jako dostatečné, naopak slabou stránkou je dopravní obslužnost okolních venkovských obcí mimo pracovní dny.

Nízký význam železniční dopravy ve městě dokládá skutečnost, že si na ni při rozhovoru spontánně vzpomněli jen 2 respondenti. Uvedli jednak nízkou atraktivitu osobní dopravy (vzdálené a zanedbané hlavní nádraží, nízká frekvence a rychlost spojů), a jednak málo alternativ pro nákladní dopravu, kdy zejména nově vyrobená auta ze škodovky mohou být odvážena pouze směrem k hlavnímu nádraží a dále (chybí alternativa přes Dolní Bousov). Respondenti si však uvědomují, že řešení této záležitosti přesahuje možnost města.

Zřídka uváděným negativem je nedostatek cyklistických stezek a tras ve městě a nekonceptnost jejich rozvoje. Tato výtky se týká především historického centra a Nového Města. Cyklistická doprava je celkově vnímána jako konfliktní a nebezpečná pro cyklisty i další účastníky silničního provozu včetně chodců v případě jízdy cyklistů po chodnících. Uváděny byly také souvislosti se zdravotním stavem obyvatelstva (nedostatek pohybu) a zahlceností města automobilovou dopravou, již může rozvoj cyklistické dopravy ulehčit.

S cyklistickou dopravou souvisí také doprava pěší. Zde je zdůrazňován dobrý stav a údržba chodníků. Na druhé straně však byl také zmíněn lokální nedostatek zpevněných chodníků (případně i cyklistických stezek), mj. přes Radouč.

## Technická infrastruktura

Technická infrastruktura patří obecně k nejméně uváděným tématům, z čehož lze nepřímo vyvozovat celkovou spokojenost a malou problémovost z pohledu respondentů. Někteří v tomto smyslu také výslovně vypověděli.

Problémy s technickou infrastrukturou se týkají především příměstských částí, kde chybí některé sítě (zřídká vodovod či kanalizace, častěji plyn či optické sítě). Přestože tento stav je přirozený, někteří respondenti vyjádřili nespokojenost s postupem doplňování infrastruktury v těchto částech města, který považují za pomalý.

S technickou infrastrukturou souvisí také stav některých budov. Mezi respondenty je široce negativně vnímán především stav školních budov (vysoká energetická náročnost, špatný stav oken; naopak vybavení škol je považováno za pozitivum), části sportovišť (venkovní hřiště, sportovní hala) a budovy domu kultury (není v havarijním stavu, ale spíše postrádá přívětivost a útulnost a nelze ji provozovat hospodárně).

## Školství, zdravotnictví a sociální služby

V oblasti školství je velmi kladně vnímána pestrost nabídky vzdělávání na různých stupních, zejména pak v případě středních škol, i existence vysoké školy. Několikrát však bylo jako nevýhoda zmíněno zaměření vysoké školy ekonomicko-manažerským směrem, přičemž chybí zaměření technické. Zaměření vysokého školství se tak jen částečně kryje s pracovním trhem - technické profese je třeba poptávat buď mezi absolventy místních středních škol, nebo na vysokoškolských pracovištích v Praze či Liberci. Mezi pozitivy vysoké školy byla uváděna i její lokalizace, která přispívá k revitalizaci městského centra. Na druhé straně není tento potenciál plně využit, protože zde chybí ubytovací kapacity pro studenty. V důsledku toho ve městě chybí studentský život, který je jednou z příležitostí skutečného oživení historického centra města. Město je označováno za neatraktivní pro studenty. Dalším negativem je technický stav školních budov, a to především v případě základních škol postavených v 70.-80. letech 20. století.

Rovněž v případě zdravotnictví převažuje mezi zástupci oslovených organizací kladné hodnocení. Pozitivně je vnímána především Klaudiánova nemocnice, a to z hlediska dostupnosti, šíře i kvality péče. Nevýhodou, kterou ale nelze řešit, je umístění nemocnice uprostřed města, kde je zhoršený stav ovzduší, vyšší hladina hluku a nedostatek parkovacích míst. Úroveň ostatních zdravotnických zařízení je popisována jako dobrá bez detailnějších komentářů.

Hodnocení sociálních služeb zmínilo při rozhovoru jen malé množství subjektů. Převládaly však výrazně kladné názory na rozsah (kapacitu) i kvalitu sociálních služeb a sociální péče. Velmi dobře je hodnocena například úroveň péče o seniory (byť se objevují stížnosti na aktuální nedostatek finančních prostředků) nebo péče o duševně a tělesně postižené. V případě péče o duševně postižené je vysoká úroveň péče dána i přítomností psychiatrické léčebny v Kosmonosích, kterou využívají pacienti z široké spádové oblasti. Díky tomu je ve městě vysoká poptávka po následné péči a existuje zde mj. jedno z mála center komunitních služeb pro duševně postižené v Česku. Naopak je respondenty pocítován mírný nedostatek sociálních služeb a zařízení pro děti a mládež, např. nízkoprahových klubů.

V oblasti sociálních služeb a částečně i zdravotnictví je pocítován problém v oblasti financování. Nejedná se však většinou o celkový nedostatek finančních prostředků (byť i ten se zvláště v důsledku ekonomické recese a krácených veřejných rozpočtů objevuje). Problém obvykle spočívá ve složitém, nespravedlivém či demotivujícím systému financování (obvykle ze strany jiných subjektů než města), v nebezpečí financování prostřednictvím grantů a zejména v častých změnách financování a pozdním rozhodování o přidělení finančních prostředků, což znemožňuje finanční plánování.

## Ekonomika města a lidské zdroje

Ekonomika města je dle očekávání považována za hlavní silnou stránku města. Příčinou je přirozeně přítomnost podniku Škoda Auto, a.s.. Zmiňována je v této souvislosti vysoká ekonomická výkonnost, vysoké průměrné mzdy a kupní síla, nízká míra nezaměstnanosti, dostatečná nabídka pracovních

míst, celkově vysoká odborná kvalifikace pracovních sil a kladný vliv na rozvoj dalších ekonomických odvětví vč. služeb. Velmi vážně je vnímáno riziko závislosti města na jediném podniku, kdy v případě jeho potíží město velmi rychle zasáhnou rozsáhlé problémy. Za problém jsou považovány i příjmy státních zaměstnanců, důchodců a dalších osob odkázaných na peníze z veřejných rozpočtů, Tyto příjmy jsou totiž stejně vysoké jako jinde v Česku, ale výdaje těchto osob jsou vzhledem k vyšší cenové úrovni rovněž vyšší. Z pohledu zaměstnavatelů, kteří nejsou navázáni na průmysl nebo jsou součástí veřejného sektoru, je pocítována nevýhoda při shánění pracovních sil, jimž nemohou nabídnout mzdy srovnatelné s automobilovým průmyslem.

Zajímavou informací je skutečnost, že velké firmy přítomné ve městě (v čele se Škodou Auto, a.s.) málo využívají síť výrobních a dalších služeb ve městě. Tyto firmy mají obvykle služby nasmlouvané u velkých poskytovatelů služeb (poradenských firem, bank apod.) na národní či nadnárodní úrovni a mladoboleslavských firem (případně poboček) v sektoru služeb příliš nevyužívají.

Přítomnost Škody Auto, a.s. je vnímána také jako hlavní příčina poměrně specifické skladby obyvatel. Vedle celkově vysoké vzdělanostní úrovně a kvalifikace pracovních sil (které však často nejsou obyvateli města, ale okolních měst a obcí, případně i Prahy či Liberce) je struktura obyvatel dána především vysokým počtem přistěhovalců. To na jedné straně způsobuje slabou spjatost obyvatel s městem, kde nově přistěhovaní, ale i někteří starousedlíci především pracují, případně nakupují a nocují, ale málo zde tráví volný čas a víkendy (často uváděn termín „noclehárna“) a málo se zapojují do rozvoje města. V důsledku imigrace má město dle názoru respondentů mladou věkovou skladbu. Zajímavou skutečností jsou také pocítované velké rozdíly v nárocích na zdravotnickou péči, vzdělávání a sociální služby - někteří (bohatší) obyvatelé vyžadují výrazně nadstandardní služby i za cenu jejich doplacení, jiní naopak preferují standardní veřejné služby převážně zdarma.

Pozoruhodná je zmínka o náboženské skladbě nejnovějších přistěhovalců, kteří pocházejí především z Moravy, Slovenska, Polska, Ukrajiny a Vietnamu a výrazně se hlásí ke křesťanství, především pak ke katolické církvi. Mladou Boleslav tak lze dle některých respondentů považovat v kontextu Česka za „středočeskou Moravu“, roste počet návštěvníků bohoslužeb. Integrace nejnovějších přistěhovalců do života ve městě se tak vedle zaměstnání odehrává také prostřednictvím náboženského života a církvi.

### *Kultura, sport a volný čas*

Oblast kultury, sportu a volného času je zpravidla hodnocena ve smyslu „hodně se udělalo, město se snaží, ale stále je to málo“. Tento dílčí problém na straně nabídky je však doprovázen i nedostatky na straně poptávky (tedy zájmu obyvatel), která bývá označována za příliš zkomercializovanou a nevyzpytatelnou. Více než v jiných tematických oblastech se zde objevují nerozhodné postoje a nejasná představa řešení popisovaných problémů.

Jedním ze specifických problémů na straně nabídky je slabá koordinace činnosti jednotlivých organizací a zařízení nabízejících kulturní a volnočasový program (školy, kulturní zařízení, sportoviště, volnočasová zařízení). Přestože tyto organizace spolu vycházejí dobře, fakticky mezi nimi (dle názoru respondentů) panuje konkurenční vztah, kdy souběžně probíhají identické akce typu dne dětí, mikulášských slavností apod. Konkurenční vztah není dán záměrem konkurovat si, ale právě nedostatečnou vzájemnou koordinací a managementem kulturních a volnočasových akcí, možná i úsilím o sebezprezentaci některých subjektů. Velmi silně je dále pocítována konkurence hypermarketů, kde je zábava včetně kulturních vystoupení nabízena zdarma.

V oblasti volnočasového života ve městě uváděli někteří respondenti také nevyhovující skladbu pohostinských zařízení. Zvláště v širším centru města chybí kvalitnější (nikoli nutně dražší) restaurace a „hospody“ v pozitivním smyslu a naopak se ve městě vyskytuje hodně barů s hernami.

V oblasti kultury představuje problém vzhled kulturního domu (v Dukelské ulici) daný architektonickým pojetím jeho výstavby v socialistickém období. Náplň činnosti a program kulturního domu jsou hodnoceny víceméně kladně, naopak neosobní a neútulné prostředí představuje z pohledu oslovených subjektů nedostatek, který lze jen těžko odstranit. Objekt prakticky není využitelný pro alternativní kulturu, což ale respondenti neberou jako nutné negativum, protože ve městě vznikají menší zařízení pro tyto účely. Je však vnímán jejich nedostatečný počet.



V oblasti sportu byl několikrát zmiňován přílišný důraz na podporu fotbalu a ledního hokeje (a navíc zejména špičkových profesionálních klubů), byť někteří respondenti připouštějí, že může jít spíše o pocit než o reálný stav. Tyto poměrně rozsáhlé finanční prostředky by bylo dle nich vhodnější zčásti věnovat na volnočasové aktivity (zejména pro děti a mládež), kde by jejich přínosy pro organizace a obyvatele města byly mnohem výraznější.

Někteří respondenti zmiňují problémy také na straně poptávky v oblasti kultury, sportu a volného času. Ty zahrnují zvláště specifickou skladbu obyvatel ovlivněnou přítomností Škody Auto, a.s.. Zmíněna byla specifika směnného provozu, který snižuje návštěvnost všech jednorázových kulturních, sportovních i volnočasových akcí, protože vždy je část potenciálních návštěvníků v zaměstnání. Město podle některých respondentů žije jen ráno a odpoledne (cesty obyvatel do zaměstnání a zpět), chybí v něm život přes den, večer a o víkendech. Obyvatelstvo Mladé Boleslavi je podle výpovědi zástupců oslovených organizací více než jinde orientované na prvoplánové, masové komerční akce, jichž se lze účastnit především pasivně a které jsou často právě díky masovosti nabízené zdarma nebo velmi levně. Paradoxně tak ve městě dochází k situaci, že obyvatelstvo přes vysokou ekonomickou úroveň a značnou kupní sílu často využívá především levných forem zábavy. „Kvalitnější“ volnočasové a kulturní aktivity vyhledávají spíše ambicióznější rodiče dětí a rovněž věřící obyvatelé a lidé cíleně hledající alternativu ke konzumnímu způsobu života.

Městu s ohledem na případnou poptávku po kultuře, volném čase a sportu chybí podle názoru části respondentů top atraktivita a top akce, které by dokázaly oslovit širší spektrum návštěvníků a účastníků i z jiných měst. Dochází tak k situaci, kdy obyvatelé města jezdí za kulturou, volným časem a zábavou do jiných měst (nejen Praha, ale i Liberec nebo Jičín), aniž by to bylo kompenzováno odpovídajícím počtem návštěvníků přijíždějících z těchto měst do Mladé Boleslavi.

Uváděn byl také malý počet větších hotelů, kvalitního ubytování a konferenčních prostor, přičemž business klientela přijíždějící od Mladé Boleslavi často nocuje a konference se konají v Praze. Některé respondenty uvedli, že návštěvníky města je třeba v důsledku slabé nabídky aktivit a atrakcí posílat za volným časem do okolí (Praha, Jičín, Liberec, Český ráj). Ve využití města pro cestovní ruch jsou tedy pocítovány rezervy, byť se toto odvětví těžko stane dominantním.

### *Bezpečnost a kriminalita*

Oblast bezpečnosti ve městě je většinou vnímána negativně. Uváděn je výskyt nežádoucích jevů jako vandalismus, narkomanie, gamblerství, výtržnosti a menší krádeže. Obecně není pocítována významnější hrozba závažných trestných činů (loupeže, vraždy apod.), ale spíše větší množství drobnějších přestupků či méně závažných trestných činů. Většina respondentů považuje problém bezpečnosti za územně selektivní - je lokalizován především do oblasti Kauflandu a prostoru kolem křižovatky Havlíčkova x U Stadionu (bezdromovci, ubytovny pro zahraniční dělníky, herny, nadměrný podíl pronajímaných bytů), případně šířeji do celého sídliště či oblasti kolem autobusového nádraží. Některé však pocítují nízkou bezpečnost jako celoměstský problém. Zástupci Městské policie a Policie ČR se shodují, že počet trestných činů spíše ubývá, zatímco přestupků mírně přibývá.

Příčiny nízké bezpečnosti a výskytu nežádoucích jevů jsou vnímány rozdílně. Většina respondentů se kloní především k vysokému počtu agenturních pracovníků ve Škodě Auto, a.s. i subdodavatelských firmách jako k hlavní příčině tohoto problému. K tomuto názoru se přiklonili i oslovení zástupci automobilky. Problém s vysokým počtem agenturních zaměstnanců je pocítován jako v čase spíše slábnoucí. Za příčinu bývá považována hospodářská recese, v důsledku níž z města odešla část agenturních pracovníků Škody Auto, a.s. a dalších firem. Na druhé straně někteří respondenti poukazují na to, že někteří tito pracovníci i po ztrátě zaměstnání ve městě zůstali, výrazně rozšířili řady bezdromovců a dopouštějí se drobných přestupků či trestných činů. Část respondentů vidí hlavní příčinu sociálně patologických jevů (zejména narkomanie a drobné kriminality) ve vysokém počtu bohatých rodin s dětmi, které netráví volný čas vhodným způsobem, a v nedostatku kvalitních pedagogů volního času.

Menšina respondentů považuje oblast bezpečnosti ve městě za bezproblémovou. Paradoxně tak vypověděli především ti respondenti, jejichž náplň činnosti zahrnuje péči o seniory či zdravotně postižené, kteří mohou představovat snadno zranitelnou skupinu. Naopak ti, kteří pracují s mládeží a dětmi (další potenciálně zranitelná skupina), téměř vždy uváděli bezpečnost a kriminalitu jako podstatný problém.

Široce kladně je přijímána existence kamerového systému, přičemž se objevují požadavky na jeho další rozšiřování. Objevují se požadavky na posílení policejních hlídek v ulicích (pěších i v autech), a to zejména na sídlišti a v příměstských částech. Přesto je úroveň práce policie (zejména městské) vnímána jako silná stránka, kladně je hodnocena také spolupráce mezi Městskou policií a Policií ČR i dalšími subjekty (hasiči, nemocnice apod.).

### Správa města

Většina respondentů uvádí dlouhodobě kvalitní vztah se správou města. Vedle odborů magistrátu a politické reprezentace města je často výslovně zmiňována kvalitní práce městské policie. Kladně je hodnocena snaha zajímat se o potřeby obyvatel (formou anket, veřejných jednání apod. i v rámci projektu Zdravé město). Někteří zástupci oslovených subjektů však v tomto smyslu uvádějí až přílišnou snahu vyjít vstříc většinovému (resp. nejvíce „slyšitelnému“ či medializovanému) názoru. V této souvislosti byl několikrát uveden příklad rekonstrukce koupaliště. Někteří respondenti naopak jako negativum zmínili malou vstřícnost zástupců města k alternativním návrhům, což je v určitém rozporu s předchozím tvrzením uváděným jinými respondenty.

Převážně kladně je v kontextu předchozího odstavce hodnocena informovanost o projektových záměrech města. Informace jsou organizacím nabízeny různorodě (internet, vývěsky, informační setkání, schůzky v rámci projektu Zdravé město atd.). Některé organizace uvádějí, že je město samo na vybraná jednání zve, jiné uvádějí spíše stav „kdo se zajímá, informace bez problémů získá“.

Spokojenost s prací městské samosprávy panuje i u subjektů, které město nějakým způsobem podporuje, přestože se nejedná o subjekty jím vlastněné nebo spravované. Tyto organizace, které nejsou právně propojené s městem, shodně uvádějí ochotu města pomáhat především nefinančně (poskytnutím prostor za symbolickou cenu, zaštitěním činnosti, poskytnutím prostranství pro konání akcí) i poskytováním menší finanční podpory. V tomto rámci se pohybují také budoucí očekávání poskytovatelů daných služeb směrem k městu. Podle výpovědí se zdá, že město touto přívětivou politikou sleduje nejen vlastní podporu služeb, které příslušné subjekty zajišťují, ale také další cíle (např. revitalizace některých objektů i částí města díky působení těchto subjektů).

Relativně nejvíce nespokojených výpovědí se týkalo využívání finančních prostředků města. I zde se sice objevuje řada pozitivních hodnocení (např. ohledně vyváženosti směřování finančních prostředků a volby priorit a projektů v rámci IPRM pro centrum města, který sleduje potřeby jeho obyvatel), ale i u těchto respondentů zpravidla zaznívaly dílčí kritické výhrady. Část respondentů pak označovala využití finančních prostředků za převážně nebo zcela špatné. Výhrady se týkaly:

- ⇒ špatného nastavení priorit, jimž neodpovídají potřeby města ani přínosy, které dané výdaje městu přinášejí - obecně byl nejčastěji kritizován neúměrně velký důraz na podporu profesionálního sportu, zejména hokeje a fotbalu, a sklon k realizaci (zbytečně) velkých projektů, což však menší část respondentů naopak vnímá jako pozitivum a příklad žádoucí koncentrace zdrojů,
- ⇒ důrazu na „mediální témata“, zejména na rekonstrukci koupaliště a stavbu parkovacích domů,
- ⇒ dílčí nespokojenosti s některými konkrétními projekty (např. příliš nákladné nebo architektonicky či technicky nevhodné řešení, obojí zejména v případě rekonstrukce koupaliště a rekonstrukce Staroměstského náměstí).

Nedostatky v komunikaci ze strany městské samosprávy zmínila jen malá část oslovených organizací, jsou však považovány za velmi závažné. Týkají se především absence koordinace s okolními městy a obcemi (které jsou funkčně provázané s Mladou Boleslaví, zejména Kosmonosy) a významnými organizacemi v čele se Škodou Auto, a.s.. Koordinace chybí především v oblasti prostorového rozvoje (využití rozvojových i zastavěných ploch) a provázanosti projektových záměrů. Pociťován je také nedostatek činnosti odborných pracovních skupin vyjadřujících se k podstatným tématům, přičemž činnost komisí rady města je respondenty pravděpodobně v tomto smyslu implicitně považována za nedostatečnou, resp. branou málo v potaz.

Jen malá část zástupců oslovených subjektů se při rozhovoru zmínila o strategickém plánování na úrovni města. Pokud však tento aspekt zmínili, pak se jednalo o hodnocení převážně mírně

negativní. Strategické plánování je pocítováno jako příliš standardní, rutinní a formální, tedy málo kreativní a splňující pouze určitou povinnost. Podle některých respondentů se také příliš odvíjí od volebních cyklů. Konkrétně se negativní hodnocení týká zejména komunitního plánu sociálních služeb. Ten je vnímán jako v zásadě vyhovující, ale plní jen základní zadání, obsahující prostý výčet aktivit, nemající příliš velké ambice a nenabízející strategickou vizi. Strategický plán rozvoje města (předchozí verze) subjekty ve městě neznají, byť pocítují výraznou potřebu jeho existence a průběžného naplňování. V případě obou hlavních koncepčních dokumentů (strategický plán a komunitní plán sociálních služeb) je kritika směřována i k jejich realizaci. Ta podle respondentů není kontinuální a dostatečně publikovaná a propagovaná (respondenti a veřejnost o realizaci těchto dokumentů vlastně nevědí nic). Některým osloveným subjektům chybí také jasná urbanistická koncepce města. Pozitivnější náhled mají respondenti na projekt Zdravé město, který je dostatečně „akční“ a udržuje zapojené subjekty a veřejnost v činnosti. Zmíněna byla naopak nedotaženost některých záměrů (především organizačních a neinvestičních) nejen v případě projektu Zdravé město, které často zůstávají spíše v rovině vizi a myšlenek.

Jen malá část respondentů zmínila problémy s kompetencí či ochotou úředníků Magistrátu města Mladá Boleslav. Pokud již byly tyto problémy uvedeny, pak to bylo spíše selektivně dle odborů. Někteří respondenti spontánně uváděli jako problém nízkou kompetenci a špatnou komunikaci a kontinuitu rozhodování různých odborů pracovníků Krajského úřadu Středočeského kraje, mj. v důsledku fluktuace pracovníků.

### Rozvojové priority města

Oslovené subjekty se na definici rozvojových priorit a „úkolů“ pro městskou samosprávu víceméně shodují, resp. jednotlivé názory si neprotiřečí. Jednotliví respondenti však přirozeně kladou rozdílný důraz na jednotlivé složky života ve městě. Žádoucími a podstatnými prioritami budoucího rozvoje města jsou (některé priority se obsahově prolínají):

- ⇒ podpora spolkového a společenského života ve městě vč. úpravy grantové politiky a její propagace směrem k menším subjektům,
- ⇒ posílení rekreačního zázemí (Jizera, zelené plochy) a nabídky trávení volného času ze strany města (především směrem k dětem a mládeži) i z iniciativy jeho obyvatel (vlastní akce a projekty),
- ⇒ posílení vztahu obyvatel k městu v jiném než pracovním smyslu,
- ⇒ diverzifikace místní ekonomiky,
- ⇒ vyvážení prostorového rozvoje města částečnou změnou funkcí některých ploch, výstavbou rezidenčních celků na jižním okraji města a lepším funkčním začleněním „satelitů“ do města,
- ⇒ dopravní opatření směřující k preferenci veřejné, cyklistické a pěší dopravy a k mírnému omezení dopravy automobilové,
- ⇒ zvýšení bezpečnosti ve městě prevencí kriminality (sociálními a kulturními projekty, revitalizací sídliště zamezující jeho ghettoizaci) i represemi (kamerový systém, tlak proti hernám apod.),
- ⇒ rozvoj sociálních služeb v úzké vazbě na vývoj poptávky ze strany obyvatel (např. nárůst počtu seniorů),
- ⇒ zlepšení životního prostředí (eliminace automobilové dopravy, preference udržitelných druhů dopravy, výstavba ekologické spalovny),
- ⇒ posílení strategického plánování, činnosti odborných pracovních skupin a komisí a komunikace mezi městem, okolními městy a obcemi a největšími firmami a zaměstnavateli zejména s ohledem na koordinaci prostorového rozvoje města a funkčního propojování mladoboleslavské aglomerace.

## 8.4 Shrnutí

- ⇒ Mezi nejčastější kladně hodnocené aspekty života ve městě patří:
  - ekonomická situace města a trh práce,
  - údržba a stav veřejných prostranství,
  - vybavenost technickou infrastrukturou,
  - kvalitní a dostatečně kapacitní nabídka v oblasti zdravotnictví,
  - kvalitní a s výjimkou mateřských škol dostatečně kapacitní a pestrá nabídka v oblasti školství,
  - převážně dobře fungující sociální služby a systém sociální péče (se zdůrazněním nárůstu budoucích potřeb obyvatel v této oblasti).
- ⇒ Mezi nejčastější záporně hodnocené aspekty života ve městě patří (bez ohledu na možnosti jejich řešení ze strany městské správy):
  - bezpečnost a kriminalita,
  - sociální problémy spojené s velkým počtem cizinců a jejich výrazná koncentrace do několika lokalit,
  - dopravní zátěž silniční dopravou a nedostatek parkovacích míst,
  - některé složky životního prostředí (nedostatek zelených ploch, lokálně znečištěné ovzduší, hluková zátěž),
  - nedostatečná či nevhodně strukturovaná nabídka trávení volného času, sportovních a kulturních aktivit, slabý společenský život,
  - dílčí nedostatky ve strategickém plánování.

## 9 Přípravenost města pro realizaci strategického plánu

Kapitola se zaměřuje na analýzu institucionální připravenosti města a systém řízení projektů. Důležitá je také projektová připravenost města, tedy fáze přípravy a rozpracovanosti projektových záměrů. Analýza projektové připravenosti vychází především ze stavu projektů v rámci obou IPRM realizovaných v Mladé Boleslavi.

Dále je analyzován vývoj rozpočtu města Mladá Boleslav v letech 2006 - 2009 s porovnáním vybraných položek rozpočtu Mladé Boleslavi s daty za referenční města a schválený rozpočtový výhled města do roku 2015. Hlavní pozornost se soustřeďuje na položky „celkové daňové příjmy“ a „kapitálové výdaje“. Pro hodnocení je použita skutečná hodnota za rok 2009 přepočtená na 1 obyvatele. Daňová výtěžnost dokumentuje socioekonomickou pozici Mladé Boleslavi v porovnání s referenčními městy a částečně vypovídá rovněž o rozvinutosti podnikatelských aktivit ve městě. Investiční aktivita/kapitálové výdaje představuje významný faktor rozvoje města a do určité míry vypovídá o využívání prostředků z fondů EU.

### 9.1 Institucionální připravenost města

Statutární město Mladá Boleslav má v současné době ve srovnání se situací běžnou v obdobně velkých městech dobře nastavený systém projektové přípravy a strategického plánování. Do tohoto systému jsou zapojeny zejména některé odbory Magistrátu města Mladá Boleslav a některé komise Rady města Mladá Boleslav, částečně pak (spíše ad hoc) i další subjekty působící ve městě.

Pro potřeby strategického plánování rozvoje města je ustavena Komise pro rozvojové strategie Rady města Mladá Boleslav. Tato komise má ve svém portfoliu přípravu strategického plánu města i dalších koncepčních dokumentů a rovněž se věnuje přípravě významných projektových záměrů v obecné, ideové rovině. Komise tak představuje základní poradní orgán pro oblast strategického rozvoje města a je v jistém smyslu nadřazena ostatním komisím. Členy komise jsou zástupci různých ekonomických oborů a různých sektorů (veřejný, neziskový, podnikatelský). Strategii rozvoje města se částečně věnují i další komise Rady města, zejména Komise pro rozvoj bydlení, Komise pro dopravu, Komise pro péči o památky a historické objekty na území města MB, Komise pro rozvoj příměstských částí, Komise pro rozvoj města volnočasových aktivit a Komise pro integraci etnik a národnostních menšin. Celkový počet komisí Rady města Mladá Boleslav je poměrně vysoký a kompetence některých z nich se částečně překrývají nebo jsou z „historických“ důvodů ne zcela vhodně vymezené.

Do oblasti strategického plánování spadá také soubor aktivit v rámci místní Agendy 21 a členství Mladé Boleslavi v Národní síti zdravých měst (od roku 2004). Součástí těchto aktivit je příprava a průběžná aktualizace Plánu zdraví a kvality života, který má povahu „malého strategického plánu“ a jehož součástí je i sledování vybraných indikátorů kvality života ve městě. „Zdravé město“ důsledně pracuje s metodami zapojování veřejnosti do rozvoje města a vytváření celoměstských projektů. Součástí uvedených aktivit je pořádání veřejných anket a projednání. Obdobný charakter mají další veřejná setkání, mezi něž lze zařadit např. pravidelně pořádané veřejné diskuse vedení města a městských organizací s obyvateli jednotlivých příměstských částí. Město je ve srovnání s jinými obdobnými městy celkově nadprůměrně komunikativní směrem k občanům i menším subjektům působícím ve městě, jisté rezervy lze naopak spatřovat v komunikaci s většími subjekty (okolní města a obce, velké firmy).

Pro potřeby projektové přípravy a projektového řízení je na Magistrátě města Mladá Boleslav zřízen Odbor řízení projektů. Jeho pozici vůči ostatním odborům nelze charakterizovat významovou nadřazeností, ale spíše průřezovostí. Odbor má na starosti řízení projektového cyklu, tedy koordinaci přípravy, realizace, příp. udržitelnosti projektů, přičemž do jednotlivých fází projektového cyklu vstupují u jednotlivých projektů další odbory (zejména z odborného hlediska). Systém projektového řízení ve městě je (i ve srovnání se situací v jiných srovnatelných městech) nastaven vhodně a funguje zcela v souladu s potřebami města. Celkový počet odborů a vymezení

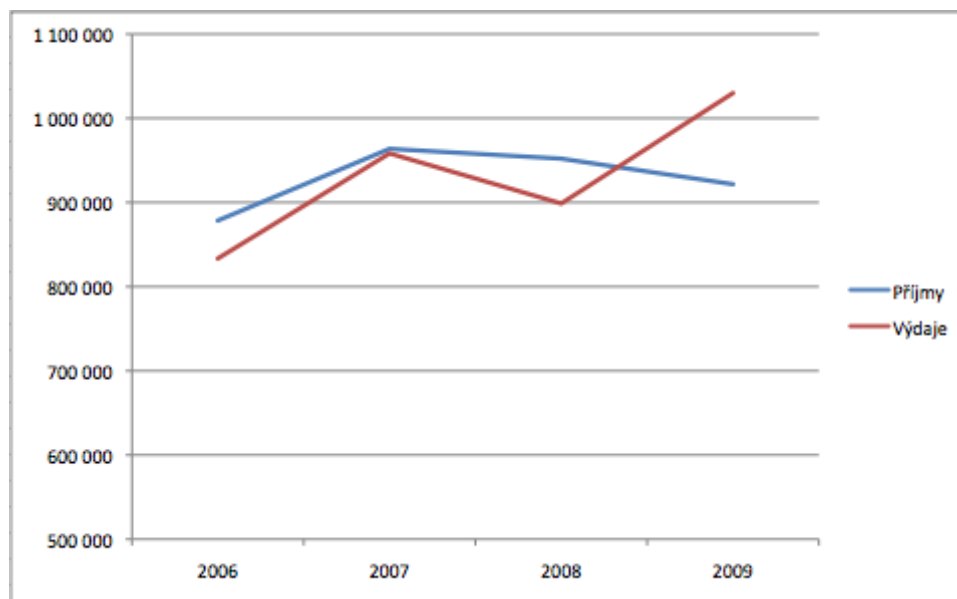
jejich kompetencí ve vztahu k projektovému řízení je rovněž adekvátní. Odbor řízení projektů je rovněž výkonným garantem přípravy a realizace strategického plánu vč. akčního plánu. Vystupuje také jako garant veškeré agendy spojené se získáváním dotací ze strukturálních fondů EU, tzn. zpracovává projektové žádosti, komunikuje s řídicími orgány operačních programů, provádí administraci projektů ve fázích realizace a udržitelnosti a má na starosti přípravu a realizaci některých specifických nástrojů podpory ze strany EU, zejména integrovaných plánů rozvoje města.

Do projektové přípravy a částečně i do strategického plánování rozvoje města zasahují i další subjekty. Mezi ně patří zejména organizace, resp. jejich zástupci, kteří jsou členy výše zmíněných komisí. Zejména na přípravě tematicky příslušných projektů se podílejí také příspěvkové organizace města (některé jsou přímými nositeli projektů) a neziskové organizace i další subjekty, včetně podnikatelského sektoru. Jejich zapojení je převážně jednorázové a vychází z potřeb daných projektových záměry.

## 9.2 Finanční připravenost města

Do roku 2008 mělo město dlouhodobě vyrovnané hospodaření s převahou rozpočtových přebytků, přičemž případné jednorázové deficity byly způsobeny výhradně rozsáhlými investičními akcemi. Vlivem nárůstu běžných výdajů a především významným poklesem daňových příjmů způsobeným hospodářskou krizí zaznamenalo město v roce 2009 po dlouhém období kladných hospodářských výsledků záporný výsledek rozpočtu (viz graf 7).

graf 7: Vývoj příjmů a výdajů rozpočtu města Mladá Boleslav (2006 - 2009)



Pozn.: jedná se o skutečné plnění rozpočtů města

Zdroj: závěrečné účty rozpočtů města Mladá Boleslav

Ve vývoji příjmů města (viz tabulka 33) je patrný výrazný pokles daňových výnosů v roce 2009 (částečně již v roce 2008) způsobený prudkým poklesem výběru daní vlivem hospodářské recese. Budoucí vývoj daňových příjmů je kromě vývoje hospodářské situace závislý také na případných změnách zákona o rozpočtovém určení daní a na dalších úpravách sazeb přímých daní.

V současnosti se na daňových příjmech nejvýznamněji podílí daň z přidané hodnoty, daň z příjmů právnických osob a daň z fyzických osob ze závislé činnosti, které také nejvýrazněji ovlivňují průběh pravidelné stabilní složky vlastních příjmů během roku, a tím i celkové cash-flow města. Město však v důsledku současného systému rozpočtového určení daní prakticky nemá žádnou pravomoc, jak průběh inkasa jednotlivých daní během roku ovlivnit.

Vzhledem k podmínkám vyplývajícím ze zákona o rozpočtovém určení daní a další legislativy má město velmi malé možnosti ovlivnit celkový daňový výnos. Přímé nastavení sazeb je možné pouze v případě daně z nemovitostí a místních poplatků, na celkovou výši příjmů rozpočtu Mladé Boleslavi to má ale zcela zanedbatelný vliv.

Význam nedaňových příjmů je relativně nízký. Patří sem např. příjmy z pronájmu majetku, z pokut, z běžné činnosti nebo příjmy Městské policie.

Kapitálové příjmy jsou v posledních letech vázány především na prodej nemovitostí v majetku města (především obecních bytů, nebytových prostor a pozemků) a jejich výnos je v jednotlivých letech velmi proměnlivý.

Vývoj příjmů z dotací zaznamenal největší nárůst. Jedná se však z velké části o prostředky, které město Mladá Boleslav získává ze státního rozpočtu na zajištění činností přenesené působnosti a pouze je přerozděluje.

tabulka 33: Vývoj příjmů a výdajů města Mladá Boleslav v letech 2006 - 2009 (v tis. Kč)

	2006	2007	2008	2009	Index 2009/2006
Daňové příjmy	521 551	566 592	596 834	516 718	99,1
Nedaňové příjmy	48 512	34 054	40 042	30 318	62,5
Kapitálové příjmy	84 176	85 873	59 651	97 634	116,0
Dotace	224 245	277 181	255 498	276 974	123,5
<b>Celkem příjmy</b>	<b>878 484</b>	<b>963 700</b>	<b>952 025</b>	<b>921 644</b>	<b>104,9</b>
Běžné výdaje	619 892	713 897	731 566	815 184	131,5
Kapitálové výdaje	213 476	244 366	167 169	214 765	100,6
<b>Celkem výdaje</b>	<b>833 368</b>	<b>958 263</b>	<b>898 735</b>	<b>1 029 949</b>	<b>123,6</b>

Zdroj: závěrečné účty rozpočtů města Mladá Boleslav

tabulka 34: Daňové příjmy a kapitálové výdaje v Mladé Boleslavi a dalších referenčních městech (2009)

Město	Daňové příjmy		Kapitálové výdaje	
	Průměrný výnos na obyvatele (v tis. Kč)	Podíl daňových příjmů na celkových příjmech	Průměrné kapitálové výdaje na obyvatele (v tis. Kč)	Podíl kapitálových výdajů na celkových výdajích
<b>Mladá Boleslav</b>	<b>11,5</b>	<b>56,1</b>	<b>4,8</b>	<b>20,9</b>
Kladno	10,6	47,5	4,8	22,5
Kolín	11,3	35,0	4,4	14,7
Jablonec nad Nisou	12,6	52,7	7,8	24,5
Liberec	11,3	62,5	2,3	12,3
Hradec Králové	12,5	57,6	7,9	30,6

Zdroj: závěrečné účty rozpočtů měst

Výše kapitálových výdajů je relativně stabilní. Protože úzce souvisí s realizací především investičních projektů spolufinancovaných z prostředků EU, je možno pokles roku 2008 vysvětlit pomalým náběhem operačních programů období 2007 - 2013 způsobený jejich pozdějším schválením Evropskou komisí. V roce 2009 však již došlo k jejich plnému rozběhnutí, což se projevilo výrazným meziročním nárůstem kapitálových výdajů.

V porovnání s referenčními městy je Mladá Boleslav v daných kategoriích plně srovnatelná (viz tabulka 34). Výjimkou jsou relativně i absolutně vysoké kapitálové výdaje Hradce Králové a především Jablonce nad Nisou a naopak nízké hodnoty tohoto parametru u Liberce. V obou případech se však může jednat o výjimku způsobenou realizací významné investice v daném roce, resp. její nerealizování.

Předpokládaný vývoj hospodaření města do roku 2015 byl schválen Zastupitelstvem města v červnu 2010 a přibližuje jej tabulka 35.

**tabulka 35: Předpoklad vývoje hospodaření města Mladá Boleslav v letech 2011 - 2015 (v tis. Kč)**

	Skutečnost		Rozpočet		Výhled		
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Daňové příjmy	516 718	511 132	550 000	566 000	580 000	580 000	580 000
Nedaňové příjmy	30 318	20 881	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
Kapitálové příjmy	97 634	80 000	10 000	0	0	0	0
Dotace	276 974	77 125	302 000	78 000	78 000	78 000	78 000
<b>Celkem příjmy</b>	<b>921 644</b>	<b>689 138</b>	<b>897 000</b>	<b>679 000</b>	<b>693 000</b>	<b>693 000</b>	<b>693 000</b>
Běžné výdaje	815 184	637 013	619 373	620 311	621 392	626 428	626 428
Kapitálové výdaje	214 765	445 184	2 000	2 000	2 000	32 000	32 000
<b>Celkem výdaje</b>	<b>1 029 949</b>	<b>1 082 197</b>	<b>621 373</b>	<b>622 311</b>	<b>623 392</b>	<b>658 428</b>	<b>658 428</b>

Zdroj: Rozpočtový výhled hospodaření města na roky 2011 - 2015

Ve schváleném rozpočtu na rok 2010 se dále projevuje výrazný propad všech příjmových položek rozpočtu. Na výdajové stránce město reagovalo redukcí běžných výdajů. Oproti tomu výše kapitálových výdajů dosáhla více než dvojnásobku roku 2009. Souvisí totiž s realizací velkého množství projektů spolufinancovaných z evropských fondů. Vzhledem k tomu, že se jedná o projekty dlouhodobě připravované a často realizované několik let, není možné a ani finančně efektivní je v průběhu realizace zastavovat nebo omezovat. Za celý rok 2010 tak bude mít město nejvyšší deficit v hospodaření za několik posledních let.

Rozpočtový výhled pro roky 2011 až 2015 již plně reaguje na aktuální vývoj ekonomiky města i ČR a zároveň vychází z připravovaných úsporných opatření a reformem ze strany centrálních orgánů státní správy. Hospodaření města by se mělo vrátit ke kladným hospodářským výsledkům při výrazném poklesu celkových příjmů a výdajů. Na úrovni příjmů dojde k další redukci běžných výdajů a jejich návratu na úroveň roku 2006. Zároveň se mají zásadně eliminovat kapitálové výdaje, což je však v určitém rozporu s připravovanými projekty uvedenými v kapitole 9.3. Na úrovni příjmů město realisticky předpokládá mírný nárůst daňových i nedaňových příjmů související s ústupem hospodářské krize a postupným zlepšováním ekonomické situace. V následujících letech město nebude mít žádné kapitálové příjmy, tj. nepředpokládá prodej nemovitostí ve svém vlastnictví. Také výše dotací ze státního rozpočtu na zajištění činností v přenesené působnosti bude vlivem úsporných opatření orgánů státní správy výrazně nižší.

Ve výhledu na r. 2011 je uvažováno s úplným splacením překlenovacího úvěru 224 mil. Kč z přijatých investičních dotací, je počítáno s dostatečnými daňovými příjmy (zvýšení hrubého výnosu státních daní), s mírným nárůstem nedaňových příjmů (růst nájemného) a zároveň s úsporami běžných



výdajů (omezení výdajů na kulturu, sport, tělovýchovu, úspora provozních výdajů a realizací pouze nezbytné údržby a opravy majetku).

### 9.3 Projektová připravenost města

Důležitá je také projektová připravenost města, tedy fáze přípravy a rozpracovanosti projektových záměrů. Analýza projektové připravenosti vychází především ze indikativního seznamu projektů připravovaných v rámci obou Integrovaných plánů rozvoje města, jejichž předkladatelem je město Mladá Boleslav nebo organizace jím založené či zřízené.

Nezanedbatelnou výhodou Mladé Boleslavi jsou zkušenosti s čerpáním zdrojů ze strukturálních fondů. Do konce roku 2010 došlo k úspěšnému ukončení realizace 8 projektů s celkovými výdaji přesahujícími 660 mil. Kč. Město má zkušenost s projekty spolufinancovanými z programů Phare, SROP, ROP Střední Čechy, OP Životní prostředí a v poslední době také z IOP a OP Lidské zdroje a zaměstnanost.

V programovacím období 2007 - 2013 probíhá realizace významných projektů především prostřednictvím integrovaných plánů rozvoje města (IPRM).

Prvním je Integrovaný plán rozvoje města Mladá Boleslav pro ROP Střední Čechy. Jedná se o zonální IPRM zaměřený na vybranou část města zahrnující historické centrum - Staré a Nové Město, lesopark Štěpánka, lokalitu Na Ptáku přiléhající k části Nové Město a části lokalit Podhradí a Podolec-Dubce navazující na Staré Město.

Druhý IPRM představuje Integrovaný plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav pro IOP - zóna Severní sídliště. Jak již název napovídá, jedná se také o zonální IPRM zaměřený na území Severního sídliště, které je největším obytným celkem ve městě.

Město Mladá Boleslav a jím založené a zřízené organizace plánují, resp. realizují v letech 2010 až 2013 celkem 28 projektů o celkovém předpokládaném rozpočtu zhruba 650 mil. Kč. Tyto projekty by měly být realizovány v rámci obou IPRM a spolufinancovány z ROP Střední Čechy, IOP a dalších operačních programů. Níže (tabulka 36) jsou uvedeny základní informace o těchto projektech.

tabulka 36: Seznam připravovaných a dokončených projektů v rámci obou IPRM

Název projektu	Nositel	OP	Odhad nákladů (mil. Kč)	Harm.	Poznámka
Rekonstrukce Staroměstského nám.	SM MB	ROP SČ	120	2010-2011	částečně hotovo
EKO zahrada DDM	SM MB	ROP SČ	3,6	2011-2012	
Revitalizace lokality Ptácká	SM MB	ROP SČ	85	2011-2012	realizace nejistá
Rekonstrukce parku Výstaviště	SM MB	ROP SČ	50	2011-2012	
Rekonstrukce parku na Komenského nám.	SM MB	ROP SČ	31,5	2012-2013	
Rekonstrukce parku Štěpánka	SM MB	ROP SČ	77	2013	
Rekonstrukce Městského divadla	SM MB	ROP SČ	75	2010-2012	první etapa dokončena
Modernizace ZŠ Komenského 91	ZŠ Komen. nám. 91	ROP SČ	2,3	2009	projekt dokončen
Obnova vozového parku	Dopravní	ROP SČ	27,5	2010	projekt dokončen

Název projektu	Nositel	OP	Odhad nákladů (mil. Kč)	Harm.	Poznámka
podnik					
Rekonstrukce plaveckého bazénu TJ Sokol	SM MB	ROP SČ	30	2011-2012	
Rekonstr. víceúčel. hřiště ZŠ Komenského nám. 76	ZŠ Komen. nám. 76	ROP SČ	15	2013	realizace nejistá
Městské čipové karty	SM MB	IOP	1	NR	realizace nepravděpodobná
Systém správy a údržby ÚAP	SM MB		5	NR	financován z vlastních zdrojů
Revitalizace Nového parku	SM MB	IOP	43	2010-2011	v realizaci
Cyklostezky v Severním sídlišti	SM MB	IOP	20	2010-2011	část projektu dokončena
Revitalizace obl. ul. J. Palacha	SM MB	IOP	18	2010	projekt dokončen
Revitalizace oblasti parku Vnitroblok	SM MB	IOP	6,6	2010	projekt dokončen
Komplexní zateplení ZŠ Václavkova 1040	ZŠ Václavkova 1040	OP ŽP	25	2011-2012	
Komplexní zateplení zŠ Václavkova 1082	ZŠ Václavkova 1084	OP ŽP	20	2010-2011	v realizaci
Přístavba MŠ a modernizace venkovních prostor	MŠ Sluničko	OP ŽP	13	2011	realizace nejistá
Vzdělávání učitelů ZŠ Václavkova 1040	ZŠ Václavkova 1040	OP VK	0,4	2010-2011	v realizaci
Vzdělávání učitelů ZŠ Václavkova 1082	ZŠ Václavkova 1082	OP VK	0,4	2010-2011	v realizaci
Provedení přístavby plav. bazénu v atriu školy	ZŠ Václavkova 1040	ROP SČ	17	2012	realizace nejistá
Zvyšování konkurenceschopnosti veř. správy zvyšováním vzdělanosti	SM MB	OP LZZ	2,5	2010-2011	v realizaci
Zavedení počítačových učeben do třídy	MŠ Sluničko	OP VK	0,2	2010	realizace nejistá
Přestavba a rekonstrukce ubyt. na Dům sociál. služeb	SM MB		20	2010	dokončen, fin. z vlastních zdrojů
Nízkoprahové centrum pro děti a mládež	SM MB	ROP SČ	15	2010	dokončen, fin. z vlastních zdrojů

Pozn.: SM MB - Statutární město Mladá Boleslav; NR - není uvedeno; údaje jsou k prosinci 2010

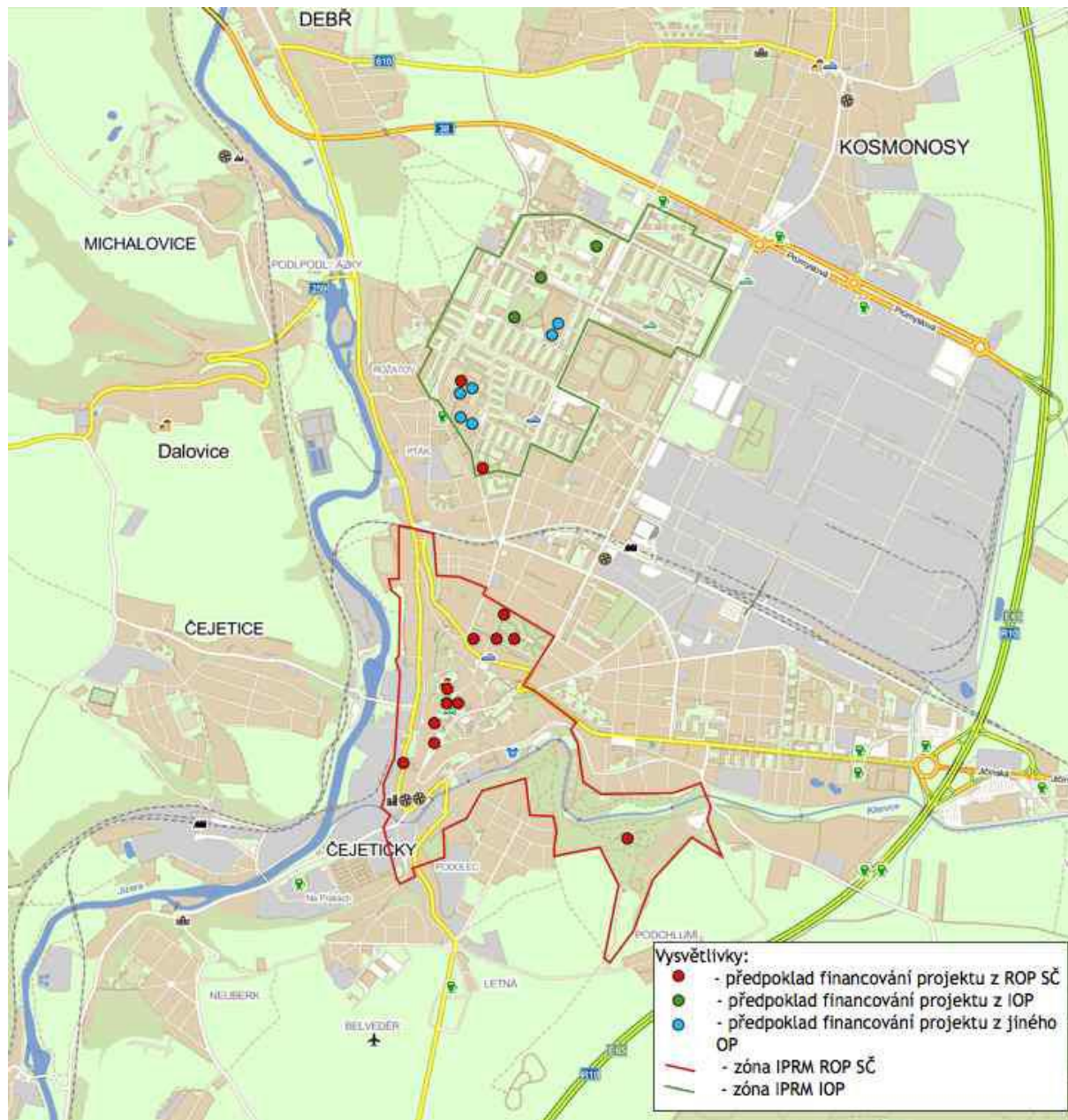
Zdroj: IPRM ROP Střední Čechy, IPRM IOP, informace Magistrátu města Mladá Boleslav

Na základě výše uvedené tabulky připravených a dokončených projektů v Mladé Boleslavi bude v roce 2011 kulminovat počet i celkové výdaje dokončovaných projektů spolufinancovaných z evropských fondů v programovacím období 2007 - 2013. Všechny tyto projekty byly připraveny, schváleny k spolufinancování z fondů EU a zahájeny již v roce 2010. V následujících letech bude

docházet v souvislosti s postupným vyčerpáním operačních programů k útlumu celkového počtu i finančního objemu dokončovaných projektů.

Prostorové rozmístění výše uvedených projektových záměrů v Mladé Boleslavi přibližuje obrázek 1.

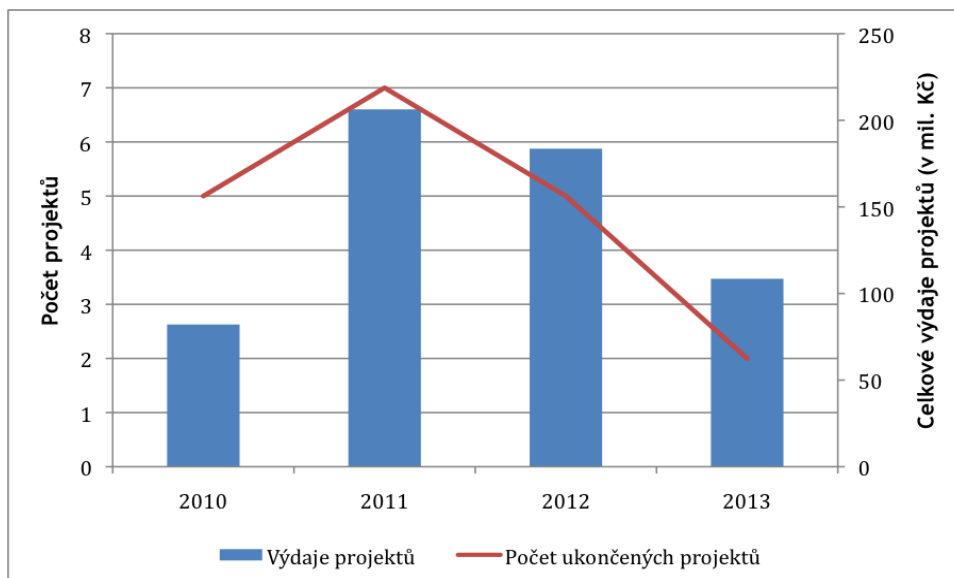
obrázek 8: Prostorové rozmístění připravovaných projektů v Mladé Boleslavi



Pozn.: uvedeny jsou pouze projekty s konkrétní lokalizací

Zdroj: IPRM ROP Střední Čechy a IPRM IOP

graf 8: Předpokládaný počet a objem projektů města Mladá Boleslav (2010 - 2013)



Pozn.: Projekty bez uvedení předpokládaného data realizace nebyly do grafu zahrnuty.  
Zdroj: IPRM ROP Střední Čechy a IPRM IOP

## 9.4 Shrnutí

- ⇒ Adekvátní systém projektové přípravy a strategického řízení ve městě.
- ⇒ Dlouhodobě mírně přebytkový rozpočet města.
- ⇒ Výrazný pokles daňových i nedaňových příjmů a nárůst běžných výdajů v roce 2009 v souvislosti s hospodářskou krizí.
- ⇒ Daňové příjmy Mladé Boleslavi odpovídají srovnatelným městům.
- ⇒ Pozitivní zkušenost města s úspěšnou realizací množství projektů spolufinancovaných z EU, faktické zajištění spolufinancování dalších projektů v příštích letech prostřednictvím obou IPRM.
- ⇒ Připravenost řady projektových záměrů, množství projektů ve fázi pokročilé přípravy či realizace.

## 10 Analýza SWOT

### 10.1 Metodika

Analýza SWOT je klasifikační metodou tradičně používanou při strategickém plánování. Jejím smyslem je utřídění informací o dané entitě do 4 kategorií:

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

Tyto kategorie sledují logiku třídění jednotlivých faktorů (viz tabulka 37).

tabulka 37: Metoda SWOT

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

Zpracování analýzy SWOT bylo provedeno expertní metodou, tj. vyhodnocením názorů jednotlivých osob, které byly do zpracování SWOT zapojeny. Cílem analýzy SWOT je identifikace klíčových, průřezových a souhrnných parametrů města a zejména pak jejich klasifikace z hlediska významu. Zpracování analýzy SWOT probíhalo v několika fázích.

V 1. fázi byl zpracován návrh položek SWOT. Tento návrh zpracovali:

- ⇒ členové komise pro rozvojové strategie (z 12 členů komise se vyjádřilo 8 osob poskytujících relativně vyvážený pohled zevnitř města),
- ⇒ respondenti řízených rozhovorů (14 osob poskytujících pohled významných aktérů ve městě vč. schopnosti vyhodnotit odborně obor a témata, jimiž se daný subjekt zabývá),
- ⇒ zástupci zpracovatele (6 osob poskytujících vnější pohled na město).

Každý autor dílčí SWOT mohl uvést do každé kategorie max. 6 položek, celkem tedy nejvýše 24 výroků.

Ve 2. fázi bylo provedeno vyhodnocení shromážděných položek (sloučení dílčích SWOT). Podobné položky byly sloučeny. Pro každou kategorii S, W, O a T byly položky seřazeny podle četnosti, s jakou byly jednotlivými autory dílčích SWOT uváděny.

V 3. fázi pak byla provedena klasifikace jednotlivých položek SWOT. Členové komise pro rozvojové strategie hodnotili v bodové škále všechny položky SWOT podle významu, který jim přisuzují, a v případě příležitostí a hrozeb i podle pravděpodobnosti, s jakou dojde k jejich naplnění. Výsledná SWOT tak obsahuje nejen výčet výroků v jednotlivých kategoriích, ale i jejich klasifikaci dle významu, případně pravděpodobnosti.

## 10.2 Přehled shromážděných položek SWOT

V první fázi přípravy analýzy SWOT byly shromážděny položky navržené 28 osobami dle výše uvedené metodiky. Většina osob nevyužila možnosti zmínit všech 24 položek (6 x S, 6 x W, 6 x O, 6 x T) a uvedla obvykle 10-20 položek. Ze shromážděného množství výroků bylo pro další fázi zpracování SWOT provedeno základní vyhodnocení. Spočívalo ve stylistické úpravě (při maximálním zachování autenticity jednotlivých výpovědí) a sloučení obsahově příbuzných položek tak, aby byla následná klasifikace těchto výroků pro hodnotitele přehledná. Ze stejného důvodu byly položky rovněž roztříděny podle témat. Celkem bylo po sloučení shromážděno 39 silných stránek, 46 slabých stránek, 31 příležitosti a 32 hrozeb.

Přestože z pouhého přehledu shromážděných výroků nelze dělat zásadní závěry, je již v této fázi zpracování SWOT patrné několik skutečností. Předně je to zvýšená koncentrace některých témat u jednotlivých kategorií SWOT. Například téma ekonomiky, trhu práce, občanské vybavenosti a veřejných služeb se objevuje často u silných stránek, ale v případě ekonomiky také u hrozeb, téma bezpečnosti, dopravy, prostorového a urbanistického rozvoje a životního prostředí dominuje u slabých stránek a částečně i u hrozeb, téma lidských zdrojů u příležitostí. Patrná je také rozpornost či přímo protichůdnost některých výroků, která ilustruje názorovou rozmanitost oslovených osob. V další fázi hodnocení SWOT jsou tyto rozpory odstraněny tím, že převáží většinový názor při hodnocení významu jednotlivých položek.

Shromážděné položky po sloučení obsahově příbuzných výroků jsou uvedeny v následujících podkapitolách v členění podle kategorií S, W O a T a následně podle témat.

### 10.2.1 Silné stránky

Atraktivita a bezpečnost:

- ⇒ příznivá geografická poloha na ose Liberec-Praha, blízkost Prahy
- ⇒ atraktivní okolí města mj. z hlediska rekreace a cestovního ruchu (Český ráj, Kokořínsko, Jizerské hory, Krkonoše)
- ⇒ netradiční potenciál v oblasti cestovního ruchu (památky, industriální historie) daný bohatou historií města
- ⇒ dobrá a lepší se pozice města v hierarchii středisek z hlediska obslužnosti, pracovních míst atd.
- ⇒ sportovní reprezentace města (fotbal, hokej, basketbal)
- ⇒ atraktivní a opravené historické centrum města

Ekonomika, lidské zdroje a rozvojový potenciál:

- ⇒ silná ekonomická základna (Škoda Auto, ekonomicky silný subjekt a významný exportér v rámci celého Česka)
- ⇒ dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti a dostatečná nabídka pracovních míst
- ⇒ vysoká životní (příjmová) úroveň obyvatel v rámci Česka
- ⇒ průmyslová tradice města a kvalifikovaná pracovní síla
- ⇒ aktuálně příznivá demografická situace (výrazně kladný přirozený přírůstek obyvatel)
- ⇒ příznivá věková struktura, mladé obyvatelstvo

Doprava a infrastruktura:

- ⇒ dobrá dopravní dostupnost do Prahy i dalších měst (R10 aj.)
- ⇒ obslužnost MHD a její atraktivita pro cestující

- ⇒ kvalitní technická infrastruktura
- ⇒ vysoká kvalita pitné vody
- ⇒ kvalitní možnosti bydlení

#### Občanská vybavenost a kvalita služeb:

- ⇒ existence vysoké školy ve městě
- ⇒ dobrá vybavenost službami (divadlo, muzea, nemocnice, okresní instituce, komerční služby atd.)
- ⇒ kvalitní systém a vysoká úroveň nabídky v oblasti vzdělávání (základní, střední i vysoké školství)
- ⇒ pestrá nabídka v oblasti sportu a volnočasových aktivit
- ⇒ úklid, čistota města
- ⇒ nabídka a kvalita nemocnice a obecně zdravotní péče
- ⇒ pestrá nabídka v oblasti kultury
- ⇒ dostatečná síť obchodních řetězců
- ⇒ kvalitní systém sběru, svozu a likvidace odpadu
- ⇒ výborná nabídka a kvalita sociálních služeb

#### Instituce a správa města:

- ⇒ aktivní a kultivovaná městská správa, vnímání městské správy jako nezkorumpované
- ⇒ dlouhodobě zdravé městské finance (mírně přebytkové hospodaření města, finanční rezervy)
- ⇒ angažovaná místní správa (Zdravé město, komunitní a strategické plánování)
- ⇒ spoluúčast Škody Auto na dění ve městě
- ⇒ získání pozice statutárního města
- ⇒ podpora rodin s dětmi
- ⇒ podpora podnikání
- ⇒ politická stabilita ve městě
- ⇒ dobře zpracovaný územní plán
- ⇒ existence značného městského majetku, s nímž může město nakládat

#### Prostorový a urbanistický rozvoj, životní prostředí:

- ⇒ přívětivost prostředí a veřejných prostranství, péče o zeleň
- ⇒ kvalitní rekreační zázemí města z pohledu jeho obyvatel (Radouč, Štěpánka, Jizera, koupaliště)

### 10.2.2 Slabé stránky

#### Atraktivita a bezpečnost:

- ⇒ slabý společenský život ve městě, málo hospod (restaurací je dostatek), málo akcí z iniciativy obyvatel
- ⇒ nízká bezpečnost a kriminalita (např. Kaufland a další části sídliště)
- ⇒ režim města příliš ovlivněn továrnou, dominance komerční kultury a "instantní" organizované zábavy

- ⇒ velké množství heren a pochybných barů
- ⇒ koncentrace sociálních problémů v některých částech sídliště
- ⇒ chybějící kamerové systémy pro snížení kriminality a vandalismu ve městě
- ⇒ slabý studentský život, většina VŠ studentů žije mimo centrum města
- ⇒ málo strážníků v terénu
- ⇒ nedostatečná údržba a rozvoj příměstských částí

#### Ekonomika, lidské zdroje a rozvojový potenciál:

- ⇒ nedostatečná diverzita místní ekonomiky, závislost na Škoda Auto, malý význam sektoru služeb
- ⇒ malý počet drobných podnikatelů
- ⇒ nízká podpora zaměstnanosti
- ⇒ nedostatečná podpora zemědělců a obchodníků mimo obchodní řetězce
- ⇒ výrazně negativní migrační saldo města (převaha vystěhovaných nad přistěhovanými)
- ⇒ nepříznivá věková struktura obyvatel, rychle stárnoucí obyvatelstvo
- ⇒ vyjížděka kvalifikovaných obyvatel do Prahy

#### Doprava a infrastruktura:

- ⇒ nedostatek parkovacích míst, zejména (ale nejen) v centru města
- ⇒ zahlcení města automobilovou dopravou vč. degradace atraktivních částí města
- ⇒ slabá využitelnost železniční dopravy, nevhodná poloha žst. Mladá Boleslav hl.n.
- ⇒ nedostatečná (nedostavěná) dopravní infrastruktura města, chybějící SV tangenta
- ⇒ nedostatečná hustota a nekoncepční rozvoj cyklotras
- ⇒ špatné napojení turistických tras na autobusovou a železniční dopravu
- ⇒ dopravní systém ve vztahu ke Škodě Auto (zejména chybějící záchytná parkoviště pro zaměstnance)
- ⇒ špatná časová synchronizace dopravních uzavírek
- ⇒ nedostatečná obslužnost příměstských částí MHD

#### Občanská vybavenost a kvalita služeb:

- ⇒ nedostatečná nabídka kvalitních, příp. multifunkčních zařízení pro sport a volný čas
- ⇒ málo pestré kulturní vyžití
- ⇒ nedostatečný úklid města, nepořádek v ulicích, odpady
- ⇒ nakládání s odpady skládkováním
- ⇒ obecný nedostatek služeb
- ⇒ nedostatek pedagogů volného času působících ve volnočasových zařízeních

#### Instituce a správa města:

- ⇒ nedostatečná spolupráce se Škodou Auto
- ⇒ slabé reálné využití plánovacích dokumentů a generelů pro rozvoj města
- ⇒ nedostatečná spolupráce s občanskými sdruženími ve městě, málo občanských iniciativ
- ⇒ správní roztržičnost aglomerace (Kosmonosy, Bradlec, Řepov...)



- ⇒ zvláštní charakter Středočeského kraje s centrem mimo jeho území
- ⇒ nemožnost ovlivnit rozvoj města (Škoda Auto jej ovlivňuje řádově více)

Prostorový a urbanistický rozvoj, životní prostředí:

- ⇒ zhoršená kvalita ovzduší - překračování imisních limitů PM10 (prach) a O3 (ozon)
- ⇒ prostorově nevyvážená a nedotažená urbanistická struktura (severní směr rozvoje, "mrtvé" historické jádro, nejasné centrum)
- ⇒ rozsáhlá území s nízkou architektonickou a estetickou hodnotou (sídlíště, některé obchodní zóny)
- ⇒ nedostatek rozvojových ploch ve správním území města
- ⇒ nedostatek zeleně (např. na náměstích) v poměru k rozloze zastavěného území
- ⇒ výrazně nadměrná intenzita hluku v okolí hlavních dopravních tahů
- ⇒ znehodnocení území mezi MB a Kosmonosy (potenciální vedlejší centrum města) výstavbou I/38
- ⇒ světelný smog
- ⇒ nedostatek zelených či stavebních protihlukových bariér kolem silničních komunikací a hlučných zón

### 10.2.3 Příležitosti

Atraktivita a bezpečnost:

- ⇒ rozvoj cestovního ruchu ve vazbě na atraktivní okolí (turistická infrastruktura pro oblast Českého ráje)
- ⇒ zvýšení atraktivity města pro nové obyvatele a návštěvníky (mj. využití polohy na turisticky atraktivních osách toků Klenice a Jizery)
- ⇒ zvýšení rekreační hodnoty okrajových částí města (např. Michalovice - příležitost pro rozsáhlejší „outdoorové“ kulturní aktivity)
- ⇒ zvýšení ochrany a bezpečnosti občanů

Ekonomika, lidské zdroje a rozvojový potenciál:

- ⇒ diverzifikace ekonomické základny vlivem zájmu firem o investice na území města, snížení závislosti na Škoda Auto
- ⇒ rozvoj výzkumu a vysokého školství i ve vazbě na Škodu Auto (tj. investice převážně ze soukromých zdrojů)
- ⇒ využití místních špičkových techniků pro rozvoj nového „high-tech“ oboru nezávislého na automobilovém průmyslu
- ⇒ zvýšení vzdělanosti obyvatel, rozvoj vzdělávacích programů
- ⇒ rozvoj Škody Auto, jejích mezinárodních aktivit a posílení její pozice v rámci koncernu VW
- ⇒ přenos firemní kultury v rámci Škoda Auto i do jiných oblastí života ve městě
- ⇒ reforma sociálního systému (v rámci Česka) vedoucí k vyšší ochotě pracovat
- ⇒ přistěhování vzdělanějších a vyšších sociálních vrstev (nejen práce, ale i bydlení)

Doprava a infrastruktura:

- ⇒ rozvoj dosud málo využitelného železničního spojení, zejména modernizace spojení na Prahu

- ⇒ posílení významu udržitelných druhů dopravy (autobusové, cyklistické, pěší) vč . vazby na sousední obce
- ⇒ zlepšení dopravní dostupnosti města v rámci Česka a EU
- ⇒ zvýšení počtu obyvatel napojených na veřejnou kanalizaci a ČOV

#### Občanská vybavenost a kvalita služeb:

- ⇒ rozvoj pořádání kulturních aktivit a volnočasového vyžití
- ⇒ rozvoj sociálních a zdravotních služeb (mj. pro seniory)
- ⇒ nabídka aktivit a služeb pro Prahu ("nabízet Praze to, co nemá")
- ⇒ orientace živnostníků na rozvoj méně tradičních služeb
- ⇒ dobudování akvacentra

#### Instituce a správa města:

- ⇒ větší vazba a spoluúčast Škody Auto na dění ve městě (rozvojové programy, řešení problému parkovišť, zahraničních dělníků...)
- ⇒ zvýšení sounáležitosti obyvatel s městem, zvýšení aktivity neziskových organizací apod.
- ⇒ využití fondů EU i v příštím programovacím období (od r. 2014)
- ⇒ politické a legislativní změny týkající se rozpočtového určení daní (přerozdělování daní placených na území města)

#### Prostorový a urbanistický rozvoj, životní prostředí:

- ⇒ vyvážení prostorového rozvoje města (příprava rozvoje města jižním směrem)
- ⇒ posílení ekologické stability území péčí o životní prostředí a realizací interakčních prvků ÚSES
- ⇒ oživení centra města a společenského života v ulicích města
- ⇒ výstavba nových obytných zón (rodinné i bytové domy)
- ⇒ zlepšování kvality životního prostředí šetrnějším hospodařením
- ⇒ funkční začlenění okolních satelitů do života města

## 10.2.4 Hrozby

#### Atraktivita a bezpečnost:

- ⇒ ghettoizace části Severního sídliště (zahraniční dělníci, sociálně slabí)
- ⇒ zhoršení bezpečnostní situace, sociálního napětí a zvýšení kriminality
- ⇒ migrace střední třídy obyvatel ze sídliště do suburbánních zón ("satelitů"), množství cizinců v pronajímaných bytech
- ⇒ nárůst sociálně patologických jevů (drogy, vandalismus...)
- ⇒ ekonomický růst města na úkor sociokulturní kvality města
- ⇒ další příliv agenturních zahraničních pracovníků v důsledku tlaku na snižování ceny práce
- ⇒ zhoršení bezpečnosti ve městě působením radikálních a extremistických skupin
- ⇒ nárůst podílu čínských dodavatelů pro škodovku - další cizinci ve městě

#### Ekonomika, lidské zdroje a rozvojový potenciál:

- ⇒ výraznější a dlouhodobější krize či turbulence automobilového průmyslu (nezaměstnanost, kriminalita, odliv obyvatel...)
- ⇒ odsun větší části výroby Škody Auto do jiného města nebo do zahraničí
- ⇒ zhoršení demografické situace, stárnutí obyvatel
- ⇒ oslabení pozice Škody Auto v rámci koncernu VW
- ⇒ odchod části špičkových pracovníků do Prahy (odsávání kvalifikovaných pracovních sil vč. stěhování), zhoršení kvality pracovní síly
- ⇒ dlouhodobý pokles počtu obyvatel a jejich přesun do okolních obcí, ztráta významu města ve prospěch jiných (Kolín...)

#### Doprava a infrastruktura:

- ⇒ pokračující nárůst automobilové dopravy
- ⇒ zpoplatnění dálnice mezi Bezděčínem a průmyslovou zónou

#### Občanská vybavenost a kvalita služeb:

- ⇒ nevhodná likvidace odpadů
- ⇒ odchod lékařů do Prahy, případně do zahraničí
- ⇒ omezení služeb nemocnice, ztráta její pozice v síti zdravotnických zařízení
- ⇒ změny ve financování sociálních služeb (přesun do individuálních grantů, ztráta finanční garance pro poskytovatele služeb)

#### Instituce a správa města:

- ⇒ zadlužování města, příp. veřejných rozpočtů celkově
- ⇒ nízká kvalita rozhodnutí na úrovni Středočeského kraje prováděných zvně kraje, tedy z Prahy (zdravotnictví, sociální služby)
- ⇒ vyřazení NUTS 2 Střední Čechy z podpory v rámci Cíle 1 strukturální politiky EU
- ⇒ změny v rozpočtovém určení daní nevýhodné pro MB
- ⇒ ztráta pozice města v relaci k podniku Škoda Auto (město např. nestačí "držet krok" s investicemi ŠA)
- ⇒ zhoršení úrovně výkonu soudní moci a státní správy na úrovni republiky, kraje nebo regionu

#### Prostorový a urbanistický rozvoj, životní prostředí:

- ⇒ zhoršení klimatických podmínek (extrémní sucha, záplavy)
- ⇒ pokračující zástavba přírodně a rekreačně cenných lokalit ve městě
- ⇒ zvýšení hlukové zátěže a koncentrace prachu v důsledku nárůstu automobilové dopravy
- ⇒ snížení ekologické stability města v důsledku snížení pestrosti pěstovaných kultur
- ⇒ vyčerpání prostoru (pozemků) pro další rozvoj ekonomických aktivit ve městě
- ⇒ zhoršení kvality životního prostředí ve vztahu ke zdraví obyvatel

## 10.3 Vyhodnocení položek SWOT

Při vyhodnocení jednotlivých položek SWOT bylo použita jejich klasifikace ve stupnici od 5 (nejvyšší) do 1 (nejnižší). Tato stupnice byla použita pro hodnocení významu položek a v případě příležitostí a hrozeb i pravděpodobnosti jejich naplnění. Svá hodnocení zaslalo 7 členů komise pro rozvojové strategie. Jednotlivým položkám bylo přiřazeno průměrné hodnocení. V případě silných stránek a slabých stránek pak byly položky roztrženy do 3 kategorií (velký, střední, malý význam). V případě příležitostí a hrozeb, kde byly hodnoceny 2 kategorie (význam a pravděpodobnost), byly položky roztrženy do 9 skupin, čemuž graficky odpovídá matice se 3 řádky (velký, střední, malý význam) a 3 sloupci (velká, střední a malá pravděpodobnost). Ve všech případech byly jednotlivé položky do tří kategorií rozděleny přibližně po třetinách v pořadí dle průměrné bodové hodnoty, v některých případech však byla respektována „lokální minima“ dělicí pořadí položek přirozeně do shluků s podobnými bodovými hodnotami.

Podrobné výsledky SWOT přibližuje tabulkový přehled v následujících podkapitolách. Interpretace výsledků vyplývá přímo z těchto tabulek a zasluhuje si tedy jen několik obecnějších komentářů.

Předně byl silným stránkám obecně připisován vyšší význam než stránkám slabým, resp. u obou kategorií se vyskytly položky s velkým významem, ale výrazně nízký význam byl připisován řadě slabých stránek, avšak prakticky žádné silné stránce. Velký význam byl u silných stránek připisován především položkám v tématech ekonomická výkonnost, atraktivita města, správa města a poloha města, relativně nízký význam především položkám v tématech životní prostředí a doprava. U slabých stránek byl velký význam přikládán zejména oblastem ekonomická struktura, doprava, bezpečnost, urbanismus, prostorový rozvoj, malý význam pak položkám v oblastech občanská vybavenost, veřejné služby a správa města.

V případě příležitostí a hrozeb je třeba podotknout především to, že položky mající velký význam i pravděpodobnost (levá horní část tabulky) představují místa, která jsou nejpodstatnější pro budoucí intervence města. Naopak položky s nízkou pravděpodobností i významem (pravá dolní část tabulky) jsou z hlediska intervencí města relativně nejméně podstatné. Položky s vysokým významem a nízkou pravděpodobností (pravá horní část tabulky) představují podstatné potenciální změny, které však nejspíš nenastanou. Proto je třeba je sice mít na paměti, ale zatím není třeba je výrazněji promítat do intervencí města. Položky s nízkým významem a vysokou pravděpodobností (levá dolní část tabulky) představují méně podstatné změny, které však pravděpodobně nastanou. Proto je lze promítnout do intervencí města, byť se jedná o aspekty „druhého řádu“.

Je možné konstatovat, že závěry analýzy SWOT se v základních rysech shodují s výsledky jiných částí analýzy, především s průzkumy obyvatel a významných institucí ve městě.

### 10.3.1 Silné stránky

---

Velký význam	<ul style="list-style-type: none"><li>⇒ silná ekonomická základna (Škoda Auto, ekonomicky silný subjekt a významný exportér v rámci celého Česka)</li><li>⇒ dobrá a lepší se pozice města v hierarchii středisek z hlediska obslužnosti, pracovních míst atd.</li><li>⇒ vysoká životní (příjmová) úroveň obyvatel v rámci Česka</li><li>⇒ dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti a dostatečná nabídka pracovních míst</li><li>⇒ dobrá dopravní dostupnost do Prahy i dalších měst (R10 aj.)</li><li>⇒ dobrá vybavenost službami (divadlo, muzea, nemocnice, okresní instituce, komerční služby atd.)</li><li>⇒ angažovaná místní správa (Zdravé město, komunitní a strategické plánování)</li><li>⇒ úklid, čistota města</li><li>⇒ příznivá geografická poloha na ose Liberec-Praha, blízkost Prahy</li><li>⇒ průmyslová tradice města a kvalifikovaná pracovní síla</li><li>⇒ vysoká kvalita pitné vody</li><li>⇒ nabídka a kvalita nemocnice a obecně zdravotní péče</li><li>⇒ kvalitní systém sběru, svozu a likvidace odpadu</li></ul>
Střední význam	<ul style="list-style-type: none"><li>⇒ získání pozice statutárního města</li><li>⇒ atraktivní a opravené historické centrum města</li><li>⇒ pestrá nabídka v oblasti kultury</li><li>⇒ aktivní a kultivovaná městská správa, vnímání městské správy jako nezkorumpované</li><li>⇒ kvalitní systém a vysoká úroveň nabídky v oblasti vzdělávání (základní, střední i vysoké školství)</li><li>⇒ výborná nabídka a kvalita sociálních služeb</li><li>⇒ spoluúčast Škody Auto na dění ve městě</li><li>⇒ atraktivní okolí města mj. z hlediska rekreace a cestovního ruchu (Český ráj, Kokořínsko, Jizerské hory, Krkonoše)</li></ul>

---

- 
- ⇒ existence vysoké školy ve městě
  - ⇒ dostatečná síť obchodních řetězců
  - ⇒ politická stabilita ve městě

- 
- ⇒ podpora rodin s dětmi
  - ⇒ podpora podnikání
  - ⇒ kvalitní technická infrastruktura
  - ⇒ pestrá nabídka v oblasti sportu a volnočasových aktivit
  - ⇒ dlouhodobě zdravé městské finance (mírně přebytkové hospodaření města, finanční rezervy)
  - ⇒ existence značného městského majetku, s nímž může město nakládat
  - ⇒ přívětivost prostředí a veřejných prostranství, péče o zeleň

Malý význam

- ⇒ kvalitní možnosti bydlení
  - ⇒ kvalitní rekreační zázemí města z pohledu jeho obyvatel (Radouč, Štěpánka, Jizera, koupaliště)
  - ⇒ příznivá věková struktura, mladé obyvatelstvo
  - ⇒ obslužnost MHD a její atraktivita pro cestující
  - ⇒ dobře zpracovaný územní plán
  - ⇒ aktuálně příznivá demografická situace (výrazně kladný přirozený přírůstek obyvatel)
  - ⇒ sportovní reprezentace města (fotbal, hokej, basketbal)
  - ⇒ netradiční potenciál v oblasti cestovního ruchu (památky, industriální historie) daný bohatou historií města
-

### 10.3.2 Slabé stránky

- 
- |                |  |
|----------------|--|
| Velký význam   | <ul style="list-style-type: none"><li>⇒ nedostatečná diverzita místní ekonomiky, závislost na Škoda Auto, malý význam sektoru služeb</li><li>⇒ velké množství heren a pochybných barů</li><li>⇒ zahlcení města automobilovou dopravou vč. degradace atraktivních částí města</li><li>⇒ výrazně nadměrná intenzita hluku v okolí hlavních dopravních tahů</li><li>⇒ malý počet drobných podnikatelů</li><li>⇒ dopravní systém ve vztahu ke Škodě Auto (zejména chybějící záchytná parkoviště pro zaměstnance)</li><li>⇒ koncentrace sociálních problémů v některých částech sídliště</li><li>⇒ slabá využitelnost železniční dopravy, nevhodná poloha žst. Mladá Boleslav hl.n.</li><li>⇒ nedostatečná (nedostavěná) dopravní infrastruktura města, chybějící SV tangenta</li><li>⇒ prostorově nevyvážená a nedotažená urbanistická struktura (severní směr rozvoje, "mrtvé" historické jádro, nejasné centrum)</li><li>⇒ nedostatek rozvojových ploch ve správním území města</li><li>⇒ režim města příliš ovlivněn továrnou, dominance komerční kultury a "instantní" organizované zábavy</li></ul> |
| Střední význam | <ul style="list-style-type: none"><li>⇒ rozsáhlá území s nízkou architektonickou a estetickou hodnotou (sídliště, některé obchodní zóny)</li><li>⇒ nedostatek parkovacích míst, zejména (ale nejen) v centru města</li><li>⇒ nedostatečná spolupráce s občanskými sdruženími ve městě, málo občanských iniciativ</li><li>⇒ slabé reálné využití plánovacích dokumentů a generelů pro rozvoj města</li><li>⇒ nedostatek zelených či stavebních protihlukových bariér kolem silničních komunikací a hlučných zón</li><li>⇒ zhoršená kvalita ovzduší - překračování imisních limitů PM10 (prach) a O3 (ozon)</li><li>⇒ málo strážníků v terénu</li><li>⇒ nedostatek zeleně (např. na náměstích) v poměru k rozloze zastavěného území</li><li>⇒ znehodnocení území mezi MB a Kosmonosy (potenciální vedlejší centrum města) výstavbou I/38</li><li>⇒ slabý společenský život ve městě, málo hospod (restaurací je dostatek), málo akcí z iniciativy obyvatel</li><li>⇒ nízká bezpečnost a kriminalita (např. Kaufland a další části sídliště)</li></ul>  |
-

- ⇒ slabý studentský život, většina VŠ studentů žije mimo centrum města
- ⇒ výrazně negativní migrační saldo města (převaha vystěhovaných nad přistěhovanými)
- ⇒ nepříznivá věková struktura obyvatel, rychle stárnoucí obyvatelstvo
- ⇒ vyjíždka kvalifikovaných obyvatel do Prahy
- ⇒ nedostatečná hustota a nekoncepční rozvoj cyklotras
- ⇒ nedostatek pedagogů volného času působících ve volnočasových zařízeních

- ⇒ chybějící kamerové systémy pro snížení kriminality a vandalismu ve městě
- ⇒ nedostatečná podpora zemědělců a obchodníků mimo obchodní řetězce
- ⇒ nedostatečná spolupráce se Škodou Auto
- ⇒ nemožnost ovlivnit rozvoj města (Škoda Auto jej ovlivňuje řádově více)
- ⇒ nedostatečná údržba a rozvoj příměstských částí
- ⇒ špatná časová synchronizace dopravních uzavírek
- ⇒ správní roztržitost aglomerace (Kosmonosy, Bradlec, Řepov...)
- ⇒ špatné napojení turistických tras na autobusovou a železniční dopravu

Malý význam

- ⇒ zvláštní charakter Středočeského kraje s centrem mimo jeho území
- ⇒ nedostatečná nabídka kvalitních, příp. multifunkčních zařízení pro sport a volný čas
- ⇒ málo pestré kulturní vyžití
- ⇒ nízká podpora zaměstnanosti
- ⇒ obecný nedostatek služeb
- ⇒ světelný smog
- ⇒ nakládání s odpady skládkováním
- ⇒ nedostatečná obslužnost příměstských částí MHD
- ⇒ nedostatečný úklid města, nepořádek v ulicích, odpady



## 10.3.3 Příležitosti

Význam	Vysoká pravděpodobnost	Střední pravděpodobnost	Malá pravděpodobnost
Velký	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ využití fondů EU i v příštím programovacím období (od r. 2014)</li> <li>⇒ dobudování akvacentra</li> <li>⇒ zvýšení rekreační hodnoty okrajových částí města (např. Michalovice - příležitost pro rozsáhlejší „outdoorové“ kulturní aktivity)</li> <li>⇒ vyvážení prostorového rozvoje města (příprava rozvoje města jižním směrem)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ zlepšování kvality životního prostředí šetrnějšími hospodařeními</li> <li>⇒ větší vazba a spoluúčast Škody Auto na dění ve městě (rozvojové programy, řešení problému parkovišť, zahraničních dělníků...)</li> <li>⇒ zvýšení atraktivity města pro nové obyvatele a návštěvníky (mj. využití polohy na turisticky atraktivních osách toků Klenice a Jizery)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ oživení centra města a společenského života v ulicích města</li> <li>⇒ zvýšení vzdělanosti obyvatel, rozvoj vzdělávacích programů</li> <li>⇒ zvýšení sounáležitosti obyvatel s městem, zvýšení aktivity neziskových organizací apod.</li> <li>⇒ orientace živnostníků na rozvoj méně tradičních služeb</li> <li>⇒ reforma sociálního systému (v rámci Česka) vedoucí k vyšší ochotě pracovat</li> </ul>
Střední	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ rozvoj pořádání kulturních aktivit a volnočasového vyžití</li> <li>⇒ výstavba nových obytných zón (rodinné i bytové domy)</li> <li>⇒ rozvoj sociálních a zdravotních služeb (mj. pro seniory)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ zvýšení ochrany a bezpečnosti občanů</li> <li>⇒ posílení významu udržitelných druhů dopravy (autobusové, cyklistické, pěší) vč. vazby na sousední obce</li> <li>⇒ politické a legislativní změny týkající se rozpočtového určení daní (přerozdělování daní placených na území města)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ posílení ekologické stability území péčí o životní prostředí a realizací interakčních prvků ÚSES</li> <li>⇒ funkční začlenění okolních satelitů do života města</li> <li>⇒ diverzifikace ekonomické základny vlivem zájmu firem o investice na území města, snížení závislosti na Škoda Auto</li> <li>⇒ přistěhování vzdělanějších a vyšších sociálních vrstev (nejen práce, ale i bydlení)</li> </ul>
Malý	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ zvýšení počtu obyvatel napojených na veřejnou kanalizaci a ČOV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ rozvoj cestovního ruchu ve vazbě na atraktivní okolí (turistická infrastruktura pro oblast Českého ráje)</li> <li>⇒ rozvoj Škody Auto, jejích mezinárodních aktivit a posílení její pozice v rámci koncernu VW</li> <li>⇒ zlepšení dopravní dostupnosti města v rámci Česka a EU</li> <li>⇒ rozvoj výzkumu a vysokého školství i ve vazbě na Škodu Auto (tj. investice převážně ze soukromých zdrojů)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ přenos firemní kultury v rámci Škoda Auto i do jiných oblastí života ve městě</li> <li>⇒ využití místních špičkových techniků pro rozvoj nového „high-tech“ oboru nezávislého na automobilovém průmyslu</li> <li>⇒ rozvoj dosud málo využitelného železničního spojení, zejména modernizace spojení na Prahu</li> <li>⇒ nabídka aktivit a služeb pro Prahu ("nabízet Praze to, co nemá")</li> </ul>

### 10.3.4 Hrozby

Význam	Vysoká pravděpodobnost	Střední pravděpodobnost	Malá pravděpodobnost
Velký	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ pokračující nárůst automobilové dopravy</li> <li>⇒ zvýšení hlukové zátěže a koncentrace prachu v důsledku nárůstu automobilové dopravy</li> <li>⇒ vyčerpání prostoru (pozemků) pro další rozvoj ekonomických aktivit ve městě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ ghettoizace části Severního sídliště (zahraniční dělníci, sociálně slabí)</li> <li>⇒ nárůst sociálně patologických jevů (drogy, vadalismus...)</li> <li>⇒ zhoršení kvality životního prostředí ve vztahu ke zdraví obyvatel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ výraznější a dlouhodobější krize či turbulence automobilového průmyslu (nezaměstnanost, kriminalita, odliv obyvatel...)</li> <li>⇒ další příliv agenturních zahraničních pracovníků v důsledku tlaku na snižování ceny práce</li> <li>⇒ vyřazení NUTS 2 Střední Čechy z podpory v rámci Cíle 1 strukturální politiky EU</li> <li>⇒ odsun větší části výroby Škody Auto do jiného města nebo do zahraničí</li> </ul>
Střední	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ nízká kvalita rozhodnutí na úrovni Středočeského kraje prováděných zvně kraje, tedy z Prahy (zdravotnictví, sociální služby)</li> <li>⇒ zhoršení bezpečnostní situace, sociálního napětí a zvýšení kriminality</li> <li>⇒ zpoplatnění dálnice mezi Bezděčínem a průmyslovou zónou</li> <li>⇒ migrace střední třídy obyvatel ze sídliště do suburbánních zón ("satelitů"), množství cizinců v pronajímaných bytech</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ nárůst podílu čínských dodavatelů pro škodovku - další cizinci ve městě</li> <li>⇒ odchod části špičkových pracovníků do Prahy (odsávání kvalifikovaných pracovních sil vč. stěhování), zhoršení kvality pracovní síly</li> <li>⇒ zadlužování města, příp. veřejných rozpočtů celkově</li> <li>⇒ pokračující zástavba přírodně a rekreačně cenných lokalit ve městě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ dlouhodobý pokles počtu obyvatel a jejich přesun do okolních obcí, ztráta významu města ve prospěch jiných (Kolín...)</li> <li>⇒ změny v rozpočtovém určení daní nevýhodné pro MB</li> <li>⇒ nevhodná likvidace odpadů</li> <li>⇒ ekonomický růst města na úkor sociokulturní kvality města</li> </ul>
Malý	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ zhoršení demografické situace, stárnutí obyvatel</li> <li>⇒ ztráta pozice města v relaci k podniku Škoda Auto (město např. nestačí "držet krok" s investicemi ŠA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ oslabení pozice Škody Auto v rámci koncernu VW</li> <li>⇒ změny ve financování sociálních služeb (přesun do individuálních grantů, ztráta finanční garance pro poskytovatele služeb)</li> <li>⇒ zhoršení úrovně výkonu soudní moci a státní správy na úrovni republiky, kraje nebo regionu</li> <li>⇒ zhoršení bezpečnosti ve městě působením radikálních a extremistických skupin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ omezení služeb nemocnice, ztráta její pozice v síti zdravotnických zařízení</li> <li>⇒ snížení ekologické stability města v důsledku snížení pestrosti pěstovaných kultur</li> <li>⇒ odchod lékařů do Prahy, případně do zahraničí</li> <li>⇒ zhoršení klimatických podmínek (extrémní sucha, záplavy)</li> </ul>