



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
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 Přípravenost města pro realizaci strategického plánu.....	84
9.1 Institucionální připravenost města.....	84



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
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 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 řádu¹. 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 dojížděnkou 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

¹ 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.

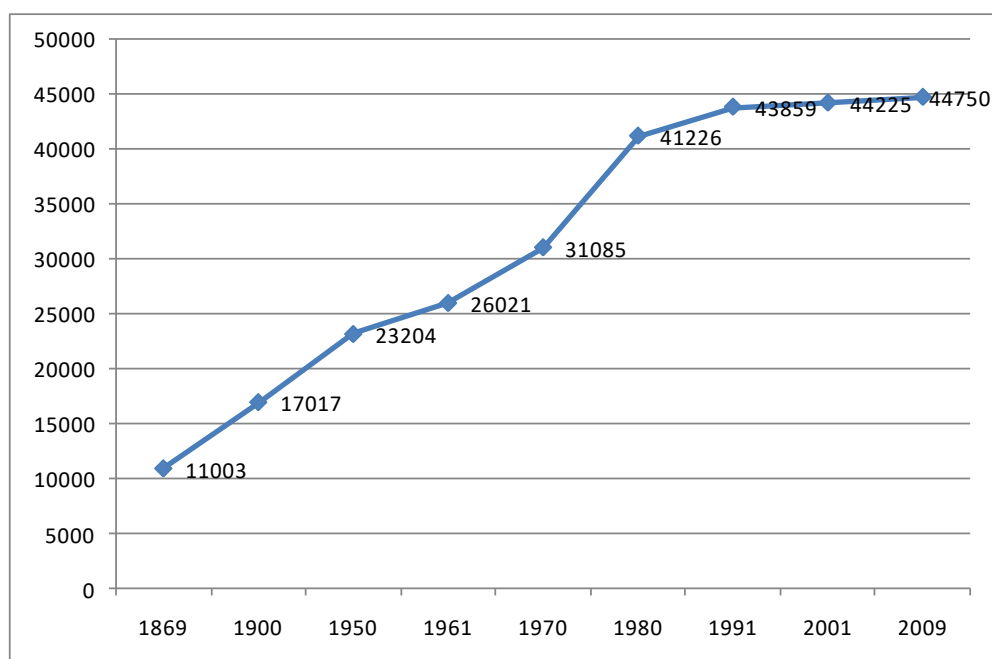
3 Obyvatelstvo a jeho skladba

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.



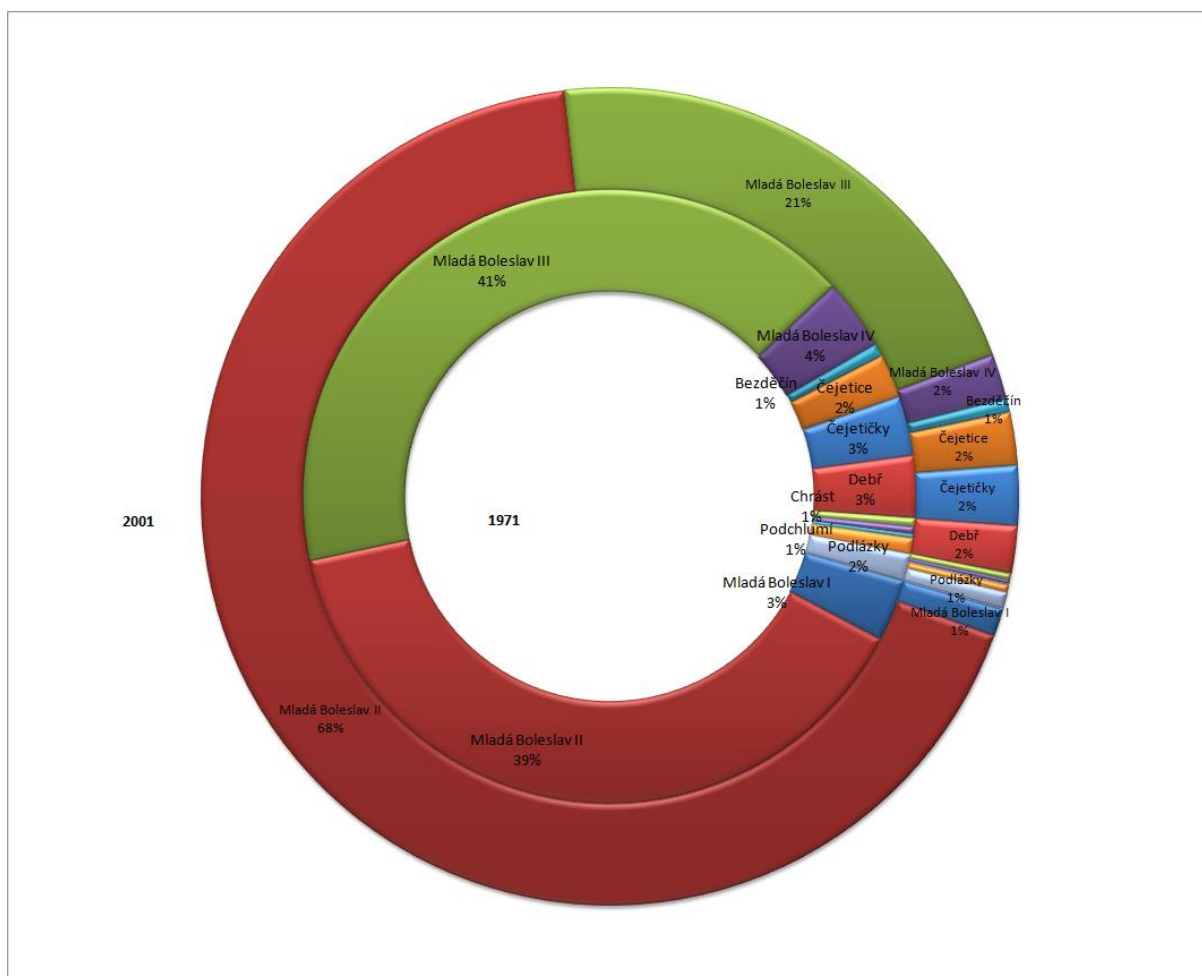
Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

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 Chrást.

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 vystěhovávání 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
Mladá Boleslav	0,9	2,2	-10,6	-19,0
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
Středočeský kraj	-2,2	2,0	4,3	11,6
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
Česká republika	-1,7	1,0	-0,8	2,7

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 2065²), 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)³ 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,

² 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).

³ 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
Mladá Boleslav	78,6	114,6	145,8	37,9	35,5	93,7
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
Středočeský kraj	90,5	95,4	105,4	42,8	42,2	98,6
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
Česká republika	87,2	107,0	123	42,3	41,7	98,6

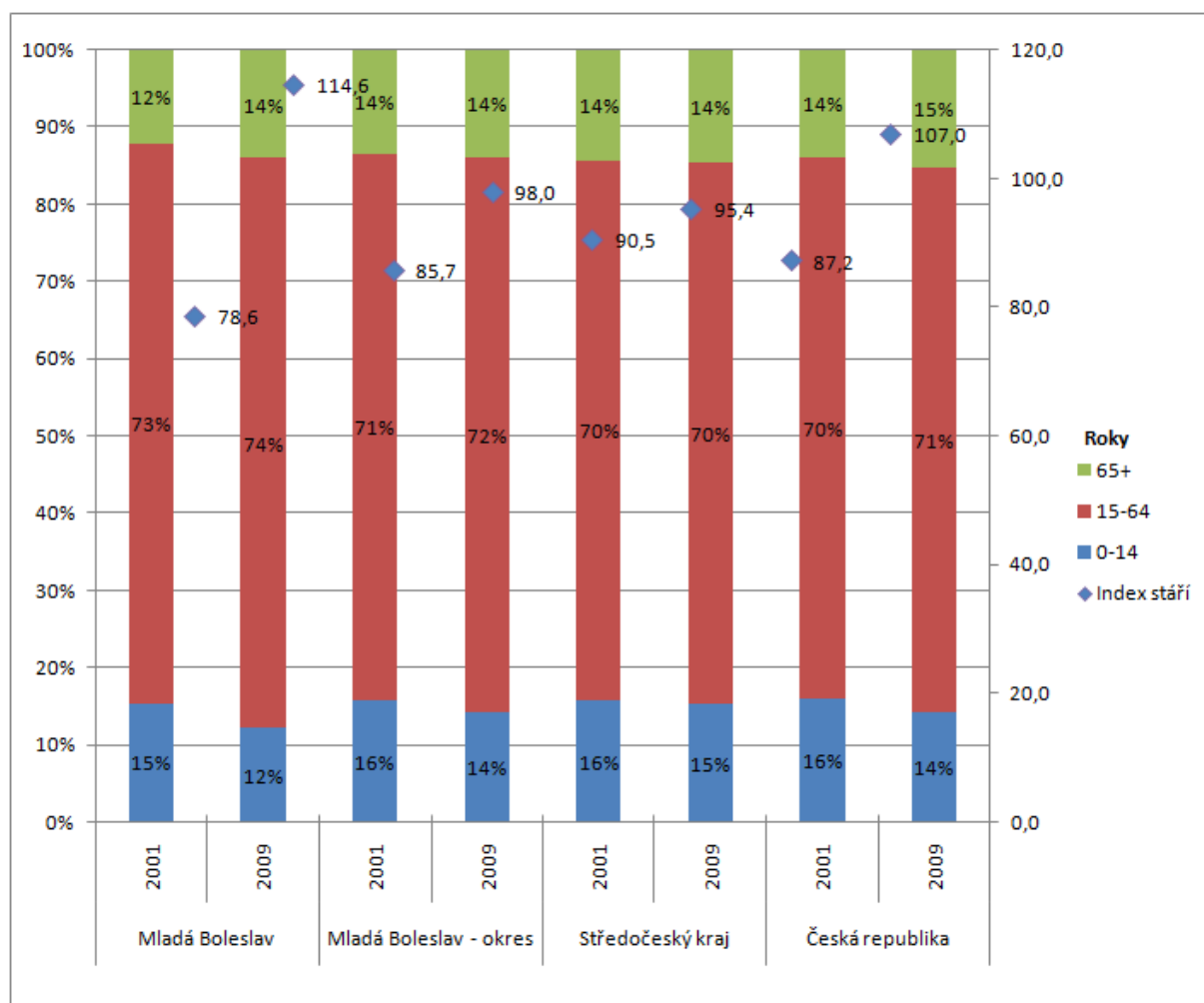
Zdroj: Zpracováno podle dat ČSÚ.

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 situaci 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
Mateřské školy			
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
Základní školy			
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 2008/2009⁴ 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 obcí, 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.

⁴ <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)
Střední školy, učiliště, VOŠ zřizované Středočeským krajem			
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*
Soukromé střední školy, učiliště a VOŠ			
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 %⁵, 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 čtenářů⁶. 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.

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

⁶ 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 situacích⁷.

Mladá Boleslav disponuje Komunitním plánem sociálních služeb 2008 - 2010⁸, 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.

⁷ 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>.

⁸ 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.

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 Čejtice 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
Počet zjištěných trestných činů								
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
Podíl objasněných trestných činů								
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
Počet trestných činů na 1000 obyvatel								
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 Vtelnno, 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
Mladá Boleslav	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
Středočeský kraj *)	5,8	13,1	13,4	4,0	31,3	20,0	0,1	2,8	9,5
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
Česko *)	5,6	12,5	11,8	3,3	31,6	23,1	0,1	3,0	9,0

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
Středočeský kraj	233 024	18,9	59 194	4,8
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
Česko	1 957 502	18,8	594 647	5,7

Zdroj: Statistické ročenky krajů a ČR 2009, ČSÚ

5.3 Trh práce a nezaměstnanost

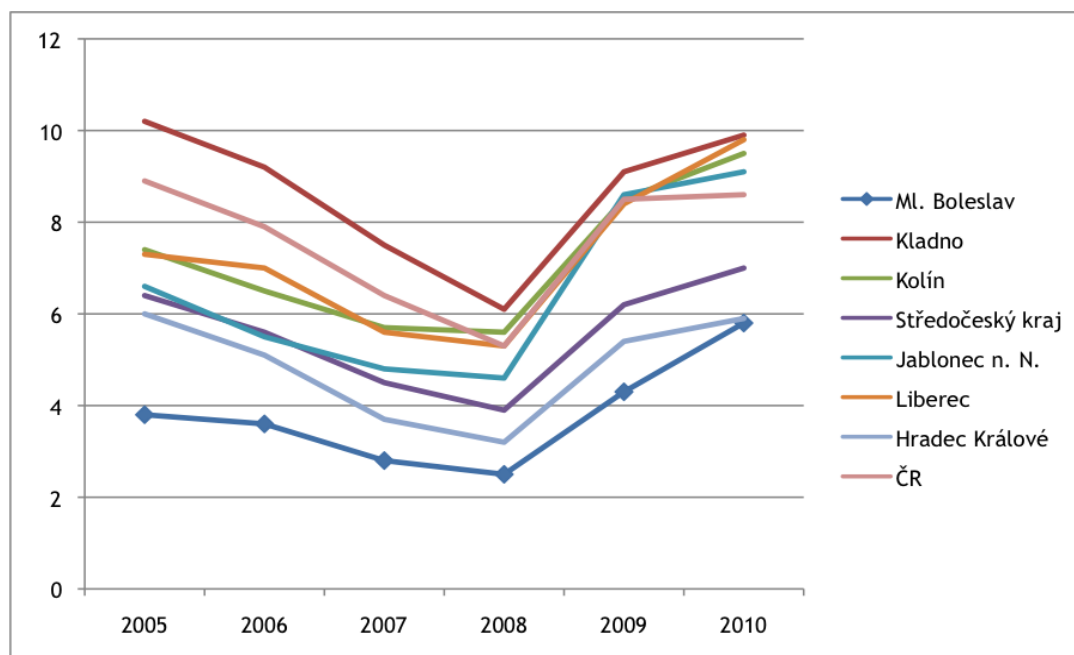
Okres Mladá Boleslav vykazuje v rámci Středočeského kraje i celé ČR velice příznivé hodnoty míry nezaměstnanosti. Společně s Prahou a okresy Praha - východ a Praha - západ představují čtyři okresy s dlouhodobě nejnižší mírou nezaměstnanosti (viz obrázek 1). Porovnání vývoje míry nezaměstnanosti na úrovni 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
Středočeský	419 140	19,7	186,6	87,1
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
Česko	2 131 339	100,0	180,0	86,2

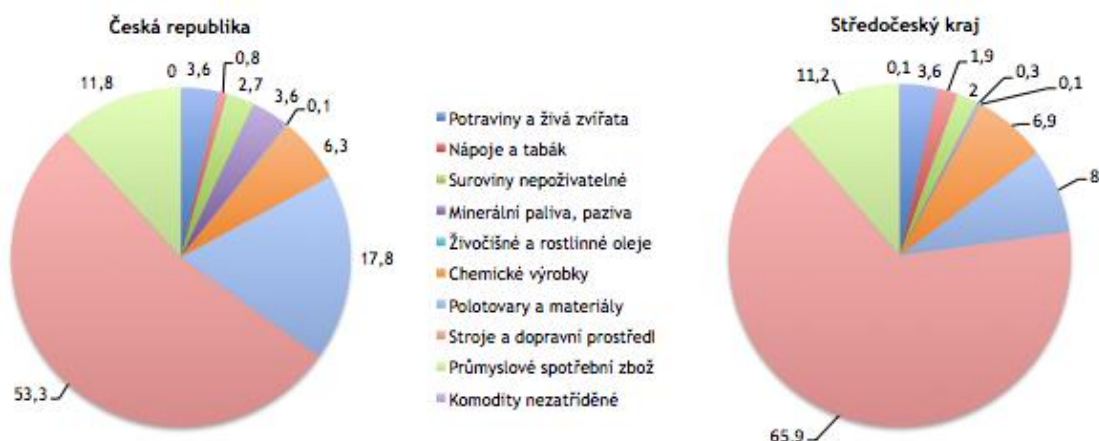
Zdroj: ČSÚ

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.

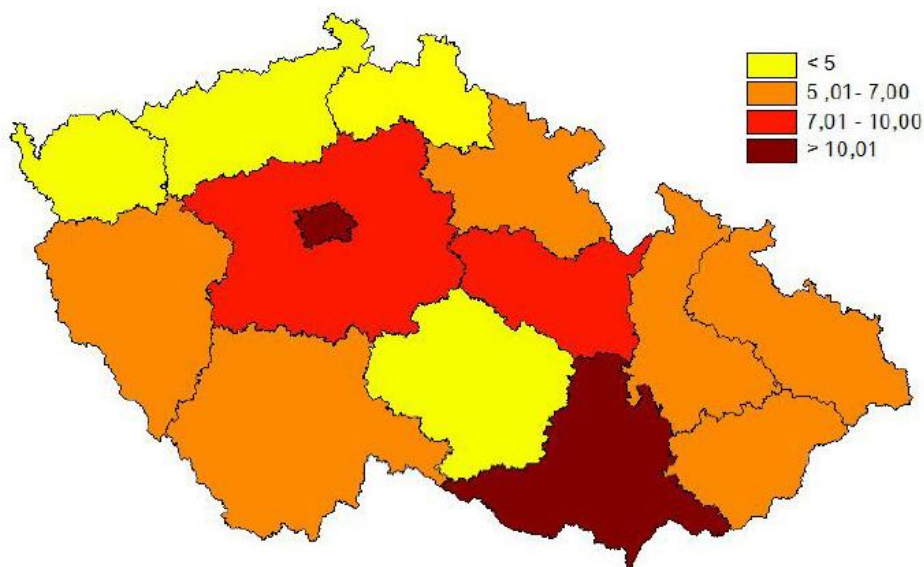
Jedním z hlavních ukazatelů je počet zaměstnanců pracujících v sektoru výzkumu a vývoje vztážený k počtu obyvatel daného regionu. Podle tohoto ukazatele patří Středočeský kraj k nejlépe postaveným regionům v Česku (viz tabulka 17, obrázek 2 a obrázek 3) a to i přes to, že počet pracovníků ve výzkumu 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
Středočeský	4,39	4,79	4,85	4,84	7,44	7,31	8,90	8,04
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
Česko	6,39	6,74	7,08	7,14	4,12	4,86	5,26	5,19

Zdroj: Statistická ročenka ČR 2009, ČSÚ

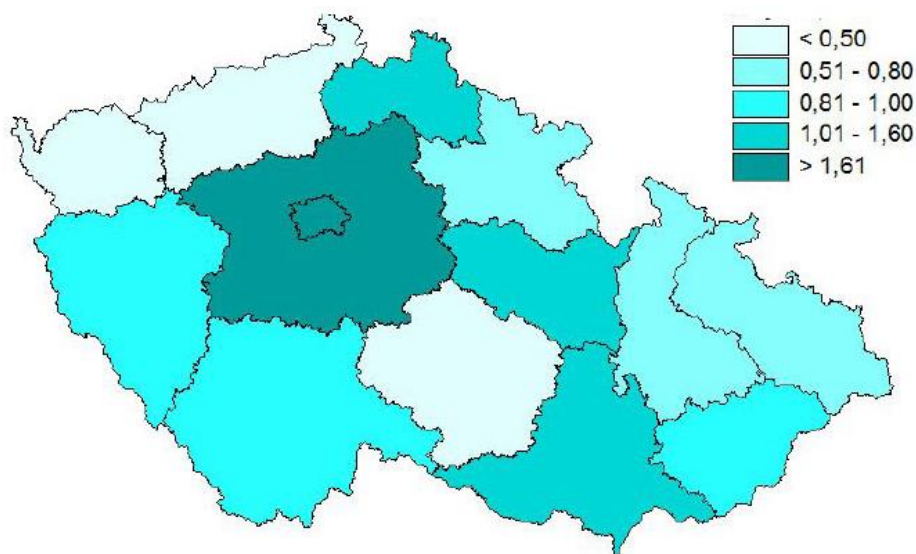
obrázek 2: Počet zaměstnanců ve výzkumu a vývoji (2009)



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

Zdroj: Převzato z ČSÚ

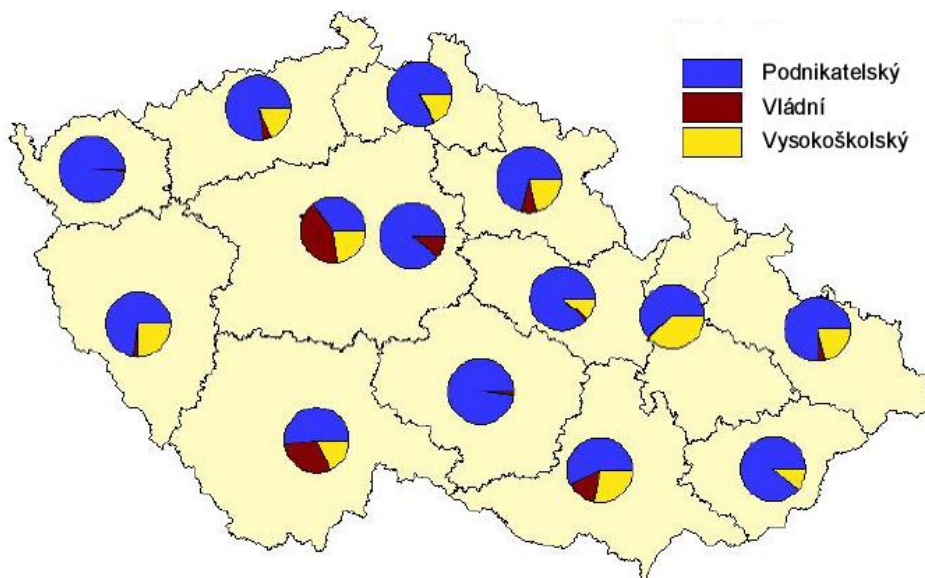
obrázek 3: Celkové výdaje na VaV podle krajů ČR v % HDP daného kraje (2008)



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 centrům Středočeského kraje. Určitý nadregionální význam má pouze Muzeum Škoda Auto. Ostatní turistické zajímavosti mají pouze regionální význam. Patří mezi ně následující skupiny atraktivit s důrazem na ty atraktivity, které jsou specifické pro Mladou Boleslav a mohou tedy v konkurenci s jinými městy představovat „komparativní výhodu“:

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

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.



evropský
sociální
fond v ČR



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

- ⇒ 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.

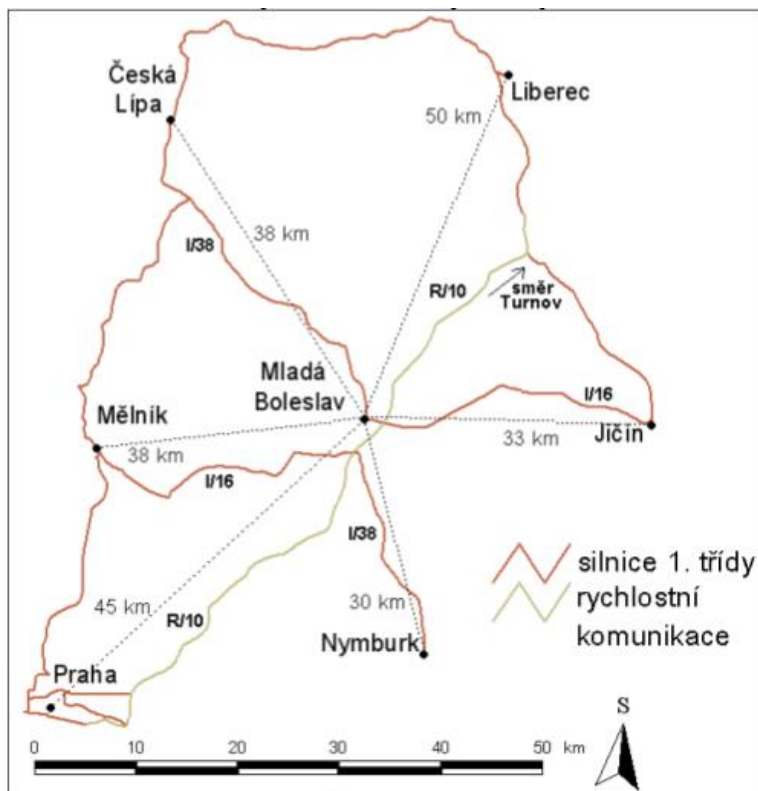
Vedení hlavních silnic ve městě je ovlivněno urbanistickým charakterem a historií prostorového rozvoje města. Z historického jádra a Nového Města se rozbíhá několik radiálních komunikací (třída T.G.Masaryka/Jičínská, Václava Klementa/Kosmonoská, ulice Havlíčkova). Vzhledem k tomu, že historické jádro 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 Slovanou 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 dojížďku 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 víkendů 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
070 Praha - Turnov	z Prahy	z Turnova	-	-
	23	20	-	-
071 Ml. Boleslav - Nymburk	z Nymburka	do Nymburka	-	-
	15	15	-	-
076 Ml. Boleslav - Mělník	z Mělníka	do Mělníka	-	-
	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

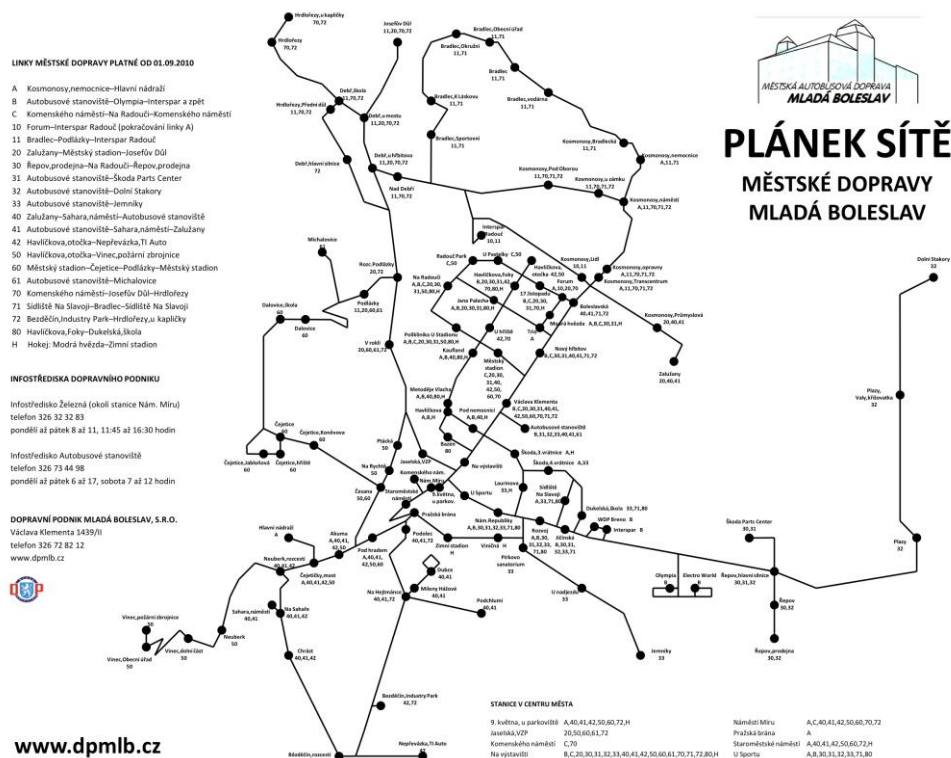
6.2.2 Autobusová doprava a městská hromadná doprava

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 dárči 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 cyklodopravy. Jedná se o zpracování Generelu cyklistické dopravy města Mladá Boleslav (2006) a navazujícího Návrhu řešení cyklodopravy 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
Mladá Boleslav	3 472	16 988	2,61	72,8	18,4	24,5	81,0
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 sídlišť. 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
Mladá Boleslav	86,8	99,3	82,4	69,0
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 formou žumpy nebo jímky.
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 kojenice 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 Mladoboleslavska 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 ³)	7 471	6 737
Specifická spotřeba vody pro domácnost (l.os./den)	106,9	102,1

Pozn.: Uvedené údaje platí pro region Mladoboleslavska.

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 Mladoboleslavska 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 Mladoboleslavsko.

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 Mladoboleslavsko.

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 „Mladoboleslavsko, 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).

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 odprašení 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_x, z 59 %), VOC (31 %) a CO (9 %) v kombinaci se slunečním zářením. K většině zaznamenaných překročení povoleného limitu 120 µg/m³ 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 ₂	98,6	1,4	--	--	--	--
NO ₂	80,6	16,9	2,5	--	--	--
CO	99,3	0,7	--	--	--	--
O ₃	35,4	35,9	26,3	2,4	--	--
PM ₁₀	28,8	34,3	24,5	6,3	5,3	0,7

Pozn.: SO₂-oxid siřičitý; NO₂-oxid dusičitý; CO-oxid uhličitý; O₃-přízemní ozón; PM₁₀-atmosférický aerosol, suspendované částice frakce do 10 μm .

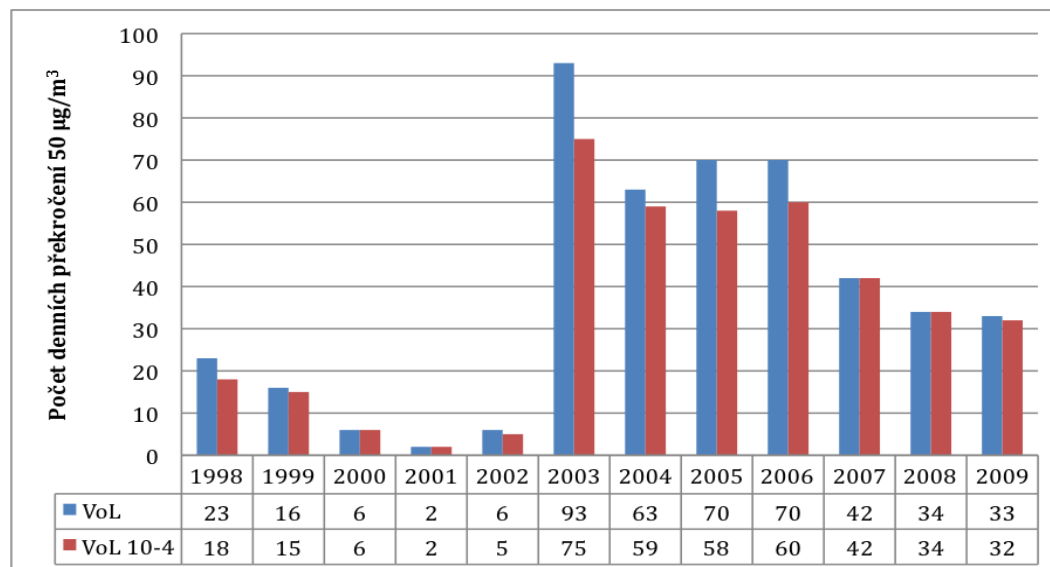
Jedná se o hodinové intervaly měření, resp. osmihodinové v případě CO.

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 PM₁₀ 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 PM₁₀ (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 ₂	NO _x	CO	VOC	NH ₃
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; NH₃-amoniak; CO-oxid uhličitý; VOC-těkavé organické látky; SO₂-oxid siřičitý; NO_x-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 mobiliárem 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 - Čejetice, 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 O₃, které ale odpovídá úrovni srovnatelných měst a souvisí s významným rozvojem automobilové dopravy v posledních 20 letech.
- ⇒ Překračování imisních limitů PM₁₀ 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 dům⁹.

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.

⁹ 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.

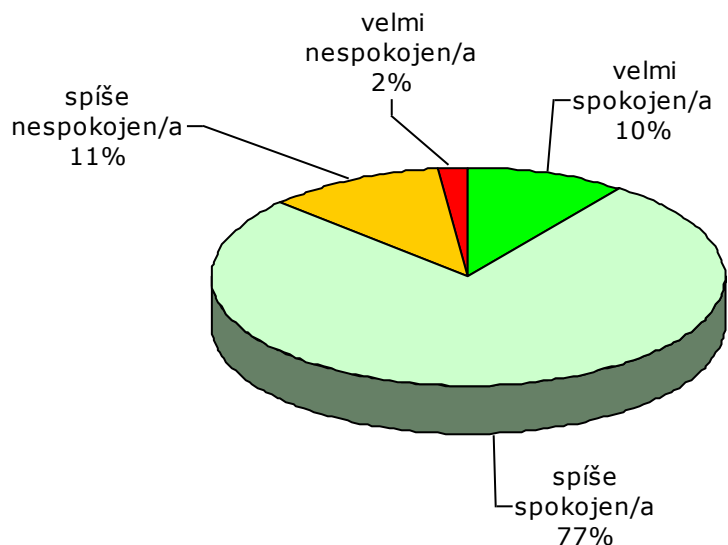
8.1.4 Spokojenost s životem v Mladé Boleslavi

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

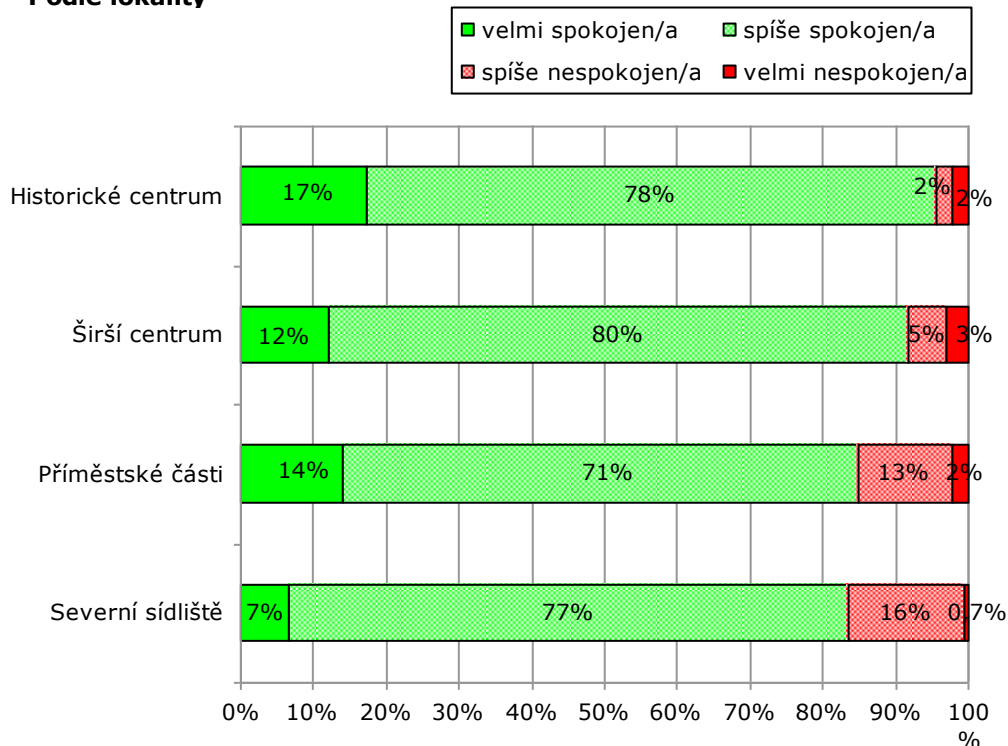


Graf. č: 1

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

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 + spoluúčast 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"> + pozitivní hodnocení sociálních služeb seniory - nedostatek rodinných center - možný nedostatek soc. služeb pro zdravotně postižené (včetně zájmových aktivit) 	<ul style="list-style-type: none"> + historické jádro - příměstské části
Kvalita životního prostředí	67,1	+	50%	<ul style="list-style-type: none"> + čistota města, úklid, údržba + okolní příroda + park Štěpánka - nedostatek parků, zeleně, vodních prvků - hluk - mnoho betonu - silný automobilový provoz 	<ul style="list-style-type: none"> + širší centrum - Severní sídliště <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"> + nové chodníky - špatný stav komunikací - dlažební kostky na ulicích způsobující hlučnost - v některých částech chybí chodníky (např. Bezděčín) - nedostatek přechodů a kruhových křižovatek - povodně 	<ul style="list-style-type: none"> - historické jádro - příměstské části <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"> - kriminalita (vykrádání aut, sklepů...) - vandalismus - pocit nebezpečí (hlavně na Severním sídlišti) - málo strážníků - nečinnost Městské policie - Kaufland - ghetta (hlavně u Severního sídliště) - neukázněnost řidičů 	<ul style="list-style-type: none"> + širší centrum
Dopravní zatížení v MB	38,2	-	55%	<ul style="list-style-type: none"> + dostupnost dálnice a návaznost na jiná města ČR - silný automobilový provoz - hodně dojíždějících osob za prací do Mladé Boleslavi - zácpy - střídání se směn ve Škoda Auto, a.s. - negativní dopady spojené s automobilismem (hluk, znečištění...) 	<ul style="list-style-type: none"> + Severní sídliště - historické jádro - příměstské části <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"> - nedostatek míst na parkování - nedostatek míst na parkování v centru - nedostatek parkovacích míst pro místní obyvatele (kvůli dojíždějícím) - malá kapacita nově stavěných parkovacích domů 	<ul style="list-style-type: none"> + Severní sídliště - historické jádro - příměstské části pro lidi s nižším vzděláním se zdá být parkování častější problém než pro lidi s maturitou či s VŠ
Sociální problémy	x	x	72%*	<ul style="list-style-type: none"> - postupně vznikající vyloučené lokality v částech u Severního sídliště !!! - bezdomovci a jejich narůstající počet (hodně u Kauflandu) - Romové a jejich koncentrace - cizinci, kteří ztratili práci - vysoký počet heren a kasin 	<ul style="list-style-type: none"> - Severní sídliště - širší centrum

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 platform 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 pocítována 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 pocítován 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 výtka 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 (zřídka 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 pocíťováno 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 pocíťují 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

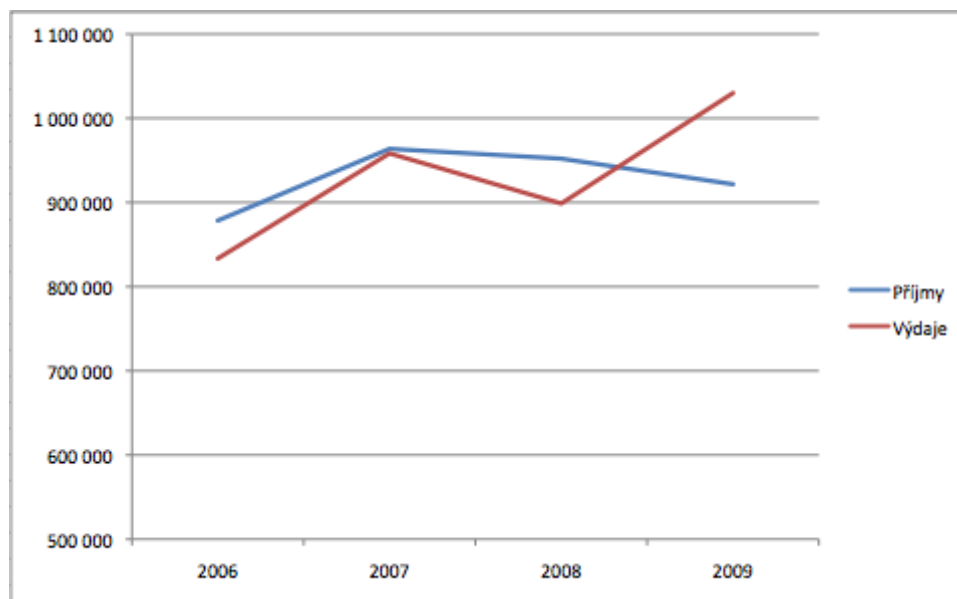
jejich kompetencí ve vztahu k projektovému řízení je rovněž adekvátní. Odbor řízení projektů je rovněž výkonným garantem přípravy a realizace strategického plánu vč. akčního plánu. Vystupuje také jako garant veškeré agendy spojené se získáváním dotací ze strukturálních fondů EU, tzn. zpracovává projektové 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
Celkem příjmy	878 484	963 700	952 025	921 644	104,9
Běžné výdaje	619 892	713 897	731 566	815 184	131,5
Kapitálové výdaje	213 476	244 366	167 169	214 765	100,6
Celkem výdaje	833 368	958 263	898 735	1 029 949	123,6

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
Mladá Boleslav	11,5	56,1	4,8	20,9
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
Celkem příjmy	921 644	689 138	897 000	679 000	693 000	693 000	693 000
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
Celkem výdaje	1 029 949	1 082 197	621 373	622 311	623 392	658 428	658 428

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

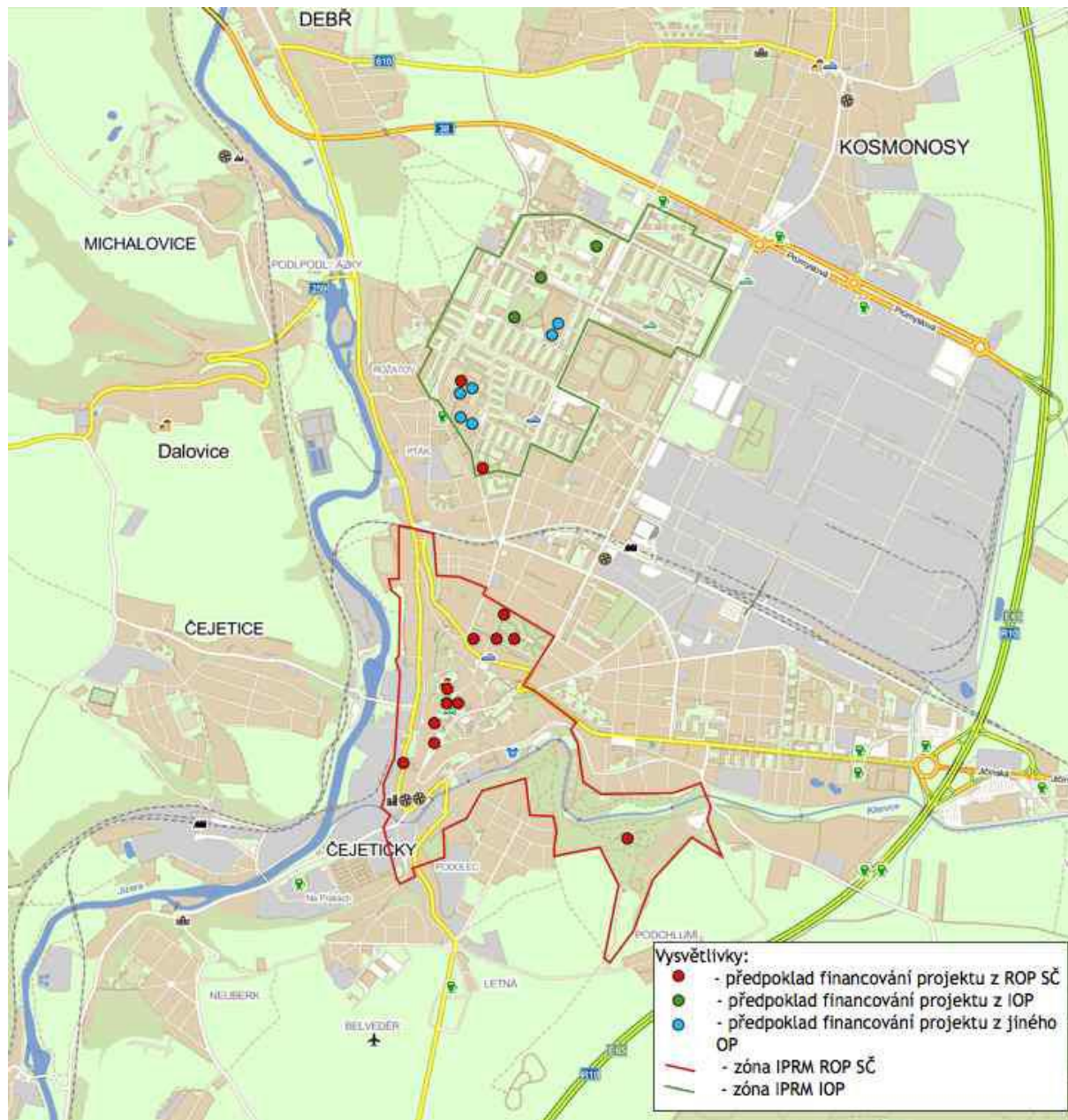
Zdroj: IPRM ROP Střední Čechy, IPRM IOP, informace Magistrátu města Mladá Boleslav

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.

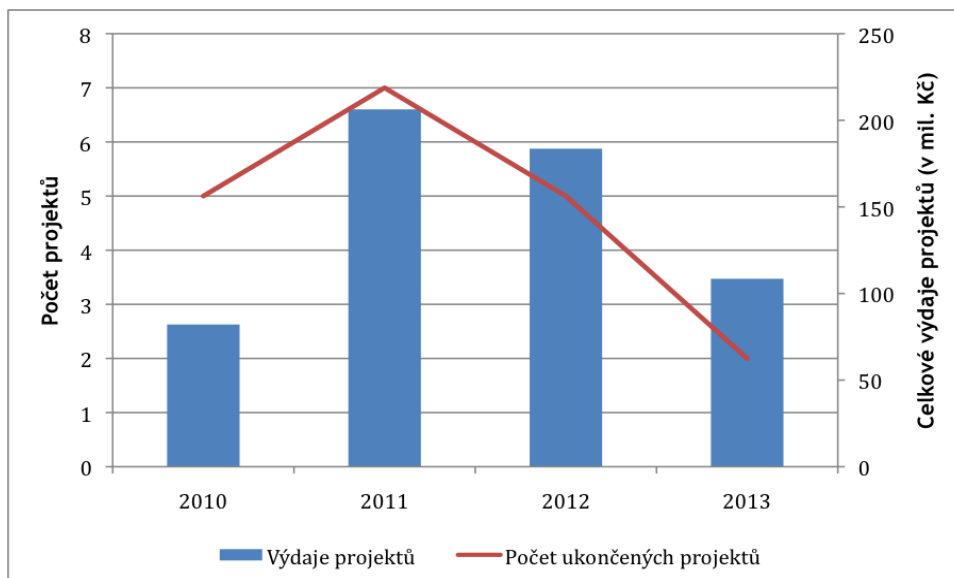
obrázek 8: Prostorové rozmístění připravovaných projektů v Mladé Boleslavi



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	silné stránky (S)	slabé stránky (W)
vnější faktory, budoucnost, potřeba intervencí	příležitosti (O)	hrozby (T)

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 příležitostí 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 rozříděny do 3 kategorií (velký, střední, malý význam). V případě příležitostí a hrozeb, kde byly hodnoceny 2 kategorie (význam a pravděpodobnost), byly položky rozříděny 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">⇒ silná ekonomická základna (Škoda Auto, ekonomicky silný subjekt a významný exportér v rámci celého Česka)⇒ dobrá a lepší se pozice města v hierarchii středisek z hlediska obslužnosti, pracovních míst atd.⇒ vysoká životní (příjmová) úroveň obyvatel v rámci Česka⇒ dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti a dostatečná nabídka pracovních míst⇒ dobrá dopravní dostupnost do Prahy i dalších měst (R10 aj.)⇒ dobrá vybavenost službami (divadlo, muzea, nemocnice, okresní instituce, komerční služby atd.)⇒ angažovaná místní správa (Zdravé město, komunitní a strategické plánování)⇒ úklid, čistota města⇒ příznivá geografická poloha na ose Liberec-Praha, blízkost Prahy⇒ průmyslová tradice města a kvalifikovaná pracovní síla⇒ vysoká kvalita pitné vody⇒ nabídka a kvalita nemocnice a obecně zdravotní péče⇒ kvalitní systém sběru, svozu a likvidace odpadu
Střední význam	<ul style="list-style-type: none">⇒ získání pozice statutárního města⇒ atraktivní a opravené historické centrum města⇒ pestrá nabídka v oblasti kultury⇒ aktivní a kultivovaná městská správa, vnímání městské správy jako nezkorumpované⇒ kvalitní systém a vysoká úroveň nabídky v oblasti vzdělávání (základní, střední i vysoké školství)⇒ výborná nabídka a kvalita sociálních služeb⇒ spoluúčast Škody Auto na dění ve městě⇒ atraktivní okolí města mj. z hlediska rekreace a cestovního ruchu (Český ráj, Kokořínsko, Jizerské hory, Krkonoše)

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

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

10.3.4 Hrozby

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



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi

B. Návrh vize, priorit, opatření a akčního plánu

Pořizovatel: Statutární město Mladá Boleslav

Konzultant: SPF Group, v.o.s.

červen 2011

(aktualizace březen 2018)

Obsah

Obsah	2
1 Úvod.....	3
1.1 Metodika	3
1.2 Struktura návrhové části	3
2 Rozvojová vize	6
2.1 Pojetí vize	6
2.2 Motto	6
2.3 Podrobná specifikace vize	6
2.4 Principy a zásady vize	7
3 Rozvojové problémy města	8
3.1 Urbanistický ráz	8
3.2 Životní prostředí	10
3.3 Volnočasový život	12
3.4 Dopravní situace	15
3.5 Změny skladby obyvatel.....	19
4 Priority a opatření.....	21
4.1 Zkvalitnění urbanistického rázu (priorita 1)	21
4.2 Zlepšení stavu životního prostředí (priorita 2)	25
4.3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu (priorita 3)	28
4.4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy (priorita 4)	34
4.5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby (priorita 5)	38
4.6 Rozvoj konceptu SMART City (priorita 6)	42
5 Akční plán.....	49
6 Syntéza a návrh realizace strategického plánu	56
6.1 Provázanost problémů a opatření	56
6.2 Vyhodnocení finanční a organizační náročnosti opatření	59
6.3 Kroky při realizaci strategického plánu	59

1 Úvod

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

1.1 Metodika

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

- ⇒ práce s výstupy analytické části strategického plánu
- ⇒ problémová analýza (metoda „stromu problémů“),
- ⇒ jednání odborných pracovních skupin ustavených pro jednotlivá témata (problémové okruhy) - 2 jednání každé pracovní skupiny,
- ⇒ 2 veřejná projednání (první k identifikaci problémů, druhé k návrhu priorit a opatření a k akčnímu plánu),
- ⇒ klasifikační a syntetické metody (hodnocení jednotlivých opatření podle různých hledisek).

Z uvedeného výčtu vyplývá, že návrh vize, priorit, opatření a akčního plánu rozvoje města Mladá Boleslav byl důkladně projednán s odbornou i širší veřejností.

1.2 Struktura návrhové části

Pro návrhovou část strategického plánu je příznačné její hierarchické členění a vzájemná logická provázanost jednotlivých kroků. Návrh Strategického plánu rozvoje města Mladé Boleslavi se skládá z následujících částí:

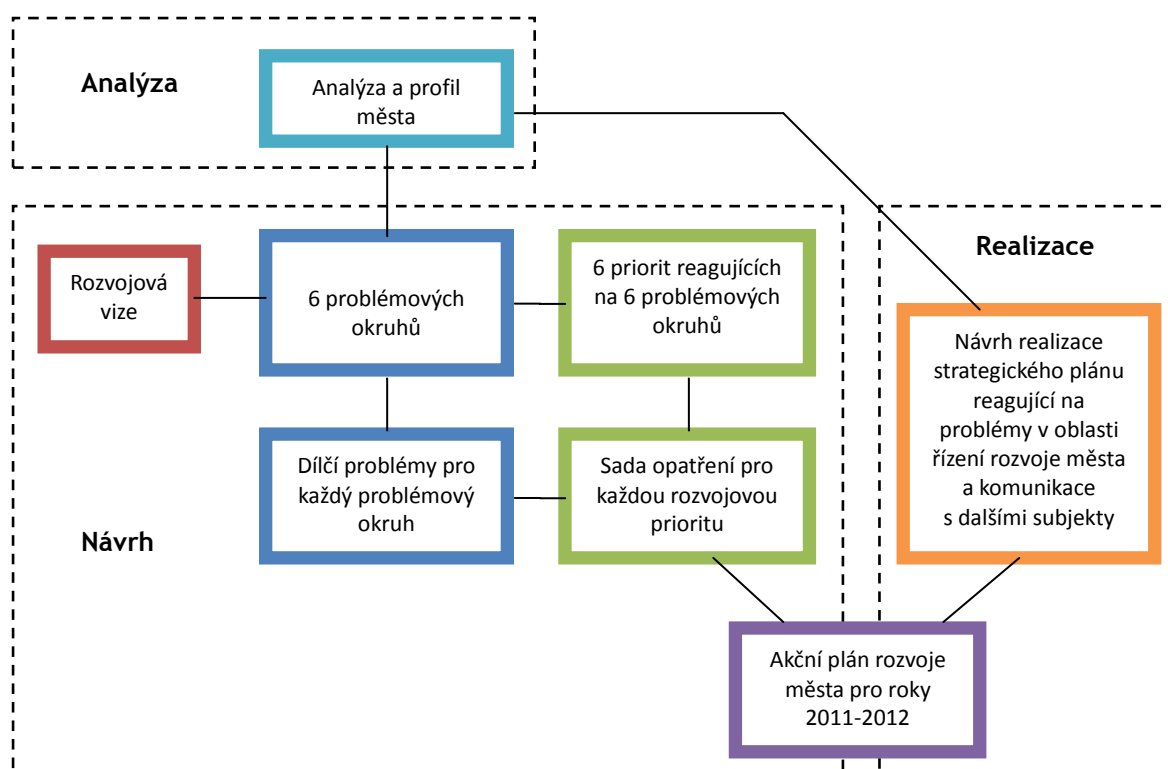
- ⇒ vize rozvoje města;
- ⇒ rozvojové problémy města;
- ⇒ rozvojové priority a opatření;
- ⇒ akční plán;
- ⇒ návrh realizace strategického plánu.

Provázanost a hierarchické uspořádání jednotlivých částí strategického plánu ilustruje níže uvedený obrázek 1.

Strategická vize popisuje stav města, jehož by mělo být v budoucnosti dosaženo a v tomto smyslu představuje zastřešující rámec celé návrhové části. Vize je zpracována jako stručné vyjádření budoucího stavu včetně nástinu klíčových témat, na která je třeba se při řízení rozvoje města zaměřit.

Formulace rozvojových problémů města představuje v procesu tvorby strategického plánu významný mezník, neboť ukazuje, v jakých oblastech je vize v rozporu se současným stavem zjištěným v analytické části a na co tedy v rozvoji města zaměřit pozornost. Pro identifikaci rozvojových problémů města je použita metoda „stromu problémů“, kdy je na základě poznatků zjištěných v analytické části definován omezený počet problémových okruhů a ke každému jsou přiřazeny dílčí problémy. Vzniká tak hierarchie problémových okruhů a dílčích problémů. Jednotlivé problémové okruhy a dílčí problémy jsou popsány v jednotné struktuře. Při formulaci problémů rozvoje města bylo třeba mít na paměti, že ne všechny mohou být řešeny přímými intervencemi města, a strategický plán tudíž na všechny identifikované problémy nemůže reagovat v podobě opatření a projektů realizovaných městem. Na druhé straně i tyto problémy je třeba zmínit, protože k jejich vyřešení může město přispět alespoň nepřímo (iniciace jednání, lobbying apod.).

obrázek 1: Části strategického plánu a jejich provázanost



Priority rozvoje města jsou definovány pro stejná témata jako problémové okruhy. Strategický princip rozhodování předpokládá, že priority nemohou postihnout veškerou problematiku, témata a formy možných intervencí města - je-li něco rozvojovou prioritou, pak logicky musí existovat také témata, která prioritami nejsou. Každou prioritu naplňuje sada opatření, která představují soubor konkrétních aktivit a projektů, jež reagují na dílčí problémy. Hierarchii problémových okruhů a dílčích problémů tedy odpovídá hierarchie priorit a opatření.

Popis všech opatření je zpracován v jednotné struktuře a obsahuje:

- ⇒ název opatření,
- ⇒ cíl opatření,
- ⇒ aktivity (stručný přehled řešených témat),
- ⇒ popis opatření (vč. odkazu na výchozí stav),

- ⇒ ukazatele pro monitoring plnění opatření (tj. relativně snadno měřitelné indikátory, pomocí nichž je možné sledovat pokrok v plnění opatření),
- ⇒ finanční náročnost opatření z hlediska města (ve 4 kategoriích: velmi náročné, náročné, středně náročné, nenáročné), přičemž se jedná o vzájemné porovnání opatření,
- ⇒ organizační náročnost opatření z hlediska města (ve 4 kategoriích: velmi náročné, náročné, středně náročné, nenáročné), přičemž se jedná o vzájemné porovnání opatření,
- ⇒ časová priorita opatření (ve 3 kategoriích: vysoká, střední, nízká), přičemž se jedná o vzájemné porovnání opatření; opatření mající „nízkou“ prioritu jsou tedy méně časově naléhavá než opatření s „vysokou“ prioritou, ačkoli i jejich priorita je zřejmá už jen z toho důvodu, že jsou součástí strategického plánu; ze stejného důvodu má také většina opatření vysokou prioritu.

Výsledkem tohoto postupu je hierarchické uspořádání návrhové části, kdy se postupuje od relativně široce a obecně formulované rozvojové vize až ke konkrétnějším opatřením a projektům. Výjimkou je problémový okruh zahrnující oblast místní správy, komunikace s dalšími subjekty apod. Tento okruh se vlastně zabývá nikoli rozvojovými tématy, ale mechanismy a nástroji, které umožňují jejich plnění. Proto není tomuto problémovému okruhu přiřazena rozvojová priorita, ale jeho řešení je obsaženo v návrhu realizace strategického plánu.

Návrh realizace strategického plánu definuje potřebné kroky v procesu přípravy, předkládání a schvalování jednotlivých projektů (tzv. projektový cyklus) a vymezuje úkoly a kompetence orgánů města při realizaci a monitoringu strategického plánu. Současně navrhuje formy komunikace s dalšími subjekty a jejich zapojení do rozvojových aktivit města. Součástí návrhu realizace strategického plánu jsou také doporučení pro přípravu elektronické databáze pro správu projektů.

Součástí návrhové části Strategického plánu rozvoje města Mladé Boleslavi je také zpracování akčního plánu. Akční plán představuje souhrn vybraných projektů, jež budou realizovány nebo zahájeny s výhledem do konce roku 2013 (tedy v příštích cca 2 letech), přičemž následně se předpokládá průběžná aktualizace akčního plánu. Akční plán obsahuje následující prvky:

- ⇒ název projektu (stručná obsahová specifikace),
- ⇒ příslušnost projektu k opatřením návrhové části (tj. včetně příslušnosti k monitorovacím ukazatelům),
- ⇒ časový harmonogram realizace projektu,
- ⇒ finanční náročnost projektu,
- ⇒ možnosti získání dotací na realizaci projektu.

2 Rozvojová vize

2.1 Pojetí vize

Statutární město Mladá Boleslav formuluje svou strategickou rozvojovou vizi, která vymezuje celkovou orientaci města, tedy to, čím chce město pro své obyvatele, pro návštěvníky i pro místní podnikatelské subjekty do budoucna být.

Vize představuje pozitivní formulaci žádoucího cílového stavu pro období realizace strategického plánu, tj. pro střednědobý horizont do roku 2020. Popisuje základní přístup k tomu, jak aktivně uchopit svou vlastní budoucnost. Proto je také svorníkem i inspirací pro celý strategický plán s jeho rozvojovými prioritami, opatřeními a konkrétními projekty. Rozvojová vize je formulována se znalostí historie i současnosti tak, aby reflektovala tradice a specifika města. Současně zahrnuje reálné, ale dostatečně ambiciózní představy, jak s tradicemi a současným stavem věcí nakládat, případně, jak ho změnit.

Vize vyjadřuje úctu k historii a tradicím města s cílem na ně důstojnou formou navázat, bere v úvahu polohu a význam Mladé Boleslavi jako regionálního centra mezi Prahou a Libercem a druhého největšího města ve Středočeském kraji, respektuje současnou sociální strukturu a lidský potenciál občanů města, aniž by se je zdráhala ovlivňovat a motivovat. Je formulována se znalostí kompetencí a podmínek práce místní správy, ale dotýká se i témat, která přísluší nadregionálním organizacím a institucím.

Vize je zpracována jako motto a následně rozvedena v doplňujícím textu.

2.2 Motto

Mladá Boleslav - vyspělé průmyslové centrum s kvalitními podmínkami a prostředím pro trvalé bydlení

2.3 Podrobná specifikace vize

Mladá Boleslav bude v roce 2020 regionální metropolí s vysokou životní úrovní, vyspělou ekonomikou a rozvinutou sítí veřejných i komerčních služeb. V ekonomice města a jeho rozvojových plánech bude i nadále hrát prioritní roli automobilka Škoda Auto, která se bude dlouhodobě zásadně podílet na ekonomické prosperitě Mladé Boleslavi. Je zřejmé, že i ve výhledu příštích deseti let bude tato firma dominantním a určujícím prvkem sociálně-ekonomické situace města a rovněž jeho nejvýznamnějším přirozeným partnerem, a město tak bude svou spoluprací se Škodou Auto dále rozšiřovat. Současně však město podnikne také kroky potřebné pro rozvoj dalších odvětví nezávislých na automobilovém průmyslu. Město bude efektivně spravované v souladu s principy SMART Cities.

Mladá Boleslav bude svým obyvatelům a návštěvníkům vedle bohaté nabídky zaměstnání nabízet kvalitní podmínky pro bydlení a každodenní život, zahrnující dostatečnou infrastrukturu a služby pro volný čas a rekreaci a kvalitní životní prostředí vč. snížení energetické náročnosti obytných budov i objektů občanské vybavenosti. Kroky města budou směřovat také ke zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva ve vazbě na životní styl a životní prostředí v širokém slova smyslu.

Město bude dbát o kvalitní urbanistický rozvoj. Jednotlivé lokality města budou dostatečně vybavené pestrou skladbou domů a bytů a technickou a dopravní infrastrukturou včetně dostatečné infrastruktury pro automobilovou dopravu i pro alternativní druhy dopravy. Historické jádro města

se stane živým funkčním i prostorovým centrem města, sídlištní části města se nestanou upadajícími zónami. Město bude bezpečné, bude mít stabilizovanou sociální skladbu obyvatel a eliminuje sociálně-patologické jevy, jimž jako jiná průmyslová města čelí. Vedle preventivních služeb a aktivit bude mít město dostatečně účinné prostředky, jak těmto jevům čelit tak, aby ve spolupráci se státními orgány zajistilo obyvatelům i návštěvníkům dostatečnou míru ochrany života, zdraví i majetku a minimalizovalo související rušivé a obtěžující jevy snižující kvalitu života. Zvýší se lokální patriotismus a sounáležitost obyvatel s městem nejen prostřednictvím zaměstnání, ale i trávení volného času a sociálních kontaktů.

Město bude kvalitně spravované při udržování nízké zadluženosti města. Jako regionální centrum bude iniciátorem spolupráce a komunikace s (pří)městskými částmi, okolními městy a obcemi, s privátními subjekty i s veřejností. Z hlediska partnerství a komunikace bude pro město zásadním způsobem důležitá především automobilka Škoda Auto, a.s. jako subjekt ovlivňující řadu aspektů života ve městě. Město proto rozšíří partnerství s automobilkou nejen v oblasti ekonomického rozvoje, ale také v oblasti dopravy, životního prostředí, územního rozvoje, volnočasových aktivit atd.

Správa města se bude věnovat řešení problémů města s důrazem na aktivity, které jsou jejím primárním posláním.

2.4 Principy a zásady vize

Rozvojová vize města byla formulována tak, aby se Mladá Boleslav rozvíjela v souladu se zásadami místní Agendy 21, tedy s principy udržitelného rozvoje. Ten spočívá ve vyváženosti ekonomického rozvoje, sociální soudržnosti obyvatel a životního prostředí. Žádný z těchto tří rozvojových pilířů tedy není upřednostňován před zbývajícími dvěma tématy. Město bude spravované v souladu s pojetím tzv. smart cities. Město se hlásí k projektu Zdravé město, jehož cílem je ochrana zdraví obyvatel ve všech oblastech života s důrazem na životní prostředí a zdravý životní styl.

3 Rozvojové problémy města

Problémy města jsou popsány v pěti okruzích, v nichž se jich soustřeďuje největší počet:

- ⇒ Urbanistický ráz
- ⇒ Životní prostředí
- ⇒ Volnočasový život
- ⇒ Dopravní situace
- ⇒ Změny skladby obyvatel

Problémové okruhy nejsou dále popisovány, protože jejich obsah je dán popisem dílčích problémů. Každý dílčí problém je charakterizován krátkým textem. Jednotlivé problémy mohou být v návrhu priorit a opatření řešeny různým způsobem, přičemž na jednotlivé problémy může reagovat více opatření (například k řešení problémů týkajících se urbanistického rozvoje města mohou přispět opatření v oblasti urbanismu, ale i dopravy či rozvoje bydlení). Některé zjištěné problémy naopak nemusí mít v opatřeních odezvu, protože k jejich řešení město nemá dostatečné kompetence.

Problémy týkající se řízení rozvoje města a realizace strategického plánu jsou zmíněny zvlášť v kapitole 6.1.

3.1 Urbanistický ráz

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

- ⇒ Oslabená funkce historického jádra a dílčích center města
- ⇒ Existence a rozšiřování monofunkčních ploch ve městě
- ⇒ Nedostatek rozvojových ploch, zástavba rozsáhlých a často cenných ploch
- ⇒ Nevyhovující technický stav některých objektů veřejných služeb a potřeba optimalizace jejich využití
- ⇒ Nedostatky v oblasti bydlení

3.1.1 Oslabená funkce historického jádra a dílčích center města

Historické jádro města na ostrohu nad soutokem Jizery a Klenice dnes leží excentricky vzhledem k obytné městské zástavbě - téměř na jejím okraji. Při budování sídlišť v Mladé Boleslavi během socialistického období leželo historické jádro města stranou zájmu a v důsledku toho je jeho tradiční funkce centra města přerušena. Historické centrum neplní funkci plnohodnotného centra města, Mladá Boleslav žádné skutečné městské centrum nemá a historické jádro města je dokonce v jistém smyslu periferií. Kladně lze hodnotit, že historické jádro města je postupně revitalizované, relativně málo zahlcené dopravou a může se tedy stát klidovou zónou rekreace, drobných služeb a volného času. K tomu je však třeba důsledně prosazovat celkové zkvalitnění architektury Starého i Nového Města z hlediska estetického i funkčního, včetně požadavků na investory a další soukromé subjekty.

Slabými centrálními zónami obou hlavních obytných zón jsou náměstí Republiky (východ) a oblasti kolem autobusového nádraží a Bondy centra a kolem nákupního centra Kaufland (obojí sever). Zejména v posledním jmenovaném případě ale byla výstavbou typizovaného nákupního centra

v minulosti promarněna příležitost vytvořit funkční lokální centrum (náměstí) pro největší městské sídliště. Město rozděluje také železniční trať, byť jejím zahloubením došlo k částečnému propojení Severního sídliště s oblastí Nového i Starého Města.

Komplikovaná je také situace v jižním (Dubce a Sahara) a západním (Čejetice) sektoru města, kde v současné i nedávné době dochází k výraznému rozvoji individuální výstavby rodinných domů bez doplňení nezbytných služeb (obchody, školská zařízení, společenská centra, odpovídající frekvence MHD...). Protože oba uvedené sektory jsou od jádra zástavby města odděleny říčními údolími Jizery a Klenice, jsou pro jejich občany potřebné služby dostupné de facto jen za cenu jízdy osobním automobilem. Protože lze i nadále očekávat rozvoj jižní a západní části města, je žádoucí vytvořit podmínky pro vybavení daných území alespoň základními službami a veřejnou zelení.

3.1.2 Existence a rozšiřování monofunkčních ploch ve městě

V urbanistické struktuře města dominují dvě hlavní monofunkční plochy - průmyslový areál Škoda Auto, a.s. a panelové Severní sídliště. Tyto plochy souvisí s rozvojem města ve 2. polovině 20. století. Průmyslový areál Škoda Auto, a.s. a jejich dodavatelů se dále rozvíjí východním směrem za dálnici D10, další areál roste v údolí Jizery a kolem Ptácké ulice. Tyto monofunkční zóny jsou dané přítomností významné firmy a není možné je výrazně kombinovat s jinými funkcemi. Při jejich rozvoji lze pouze dbát na jejich adekvátní infrastrukturní napojení a občasně doplňování jiných funkcí (menší plochy veřejné zeleně či občanské vybavenosti). V případě Severního sídliště se jedná o rozsáhlou obytnou zónu, která bohužel postrádá lokální centrum, nabídku větších bytů, intimitu prostředí a přívětivost veřejných prostranství. Městu se daří postupná obnova veřejného prostoru i realizace některých opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti. Většina objektů však pochází ze 70. a 80. let a není postavena kvalitně, v důsledku čehož nyní vyvstává potřeba velkého množství rekonstrukcí (řada z nich již proběhla). Na druhé straně roztříštěná vlastnická struktura (velké množství společenství vlastníků jednotek) rekonstrukce a správu majetku spíše znesnadňuje. Sídliště tedy bude v budoucnu čelit velké hrozbě zhoršení sociálního i fyzického stavu a také životního prostředí v důsledku intenzivní dopravy. Pozitivem může být, že tento problém pravděpodobně zasáhne většinu měst v Česku a že tedy bude nezbytné jej řešit komplexně a na celostátní úrovni.

Od 90. let 20. století ve městě probíhá proces rezidenční a komerční suburbanizace, který do Mladé Boleslavi a okolních obcí přinesl nové monofunkční plochy - lokality rodinných domů a obchodních a průmyslových center. Rozvoj rezidenční zástavby probíhá 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. V rámci komerční suburbanizace proběhla v Mladé Boleslavi a jejím okolí výstavba obchodních center i průmyslových zón. Ve většině případů se 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 D10 a ul. Jičínské a Interspar/OBI v lokalitě Na Radouči. Zatímco další výstavba obchodních center se již nedá předpokládat a je nežádoucí, výstavba rezidenčních lokalit bude pravděpodobně dále pokračovat. Nárůst odchodu obyvatel do okolních obcí s novými čtvrtěmi rodinných domů podporuje i slabá nabídka kvalitního bydlení v bytových domech ve městě, jejichž součástí by měla být také odpovídající občanská vybavenost umožňující vznik lokálních center v těchto částech města.

3.1.3 Nedostatek rozvojových ploch, zástavba rozsáhlých a často cenných ploch

Zastavěné území města je v nebyvale vysoké míře fragmentováno plochami a osami, které brání dalšímu rozvoji kvalitní, zejména pak bytové zástavby (areál Škoda Auto, silnice D10 na východě a I/38 na severu, záplavová území řek v obou údolích, obchodní zóny na východním a severním okraji města podél zmíněných silničních komunikací). Z tohoto stavu pramení nedostatek volných rozvojových ploch zejména pro bytovou výstavbu a občanskou vybavenost (mimo obchodní centra). V souvislosti s vysokou mírou správní dezintegrace v 90. letech 20. století město přišlo o většinu svých rozvojových ploch, které jsou dnes situovány v sousedních obcích mladoboleslavské

aglomerace (především Kosmonosy a Bradlec). Tyto obce se však zpravidla nerozvinuly jako samostatná funkční centra a v řadě činností a služeb jsou jejich obyvatelé odkázáni na příslušnou nabídku v Mladé Boleslavi. Možným řešením do budoucna se jeví rozšíření spolupráce s těmito městy a obcemi (např. Kosmonosy, Řepov, Dalovice a další), které může v případě oboustranného zájmu vyústit až v jejich (opětovné) začlenění do Statutárního města Mladá Boleslav při využití možnosti zřídit ve městě samosprávné městské části.

Jedinými prostorově významnějšími rozvojovými lokalitami na území města po dezintegraci zůstaly oblasti Čejetic (západ), Dubců, Sahary, Bezděčína a Chrástu (jih). V těchto rozvojových prostorech ovšem může dojít také k různým funkčním střetům, protože kromě žádoucího bydlení a drobných služeb jsou dnes zastavovány také industriálními stavbami (Bezděčín). Územním limitem je existence letiště (Belveder) a potřeba lokalizace nového městského hřbitova (Dubce). Případné přemístění nového městského hřbitova je složité z důvodu dlouhých hygienických limitů a navíc je finančně náročné a politicky citlivé.

3.1.4 Nevyhovující technický stav některých objektů veřejných služeb a potřeba optimalizace jejich využití

Velká část objektů veřejných služeb ve městě je v současnosti v nevyhovujícím technickém stavu. Týká se to hlavně budov některých mateřských, základních, méně pak středních škol, ale také domu kultury, sportovní haly nebo krytého bazénu v objektu sokolovny. Problémem je také plnění požadavků jednotlivých sportovních svazů, především nároků na zvýšení kapacit stadionů a hal. Především budovy postavené v 70. a 80. letech 20. stol. jsou dosud v původním stavu, který je často téměř havarijní a zcela nevyhovující z hlediska energetické náročnosti. Nevyhnutná je proto postupná celková rekonstrukce těchto budov. Ta by měla být realizována i s ohledem na snížení jejich energetické náročnosti (zateplení, instalace zařízení využívající obnovitelné zdroje energie apod.). V případě školních budov bude důležité zohlednit při záměru rekonstrukce také možné budoucí využití objektu pro jiné účely či zbourání objektu a jiné využití plochy.

3.1.5 Nedostatky v oblasti bydlení

Rezidenční čtvrti v Mladé Boleslavi mají poměrně specifickou skladbu. Pro bydlení v rodinných domech existují jak starší vilová zástavba, tak i novější rezidenční zóny na okraji města a v okolních městech a obcích. Mezi bytovými domy v Mladé Boleslavi však dominují panelová sídliště ze socialistických dob v čele se Severním sídlištěm, která přes lepší se prostředí a rekonstrukci domů přestávají uspokojovat potřeby střední třídy obyvatel. Tito obyvatelé se stěhují z města pryč a hlavně větší domy s menšími byty jsou plné pronajímaných bytů, kam se naopak koncentrují nižší sociální vrstvy či agenturní pracovníci. To dále posiluje odchod střední třídy obyvatel. Ve městě chybí nabídka moderních, kvalitních bytů v menších bytových domech, viladomech apod. Týká se především větších bytů pro středně- a vysokopříjmové rodiny s dětmi, pro něž bytový fond sídliště nenabízí prakticky žádnou možnost bydlení. Nedostatečná je však také nabídka kvalitních malometrážních startovacích bytů a bytů pro osamělé seniory, matky s dětmi, obyvatele s nízkými příjmy apod. Tu v případě pokračující rekonstrukce mohou zčásti zajistit sídliště, je však vhodné malometrážní byty zakomponovat i do nové zástavby s cílem pestrého složení budoucích obyvatel. Obdobně město pociťuje nedostatek bytů pro rodiny s nezaopatřenými dětmi příp. osamělé matky s dětmi, které se pohybují na nízké příjmové úrovni. Řada těchto rodin často střídá pronájmy a je zadlužená. Stávající ubytovna pro matky s dětmi je nedostačující a pomáhá těmto osobám jak krátkodobě.

3.2 Životní prostředí

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

⇒ Nezajištěná likvidace komunálního odpadu po roce 2012

- ⇒ Překračování imisních limitů O₃, PM₁₀ a PAU vč. negativního trendu vývoje
- ⇒ Vysoká hladina hluku na řadě míst ve městě
- ⇒ Potřeba rozvoje a úpravy zelených ploch ve městě

3.2.1 Nezajištěná likvidace komunálního odpadu po roce 2012

Naprostá většina komunálního odpadu vyprodukovaného ve městě je likvidována skládkováním na skládce v místní části Michalovice. Kapacita této skládky je však těsně před vyčerpáním. Při zachování současných objemů zde ukládaného odpadu bude její kapacita plně vyčerpána již v roce 2012. Je zde prostor pro další etapu skládkování, město však má v současné době rozpracováno jiné řešení pro nakládání s komunálním odpadem po roce 2012. Nutné je proto návrh tohoto řešení urychleně dokončit a tedy najít způsob likvidace komunálního odpadu po vyčerpání skládky v Michalovicích. Společně s tím je třeba realizovat aktivity vedoucí ke snížení poměrně vysoké produkce komunálního odpadu, zejména zavedení kontejnerů na bioodpad a další rozvoj a propagace třídění odpadu. V oblasti třídění komunálních odpadů má město rezervy, mezi 19 městy Středočeského kraje nad 10 tis. obyvatel se v roce 2010 pohybovalo až na 15. místě podle podílu vytríděného odpadu. Dosažením vyšší úrovně třídění by došlo ke snížení celkového objemu komunálních odpadů vyžadujících řešení skládkováním či jiným využitím.

3.2.2 Překračování imisních limitů O₃, PM₁₀ a PAU vč. negativního trendu vývoje

V rámci Středočeského kraje představuje Mladá Boleslav území se zhoršenou kvalitou ovzduší. Důvodem je překračování imisních limitů přízemního ozónu (O₃), atmosférického aerosolu (PM₁₀) a polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU). Zdrojem vysokých koncentrací těchto veličin je zejména automobilová doprava (primární producent látek pro vznik O₃ a sekundární producent PM₁₀), lokální topeniště (primární producent PM₁₀ a PAU). Dlouhodobý růst automobilové dopravy a v posledních letech postupný návrat k vytápění rodinných domů tuhými palivy způsobují nárůstu koncentrací těchto znečišťujících látek. V případě dopravy město trpí částečným tranzitem nákladní dopravy přes centrum po bývalé silnici I/38 (Jičínská, T.G.M., Jaselská), která dosud není v jeho majetku a město tedy nemá možnost průjezd velkých nákladních vozidel zakázat. Zhoršená kvalita ovzduší postihuje zhruba polovinu všech obyvatel města a má značný negativní dopad na zdraví obyvatel města. Celkový počet i dynamika růstu onemocnění alergiemi a astmatem v Mladé Boleslavi převyšuje průměr Středočeského kraje i ČR. Ve městě je také zvýšený výskyt některých dalších chorob.

I přes to, že snížení objemu automobilové dopravy není reálně možné, lze vyvíjet aktivity vedoucí k jejímu omezení, resp. k omezení produkce emisí z automobilového provozu. K tomu může dojít omezením dopravy v některých místech (např. na zmíněných třídách Jičínské a T.G.M. a v Jaselské ulici), úpravami silniční infrastruktury (přeložky, zjednosměrnění ulic apod.), podporou alternativní dopravy (cyklistická a pěší doprava, v dlouhodobém horizontu případně i alternativní pohon autobusů MHD) v kombinaci se zvyšujícími se celoevropskými legislativními požadavky na produkci emisí (emisní normy EURO V a VI). Město může také vyvíjením tlaku a podporou ekologického vytápění (plynifikace a podpora centrálního vytápění) zejména v rodinných domech zajistit snížení emisí z lokálních topenišť.

3.2.3 Vysoká hladina hluku na řadě míst ve městě

Vlivem vysoké intenzity individuální automobilové dopravy dochází na řadě míst ve městě k překračování povolených denních i nočních úrovní hladiny hluku. Zvýšená hladina hluku je zaznamenávána především na silnicích D10, I/38, Jičínská/TGM/Jaselská a V. Klementa a dlouhodobě postihuje ve dne i v noci více než 2 000 osob. Nočním hlukem je postiženo dokonce nejvíce obyvatel z celého Středočeského kraje. Nadměrný hluk je méně vnímaným, avšak intenzivně působícím faktorem ovlivňujícím zdravotní stav obyvatel, který je i v důsledku toho zhoršený. Dlouhodobé působení hlukové zátěže na lidský organismus může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu

dalších onemocnění. Negativní účinky dlouhodobé expozice se projevují s časovým zpožděním i několika let. Vysoká hladina hluku například spolupůsobí na vzniku a zhoršování vysokého krevního tlaku. Hluk souvisí také s některými činnostmi, zhoršuje pozornost, narušuje zdravý spánek a ovlivňuje pohodu lidí. Protože nelze v budoucnu přepokládat pokles intenzity automobilové dopravy, je potřeba přistupovat k aktivitám omezující hlučnost silničního provozu na okolí (omezení rychlosti, protihlukové stěny a protihluková zeleň).

3.2.4 Potřeba rozvoje a úpravy zelených ploch ve městě

Mladá Boleslav se potýká s nízkým zastoupením ploch zeleně. Tento problém je dán především historickým vývojem urbanistické struktury města, přispěla však k němu i některá rozhodnutí s posledních desetiletí. Zelené plochy se obecně soustřeďují spíše v okrajových částech města a ani tam nepokrývají ve srovnání s obdobně velkými městy příliš velké plochy. Nicméně dva nejvýznamnější parky - Štěpánka a Radouč - představují významné prvky pro městskou rekreaci. V oblasti Nového Města nebo velké části Severního sídliště jsou pouze malé plochy zeleně (za zmínku stojí pouze park Výstaviště nebo Nový park) a žádná významnější parková plocha využitelná pro rekreaci se zde nenachází. Samotný stav zelených ploch ve městě je vyhovující, každoročně dochází k obnově přestárlé nebo nebezpečné zeleně včetně modernizace mobiliáře a prvků pro zábavu a rekreaci dětí a dospělých. Poněkud nevyhovující je pouze stav zeleně na některých páteřních komunikacích (Jičínská, T.G.M., Václava Klementa), včetně jejího zakomponování do zástavby a vazba na dopravní řešení těchto komunikací.

Přes převážně vyhovující stav Přírodního parku Štěpánka (pouze několik zanedbaných částí) by bylo vhodné revitalizovat a zatraktivnit využití také jeho okrajových částí (přírodní kino, koupaliště, tematické akce). Je zde velký prostor pro rozvoj parkové architektury. Park se v budoucnu může potýkat také se zhoršením bezpečnosti návštěvníků s ohledem na stav některých objektů (protože jde o park, odpovídá za bezpečnost majitel, tedy město). V první řadě by v parku mělo dojít k uvolnění prostoru v souladu s cílovým záměrem, který ale dosud není definován.

Vzhledem k relativnímu i absolutnímu nedostatku parků a rozsáhlejších ploch zeleně je potřeba uvažovat také o založení nové městské zelené plochy (uvažován je například projekt výstavby lesoparku Sahara).

3.3 Volnočasový život

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

- ⇒ Dílčí nedostatky ve struktuře a koordinaci nabídky v oblasti volného času, kultury a sportu
- ⇒ Slabý studentský život, menší role „alternativní kultury“ v kulturní nabídce
- ⇒ Nedostatečná iniciativa obyvatel a spolků
- ⇒ Pouze částečné využití specifických atraktivit a atrakcí pro cestovní ruch
- ⇒ Nedostatečné či nevhodné využití koridorů Jizery a Klenice pro rekreaci a cestovní ruch
- ⇒ Slabé využití potenciálu města pro konferenční a obchodní cestovní ruch

3.3.1 Dílčí nedostatky ve struktuře a koordinaci nabídky v oblasti volného času, kultury a sportu

Nabídka v oblasti kultury, sportu a volného času se v posledních letech rozšířila. V současné době je dílčím problémem pouze to, že nezasahuje celé spektrum zájmu obyvatel (především pak minoritních zájmových skupin). Ve městě chybí hlavně menší tematická centra volného času a rekreace pro rodiny a nabídka pro teenagery či alternativně smýšlející lidi. Konkrétně ve městě

chybí zejména např. lanový park, malá sportoviště pro seniory nebo rodiče s dětmi, zábavní centrum a další celoroční volnočasová nabídka pro dospívající mládež ve věku 15-20 let a rovněž trvalá prezentace sbírky městských obrazů (dosud je zastoupena pouze seznamem obrazů na internetu, přičemž obrazy jsou v depozitáři). Problém představuje také nedostatek dětských hřišť a rekreačních sportovišť v některých částech města, případně jejich zhoršený technický stav (postupně však dochází k jejich obnově).

Druhým specifickým problémem je potřeba lepší koordinace volnočasové nabídky, aby nedocházelo k tříštění zdrojů při pořádání obdobných (výročních, tematických) akcí pro obdobné cílové skupiny. V této souvislosti je také vhodné pravidelně monitorovat mezi obyvateli poptávku po volnočasových aktivitách a akcích, a to nejen na schůzkách k projektu Zdravé město, ale i mezi obyvateli, kteří se těchto schůzek neúčastní. Průzkum je možný například prostřednictvím tištěných periodik, internetu nebo anket mezi zaměstnanci Škoda Auto (využití intranetu apod.). S tímto problémem souvisí také nízká koordinace volnočasových aktivit mezi správou města, představiteli kulturních institucí a školami, a to především s ohledem na přizpůsobení poptávky kulturních a volnočasových akcí potřebám škol a mládeže.

3.3.2 Slabý studentský život, menší role „alternativní kultury“ v kulturní nabídce města

Město Mladá Boleslav je sídlem řady středních a jedné vysoké školy. Významný problém však představuje nedostatečná kapacita ubytování pro studenty středních škol. Obdobně v případě vysoké školy ve městě chybí koleje či jiné kapacitní ubytování pro studenty, v důsledku čehož většina studentů bydlí v podnájmech. Pro takovou nabídku by přitom bylo ideální využít historické centrum města (např. některý objekt v majetku města na Staroměstském náměstí nebo na Podolci) a přispět tak k jeho postupnému oživení a obnovy funkce přirozeného centra. Bariérou transformace historického jádra v živé „studentské městečko“ je právě nedořešené ubytování studentů, které je dnes zajištěno centrálně v průmyslové zóně mimo centrum (Čejetičky) a v bytech (privátech) rozptýlených po celém městě. Bez koncentrace ubytování studentů v historickém centru nelze ani do budoucna očekávat významnější rozvoj „studentského města“ či dalších žádoucích studentských struktur (včetně případného nového podnikatelského odvětví založeného na inovaci a moderních technologiích).

Vysoká škola Škoda Auto si po několika letech své existence vybudovala dobré renomé z hlediska kvality výuky. Po zahájení jejího provozu bylo ve městě značné očekávání nárůstu „studentského života“ ve městě. Tato očekávání se však nenaplnila mj. z důvodu zmíněné absence ubytovacích kapacit pro studenty, kteří na škole studují v prezenční formě studia. Navíc Vysoká škola Škoda Auto nabízí především ekonomické obory dostupné i jinde (byť kvalita výuky ve VŠ ŠA je dobrá), takže se na školu stahují především studenti z Mladé Boleslavi a blízkého okolí bydlící doma. Situaci by pomohlo zlepšit uvedení nového oboru s jedinečnou či exkluzivní specializací, který by přilákal studenty z jiných částí Česka nebo i ze zahraničí. Navíc by tím byly vytvořeny předpoklady pro žádoucí diverzifikaci života ve městě včetně struktury místní ekonomiky.

S tímto problémem částečně souvisí také dlouhodobě menší role „alternativní kultury“ ve městě. V posledních letech se objevují alternativní kluby, existují také občanská sdružení, která tyto formy kultury rozvíjejí. Připravuje se například zahájení činnosti literární kavárny. Tento problém se tedy zvolna daří řešit a je třeba v tomto trendu pokračovat.

3.3.3 Nedostatečná iniciativa obyvatel a spolků

Pro Mladou Boleslav je příznačná relativně slabá iniciativa obyvatel a spolků v oblasti kulturních a volnočasových aktivit. Naprostou většinu z nich tak zajišťuje samotné město nebo větší organizace, které zde sídlí (školy, větší sportoviště, dům dětí a mládeže, kulturní zařízení, muzea či církve). Slabá iniciativa „zdola“ i určitý nedostatek lokálního patriotismu vyplývá ze struktury a mentality obyvatel, kteří preferují spíše pasivní formy zábavy v ještě větší míře než v jiných městech Česka. Roli sehrává automobilka (směnný provoz, skladba zaměstnanců apod.). V důsledku nízké iniciativy obyvatel a spolků ve městě jednak probíhá málo akcí pořádaných těmito skupinami, a jednak je obtížnější zjistit skutečnou poptávku po trávení volného času. K nízké iniciativě „zdola“ přispívá

administrace žádostí o městské granty v oblasti volného času, která je pro jednotlivce a malé subjekty relativně obtížná a ze strany města pravděpodobně i málo propagovaná.

3.3.4 Pouze částečné využití specifických atraktivit a atrakcí pro cestovní ruch

V Mladé Boleslavi se pořádá řada akcí sloužících obyvatelům města i jako atrakce pro potenciální návštěvníky. Město dále disponuje některými specifickými atraktivitami (industriální historie vč. muzea Škoda Auto, moderní architektura, památky působení Jednoty bratrské, židovský hřbitov). Většina atraktivit a akcí je však ve skutečnosti navštěvována téměř pouze místními obyvateli. Výraznější návštěvnosti ze strany obyvatel okolních měst a regionů chybí mj. důslednější marketing směrem ven z města (tedy k potenciálním návštěvníkům) či zařazení do turistických produktových balíčků či tematických stezek a do tematických kalendářů událostí pořádaných pro turisty. V této souvislosti je třeba zmínit i zatím spíše malé zapojení Mladé Boleslavi do destinačních managementů okolních destinací (Český ráj, Zlatý pruh Polabí), pro něž může město nabídnout infrastrukturní zázemí i některé specifické atraktivity a produkty.

Mladá Boleslav přitom nemá rozsáhlou nabídku turistických atraktivit (kulturně-historických ani přírodních). Pokud tedy město chce v oblasti cestovního ruchu něco nabízet, jsou to především atraktivity a atrakce vázané na témata, která jsou pro město jedinečná, např. atraktivity typu připravované Metalové stezky či akce typu Oldtimer Bohemia Rallye či Svatováclavská jízda, přičemž není nutné se omezovat jen na tradici automobilové výroby.

Většina turistických cílů ve městě je koncentrována na území historického jádra, ale není optimálně využívána. Historické centrum má přitom pěknou polohu na skalním ostrohu a je snadno dostupné všemi základními druhy dopravy, jeho potenciál je tedy poměrně velký. Nejvýznamnější památky města jsou ovšem až na výjimky (Templ, Sbor českých bratří) využívány spíše extenzivně a nejsou optimálně zpřístupněné. Tento problém se týká zejména židovského hřbitova a atraktivního areálu boleslavského hradu (archiv, zastaralá expozice muzea, pouze příležitostná přístupnost věží, sklepení a dalších potenciálně atraktivních prostor). Vzhledem k členitému reliéfu a vyvýšené poloze nad okolním terénem se centrum města nabízí i pro budování různých zajímavých vyhlídek (radniční věž, hradní věže, vodárenská věž, okraje ostrohu, protilehlé stráně říčních údolí, soutok Jizery s Klenicí apod.). Dalšími významnými turistickými cíli ve městě jsou Škoda Auto muzeum a areál hradu Michalovice, které jsou dnes vnímány poměrně izolovaně a je třeba je více využít a zapojit do celkové turistické nabídky města i okolních regionů pro vícehodinové, případně i několikadenní pobyty (do takové nabídky by však již bylo nezbytné zapojit i okolí města).

3.3.5 Nedostatečné či nevhodné využití koridorů Jizery a Klenice pro rekreaci a cestovní ruch

Mladá Boleslav má na svém území dva vodní toky Jizeru a Klenici včetně soutoku obou řek. Obvyklému cykloturistickému, vodáckému a rekreačnímu využití říčních os včetně fenoménu soutoku brání v případě Mladé Boleslavi několik okolností. Údolí řek Jizery a Klenice (včetně jejich soutoku) je již od předminulého století intenzivně využíváno pro průmyslovou výrobu a později také pro vedení páteřních a tranzitních dopravních tahů (Ptácká, Nádražní, Viničná). Přestože v současné době již došlo k přesunu hlavní výrobní a logistické činnosti do jiných oblastí ve městě a jeho okolí (areál Škoda-Auto, Řepov, Bezděčín, Nepřevázka...), plochy v údolí Jizery zatím nebyly od industriálního využití příliš uvolněny. Protože se jedná o záplavové území, je vhodné zahájit postupnou konverzi ploch v říčních údolích na nezastavitelné plochy volné veřejné zeleně, která by mohla potenciálně navázat na území a charakter parku Štěpánka a vyzdvihnout zajímavý charakter řady staveb (Rožátov, moderní architektura vývojového centra Česana apod.). Prakticky neřešitelné bude vymístění hlavních dopravních komunikací (alespoň městského významu), ale vhodnými opatřeními by bylo možné jejich negativní účinek na budoucí rekreační osy zmírnit.

V případě Klenice je samozřejmě vyhovující část údolí tvořící park Štěpánka, kde je třeba zachovat současný stav a hodnoty krajiny, příp. s dílčími architektonickými úpravami. Nevhodné (resp. nejasné) je naopak využití jiných úseků území podél Klenice. Do oblasti soutoku s Jizerou, letního kina a do oblasti za komunikací D10 směrem k Řepovu je možné umístit objekty ztraktivnější území z hlediska rekreace (ekologické centrum, pikniková místa, hřiště apod.). Osa Klenice dále

proti proudu není fyzicky ani marketingově využita jako turistická osa ve vazbě na Český ráj. Cyklotrasa přibližně v ose Klenice sice vede, ale po silnicích a pouze ve směru na Dolní Bousov, což je z hlediska rekreační cyklistiky bez přímé vazby na Český ráj neatraktivní. Taktéž v případě Jizery chybí objekty typu piknikových míst, menších přírodních koupališť (jedno, které může být dobrým příkladem, je však již vybudováno v Podlázkách) či hřišť. Zcela nevyužitý zůstává potenciál zříceniny Michalovice a přilehlého historického dvora s kostelem pro pořádání akcí typu „open-air“ koncertů či menších festivalů. Areál je navíc obtížně přístupný a průchodný nejen pro návštěvníky, ale i pro místní obyvatele. Nedostatečná je podpora výstavby pojizerské cyklostezky (město je do projektu zapojeno partnersky, ale zaostává v přípravě a realizaci za dalšími úseky - Turnov, Železný Brod, Semily).

3.3.6 Slabé využití potenciálu města pro konferenční a obchodní cestovní ruch

Potenciál města v oblasti cestovního ruchu spočívá především ve velmi dobré poloze na ose Praha - Liberec, kvalitním dopravním napojení, přítomnosti automobilky a industriální tradici. Mladá Boleslav proto má výrazné předpoklady pro příměstskou rekreaci, ale také pro obchodní a konferenční cestovní ruch. Naopak město nemá potenciál pro výraznější rozvoj „tradičních“ forem cestovního ruchu (pěší či poznávací turistiky).

Problematiku příměstské rekreace popisují jiné zmíněné problémy. Město má dále předpoklady pro pořádání seminářů a konferencí (např. s tematikou automobilového průmyslu, dopravy a dopravní techniky) i pro významnější prezentace a jednání podniku Škoda Auto, ať by se konaly v hotelu, který by byl součástí některé významné hotelové sítě, nebo o místní podnik. Takové konferenční centrum s hotelem ve městě v současnosti zcela chybí. Současná poptávka po těchto službách proto míří do Prahy. Naopak není reálné předpokládat, že by ve městě mohlo během několika let vzniknout velké kongresové centrum. Zatím je potenciál pro rozvoj konferenční a obchodní turistiky ve městě nenaplněn.

3.4 Dopravní situace

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

- ⇒ Deficity v silniční a železniční infrastruktuře města
- ⇒ Extrémní intenzita individuální automobilové dopravy a její nárůst v čase
- ⇒ Neprovozovanost veřejné dopravy, chybějící integrace bus-MHD-vlak
- ⇒ Nízký podíl cyklistiky a jiných šetrných forem dopravy a deficity v potřebné infrastruktuře
- ⇒ Nedostatek parkovacích míst ve městě, nedořešená cenová politika placeného parkování

3.4.1 Deficity v silniční a železniční infrastruktuře města

Město kvůli vysokému stupni automobilizace systematicky řeší rozvoj dopravní infrastruktury pro automobilovou dopravu, v minulosti se významně podílelo na financování některých důležitých akcí (především křížení na Slovance). Přesto je současná silniční infrastruktura ve městě směrově a kapacitně nevyhovující. Tento stav lze koncepčně řešit jednak dostavbami a úpravami silniční infrastruktury (to se týká hlavně páteřních komunikací a komunikací odvádějících dopravu z města ven; viz následující text), a jednak zklidňováním silniční dopravy a preferencí jiných druhů dopravy (cyklistická, MHD; viz kapitola 3.4.2).

V rámci dostavby a úprav silniční infrastruktury městu chybí především tangenciální komunikace a úseky městského obchvatu a některé přeložky a dílčí úpravy křižovatek. Nejvíce naléhavá se jeví severovýchodní komunikační tangenta, která by napojila jižní část areálu automobilky i některé obytné části přímo na dálnici D10 bez nutnosti průjezdu obytnými zónami města. Pro zlepšení

dopravní situace je v návaznosti na severovýchodní tangentu žádoucí zkapacitnit celou třídu V. Klementa od autobusového nádraží směrem na Kosmonosy včetně dobudování bypassu z třídy V. Klementa na Průmyslovou ulici (bez nutnosti vjezdu na kruhovou křižovatku). Městu schází také jihovýchodní tangenta přibližně v trase mezi křižovatkou Jičínská x D10, Podchlumím, Hejtmánkou a Neuberkem. Uvnitř města je nezbytné realizovat některé dílčí úpravy a přeložky, například rekonstrukci průtahu bývalé I/38 (Jičínská, T.G.M., Jaselská, Ptácká), která dosud není v majetku města. Následně je na tomto průtahu třeba provést úpravu křižovatky Ptácké a Laurinovy ulice (Kocanda).

V případě železniční infrastruktury je situace ještě horší, protože většina infrastruktury odpovídá do značné míry době svého vzniku v 19. a 20. století. Budoucí rozvoj železnice byl v nedávné době limitován redukcí centrálně položeného městského nádraží, která neumožní jeho výhledovou přestavbu na hlavní městský železniční terminál v případě výstavby tzv. 5. koridoru vedeného variantně podél dálnice D10 (v případě jeho výstavby je pro město jednoznačně vhodnější jeho přímé zaústění z Bezděčína podél D10 do stanice Mladá Boleslav město. V současné době se dále zvažují různé formy modernizace zázemí pro cestující na hlavním nádraží (nová budova vs. rekonstrukce stávající), které je v současné době ve zcela nevyhovujícím stavu. Na území města také citelně chybí některé železniční zastávky, které by mohly umožnit položení základů městské železnice nebo přispěly k rozvoji cestovního ruchu (Česana, východní průmyslová zóna, Podlázky-Michalovice, Bezděčín).

Infrastruktura pro leteckou dopravu využitelná obyvateli a firmami v Mladé Boleslavi je v současné době adekvátní. Sportovní letiště na Hejtmánce plní svůj účel stejně jako letiště v Hoškovicích, které je využitelné pro menší dopravní letadla, je funkční částí infrastruktury Mladé Boleslavi v dostatečné blízkosti města a lze ho tak i marketingově prezentovat. Výstavba nového letiště pro Mladou Boleslav není potřebná. Využitelnost letiště Praha-Ruzyně, případně uvažovaného letiště ve Vodochodech se zvýší dostavbou severní větve pražského okruhu.

3.4.2 Extrémní intenzita individuální automobilové dopravy a její nárůst v čase

Vysoká intenzita individuální automobilové dopravy ve městě odpovídá přítomnosti významného výrobce automobilů a jejich snadnější dostupnosti než v jiných regionech (flotila služebních vozidel, zaměstnanecké bonusy v podobě výhodnějšího nákupu apod.). S dalším rozvojem individuálního motorismu souvisí celková atmosféra ve městě automobilového průmyslu, kde vlastnictví a používání automobilu není vnímáno pouze jako otázka společenského statutu, ale také jako výraz vztahu k zaměstnavateli a největšímu hospodářskému subjektu v regionu. Extrémní intenzita dopravy má pak negativní dopad na bezpečnost a plynulost provozu, a jednak na životní prostředí města. Zde se projevuje především zhoršený stav ovzduší a vysoká hladina hluku, obojí navíc s nepříznivým vývojovým trendem. Tato situace nepochybně souvisí i se zhoršeným zdravotním stavem obyvatelstva města (zvýšený výskyt řady nemocí, ale také vyšší počet úrazů atd.).

Intenzita individuální automobilové dopravy je velmi proměnlivá v čase a jsou pro ni charakteristické výrazné dopravní špičky v době střídání směn v automobilce (6:00, ale zejména 14:00, slabě i ve 22:00), kdy není vzhledem k možnostem komunikační sítě města reálné převést v krátké době tak silný dopravní proud a vznikají kongesce. Problém umocňuje i množství smluvních dopravců svázejících a rozvázejících pracovníky automobilky do/z autobusového nádraží. Zde lze uvažovat o mírném časovém posunu odjezdů části spojů nebo o vymístění této dopravy např. k 13. vrátnici při využití vnitrofiremní minibusové dopravy uvnitř automobilky. Problém bude částečně zmírněn také výstavbou severovýchodní tangenty, případně zkapacitněním třídy V. Klementa, ale jeho úplné vyřešení není v současné době reálné. Obdobná dílčí řešení přinese výstavba dalších úseků silnic v katastru města (viz kapitola 3.4.1).

Další řešení dopravní infrastruktury na území města proto bude komplikované a spíše dílčí, protože zvyšování kapacity významných páteřních komunikací není obvykle prostorově možné ani žádoucí (Havlíčkova, Laurinova, Jaselská, T. G. Masaryka - Jičínská, Ptácká, Pražská, Nádražní, Viničná, průjezd Starým Městem). Výrazným problémem je také průjezd tranzitní dopravy cenným územím v případě Starého Města, Štěpánky (Viničná) a údolí Jizery (Ptácká), kterému chybí vhodná kapacitní vnitroměstská objízdná trasa, přičemž jihovýchodní tangenta jednak nebude vystavěna v dohledné době, a jednak situaci řeší jen částečně. V těchto lokalitách tedy bude proto nutné jít cestou

zkldňování dopravy, které ale bez možnosti objezdu a snížení intenzity dopravy bude mít jen dílčí efekt. Zkldnění je možné dosáhnout například promyšlenou změnou směru provozu, zavedením jednosměrného provozu v některých ulicích či zákazem vjezdu větších nákladních vozidel (např. v případě průtahu Jičínská - T.G.M. - Jaselská poté, co bude převeden do majetku města). S ohledem na preferenci environmentálně šetrnější dopravy je vhodné uvažovat o zavedení vyhrazených pruhů pro autobusovou a cyklistickou dopravu (např. v Havlíčkově ulici).

3.4.3 Nprovázanost veřejné dopravy, chybějící integrace bus-MHD-vlak

Na území mladoboleslavské aglomerace je v současné době nabídka veřejné dopravy poměrně roztržštěná (izolované segmenty MHD, železniční a autobusové dopravy) a není schopna odpovídajícím způsobem konkurovat individuální automobilové dopravě. Rozdíly oproti individuálnímu motorismu přitom nespočívají v cenové oblasti, ale především v rychlosti, komfortu a přehlednosti nabízených služeb. Nositelem a iniciátorem integrace jednotlivých druhů veřejné dopravy musí být Středočeský kraj, a to pro celý středočeský prostor s vazbou na Prahu. Statutární město Mladá Boleslav jako druhé největší město v kraji i jako vlastník Dopravního podniku města MB však má být významným partnerem integrace.

Městská hromadná doprava prošla v posledních dvou desetiletích bouřlivým vývojem, kdy nejprve došlo téměř k úplné redukci málo efektivního systému a posléze došlo k jeho opětovnému a systematicky podporovanému rozvoji až na současnou úroveň, kdy má město poprvé v historii moderní systém městské veřejné dopravy plně využitelný alespoň pro spojení mezi nejvýznamnějšími oblastmi bydlení a služeb (Severní sídliště, Rozvoj, Staré Město, Čejetický). Nedostatkem systému tak zůstává především jeho snadná zranitelnost v době dopravní špičky a nevhodnost pro tangenciálně vedenou dojíždku ze Severního sídliště do automobilky.

Výrazně složitější pozici má na území mladoboleslavské aglomerace železniční doprava. Taková situace je dána především nízkou efektivitou a rychlostí historicky vedených jednokolejných tratí, které neplní ani páteřní rychlé dálkové spojení s okolními regionálními centry (Praha, Liberec, Jičín, Mnichovo Hradiště, Turnov...) ani neumožňují zavést efektivní systém příměstské aglomerační dopravy. Uvedený problém ještě výrazněji prohlubuje odlehlá poloha hlavního nádraží vzhledem k funkčnímu centru města, která je řešitelná jedine postupnou transformací výhodně položeného městského nádraží na hlavní železniční terminál. Taková změna a doplnění potřebných zastávek (Česana, východní nádraží, Bezděčín) by umožnila poměrně efektivně obsluhovat železnicí alespoň frekvenčně zajímavou relaci Sobotka - Dolní Bousov - východní průmyslová zóna - centrum/automobilka - Česana - Čejetický - Bezděčín - Luštěnice - Nymburk. Pro převedení dalších relací na železnici a její faktické budoucí využívání pro dálkovou dopravu je ovšem třeba dobudovat chybějící úseky rychlostní železnice podél dálnice D10 se zaústěním do stanice Mladá Boleslav město (minimálně propojení nymburské a bousovské tratě), což se zatím objevuje pouze jako variantní řešení připravovaných infrastrukturních staveb (5. koridor). Problémem jsou také prostorové limity městského nádraží po jeho redukci.

Dálková a regionální autobusová doprava plní páteřní funkci především v relaci Praha - Benátky nad Jizerou - Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Mnichovo Hradiště, v ostatních relacích plní spíše funkci doplňkového spojení a školních a zaměstnaneckých spojů pro zaměstnance automobilky. Základním problémem je tedy stav, kdy v páteřní relaci Praha - Mladá Boleslav - Mnichovo Hradiště si konkuruje železniční doprava s autobusovou, zatímco pro většinu ostatních relací není prakticky použitelná ani jedna z obou forem veřejné dopravy. Tento stav je nežádoucí zejména vzhledem k rychle rostoucím obcím v blízkém okolí mladoboleslavské aglomerace (Písková Lhota-sever, Plazy, Luštěnice-Zelená apod.), jejichž noví obyvatelé jsou zcela odkázáni na individuální automobilovou dopravu, která nadměrně zatěžuje městskou dopravní infrastrukturu.

Některé z výše popsaných nedostatků veřejné dopravy by mohl vyřešit integrovaný dopravní systém, který by odstranil konkurenci mezi jednotlivými odvětvími veřejné dopravy a umožnil naopak jejich větší provázanost a spolupráci. Pro vytvoření takového systému organizace dopravy jsou přitom v prostředí Mladé Boleslavi vytvořeny poměrně dobré podmínky, protože terminály jednotlivých druhů dopravy jsou navzájem provázané (městské nádraží: vlak - bus - MHD, hlavní nádraží: vlak - MHD). Nezbytnou podmínkou je ovšem modernizace a doplnění zastávek (Česana, východní průmyslová zóna, Bezděčín), pořízení vhodných vozidel pro rychlou aglomerační železnici, vyřešení

časových návazností zejména mezi železniční a regionální autobusovou dopravou (návaznost MHD je vyhovující) a tarifní integrace všech tří druhů dopravy, která umožní pohodlné přestupování bez nutnosti zakoupení další jízdenky a zavedení časových předplatních jízdenek pro všechny druhy veřejné dopravy.

3.4.4 Nízký podíl cyklistiky a jiných šetrných forem dopravy a deficitů v potřebné infrastruktuře

Jádrové území městské aglomerace (Severní Město - Staré Město - Rozvoj) leží prakticky v rovině, ve stejné výškové úrovni je také základní část areálu automobilky. Vzájemná poloha automobilky a sídliště Severní Město neumožňuje efektivní obsluhu této relace MHD. Tyto popsané předpoklady umožňují v Mladé Boleslavi navzdory dosavadní tradici významný rozvoj cyklistické dopravy pro krátké a středně dlouhé cesty na území rovinatého městského jádrového území. Rozvoj cyklistické dopravy by umožnil mírně snížit stávající intenzitu individuální automobilové dopravy nebo ji alespoň zachovat na stávající úrovni. Pro započítání takového vývoje je ovšem třeba doplnit infrastrukturu pro rychlé a bezpečné dojíždění za běžnými cíli na kole, tj. nikoli nutně drahé, pomalé a přerušované oddělené cyklostezky, ale třeba levné cyklistické pruhy vyznačené na okraji vozovky s předností při křížení vedlejších ulic řešenou dopravními značkami v daném místě. Pravděpodobně je nutné řešit i půjčování a stání jízdních kol (lze například využít i systém čipových karet provázaný s kartou MHD apod.). Tyto kroky jsou ve městě dosud teprve zvolna zahajovány, a to s využitím generelu cyklistické dopravy. Mladá Boleslav přitom má vzhledem k extrémní poptávce po jízdě za stejným cílem (automobilka) potenciál i pro moderní systém automatických půjčoven jízdních kol (zejména v relaci Severní Město - automobilka, např. ulice Jana Palacha a U Stadionu). V případě výstavby cyklostezky vedené podél železniční trati mezi automobilkou/sídlištěm Na Slavoji a východní průmyslovou zónou by bylo možné uvažovat o využití jízdního kola i v této atraktivní relaci. Pro zvýšení dostupnosti ostatních částí města s větším převýšením je vhodné využít například současného fenoménu elektrokol.

Kromě výše uvedené infrastruktury a opatření je smysluplné realizovat výstavbu bezpečných a oddělených cyklistických koridorů podél Jizery a Klenice pro spojení s vybranými okolními sídly a pro turistické cesty do oblasti Českého ráje a dolního Pojizeří. Podstatné je širší zapojení do projektu pojizerské cyklotrasy výstavbou potřebné infrastruktury v mladoboleslavském úseku i marketingově a postupně proznačení cyklostezky vedoucí podél Klenice do Českého ráje. Tyto rekreační cyklistické stezky a trasy je nezbytné rozvíjet ve vazbě na vnitroměstskou síť cyklistických stezek.

Vedle cyklistiky je ve městě třeba systematicky zvyšovat úroveň infrastruktury pro pěší. Město potřebuje systematicky rekonstruovat chodníky a stezky pro pěší včetně snížení jejich bariérovosti a odstranit problémy v místech, kde se pěší doprava střetává s dopravou silniční.

3.4.5 Nedostatek parkovacích míst ve městě, nedořešená cenová politika placeného parkování

Velmi vysoká intenzita individuální automobilové dopravy s sebou přináší velké obtíže také při řešení dopravy v klidu, tj. parkování a odstavení vozidel. Tyto problémy se v současné době koncentrují především do oblasti historického jádra města a hustě obydlených sídlišť. Ve druhém případě je možné problémy zmírnit redukcí nevyužitých ploch ve prospěch nových parkovacích míst či podporou výstavby parkovacích domů na těchto plochách. V případě historického prostředí je řešení problému obtížnější.

Systém parkování bude pravděpodobně nutné řešit komplexně pro celé město, protože realizací řešení jen pro některou část města se problém parkování pouze „přelévá“ do jiných lokalit. Mladá Boleslav se vydala cestou zpoplatnění povrchového stání na ulicích historického jádra a budování parkovacích domů. Pokud má být problém parkování vyřešen (respektive zmírněn), je třeba nastavit optimální cenový poměr mezi oběma druhy parkování, který povede k jejich efektivnímu využívání, a řešit tuto problematiku na území celého města, resp. intravilánu. Nastavení cenové úrovně musí zejména reflektovat obecnou nechuť motoristů k parkovacím domům a jejich všeobecná preference povrchového stání téměř vždy, když mají za srovnatelných podmínek na výběr (povrchové stání -

dražší a spíše krátkodobé parkování, parkovací dům - levnější a dlouhodobé parkování). Zpoplatnění a uspořádání parkovacích míst by mělo také respektovat potřeby poskytovatelů služeb, živnostníků a obyvatel dané lokality.

Dlouhodobé řešení problému parkování vyžaduje i některé další koncepční změny. V případě nových rezidenčních projektů je vhodné zvýšit povinný počet parkovacích stání. Počet parkovacích míst se dá částečně navýšit také promyšlenou změnou směru provozu v některých ulicích (zavedení nebo otočení jednosměrného provozu), které současně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy. Potřebná je také dohoda se Škodou Auto o parkování služebních automobilů v areálu automobilky. Služebních automobily pracovníků Škody Auto nyní z větší části parkují ve městě, čímž zvyšují nároky na kapacitu parkovacích míst.

3.5 Změny skladby obyvatel

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

- ⇒ Slabá integrace cizinců a prostorová segregace obyvatel na území města
- ⇒ Nízká bezpečnost a vysoká míra kriminality v některých lokalitách
- ⇒ Budoucí nárůst podílu starších obyvatel a související změna nároků v oblasti sociálních služeb, příp. zdravotnictví

3.5.1 Slabá integrace cizinců a prostorová segregace obyvatel na území města

V Mladé Boleslavi žije velký počet cizinců a přistěhovalců v různé fázi integrace do společnosti. Jednotlivé vlny jejich příchodu, ale i odchodu souvisely s fázemi expanze automobilky. Mezi nově přichozími převažují sociálně izolovaní jednotlivci vykonávající především práce s nízkou kvalifikací a zaměstnaní prostřednictvím agentur. Někteří jsou do společnosti částečně integrovani (delší doba pobytu, počínající rodinné vazby, příslušnost k církvi apod.), je však mezi nimi stále minimum rodin či jinak „sociálně stabilizovaných“ cizinců. Většina jednotlivců nemá rodiny ani v zemi, odkud do Mladé Boleslavi přijeli za prací. V důsledku toho je město náchylnější k výskytu některých sociálně-patologických jevů a relativně se oslabuje jeho sociální potenciál. Integrace cizinců ve městě proto zůstává jednou z dlouhodobých výzev, jimž město bude v blízké budoucnosti čelit.

Vlivem dlouhodobě vysoké životní úrovně obyvatelstva probíhá v posledních letech silný proces rezidenční suburbanizace, tj. stěhování obyvatel města do jeho zázemí. Město tímto procesem postupně ztrácí střední a vyšší sociální vrstvu obyvatel a sídlíšťím, která jsou hlavními zdrojovými lokalitami suburbanizace, hrozí riziko významného sociálního úpadku a potenciální vznik sociálně deprivovaných území s koncentrací negativních jevů (kriminalita, nezaměstnanost). Těmito jevy jsou potenciálně postiženy především části Severního sídlíště. V případě tohoto sídelního celku jsou již první známky ghettoizace v současné době patrné. Prostorovou segregaci však lze obtížně eliminovat. Lze provádět revitalizaci prostředí nebo potenciálně uvažovat o scelování bytů či dovybavování bytů terasami apod. (viz kapitola 3.1.2) a důsledně kontrolovat využívání městských bytů (zejména eliminovat „černé“ pronájmy), kterých jsou však v úhrnu bytového fondu zastoupeny minimálně. Dále lze snížit zájem obyvatel o bydlení v rodinných domech v příměstských zónách nabídkou alternativního bydlení (kvalitní byty v bytových domech na území města). Do budoucna bude proto ve městě potřeba 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 sídlíšť. Nové čtvrti s bytovými domy by měly nabízet spíše intimnější prostředí (viladomy, menší bytové domy), kvalitní technologické řešení a zároveň by měly zahrnovat potřebnou vybavenost službami a různorodé byty s cílem částečně eliminovat potenciální vznik sociálních ghatt pro úzké skupiny obyvatel. To přiměřeně platí i o výstavbě rodinných domů.

3.5.2 Nízká bezpečnost a vysoká míra kriminality v některých lokalitách

Dlouhodobě vysoká životní úroveň a vyšší majetková úroveň obyvatelstva na jedné straně a vysoká koncentrace obyvatel s relativně nižšími příjmy a velký počet cizinců pracujících v automobilce na straně druhé způsobují, že se město potýká s vysokou mírou kriminality. Nejčastějšími typy trestné činnosti jsou krádeže motorových vozidel, vloupání do motorových vozidel a loupeže. Na ně se částečně vážou některé sociálně patologické jevy, zejména herny a gambling (prostorově koncentrovaný v ulici U Stadionu - objekty bývalého nákupního střediska Bajkal). Zde představuje problém nedostatečná legislativa dávající městům a obcím minimum pravomocí. Je však možné, že bude novelizována směrem ke zvýšení pravomocí městských samospráv. V takovém případě bude možné a potřebné provádět důslednou registraci a kontrolu heren. Prostorově jsou nejrizikovějšími oblastmi z hlediska majetkové trestní činnosti lokality s velkou dopravní zátěží (Havlíčková ul. v oblasti u Kauflandu a nákupní centra obecně), lokality s koncentrací cizinců a agenturních pracovníků (části Severního sídliště) nebo jinak rizikové oblasti (herny v ulici U Stadionu). Situace se zhoršila v době hospodářské krize, kdy automobilka a její dodavatelé propouštěli především agenturní pracovníky, z nichž část zůstala ve městě a stali se z nich bezdomovci. Ke snížení vysoké míry kriminality je potřeba posílit jak restriktivní (zvýšení počtu strážníků v ulicích města, rozšíření kamerového systému) tak preventivní opatření. Mezi ta patří propagace a vzdělávání, jak předcházet kriminalitě, práce s dětmi a mládeží (sport, volnočasová zařízení, nízkoprahové kluby, školy apod.) společně s obecným posílením integrace cizinců do života ve městě.

3.5.3 Budoucí nárůst podílu starších obyvatel a související změna nároků v oblasti sociálních služeb, příp. zdravotnictví

Již v současné době dochází v Mladé Boleslavi k velmi rychlému stárnutí obyvatel a podle vývojových prognóz lze očekávat, že tento trend bude pokračovat, a dokonce se prohlubovat i v dalších letech. I přes aktuální přirozený přírůstek obyvatelstva a související krátkodobý nárůst podílu obyvatel ve věkové kategorii 0 - 14 let, převáží ve středně a dlouhodobém hledisku trend stárnutí obyvatel. Společně s nárůstem podílu obyvatel ve věku 65+ bude docházet k postupnému poklesu celkového počtu obyvatel města. Trend stárnutí populace v dalších letech s sebou jednoznačně ponese zvýšené nároky a rostoucí zájem o sociální služby a zdravotní péči pro seniory. Zatímco nabídka těchto služeb je dnes na odpovídající úrovni, s postupně zvyšujícím se počtem zájemců o tyto služby se problémem může stát jejich kapacita (v některých zařízeních je vyčerpána již nyní). V této souvislosti představuje problém také neadekvátní využití stávajících zařízení, kdy současné nastavení legislativy například motivuje k pobytu v domovech pro seniory zejména nemocné starší obyvatele se sníženou schopností pohybu. Zařízení je tedy ve městě dostatek, ale jsou nevhodně využívána. V důsledku toho pak nejsou dostatečně pokryty terénní služby, základní asistence a ošetrovatelské služby pro seniory, kteří se jinak dokážou o sebe starat sami. Tento problém se týká celého Česka a odstranit ho pomůže jen změna legislativy.

Další nedostatky se týkají spolupráce zařízení sociálních služeb se zařízeními zdravotnickými, kde pro to chybí část personálu. S nárůstem podílu starších obyvatel bude nutné zlepšit také dostupnost sociálních služeb v Mladé Boleslavi pro všechny obyvatele spádového obvodu a celkovou bezbariérovost města (chodníky, přechody pro chodce, infrastrukturu MHD, budovy veřejných služeb apod.).

4 Priority a opatření

Návrh priorit a opatření představuje přehled kroků, které je třeba provést pro další rozvoj města a pro naplnění vize. Jedná se o témata, v nichž se soustřeďuje největší počet problémů. Hierarchie priorit a opatření se tak blíží hierarchii problémových okruhů a problémů, přičemž na problémové okruhy navazuje návrh priorit a na problémy reagují opatření (viz kapitola 3). Některá opatření však mohou reagovat na větší počet zjištěných problémů, na některé problémy naopak může reagovat více opatření. Některá opatření obsahují také aktivity, které nejsou úkolem či kompetencí města, a představují tak spíše formulaci pozice města vůči partnerským subjektům (Škoda Auto, Středočeský kraj apod.). Mezi priority rozvoje města je v rámci aktualizace strategického plánu provedené v roce 2018 zařazen také rozvoj konceptu chytrého města (SMART City), který vychází ze strategie „Smart City Mladá Boleslav 2017“ zpracované společností SmartPlan s.r.o. a Fakultou dopravní ČVUT v Praze a z Metodiky Konceptu inteligentních měst zpracované MMR.

Opatření potřebná pro další rozvoj města jsou soustředěna do šesti priorit:

- ⇒ Zkvalitnění urbanistického rázu
- ⇒ Zlepšení stavu životního prostředí
- ⇒ Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu
- ⇒ Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy
- ⇒ Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby
- ⇒ Rozvoj konceptu SMART City v klíčových oblastech pro naplnění vize Mladé Boleslavi jako moderního města s chytrou funkční mobilitou, energetikou i životním prostředím

Priorita nejsou dále popisovány, protože svým obsahem představují souhrn popisu jednotlivých opatření. Každé opatření je charakterizované krátkým textem majícím jednotnou strukturu (viz kapitola 1.2). Aktivity týkající se řízení rozvoje města a realizace strategického plánu jsou zmíněny zvlášť v kapitole 5.

4.1 Zkvalitnění urbanistického rázu (priorita 1)

4.1.1 Historické centrum a dílčí centra a osy (opatření 1.1)

Cíl opatření

- ⇒ posílit funkci historického centra i dílčích center a os

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ rekonstrukce a urbanistické řešení Starého Města, rozvíjení menších center v jednotlivých částech města

Popis opatření

Historické jádro města dnes leží excentricky vzhledem k obytné městské zástavbě a v důsledku toho neplní tradiční funkci plnohodnotného centra. Postupně však dochází úsilím města a s využitím strukturálních fondů EU k jeho revitalizaci a má tedy potenciál stát se klidovou zónou odpočinku, drobných služeb, volného času a setkávání občanů. To se však může stát pouze za spolupráce s vlastníky jednotlivých objektů. Město musí u vlastníků jednotlivých objektů důsledně prosazovat zachování či zkvalitnění architektury budov prostřednictvím architektonické rady města. Ta bude prosazovat funkční a estetické požadavky na architektonickou hodnotu objektů a prostranství i

vyjadřovat se k úpravám nebo případným odstraněním stávajících budov. Nezbytná je také rekonstrukce a revitalizace dalších centrálních prostranství a os (např. náměstí Republiky, náměstí Míru, Komenského náměstí, ulice Železná a Na Kozině, třídy T.G.M. a V. Klementa, Havlíčkova ulice, prostranství na Severním sídlišti). Vhodné je umožnit lokalizaci komerčních prostor i do nově budovaných objektů typu parkovacích domů.

Specifickým dlouhodobým úkolem je najít a vytvořit centrální prostranství Severního sídliště, například v lokalitě kolem Kauflandu (úpravou či nahrazením obchodního centra), kolem bývalého Dallasu, případně s využitím části areálu městského stadionu. Město také zváží úpravy nebo odstranění objektů necitlivě zasahujících do zástavby, které snižují architektonickou hodnotu ulic či čtvrtí.

K posílení funkce dílčích center města musí město v rámci vypracování nového územního plánu počítat s odpovídajícím veřejným prostorem, veřejnou zelení a občanskou vybaveností v budoucích, ale i stávajících obytných zónách (lokální centra). Podstatné je to zejména v jižním a západním sektoru, kde pravděpodobně dojde k rozvoji individuální výstavby. Je nezbytné zástavbu rodinných domů důsledně doplňovat také bytovou zástavbou a rovněž nezbytnými službami (základní služby, obchody, mateřská škola apod.), které umožní vznik lokálních center. Je třeba nepřipustit výstavbu obytných zón bez současného zakládání lokálních center a toto důsledně prosazovat již při jednání s investory. V územním plánu je třeba se v rámci možností přednostně orientovat na intenzivní změny stávajícího intravilánu, nikoli na extenzivní rozvoj.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ plocha zrevitalizovaných nebo nově vybudovaných centrálních prostranství
- ⇒ počet uskutečněných doporučení navržených architektonickou radou města

Finanční náročnost

- ⇒ 300 mil. Kč a více

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.1.2 Monofunkční plochy (opatření 1.2)

Cíl opatření

- ⇒ zkvalitnit a diverzifikovat monofunkční plochy

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ diverzifikace a revitalizace Severního sídliště, diverzifikace průmyslových zón, řešení kontaktu obytných a průmyslových zón

Popis opatření

Město Mladá Boleslav se vyznačuje rozsáhlými monofunkčními plochami. Dominuje především Severní sídliště a průmyslový areál Škoda Auto, a.s., které jsou doplněny lokalitami rodinných domů a obchodními a průmyslovými centry. Město musí realizovat nebo iniciovat takové aktivity, které povedou ke zkvalitnění nebo diverzifikaci jednotlivých ploch.

V případě monofunkčních sídlištních ploch, především pak Severního sídliště, je třeba zajistit revitalizaci veřejných prostranství (částečně již probíhá) a rekonstruovat technicky nevyhovující objekty veřejných služeb. Revitalizace prostředí a celková humanizace sídliště napomůže také zvýšení bezpečnosti na sídlišti (viz opatření 5.2). Tyto aktivity musí být výhledově doplněny

zásadními proměnami sídliště. Lze uvažovat o postupné obnově bytového fondu ze strany vlastníků nemovitostí (např. scelování bytů nebo dostavby teras), které by mělo město alespoň nepřímo podporovat, nebo dokonce o nahrazení části panelových domů zónami s intimnějším bydlením (viladomy, řadovky). Předpokladem takových změn je shoda s obyvateli dotčených lokalit včetně nabídky adekvátního náhradního bydlení. Obdobné aktivity pravděpodobně bude možné řešit pouze za účasti státu a v rámci celého Česka. Město by také mělo iniciovat rozšiřování bytového fondu realizací menších bytových projektů v intravilánu (zástavba proluk, demolice původních budov, využití menších, dosud nevyužívaných ploch apod.).

Nelze předpokládat, že ve střednědobém horizontu dojde k zastavení rezidenční suburbanizace. Město ani nemá přímé nástroje k jejímu omezení. Může se však aktivně zasazovat o to, aby nová rezidenční výstavba důsledně preferovala kvalitní rodinné i bytové domy, nižší zástavbu a zahrnovala občanskou vybavenost, veřejnou zeleň a lokální centra. V tomto směru je jedním z nástrojů nový územní plán.

V případě monofunkčních průmyslových zón je situace obtížně měnitelná. Zóny jsou dané přítomností významné firmy a není možné je výrazně kombinovat s jinými funkcemi. Při jejich rozvoji lze pouze dbát na jejich adekvátní infrastrukturu napojení a vhodné doplnění o jiné funkce (menší plochy veřejné zeleně či občanské vybavenosti). Důsledně je třeba řešit místa styku bydlení a průmyslových ploch (například výsadbou zelených pásů apod.), aby obytné zóny nebyly zasaženy hlukem, prachem a rušivým vzhledem přiléhajících průmyslových areálů.

Další výstavba obchodních center je nežádoucí, protože město je v tomto směru již dnes vybaveno nadstandardně a další zábor limitované rozlohy vhodných ploch by byl na úkor urbanistického rozvoje města.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet zrekonstruovaných bytových domů na sídlištích (rozdílení dle změny dosažené rekonstrukcí)

Finanční náročnost

- ⇒ 150 - 200 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročná

Časová priorita

- ⇒ nižší; vysoká v případě řešení Severního sídliště

4.1.3 Rozvojové plochy (opatření 1.3)

Cíl opatření

- ⇒ zajistit uvážlivé využití stávajících i nových rozvojových ploch

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ zamezení fragmentace města, využití rozvojových ploch, spolupráce s okolními městy a obcemi, možné administrativní rozšíření Mladé Boleslavi

Popis opatření

Vzhledem k minulému vývoji má v současné době Mladá Boleslav výrazný nedostatek rozvojových ploch a navíc je v nebývalé vysoké míře fragmentována plochami a osami, které brání dalšímu rozvoji kvalitní, zejména pak bytové zástavby. Do budoucna je třeba jednak velmi uvážlivě nakládat s dosud volnými plochami a zamezit další prostorové fragmentaci města novými bariérami (osami, ale i plochami) a zapracovat do územně-plánovací dokumentace evidenci cest, které je třeba dlouhodobě zachovat prostupné (např. podél toků, spojení z města na Chlum apod.). Součástí

tohoto opatření může být také případné přemístění městského hřbitova, a to za předpokladu spolupráce se Škodou Auto. Uvedená opatření je nutno zapracovat do nového územního plánu.

Nejsystematičtější řešením z dlouhodobého hlediska se jeví možné rozšíření spolupráce se sousedními městy a obcemi (Kosmonosy, Řepov, Dalovice a další sousedící obce), které může v případě oboustranného zájmu vyústit až v jejich začlenění do Statutárního města Mladá Boleslav. Aby taková změna byla možná, musí Mladá Boleslav sousedním městům a obcím nabídnout výhodné podmínky. V souvislosti s tím je možno zvážit zřízení samostatných městských částí.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ celková rozloha města Mladá Boleslav

Finanční náročnost

- ⇒ 50 - 100 tis. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ velmi náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.1.4 Bydlení (opatření 1.4)

Cíl opatření

- ⇒ zvýšit kvalitu bydlení ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ nové kvalitní bydlení zejména v bytových domech, sociální bydlení, urbanistický rozvoj nových i stávajících obytných zón

Popis opatření

V Mladé Boleslavi vzhledem k její sociálně-ekonomické úrovni roste poptávka po kvalitním bydlení. Současně městu chybí nabídka sociálního bydlení (pro osamělé matky s dětmi, osamělé starší osoby apod.) Toho se městu nedostává zejména v případě bytových domů, a proto řada obyvatel odchází do okolních měst a obcí. Pro další rozvoj města je třeba, aby město ve vztahu k developerům a investorům prosazovalo uvážlivou výstavbu nových bytových domů zejména v jižním a jihozápadním segmentu města, kde je relativní dostatek rozvojových ploch. V nových obytných čtvrtích by přitom měla převažovat nižší zástavba s malometrážními i většími kvalitními byty, doplněná odpovídající infrastrukturou, zelení a vybaveností. Zástavba by měla kombinovat rodinné a bytové domy. Doplnění méně rozsáhlé rezidenční zástavby je možné zvažovat i ve stávajícím intravilánu města (nevyužívané domy a plochy, proluky apod. - takových lokalit je však ve městě minimum) nebo na okraji města (Láskov, Kocanda apod.). Uvedené aktivity jsou především záležitostí soukromých firem (developerů apod.), město jim může napomoci vybudováním potřebné infrastruktury a nástroji územního plánování. Bytový fond města musí být také doplněn o možnosti sociálního bydlení.

Oblast rozvoje bydlení se prolíná s urbanistickým rozvojem města (viz opatření 1.1 - 1.3).

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet nových bytů (sledovat lze i v různých kategoriích, např. sociální byty)
- ⇒ poměr počtu bytů v bytových a rodinných domech v nových obytných zónách

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ náročné

Časová priorita

⇒ střední

4.2 Zlepšení stavu životního prostředí (priorita 2)

4.2.1 Komunální odpad a třídění odpadu (opatření 2.1)

Cíl opatření

⇒ zajistit likvidaci komunálního odpadu a zvýšit podíl tříděného odpadu

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ varianty likvidace komunálního odpadu, třídění odpadu

Popis opatření

Vyčerpání stávající kapacity skládky v Michalovicích a vyplývající nezajištěná likvidace komunálního odpadu v Mladé Boleslavi po roce 2012 představuje jeden z aktuálně nejvýznamnějších problémů města. Město musí co nejdříve dokončit vyhodnocení možných variant řešení (například zavedení nové technologie likvidace komunálního odpadu kombinující třídění, snížení jeho objemu a ekologické spalení) společně s přípravou záložního krizového postupu a následně vybranou variantu realizovat.

Významnou součástí systému nakládání s odpady je sběr tříděného odpadu. Další rozvoj třídění odpadů bude mít pozitivní dopad mimo jiné na snížení objemu komunálního odpadu vč. nákladů na jeho likvidaci. Město se musí v této oblasti zaměřit především na rozšiřování a propagaci využívání třídění odpadu. V případě rozšiřování sběru tříděného odpadu se musí jednat o jeho prostorový (kompletní pokrytí města kontejnery na tříděný odpad) i druhový rozvoj (např. doplnění kontejnerů na bioodpad za předpokladu vybudování kompostárny).

Monitorovací ukazatele

⇒ podíly vytríděného a ekologicky spáleného odpadu na celkovém objemu komunálního odpadu

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ nenáročné

Časová priorita

⇒ vysoká; střední v případě třídění odpadu

4.2.2 Ovězduší (opatření 2.2)

Cíl opatření

⇒ zlepšit nebo alespoň stabilizovat stav ovzduší ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ snížení emisí O_3 , PM_{10} a PAU zklidňováním dopravy, změnami lokálního vytápění, výsadbou zeleně, instalací vodních prvků a preventivními opatřeními

Popis opatření

Na úrovni Středočeského kraje patří Mladá Boleslav mezi města s nejhorší kvalitou ovzduší. Pravidelně zde dochází k překračování imisních limitů pro koncentrace O_3 , PM_{10} a PAU, přičemž zejména koncentrace PM_{10} představují velký problém. Při plánování budoucího rozvoje města je proto třeba zohlednit současné i budoucí imisní limity pro ochranu lidského zdraví a budoucí legislativu a trendy v oblasti ochrany ovzduší. Jako argumentační nástroj je třeba připravit materiál analyzující kvalitu ovzduší ve městě a z něho vyplývající zdravotní rizika pro obyvatele. Město musí aktivně pracovat na snížení či alespoň zamezení růstu koncentrací těchto látek. Hlavními důvody zhoršené kvality ovzduší jsou automobilová doprava a topení tuhými palivy v lokálních topeništích. Protože možnosti města vedoucí k přímému zlepšení kvality ovzduší jsou omezené, je nezbytné zaměřit se také na osvětové a propagační aktivity.

Ve střednědobém horizontu nelze předpokládat, že by došlo ke všeobecnému snížení intenzity automobilové dopravy. Město však může úpravami silniční infrastruktury (přeložky, zjednosměrnění ulic apod.) nebo jejím doplněním (výstavba SV tangenty, výhledově i JV tangenty) posílit regulaci automobilové dopravy ve městě s jejím částečným vyvedením z centra (viz opatření 4.1 a 4.2). Tím by mělo dojít ke snížení intenzity dopravy v místech s nejhoršími rozptylovými podmínkami. Pomoci by mělo také zavedení zákazu vjezdu kamionů a těžkých nákladních vozidel na bývalou silnici I/38 (ulice Jičínská/TGM/Jaselská). Tomuto kroku však musí předcházet její získání do majetku města. Kromě těchto restriktivních opatření bude hrát významnou roli také podpora alternativních druhů dopravy, především pak pěší a cyklistické dopravy, které mají potenciál především v ose Severní sídliště - Škoda Auto, a.s. V případě městské hromadné dopravy se pak jedná o možnost alternativního pohonu autobusů. Použity budou jak nástroje investiční (budování infrastruktury, preferenční opatření), tak neinvestiční (propagace a zvýhodňování) - viz opatření 4.3 a 4.4.

V případě vytápění v lokálních topeništích je role města výrazně omezenější. Přechod na vytápění zemním plynem nebo centrální vytápění musí důsledně zajistit u objektů ve svém vlastnictví. Přechod nebo návrat k ekologičtějším formám vytápění u objektů v soukromém vlastnictví může město ve spolupráci s daným dodavatelem pouze propagovat či jinak nepřímo podporovat. Tato edukační kampaň musí být realizovaná v místech s prokazatelným významným podílem lokálních topenišť a musí zdůraznit zdravotní rizika spalování komunálního odpadu i biomasy v zastaralých kotlích a při přidušeném spalování. Vhodné je realizovat tuto edukační kampaň ve spolupráci s okolními městy a obcemi, bez jejichž zapojení nemají snahy o zvýšení kvality ovzduší smysl.

Uvedené aktivity, které budou aktivně snižovat koncentraci tří uvedených látek v ovzduší nebo alespoň zamezí jejímu dalšímu nárůstu, je vhodné kombinovat s aktivitami pasivně snižujícími negativní dopady. Dalšími možnými opatřeními jsou například výsadba zeleně a instalace vodních prvků a menších vodních ploch v obytných celcích, které budou vedle zvýšení estetické hodnoty prostranství sloužit také jako pohlcovače PM_{10} (viz opatření 2.4). Rozvoj městské zeleně ani menší vodní plochy v obytných zónách však nemají žádný efekt na imisní zátěž v zimním období, tedy v topné sezoně (opadáva zeleň a vypuštění vodních prvků). Jedná se tedy spíše o doplňkové opatření. Zřetelný vliv na snížení množství PM_{10} v ovzduší během léta má důkladný jarní úklid města.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ koncentrace O_3 , PM_{10} a PAU v ovzduší v různých lokalitách a částech roku

Finanční náročnost

- ⇒ 1 - 2 mil. Kč (s alternativním pohonem autobusů 20 - 40 mil. Kč)

Organizační náročnost

- ⇒ středně náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.2.3 Hluk a světelný smog (opatření 2.3)

Cíl opatření

⇒ snížit hladinu hluku a světelného smogu

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

⇒ snížení hladiny hluku úpravami v dopravě a protihlukovými bariérami, omezení světelného smogu

Popis opatření

Prudký rozvoj automobilové dopravy v posledních 20 letech se v Mladé Boleslavi negativně projevil také prudkým nárůstem hladiny hluku, který se objevuje především v blízkosti hlavních komunikací. Nelze předpokládat, že by v budoucnu došlo ke snížení intenzity automobilové dopravy. Regulační opatření v dopravní infrastruktuře (zákaz vjezdu kamionů a těžkých nákladních vozidel na bývalou silnici I/38, zavedení jednosměrného provozu ve vybraných ulicích apod.) v kombinaci dalšími aktivitami (omezení rychlosti apod.) budou mít pozitivní dopad také na snížení hlukové zátěže - viz také opatření 4.2. V případě, že tyto aktivity nebude možné realizovat nebo nebudou dostatečné, bude potřeba zajistit snížení hladiny hluku výstavbou protihlukových stěn a pásů protihlukové zeleně. Tyto aktivity se týkají například komunikací I/38 mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy, dálnice D10 a území kolem provozů Škoda Auto (včetně nočních hodin a provozů Škoda Auto v letních měsících během větrání ve výrobních halách). Jednotlivé aktivity je třeba provádět na základě pořízených hlukových map a identifikace zdrojů hluku.

Doplňující aktivitou ke snížení hlukové zátěže je postupné snižování světelného smogu v Mladé Boleslavi nahrazováním stávajících uličních lamp při jejich rekonstrukci takovými typy, které mají vhodnější směřování světelného toku.

Monitorovací ukazatele

⇒ hladina hluku ve vybraných lokalitách (zejména v obytných územích)

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ nenáročná

Časová priorita

⇒ střední

4.2.4 Veřejná zeleň (opatření 2.4)

Cíl opatření

⇒ zvýšit kvalitu a estetickou a krajinnou hodnotu veřejné zeleně

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

⇒ revitalizace a zatraktivnění parkových a dalších zelených ploch, rekonstrukce náměstí a páteřních komunikací zahrnující úpravy zeleně

Popis opatření

Obecně platí, že rozloha zelených ploch v Mladé Boleslavi je nižší ve srovnání s obdobně velkými městy a tyto plochy se soustřeďují spíše v jejích okrajových částech. Město se proto musí o ně pečlivě starat a rozvíjet každou zelenou plochu, kterou má k dispozici. Mezi organizačně, časově i finančně nejnáročnější potřebné aktivity patří revitalizace a zatraktivnění využití okrajových částí parku Štěpánka (bývalé přírodní kino, koupaliště, tematické akce). Postupně je třeba revitalizovat také další parkové plochy ve městě, zejména Výstaviště a Nový park. Město by mělo vzhledem k omezené rozloze parků a rozsáhlejších ploch zeleně uvažovat také o založení nové zelené plochy pro příměstskou rekreaci nebo o revitalizaci některé plochy stávající (uvažován je například projekt úpravy lesa jiného určení Sahara). Zachovat hodnoty je třeba v případě chráněného území Radouč, avšak spíše s ohledem na jeho přizpůsobení původnímu rázu krajiny.

Mezi další významné aktivity patří revitalizace nevyhovujícího stavu zeleně na některých páteřních komunikacích (Jičínská, T.G.M., Václava Klementa), včetně jejího zakomponování do zástavby a s vazbou na dopravní řešení těchto komunikací (viz opatření 1.1. a 4.1). Vhodná je výsadba menších zelených zón na nevyužitých plochách v intravilánu města. V souvislosti s tím je potřebné do centrálních prostranství zakomponovat nejen zeleň, ale i vodní prvky (viz opatření 2.2) a zdobné prvky (plastiky, sochy, květinové kompozice, solitéry různého druhu atd.). Potřeba výsadby zeleně se týká také budoucích rozvojových lokalit, kde je třeba zeleň vysázet v předstihu již při přípravě území (například kolem budoucích ulic a veřejných prostranství). Při kladení inženýrských sítí je nezbytné dbát o to, aby trasy co nejméně narušily současnou zeleň a nebránily výsadbě nové.

Monitorovací ukazatele

⇒ plocha nových a zrevitalizovaných ploch veřejné zeleně

Finanční náročnost

⇒ 150 - 200 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ nenáročná

Časová priorita

⇒ vysoká

4.3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu (priorita 3)

4.3.1 Nabídka v oblasti volného času (opatření 3.1)

Cíl opatření

⇒ zkoordinovat a rozšířit nabídku v oblasti kultury, sportu a jiných aktivit v oblasti volného času

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ koordinace volnočasových aktivit mezi jednotlivými subjekty, městský kalendář kulturních akcí, rekonstrukce a doplnění infrastruktury pro volný čas

Popis opatření

Současná nabídka města v oblasti volného času nevyžaduje zásadní rozšíření, ale spíše doplnění a koordinaci. Doplnit je třeba infrastrukturu pro volný čas pro rodiny, mládež a seniory (např. lanové centrum, malá sportoviště a centra aktivit pro mládež i seniory, umělou horolezeckou stěnu,

naučnou stezku na Chlum) s ohledem na jejich dostupnost. Spolu s tím je nezbytné pokračovat v rekonstrukci stávajících dětských hřišť a městských sportovišť. Město bude podporovat výstavbu Fotbalové akademie přidělením pozemků a vybudováním potřebné infrastruktury. Specifickou aktivitou je pak zřízení trvalé expozice sbírky městských obrazů, která dosud není přístupná veřejnosti. V oblasti marketingu je vhodné usilovat o získání významných umělců do města v rámci jejich turné tak, aby Mladá Boleslav i v oblasti kultury plnila roli regionální metropole, jíž se chce stát. Současně je potřebné zapojit několik významných českých kulturních osobností do kulturního života ve městě a navázat s nimi dlouhodobější spolupráci.

Pořádání jednotlivých volnočasových (kulturních, zájmových i sportovních) akcí je třeba koordinovat mezi městem, kulturními a sportovními zařízeními, zájmovými sdruženími a školami (např. formou pravidelných schůzek). Město by mělo důsledněji plnit roli instituce poskytující souhrnné informace o pořádání volnočasových akcí v městských médiích (zejména internetové stránky města) a vytvořit městský kalendář kulturních a zájmových akcí.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet subjektů zabývajících se kulturou, sportem a jinými volnočasovými aktivitami zapojených do koordinace nabídky v oblasti volného času / začleněných pod městskou organizaci zabývající se kulturou
- ⇒ počet akcí zařazených do městského kalendáře

Finanční náročnost

- ⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ velmi náročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.3.2 Objekty veřejných služeb (opatření 3.2)

Cíl opatření

- ⇒ zrekonstruovat objekty veřejných služeb a optimalizovat jejich využití

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ rekonstrukce a snížení energetické náročnosti některých objektů ve správě města (městských organizací)

Popis opatření

Část objektů veřejných služeb v majetku města je v současnosti v nevyhovujícím technickém (někdy až havarijním) stavu. Zároveň jsou tyto objekty často nevyhovující také z hlediska energetické náročnosti nebo variability využití. Je proto nutné v následujících letech realizovat jejich rekonstrukci. Jedná se především o dům kultury, informační centrum (již probíhá), sportovní halu (včetně případné výstavby nové haly), sokolovnu s bazénem a divadlo (v případě divadla je potřebné spíše rozšíření než rekonstrukce stávajících prostor).

Odlíšný přístup vyžadují objekty základních škol. K jejich rekonstrukci je nutno přistoupit komplexně v rámci celkové optimalizace sítě základních škol. Vzhledem k dlouhodobému demografickému trendu v ČR je možné zohlednit při záměru rekonstrukce budoucí využití menší části objektu pro jiné účely. V příštích cca 10 letech však lze předpokládat nárůst počtu dětí v základních školách, a proto není vhodné zásadní snížení kapacity základních škol ani jejich rušení. Vhodná jsou dílčí doplnění a úpravy tělocvičen a sportovišť u základních škol.

Pro všechny rekonstrukce veřejných budov platí, že musí být realizovány s ohledem na snížení jejich energetické náročnosti (zateplení, kvalitní okna, instalace zařízení využívající obnovitelné zdroje energie apod.).

Monitorovací ukazatele

⇒ počet zrekonstruovaných objektů veřejných služeb

Finanční náročnost

⇒ 200 - 300 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ nenáročná

Časová priorita

⇒ vysoká

4.3.3 Studentský život a vysoké školství (opatření 3.3)

Cíl opatření

⇒ posílit studentský život a pozici vysokého školství ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ posílení vysokého školství ve městě, založení prestižního oboru na VŠ ŠA, vybudování studentské koleje, podpora studentských akcí a alternativní kultury

Popis opatření

Pro rozvoj studentského života ve městě je zásadní vybudování vysokoškolské studentské koleje v centru města. S ohledem na získání studentů z jiných částí Česka či zahraničí i na zvýšení prestiže města je žádoucí zřídit exkluzivní obor na Vysoké škole Škoda Auto. Tento obor by měl mít vazbu na automobilový průmysl a měl by být jedinečný nejen v rámci Česka, ale nejlépe i v rámci střední Evropy nebo celé Evropy. Předpokladem obou popsaných aktivit je spolupráce se Škodou Auto, přičemž město může mít roli iniciátora, případně nabídnout potřebnou infrastrukturu. Rozvoj studentského života je možné podpořit také pořádáním pravidelných jednání mezi městem a zástupci studentských samospráv na středních školách o pořádání studentských akcí (město může nabídnout prostory, plochy a propagaci).

V souvislosti se studentským životem je potřebné také pokračovat v obecné podpoře rozvoje kulturního života včetně alternativní kultury ve městě.

Monitorovací ukazatele

⇒ počet studentů ubytovaných na VŠ koleji

⇒ počet oborů na VŠ ŠA exkluzivních v rámci Česka

Finanční náročnost

⇒ 2 - 5 mil. Kč (v případě rekonstrukce objektu na VŠ koleji 25 - 50 mil. Kč, 100 mil. Kč v případě výstavby objektu VŠ koleje)

Organizační náročnost

⇒ velmi náročná

Časová priorita

⇒ střední; vysoká v případě zřízení VŠ koleje

4.3.4 Spolková činnost a občanské iniciativy (opatření 3.4)

Cíl opatření

⇒ zvýšit aktivitu obyvatel a spolků

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ grantová politika města v oblasti kulturních a volnočasových aktivit, monitoring poptávky obyvatel po volnočasových aktivitách, zapojení obyvatel do dění ve městě

Popis opatření

Zvýšení aktivity obyvatel a rozvoj spolkové činnosti ve městě je obtížný a dlouhodobý úkol. Město může k jeho splnění přispět úpravou grantových podmínek v oblasti volného času tak, aby granty byly dostupné i menším subjektům a skupinám obyvatel. Žádosti o grant by měly být vyplňovány v elektronické podobě (přínejmenším jako textový dokument, nejlépe v podobě elektronické aplikace). Společně s tím by město mělo zajistit administrativní podporu při zpracování žádostí o grant. V grantové komisi by měla být zastoupena také menší kulturní zařízení a spolky. Městské organizace se naopak nemají účastnit grantových projektů, ale musí mít peníze alokovány přímo z rozpočtu. Důsledným odstraněním střetu zájmu členů komise by mělo dojít k posílení transparentnosti jejího jednání. Při hodnocení žádostí o grant je třeba přihlížet i k termínovému sladění daného projektu s kalendářem kulturních akcí (viz opatření 3.1).

Vedle činnosti grantové komise je potřebné vědět, jaké volnočasové aktivity jsou obyvateli poptávány. V tomto případě je adekvátní aktivitou pravidelný a důkladný monitoring poptávky po volnočasových aktivitách mezi obyvateli (průzkumy). Participaci občanů na dění ve městě zvyšují také některé projekty, jichž se město účastní, zejména pak Zdravé město. Tyto projekty je vhodné dále rozvíjet a k jejich výsledkům důsledně přihlížet při plánování budoucího rozvoje města. Sounáležitost obyvatel s městem pomáhají zvýšit i menší projekty posilující povědomí obyvatel o historii, krajině, tradicích a kultuře města. Příkladem může instalace nebo obnova soch místních rodáků, obnova objektů vázaných k historii města, instalace informačních panelů nebo vybudování naučných stezek (např. na Chlumu s přírodním i archeologickým bohatstvím).

Monitorovací ukazatele

⇒ počet žádostí o grant podaných subjekty, které nespádají pod veřejný sektor

⇒ objem peněz poskytnutých těmito subjekty na projekty v oblasti volnočasového života

Finanční náročnost

⇒ 50 - 100 tis. Kč

Organizační náročnost

⇒ středně náročné

Časová priorita

⇒ střední; vysoká v případě úpravy grantové politiky

4.3.5 Turistické atraktivity a jejich prezentace (opatření 3.5)

Cíl opatření

⇒ upravit a prezentovat turistické atraktivity, zejména směrem k návštěvníkům města

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ rozvoj turistických produktů vázaných na specifika města a jejich marketing, zapojení města do destinačních organizací

Popis opatření

Potenciál Mladé Boleslavi v oblasti cestovního ruchu představují především některé specifické atraktivita a atrakce vázané na industriální historii, techniku či moderní architekturu. Město by tento potenciál mělo stimulovat realizací projektů a turistických produktů vázaných na témata jedinečná pro Mladou Boleslav. Příkladem mohou být projekty typu Metalové stezky, využití Poplužního dvora, založení leteckého muzea (v přípravě je soukromá iniciativa), edukativního centra pro dopravní techniku či rozšíření interaktivních prohlídek automobilky (nezbytná spolupráce se Škodou Auto). Spíše marketingově je pak třeba posílit zařazení uvedených turistických atraktivit a atrakcí (muzeum Škoda Auto, golf Michalovice, Oldtimer Bohemia Rallye, letiště s letištním muzeem, příp. židovský hřbitov apod.) a turistické infrastruktury ve městě do produktové nabídky a kalendářů akcí okolních regionů či do tematických turistických produktů v rámci Středočeského kraje nebo Česka. Příkladem možného produktu může být několikahodinový pobyt v Mladé Boleslavi v rámci většího turistického produktu či zájezdu. Specifickou potřebnou aktivitou je vytvoření galerie se stálou expozicí městské sbírky obrazů.

Město by dále mělo více participovat v destinačním managementu okolních turistických regionů (Český ráj, příp. Zlatý pruh Polabí). Doplnkovou aktivitou je pak zlepšení přístupnosti turistických atraktivit pro místní obyvatele i návštěvníky tak, aby tyto turistické cíle vybízely k návštěvě.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet turistických produktů ve městě
- ⇒ počet destinačních organizací, do nichž je město zapojeno

Finanční náročnost

- ⇒ 5 - 10 mil. Kč (bez leteckého muzea)

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.3.6 Rekreační potenciál koridorů Klenice a Jizery (opatření 3.6)

Cíl opatření

- ⇒ optimalizovat využití koridorů Klenice a Jizery pro rekreaci a cestovní ruch

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ zprůchodnění, revitalizace a rekreační využití koridorů kolem obou řek, zejména lokalit Michalovice, okolí lihovaru a okolí Štěpánky, Pojizerská cyklotrasa, cyklotrasa podél Klenice do Českého ráje

Popis opatření

Poloha na soutoku Jizery s Klenicí město předurčuje k využití těchto os především pro rekreaci a cestovní ruch. V případě obou toků je třeba pokračovat v revitalizaci přilehlého území a vytváření odpočinkových míst, menších přírodních koupališť, zelených ploch, sochařských expozic, piknikových míst, půjčoven lodiček, ekologických a volnočasových center apod. Důležitým úkolem je dokončení výstavby koupaliště v lokalitě Rozvoj.

V případě území podél Jizery je podstatná optimalizace využití areálu Michalovic pro volný čas a cestovní ruch včetně zajištění související infrastruktury, ostražky a zprůchodnění. Areál bývalého lihovaru bude revitalizován a dále využíván Škodou Auto. Město by mělo prosadit vznik zelených ploch v části tohoto území (včetně případné zeleně na střechách objektů) a zajištění průchodnosti podél břehu Jizery. Území musí být revitalizováno také s ohledem na potřebnou rekonstrukci a úpravu Ptácké ulice (viz opatření 4.1). Město musí začít důsledně naplňovat projekt Pojizerské cyklotrasy (viz též opatření 4.4) jako investor úseků na svém území i jako iniciátor dalších úseků na Mladoboleslavsku, přičemž prioritní je realizace úseku Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou a následně úsek Mladá Boleslav - Benátky nad Jizerou.

Klenice může sloužit jako rekreační spojnice mezi Mladou Boleslaví a Českým rájem, přičemž dnes tuto funkci plní jen částečně. Potřebné je proto zejména vyznačení trasy podél Klenice směrem k hradu Kost pro cykloturistiku. Mladá Boleslav by měla být iniciátorem takového projektu ve spolupráci s dalšími městy a obcemi podél Klenice. Mladá Boleslav by se měla také více zapojit do projektu pojizerské cyklotrasy (partnerství s dalšími městy na Jizeře; viz též opatření 4.4).

Monitorovací ukazatele

- ⇒ plocha území podél Jizery a Klenice zrevitalizovaného pro účely rekreace, turistiky a volného času
- ⇒ délka nově vyznačených cyklotras / vybudovaných cyklostezek

Finanční náročnost

- ⇒ 25 - 50 mil. Kč (vlastní cyklotrasy jsou zahrnuty v opatření 4.4)

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.3.7 Konferenční a obchodní turistika (opatření 3.7)

Cíl opatření

- ⇒ posílit význam konferenční a obchodní turistiky ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ vybudování infrastruktury pro konferenční a obchodní cestovní ruch, produktové a marketingové zapojení Mladé Boleslavi do konferenční turistiky

Popis opatření

Konferenční a obchodní turistika představuje pro Mladou Boleslav poměrně významný a dosud téměř nevyužitý potenciál. Pro jeho naplnění je nezbytné iniciovat vybudování konferenčního centra včetně kapacitního a kvalitního ubytovacího zázemí soukromým investorem. Pro účely seminářů a konferencí je možné využívat také část kapacit Domu kultury.

Následně je nezbytné marketingově zapojit infrastrukturu města do nabídky pro konferenční a obchodní cestovní ruch v rámci Česka. Možnou specializací města mohou být semináře a konference na téma dopravy, automobilového průmyslu, dopravní techniky apod., k nimž má město a jeho okolí i odpovídající lokality pro doprovodné akce konferencí. Klíčovým partnerem při realizaci opatření je Škoda Auto.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet konferencí a seminářů konaných ve městě

Finanční náročnost

⇒ 250 - 500 tis. Kč

Organizační náročnost

⇒ velmi náročné

Časová priorita

⇒ střední

4.4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy (priorita 4)

4.4.1 Silniční a železniční infrastruktura (opatření 4.1)

Cíl opatření

⇒ doplnit a zmodernizovat silniční a železniční infrastrukturu ve městě

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

⇒ příprava a výstavba silniční infrastruktury ve městě (severovýchodní a jihovýchodní tangenta, třída V. Klementa vč. napojení na Průmyslovou ul., přeložka I/16 směr Sukorady), rekonstrukce páteřních komunikací a křižovatek ve městě, výstavba 5. železničního koridoru, rekonstrukce hlavního nádraží

Popis opatření

Mladá Boleslav dlouhodobě a systematicky řeší rozvoj dopravní infrastruktury pro automobilovou dopravu, přesto není její současný stav směrově ani kapacitně vyhovující. V případě železniční infrastruktury je situace ještě horší, protože odpovídá do značné míry době svého vzniku v 19. a na počátku 20. století. Je proto třeba stanovit priority rozvoje dopravy a při realizaci dílčích řešení vycházet z komplexní studie dopravy ve městě.

Řešením silniční infrastruktury je vhodná výstavba nových a zkapacitňování stávajících komunikací jen v případě páteřních komunikací a komunikací odvádějících dopravu ven z města. Jinak je potřeba se zaměřit spíše na zklidňování dopravy a preferenci environmentálně šetrné dopravy (viz opatření 4.4). Prioritním úkolem je výstavba severovýchodní tangenty napojující jižní část areálu automobilky i některé obytné části přímo na dálnici D10 bez nutnosti průjezdu obytnými zónami města. Pro zlepšení dopravní situace je žádoucí zkapacitnit v návaznosti na severovýchodní tangentu celou třídu V. Klementa od autobusového nádraží směrem na Kosmonosy včetně napojení ze Škody Auto a dořešení křižovatky s Průmyslovou ulicí. Potřebné je také zahájit přípravu jihovýchodní tangenty přibližně v trase křižovatka Jičínská s D10 - Podchlumí - Hejtmánka - Neuberk. Součástí tohoto projektu by mělo být i napojení průmyslové zóny Hejtmánka-Bezděčín.

Důležitá pro odlehčení křižovatky Jičínské ulice s D10 i pro obslužnost východní průmyslové zóny je přeložka silnice I/16 kolem Plazů, Židněvsí a Sukorad s přímým napojením na Průmyslovou ulici. V tomto projektu může být město pouze iniciátorem směrem k ŘSD jako investorovi a Škodě Auto jako případnému spolufinancujícímu subjektu. Potřebná je také rekonstrukce průtahu bývalé I/38 (Jičínská, T.G.M., Jaselská, Ptácká) městem, její převedení do majetku města a návazná úprava křižovatky Ptácké a Laurinovy ulice (Kocanda). V návaznosti na revitalizaci prostoru bývalého lihovaru je nezbytné provést rekonstrukci a úpravu Ptácké ulice.

Zatímco výstavbu a rekonstrukci silniční infrastruktury město přímo realizuje, v případě železniční infrastruktury je pouze v roli iniciátora. Jedná se především o dlouhodobý projekt výstavby 5. železničního koridoru (typu rychlodráhy), kde by město mělo vůči SŽDC prosazovat vhodnější variantu jeho přímého zaústění z Bezděčína podél D10 do stanice Mladá Boleslav město. V souvislosti

s tím by také mělo prosadit zřízení železničních zastávek, které by umožnily položit základy městské železnice a přispěly k rozvoji cestovního ruchu (Česana, východní průmyslová zóna, Podlázky-Michalovice, Bezděčín). Zároveň je nutné vyřešit současný nevyhovující technický stav budovy hlavního nádraží (nová budova nebo rekonstrukce budovy stávající) a upravit nástupiště a okolí nádraží. Nádraží lze doplnit zázemím pro nostalgické jízdy parních vlaků.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ délka nově postavených / zrekonstruovaných silničních komunikací ve městě
- ⇒ počet zrekonstruovaných křižovatek

Finanční náročnost

- ⇒ 1 mld. Kč a více (bez železniční infrastruktury)

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká v případě výstavby severovýchodní tangenty a přeložky I/16 a přípravy dalších staveb; střední v případě realizace většiny staveb

4.4.2 Automobilová doprava (opatření 4.2)

Cíl opatření

- ⇒ alespoň částečně zmírnit vysokou intenzitu automobilové dopravy a její dopady na život ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ koncepční úpravy dopravního značení a provozu směřující ke zklidnění dopravy

Popis opatření

Zmírnění vysoké intenzity automobilové dopravy ve městě lze dosáhnout nejen budováním a úpravou silniční infrastruktury, ale také dalšími opatřeními. Jedním z nich jsou úpravy dopravního značení a omezení provozu vedoucí k celkovému zklidnění dopravy. Proto je nezbytné zpracovat koncepci či generel pro celé území města. Důležitá je promyšlená a koncepční úprava provozu v ulicích města (zavedení jednosměrného provozu či jeho směrové obrácení v některých ulicích) a omezení vjezdu nákladních vozidel i do vybraných hlavních ulic (např. průtah Jičínská - T.G.M. - Jaselská poté, co bude převeden do majetku města). V některých ulicích je vhodné zavést vyhrazené pruhy pro autobusovou a cyklistickou dopravu (např. v Havlíčkově ulici). Důležité je citlivě řešit dopravu v okolí Staroměstského náměstí (ulice Na Kozině, Železná, Pivovarská atd.) včetně parkování. Ve spolupráci se Škodou Auto by bylo žádoucí vyřešit časový posun odjezdů části autobusových spojů v době střídání směn (otupení dopravní špičky) nebo vymístění této dopravy např. k 13. vrátnici při využití vnitrofiremní minibusové dopravy uvnitř automobilky.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ délka komunikací se zklidněným provozem
- ⇒ délka jízdních pruhů vyhrazených pro autobusovou / cyklistickou dopravu

Finanční náročnost

- ⇒ 5 - 10 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ středně náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.4.3 Veřejná doprava (opatření 4.3)

Cíl opatření

⇒ integrovat jednotlivé druhy veřejné dopravy

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ využití železnice pro aglomerační dopravu (nové zastávky, rekonstrukce tratí a vozového parku), optimalizace linkového a časového vedení a tarifní integrace MHD, meziměstské autobusové a železniční dopravy

Popis opatření

Městu a jeho okolí chybí širší integrace veřejné dopravy, tj. mezi autobusovou MHD, meziměstskou autobusovou dopravou a železniční dopravou. Nositelem a iniciátorem integrace jednotlivých druhů veřejné dopravy musí být Středočeský kraj, a to pro celý středočeský prostor s vazbou na Prahu. Mladá Boleslav by měla být významným partnerem této integrace. Hlavními úkoly jsou transformace stanice Mladá Boleslav město na hlavní železniční terminál (v případě výstavby 5. železničního koridoru) a doplnění železničních zastávek na území města (např. Česana, východní nádraží, Bezděčín), viz též opatření 4.1. Vůči železničním dopravcům je potřebné prosadit prostřednictvím Středočeského kraje pořízení železničních vozidel pro rychlou aglomerační železnici. Součástí integrace veřejné dopravy musí být optimalizace linkového vedení a časové návaznosti autobusových a vlakových spojů, odstranění duplicit jednotlivých druhů dopravy v některých relacích a tarifní integrace MHD, meziměstské autobusové a železniční dopravy vč. zavedení časových předplatních jízdenek pro všechny druhy dopravy. Tyto „měkké“ atributy integrace veřejné dopravy je možné realizovat i ve stávajících podmínkách, tj. bez velkých infrastrukturních akcí.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet nově zřízených železničních zastávek
- ⇒ počet cestujících využívajících různé druhy veřejné dopravy

Finanční náročnost

⇒ 5 - 10 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ velmi náročné

Časová priorita

⇒ střední

4.4.4 Cyklistická a pěší doprava (opatření 4.4)

Cíl opatření

⇒ zvýšit potenciál pro rozvoj cykloturistiky a dalších šetrných forem dopravy a vybudovat a zmodernizovat potřebnou infrastrukturu

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ rozvoj cyklotras a návazné infrastruktury pro dojíždku do zaměstnání i rekreaci, rekonstrukce a snížení bariérovosti chodníků a stezek pro pěší

Popis opatření

Mladá Boleslav má významný potenciál většího využití cyklistiky k dopravě do zaměstnání i rekreaci i pro rozvoj dalších šetrných forem dopravy. Širšímu využití brání zejména v případě cyklistiky nedostatečná infrastruktura. Komunikace pro cyklisty a zejména pro pěší je třeba koncepčně budovat a vylepšovat jako samostatnou síť koridorů pro bezpečný pohyb cyklistů a chodců po městě tak, aby město bylo přizpůsobeno jim, nikoli automobilové dopravě. V této souvislosti je nezbytné zejména zvýšit bezpečnost chodců a cyklistů v místech, kde se tyto koridory protínají se silniční sítí. Je třeba zajistit, aby systém cyklistických tras a stezek vnitroměstských (určených primárně pro dojíždku) a rekreačních na sebe navazoval a aby byla odstraněna případná kolizní místa.

Pro posílení alternativních forem dopravy musí město zajistit odpovídající doplnění cyklistické infrastruktury v souladu s generem cyklistické dopravy o nové cyklostezky, ale zejména o levnější cyklistické pruhy, zejména v návaznosti na úpravy a rekonstrukce silniční sítě. Je vhodné uvažovat o systému půjčování jízdních kol v prioritních relacích Severní sídliště - Škoda Auto - sídliště Na Slavoji - východní průmyslová zóna, které se mohou stát významnými směry každodenní alternativní pracovní dojíždky. Prioritní relací jiného typu je spojení mezi Severním sídlištěm a Starým Městem.

Současně s uvedenými aktivitami musí probíhat postupná a systematická rekonstrukce chodníků a stezek pro pěší včetně snížení jejich bariérovosti a bezbariérová úprava zastávek autobusů formou zvyšování nástupních hran. Nezbytné je také odstraňování problémů v místech, kde se pěší a cyklistická doprava střetávají s dopravou silniční (například důslednou údržbou značení přechodů pro chodce včetně žlutomodrých pruhů na sloupech pro osoby se zbytkem zraku).

Pro větší využití potenciálu cyklistiky v meziměstské dopravě (především rekreační, ale i do zaměstnání) je potřeba zaměřit se na rozvoj nutné infrastruktury ve dvou hlavních směrech. Zprvé se jedná o výstavbu pojízderské cyklostezky v mladoboleslavském úseku a zapojení města do tohoto projektu i v marketingovém smyslu. V druhém případě je to proznačení cyklotrasy vedoucí přibližně v ose Klenice do Českého ráje (údolí Plakánek) s dostavbou některých úseků v podobě cyklostezky (zde bude nutná spolupráce Mladé Boleslavi s dalšími obcemi).

Monitorovací ukazatele

- ⇒ délka nově vyznačených cyklistických tras / vybudovaných cyklistických stezek a pruhů
- ⇒ délka zrekonstruovaných a plně bezbariérových chodníků

Finanční náročnost

- ⇒ 50 - 100 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ středně náročné

Časová priorita

- ⇒ střední; vysoká v případě odstranění bariérovosti chodníků a výstavby páteřních cyklotras sídliště - automobilka, sídliště - Staré Město

4.4.5 Doprava v klidu (opatření 4.5)

Cíl opatření

- ⇒ komplexně vyřešit systém parkování ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ koncepce dopravy v klidu, rozšíření počtu parkovacích míst, optimalizace parkování (systém zpoplatnění, rezidentské a návštěvnické stání) na území celého města

Popis opatření

Parkování v Mladé Boleslavi představuje komplexní problém vyžadující koncepční řešení pro celé město. Je třeba, aby ve městě působil pouze jediný operátor parkovacího systému, který bude přizpůsobovat jednotlivá parkovací místa a ceny parkování potřebám města (větší počet operátorů naopak snižuje možnosti města regulovat parkování).

Některé nevyužité plochy (zvláště na sídlištích) umožňují zřizování nových parkovacích míst. Ve vhodných lokalitách (např. Komenského náměstí) je žádoucí podpora výstavby parkovacích domů a v rámci nich případných menších komerčních ploch k posílení atraktivity těchto domů a zejména pak příslušných lokalit města. Parkoviště je třeba zakomponovat do okolního prostředí nejen funkčně (dopravní napojení), ale i esteticky (zeleň apod.). Řešení problému nedostatku parkovacích míst může napomoci i změna směru provozu v některých ulicích (zavedení nebo otočení jednosměrného provozu), viz opatření 4.2.

Důležitou podmínkou efektivního fungování systému parkování je také výše parkovného. Při úpravě cenové politiky parkování je třeba zvýšit atraktivitu dosud méně využitých parkovacích domů, zohlednit potřeby poskytovatelů služeb, živnostníků a obyvatel. Potřebné je také zavést systém rezidentských karet i možnost krátkodobého povrchového stání po dobu cca 15-30 minut pro nákupy. Je vhodné rozlišit zóny s preferencí obyvatel nebo s preferencí služeb a rovněž více zpoplatnit rezidentské karty pro druhé a další auto v domácnosti. Zpoplatnění parkování a systém rezidenčních karet může pomoci redukovat např. problémy s pronájemy bytů načerno a výskytem sociálně patologických jevů, viz opatření 5.2.

Změny v systému parkování by měly probíhat i ve spolupráci se Škodou Auto. Z pohledu města je žádoucí dohodnout odstavování služebních vozidel Škoda Auto na parkovištích automobilky (např. v rámci podmínek, za nichž podnik vozidlo svým zaměstnancům poskytuje).

V případě nové rezidenční výstavby je vhodné uvažovat o zvýšení regulativu povinného počtu nových parkovacích stání alespoň na 1,5 stání na jednu bytovou jednotku.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ kapacita parkovacích míst ve městě (ulice, parkovací domy)
- ⇒ využití parkovacích míst na ulicích a v parkovacích domech

Finanční náročnost

- ⇒ 10 - 20 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby (priorita 5)

4.5.1 Cizinci a národnostní menšiny (opatření 5.1)

Cíl opatření

⇒ integrovat cizince a národnostní menšiny do života ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ cizinci na pracovním trhu a jejich integrace do života ve městě, spolupráce subjektů v oblasti pracovního trhu a integrace cizinců (zprostředkování práce, sociální programy, vzdělávání, poradenství atd.)

Popis opatření

Rostoucí počet příslušníků národnostních menšin související s nabídkou pracovních příležitostí vyvolává nutnost posílit jejich integraci do života ve městě. Současně je třeba usilovat o to, aby cizinci žijící ve městě měli pokud možno stabilní rodinné zázemí a nepáchali ve městě trestnou činnost. Tyto záměry lze uskutečnit pouze ve spolupráci se Škodou Auto.

Předpokladem pro spolupráci v této oblasti jsou jednání nejvyšších představitelů Škody Auto a města. Na výkonné úrovni je pak potřebné vytvoření pracovní skupiny zástupců města, Škody Auto, dodavatelských firem, personálních agentur, policie atd., která se bude operativně scházet. Je třeba apelovat na personální agentury a zaměstnavatele a případně s nimi spolupracovat již při výběru zaměstnanců. Tato záležitost je obtížná, ale bude-li to možné, pak je vhodné realizovat předvýběr zaměstnanců už v zemi původu a preferovat zaměstnance, kteří mají rodiny, vč. nabídky přistěhování celé rodiny apod. Spolupráce města se zaměstnavateli a směrem k personálním agenturám by měla probíhat i poté, co daný cizinec začne v Mladé Boleslavi pracovat. Je vhodné ve spolupráci s agenturami i Škodou Auto dohodnout rozvázání spolupráce s agenturami, které by zprostředkovávaly práci cizincům, kteří páchají závažné přestupky či trestnou činnost, až po okamžité propuštění dané osoby. Současně je třeba provádět i preventivní opatření formou osvěty mezi cizinci. Příkladem může být přístup automobilky Volkswagen, která důsledně vymáhá dodržování zákonů a dalších obecných norem, udržování pořádku v ubytovacích zařízeních pro zaměstnance atd.

Souběžně se spoluprací na trhu práce je třeba realizovat sociální programy zaměřené na integraci cizinců, zejména pak rodin. Zde by měla sehrát hlavní roli komise pro integraci cizinců a národnostních menšin. Využít lze i další kulturní organizace, církev a poskytovatele sociálních služeb. Takovou organizací je např. nezisková organizace Centrum pro integraci cizinců o. s. (CIC). Regionální pobočka poskytuje sociální a pracovní poradenství cizincům a také realizuje tzv. nízkoprahové kurzy češtiny. Další možnou činností centra jsou vzdělávací programy vč. doplňkového vzdělávání pro děti v rodinách cizinců, přednášky, poradenská činnost i volnočasové aktivity pro cizince. Město pro takové centrum může nabídnout prostory (např. v Domě kultury nebo informačním centru), vlastní činnost centra by měla být úlohou neziskových organizací. V oblasti trhu práce a integrace cizinců je obecně možné využít poměrně širokou nabídku dotací ze strukturálních fondů EU.

Velmi potřebný je také průběžný monitoring počtu cizinců ve městě a jejich skladby (etnické, ekonomické, sociální atd.). Ten lze provádět za pomoci výběrových šetření, řízených rozhovorů se zástupci zaměstnavatelů a neziskových organizací apod.

Monitorovací ukazatele

⇒ počet příslušníků národnostních menšin navštěvujících akce zaměřené na integraci cizinců a využívajících služeb příslušných organizací

⇒ míra kriminality (trestných činů, přestupků) mezi příslušníky národnostních menšin

Finanční náročnost

⇒ 2 - 5 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ velmi náročné

Časová priorita

⇒ střední; vysoká v případě spolupráce na pracovním trhu

4.5.2 Kriminalita a sociálně patologické jevy (opatření 5.2)

Cíl opatření

⇒ snížit kriminalitu a výskyt sociálně patologických jevů

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ preventivní i restriktivní opatření vedoucí ke snížení výskytu kriminality a sociálně patologických jevů, zvýšení bezpečnosti ve městě, regulace heren, postavení a prestiž Policie ČR a městské policie

Popis opatření

Vysoká míra kriminality, nízká bezpečnost osob i majetku a výskyt sociálně patologických jevů v některých lokalitách je problémem, který v posledních letech ve městě eskaluje. Je spojen s několika fenomény, zejména s výskytem pracovních imigrantů, jejich prostorovou koncentrací, rozmachem heren, růstem počtu případů alkoholové a drogové závislosti atd.

Pro omezení problému heren je třeba důsledně kombinovat restriktivní i preventivní aktivity. V rámci restrikce je potřebná důsledná kontrola a striktní omezení, tedy nikoli úplný zákaz, ale výrazná redukce a přísná regulace. Nezbytným předpokladem je změna příslušné legislativy na národní úrovni včetně přesunu části kompetencí na lokální úroveň. Cílovým stavem je existence menšího počtu heren s odpovídajícím vybavením a monitorovaným prostředím (např. pouze provozovny mající licenci pro provozování kasina) s tím, že by všechny provozovny musely mít navíc povolení ze strany města.

V oblasti prevence se úsilí o snížení kriminality, zvýšení bezpečnosti a omezení výskytu sociálně patologických jevů má opírat o propagaci, vzdělávání a sociální služby. Je vhodné pokračovat v zapojení dobrovolníků (hlídky u přechodů pro chodce v blízkosti škol, streetworkeri). Klíčová je pak práce se specifickými skupinami, zejména s cizinci a obecně pak s dětmi a mládeží (v prvním případě terénní sociální služby, nízkoprahová zařízení, poradenské služby apod., ve druhém případě sport, volnočasová zařízení, nízkoprahové kluby, školy apod.). Systémová prevence kriminality vyžaduje větší zapojení odborníků z akreditovaných pracovišť (pedagogicko-psychologická poradna, KHS) a neziskových organizací (např. občanské sdružení Semiramis). Potřebné je posílit roli koordinátora protidrogové prevence na magistrátě a spolupracovat s metodiky prevence na základních a mateřských školách. Město by při prevenci kriminality mělo postupovat důsledně podle přijaté koncepce a její realizaci podložit rozpočtem.

Potřebné je zvýšení účinnosti a prestiže práce Policie ČR i Městské policie, které realizují preventivní aktivity ze zákona. Mezi ně patří především osvětové a informační kampaně, například projekty Bezpečný internet, přednášky, soutěže, exkurze či dopravní výchova. Pozici Policie ČR ve městě je možné zlepšit také posílením postavení mladoboleslavské pobočky. Ta je v současnosti součástí jediného ředitelství pro území okresů Mělník a Mladá Boleslav se sídlem v Mělníce. Město by mělo vyvíjet tlak na přemístění některých oddělení Policie ČR, případně i na zřízení krajského ředitelství Policie ČR v Mladé Boleslavi. Dále je třeba zvýšit efektivitu práce městské policie a optimalizovat integrovaný bezpečnostní systém, např. zvýšením počtu strážníků v ulicích města či rozšířením kamerového systému na ohrožené lokality a vhodně tak kombinovat preventivní činnost bezpečnostních sborů působících na území města s nastavením politiky restriktivní.

Posílením integrace cizinců do života ve městě se zabývá opatření 5.1. Směrem ke snížení kriminality a výskytu sociálně patologických jevů bude působit i fyzická revitalizace území (viz zejména opatření 1.1 a 1.2).

Monitorovací ukazatele

⇒ počet heren ve městě a jejich struktura z hlediska regulace

⇒ počet přestupků a trestných činů na území města

Finanční náročnost

⇒ 10 - 20 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.5.3 Sociálních služby pro seniory (opatření 5.3)

Cíl opatření

⇒ optimalizovat kapacitu, kvalitu a skladbu sociálních služeb pro seniory

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

⇒ terénní a ošetrovatelské služby pro seniory, provázanost sociálních a zdravotnických služeb pro seniory, rozšíření kapacity a zvýšení dostupnosti sociálních služeb pro seniory

Popis opatření

Stávající kapacita služeb pro seniory je ve městě dostačující. Problém představuje spíše stávající způsob jejich využití a také předpokládaný nárůst poptávky po těchto službách v budoucnosti vzhledem ke změně demografické skladby obyvatel. Podpořit je třeba transformaci části nemocničních lůžek na lůžka sociální péče tak, aby pro seniory se zhoršeným zdravotním stavem bylo možné kombinovat zdravotnické i sociální služby v jednom zařízení. V rámci stávajících sociálních služeb je třeba posílit především terénní služby, základní asistenci a ošetrovatelské služby pro seniory v jejich domovech (předpokladem je však změna příslušné legislativy). Nezbytné je rovněž navázat tyto služby na nabídku volnočasových aktivit pro seniory v některém objektu v majetku města (například část panelového domu u Kauflandu). Město by mělo nepřímo podporovat také rozšíření komerčních (tj. obvykle dražších) služeb pro seniory tak, aby nabídka služeb pro tuto skupinu obyvatel byla ve městě co nejpestřejší a oslovila například i rodiny s vyššími příjmy. Prioritou však musí zůstat dostupnost a kvalita sociálních služeb pro seniory zajišťovaných veřejným sektorem.

Dále je třeba rozšířit spolupráci zařízení sociálních služeb se zařízeními zdravotnickými včetně navýšení potřebného personálu a zvýšení jeho kompetencí. Vhodné je také realizovat projekty na osvětu a vzdělávání samotných seniorů. V oblasti vzdělávání se nabízí využít některý z dotačních titulů (financovaný např. z ESF) na vzdělávání pracovníků v oblasti sociálních a zdravotnických služeb.

Výhledově je pak třeba vzhledem k předpokládanému nárůstu podílu i počtu seniorů uvažovat o posílení kapacity zařízení sociálních služeb pro seniory. S ohledem na to, že Mladá Boleslav zajišťuje tyto služby i pro okolní města a obce, je třeba zlepšit dostupnost sociálních služeb pro seniory z celého spádového obvodu města. Zlepšení podmínek pro seniory zahrnuje také snížení bariérovosti města, které je řešeno v opatření 4.4.

Monitorovací ukazatele

⇒ kapacita a skladba jednotlivých sociálních služeb pro seniory

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ středně náročné

Časová priorita

- ⇒ střední; vysoká v případě provázanosti sociálních a zdravotnických služeb a posílení asistenčních služeb

4.5.4 Sociální bydlení (opatření 5.4)

Cíl opatření

- ⇒ optimalizovat nabídku bydlení pro sociálně slabé obyvatele

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ zvýšení kapacity a rekonstrukce objektů sociálního bydlení

Popis opatření

Vedle služeb pro seniory je potřeba ve městě zkvalitnit služby pro sociálně slabé obyvatele, zejména v oblasti bydlení. Ve městě je třeba rozšířit stávající velmi malou kapacitu sociálního bydlení, tj. nájemního bydlení pro domácnosti s nízkými příjmy (například rodiny či osamělé matky s dětmi). Nové kapacity by měly sloužit pro dlouhodobější sociální bydlení. Je třeba zrekonstruovat stávající objekty využívané pro sociální bydlení, především pak objekt v Bělské ulici určený pro matky s dětmi. Nezbytným předpokladem je poskytování jakéhokoli sociálního bydlení pouze sociálně potřebným a současně bezproblémovým obyvatelům.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet sociálních bytů v majetku města určených pro domácnosti s nízkými příjmy

Finanční náročnost

- ⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročná

Časová priorita

- ⇒ střední; vysoká v případě rekonstrukce stávajícího objektu sociálního bydlení

4.6 Rozvoj konceptu SMART City (priorita 6)

Navržená opatření vycházejí ze strategie „Smart City Mladá Boleslav 2017“ zpracované společností SmartPlan s.r.o. a Fakultou dopravní ČVUT v Praze a také Metodiky Konceptu inteligentních měst zpracované Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., Centrem pasivního domu, o.s., Clevermaps, s.r.o. a Asociací financování infrastruktury pro mobilitu (AFIM), o.s. uveřejněné na <https://www.mmr.cz/cs/Microsites/Smart-Cities/Koncept-Smart-Cities>. Pro návrh konkrétních projektových záměrů a stanovení akčního plánu a koordinovaný přístup k rozvoji města v konceptu SMART City je potřeba dopracovat klíčové strategické dokumenty zejména v oblasti dopravy (udržitelné mobility), energetiky, ICT, e-Governmentu a veřejných služeb.

Pro rozvoj Mladé Boleslavi jako moderního města s chytrou a funkční mobilitou, energetikou i životním prostředím byla stanovena opatření v pěti klíčových oblastech - dopravě, energetice, životním prostředí, ICT, veřejné správě (e-Governmentu) a veřejných službách. Navrhované aktivity jdou v některých případech napříč opatřeními. Např. infrastruktura pro e-mobilitu je aktuální v oblasti dopravy i energetiky. Energetické využití komunálního odpadu je zase řešeno jak v oblasti energetiky, tak životního prostředí.

4.6.1 SMART doprava (opatření 6.1)

Cíl opatření

- ⇒ zavedení a využívání moderních technologií k zefektivnění veřejné hromadné dopravy, dopravy v klidu a zvýšení plynulosti dopravy ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ zpracování „Plánu udržitelné městské mobility“, integrace parkovacích ploch, koordinace světelně řízených křižovatek, jednotný odbavovací systém, návrh optimalizace stávajících plánovaných řešení páteřních cyklistických tras, úprava linek MHD, Infrastruktura pro e-mobilitu a autonomní řízení

Popis opatření

Aktivity navrhované v jedné z klíčových oblastí pro rozvoj města Mladé Boleslavi v konceptu SMART City navazují na opatření v prioritě 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy, která vyplývají z analýzy dopravní situace ve městě Mladá Boleslav. Zavedení a využívání moderních technologií v konceptu SMART City umocní výsledek realizovaných opatření v rámci Priority 4, tj. opatření 4.4.2 Automobilová doprava, 4.4.3. Veřejná doprava a opatření 4.4.5 Doprava v klidu.

Jedním z hlavních principů rozvoje SMART City je udržitelná městská mobilita. Pro navržení konkrétních projektových záměrů a stanovení akčního plánu je potřeba zpracovat strategický dokument „Plán udržitelné městské mobility“. Navrhované aktivity spočívají ve využití moderních technologií a jejich realizace by měla přispět k řešení zásadních problémů v oblasti dopravy ve městě.

Možným řešením problému dopravy v klidu je integrace parkovacích ploch a management obsazenosti parkovacích míst. Pro řízení obsazenosti a využitelnosti parkovacích míst je důležité získat přehled o volných parkovacích místech, např. formou detekce obsazenosti parkovacích míst, a informovat uživatele/řidiče o aktuálním stavu volných míst k parkování. Konkrétní aktivitou, jak tento přehled získat, je např. instalace magnetometrů, kamerových systémů nebo jiné technologie k detekci parkovacích vozidel ve stávajících prostorách pro parkování (ulice a parkoviště v centru města a parkovací domy) a zavedení mobilních aplikací, které budou informovat řidiče o možnosti využití stávajících parkovacích míst. Řidiči budou díky mobilní aplikaci již při vjezdu do města informováni, kolik volných parkovacích míst je k dispozici a kde. Tím se zabrání zbytečnému kroužení vozidel po městě, uleví se zatížení komunikací a dojde k výraznému poklesu škodlivin. Efektivnějším využitím stávajících parkovacích míst může dojít k optimalizaci investic do parkovacích domů.

Koordinace světelně řízených křižovatek na hlavních silničních tazích (zejména na třídě T. G. Masaryka/Jičínská a V. Klementa) může snížit současné přetížení městských komunikací individuální automobilovou dopravou. Koordinace světelných křižovatek v tzv. zelené vlně umožní průjezd vozidel bez zastavení několika po sobě jdoucími křižovatkami. V současné době je většina světelně signalizačních zařízení v Mladé Boleslavi řízena pevnými cykly, což nereaguje na aktuální dopravní situaci a v dopravních špičkách dochází k neprůjezdnosti města.

Úspěšnému řešení problémů s parkováním a nadměrnou individuální automobilovou dopravou by přispělo také zefektivnění městské hromadné dopravy a vybudování potřebné infrastruktury pro propojení hromadné dopravy s cyklistickou dopravou, což kromě optimalizace sítě cyklistických komunikací ve městě a jeho okolí zahrnuje např. vybudování infrastruktury umožňující bezpečné odstavení jízdních kol v prostorách vlakových či autobusových stanic (cyklostojany, cyklogaráže) a umožnění přepravy jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy.

K zefektivnění využívání veřejné hromadné dopravy může vést také zavedení efektivního odbavovacího systému s využitím čipových karet, a úprava provozu linek MHD, tak aby na sebe časově a směrově navazovaly a reagovaly na reálnou poptávku po přepravě.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ zvýšení plynulosti dopravy (individuální i veřejné hromadné), resp. úspora času

- ⇒ snížení intenzity individuální automobilové dopravy
- ⇒ zvýšení využití MHD
- ⇒ snížení množství škodlivin (CO₂)

Finanční náročnost

- ⇒ střední

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.6.2 SMART energetika (opatření 6.2)

Cíl opatření

- ⇒ zajištění bezpečných a hospodárných dodávek elektřiny, tepla, plynu a vody všem odběratelům s minimálním dopadem na životní prostředí pomocí moderních technologií

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ zpracování „Územně energetické koncepce“, energetický management města, výroba a distribuce tepla ve městě (udržení a rozvoj systému centrálního zásobování teplem), nakládání s komunálním odpadem, elektromobilita

Popis opatření

Základem pro efektivní a hospodárné řízení výroby, přepravy a spotřeby energie je zpracování „Územní energetické koncepce“, která by systematicky řešila energetiku městem vlastněných objektů. Město by mělo zavést tzv. systém energetického managementu. Tím, že město bude mít k dispozici sjednocenou databázi údajů o spotřebě elektřiny, plynu, tepla a vody společně s fakturačními údaji, získá komplexní přehled o energetické náročnosti městských objektů. Na základě analýzy těchto údajů bude moci stanovit potenciál úspor nákladů na energie a bude moci lépe plánovat investice do rozvoje energetické a ekologické infrastruktury tak, aby byly v souladu s komplexním rozvojem území.

Dalším tématem, kterému je potřeba věnovat pozornost, je výroba a distribuce tepla ve městě. V současné době většinu odběratelů (domácnosti, objekty občanské vybavenosti, průmyslové podniky) v Mladé Boleslavi zásobuje teplem společnost ŠKO-ENERGO s.r.o. ve spolupráci s CENTROTERM Mladá Boleslav. Díky systému centrálního zásobování teplem (CZT) jsou dlouhodobě minimalizovány ztráty v sítích, což se příznivě projevuje v cenách energií. Je proto vhodné podporovat a dále rozvíjet koncept centrálního vytápění oproti podpoře decentralizované výroby a ostrovních systémů. Město by mělo zajistit informovanost odběratelů tepla a posílit jejich kapacitu, např. formou cenového zvýhodnění dlouhodobých smluvních vztahů, bonusového programu pro stálé zákazníky, poradenství či sponzoringem akcí ve městě.

Aktuálním tématem v konceptu Smart Cities je energetické využití komunálního odpadu. Energetické využívání spalitelných odpadů, které nelze látkově využívat, vyhovuje všestranným nárokům kladeným na ochranu životního prostředí. Při spalování odpadů je možné využívat jejich energetický a materiálový potenciál, čímž dojde ke snížení závislosti na primárních energetických surovinách jako např. uhlí a zemní plyn. Dalším přínosem energetického využívání odpadů je omezení množství skládkovaných odpadů.

V současné době mohou být pro energetické využití odpadů použity různé technologie, např. spalování komunálního odpadu na bázi roštového ohniště, mechanicko-biologická úprava odpadů, vysokoteplotní zplynování odpadu nebo pyrolitické zpracování odpadu.

Problém nakládání s odpadem s ohledem na zákaz skládkování směsného komunálního odpadu, recyklovatelných a využitelných odpadů, který bude platit od roku 2024, je řešen na území celé České republiky. Společnost ČEZ v současné době připravuje projekt na výstavbu zařízení pro energetické využití odpadu (ZEVO) v Elektrárně Mělník, který by spádově měl zpracovávat odpad z měst Středočeského, Ústeckého a Libereckého kraje.

Možným řešením problému nakládání s odpady a jejich energetické využití v souladu se zákonem o odpadech (zákon č. 185/2001 Sb.) je:

- realizace projektu výstavby zařízení na zpracování odpadu na bázi vysokotlakého zplynování ve spolupráci společností COMPAG Mladá Boleslav s.r.o. a ŠKO-ENERGO s.r.o. Před realizací tohoto projektu je však nutné zpracování studie proveditelnosti zejména s ohledem na připravovaný projekt společnosti ČEZ.
- v případě, že na území ČR do roku 2024 nevzniknou dostatečné kapacity pro nakládání s odpady, bude nutné zajistit využití odpadu v okolních státech (Německo, Polsko, případně Rakousko)
- případně využít kapacity nového ZEVO Mělník nebo jiného vybudovaného ZEVO na území ČR

Pro přijetí rozhodnutí, jakým způsobem bude město po roce 2024 nakládat s odpadem, je nutná spolupráce města, společností COMPAG Mladá Boleslav s.r.o., ŠKO-ENERGO s.r.o., Škoda Auto a dalších významných stakeholderů v území.

Poslední navrhovanou aktivitou v oblasti energetiky a zároveň dopravy s příznivým dopadem na životní prostředí je rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu v souladu Národním akčním plánem čisté mobility.

V této oblasti je opět potřeba spolupráce města se soukromým sektorem, konkrétně společností Škoda Auto, která od roku 2020 bude v Mladé Boleslavi vyrábět elektromobily. Ve smart scénáři lze očekávat zhruba 150 elektromobilů v roce 2020 a v roce 2025 až 1 500 elektromobilů. V koncepci rozvoje města se tak musí počítat s prudkým nárůstem požadavků na připojení dobíjecích stanic ve městě. Tento proces musí být koordinován s provozovatelem distribuční soustavy ČEZ Distribuce a.s., aby byla zajištěna dostatečná kapacita přenosové soustavy po roce 2025.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ úspory energií při zavedení efektivního energetického managementu na úrovni města
- ⇒ snížení závislosti na primárních energetických surovinách (např. uhlí, zemní plyn, ropa) v důsledku energetického využití odpadů
- ⇒ vybudování sítě dobíjecích stanic

Finanční náročnost

- ⇒ náročné

Organizační náročnost

- ⇒ velmi vysoká (nutná koordinace města se soukromými subjekty / stakeholdery v území)

Časová priorita

- ⇒ vysoká (s ohledem na zákaz skládkování směsného komunálního odpadu, recyklovatelných a využitelných odpadů od roku 2024)

4.6.3 SMART životní prostředí (opatření 6.3)

Cíl opatření

- ⇒ čisté energeticky i ekologicky šetrné město s podporou prevence vzniku odpadů a hospodárným využíváním disponibilních zdrojů

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ prevence vzniku odpadů, zefektivnění hospodaření s vodou u domácností i institucí, monitoring stavu životního prostředí a informovanost obyvatel

Popis opatření

Problém nakládání s komunálním odpadem řeší také opatření 2.1 Komunální odpad a třídění odpadu v rámci Priority 2 Zlepšení stavu životního prostředí a opatření 6.2 v rámci Priority 6.

Město potřebuje náhradu za přeplněnou skládku v Michalovicích a zároveň musí do roku 2024 zajistit využití odpadů v souladu se zákonem o odpadech (zákon č. 185/2001 Sb.), kdy začne platit zákaz skládkování směsného komunálního odpadu, recyklovatelných a využitelných odpadů.

Město by primárně mělo realizovat aktivity na podporu prevence vzniku odpadů např. povinnost kvalitního primárního třídění odpadů, aby bylo možné tříděný odpad dále využít, nebo motivovat občany ke snížení produkce nerecyklovatelných a materiálově nevyužitelných odpadů formou ekonomických stimulů, resp. plateb za objem vyprodukovaného odpadu.

Klíčovým elementem života je voda a její využití. Pro chytré nakládání s vodou může být využita metoda Smart Metering, kdy zákazník může díky instalaci tzv. chytrého vodoměru sledovat spotřebu vody v reálném čase on-line a snadněji identifikovat úniky vody ve vnitřním potrubí. Poskytovatel služeb pak může spotřebu vody monitorovat na dálku. Dalším moderním konceptem je hospodaření se srážkovou vodou, především její akumulace a následné využití např. na závlahu a v případě vhodného technického řešení vodovodního potrubí v budovách ke splachování.

Další aktivitou, která může být přínosem pro rozhodnutí vedoucí ke zlepšení životního prostředí, je sledování aktuálního stavu ovzduší prostřednictvím mobilní aplikace v místech, kde jsou nainstalovány senzory, které sledují hodinové koncentrace ukazatelů polétavého prachu, ozonu a oxidu dusíku (PM₁₀, PM_{2,5}, O₃ a NO₂). V současné době jsou na různých místech instalovány měřicí stanice ČHMÚ, ale jejich koncentrace je pro potřeby analýzy dat, na jejímž základě by bylo možné rozhodovat o konkrétních opatřeních ke zlepšení životního prostředí v konkrétní lokalitě, nízká. Město však může pro tyto účely při rekonstrukci či úpravě veřejného prostranství vytvořit svou vlastní senzorickou síť.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ snížení produkce směsného komunálního odpadu
- ⇒ snížení spotřeby pitné vody
- ⇒ zvýšení informovanosti obyvatel města o stavu ovzduší

Finanční náročnost

- ⇒ střední

Organizační náročnost

- ⇒ náročné (s ohledem na potřebu spolupráce města se soukromými subjekty)

Časová priorita

- ⇒ střední až vysoká (vysoká s ohledem na řešení problému nakládání s komunálním odpadem)

4.6.4 SMART veřejná správa (opatření 6.4)

Cíl opatření

- ⇒ otevřený magistrát s transparentní a efektivní veřejnou správou

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ elektronizace veřejné správy s cílem snížení finanční náročnosti chodu administrativy a zajištění transparentního výkonu veřejné správy, poskytování úplných informací občanům města (otevřená data) a vytvoření atraktivního prostředí pro podnikatele

Popis opatření

Využití informačních a komunikačních technologií pomáhá v „SMART“ řízení města jak v oblasti dopravy, energetiky a životního prostředí, jak je již uvedeno v opatřeních 6.1, 6.2 a 6.3, tak v oblasti řízení chodu magistrátu a poskytování veřejných služeb občanům města. Realizace opatření v oblasti „SMART veřejné správy“ by měla vést ke zlepšení vertikální i horizontální komunikace ve veřejné správě a zajištění synergického působení různých úrovní veřejné správy.

Díky elektronickým informačním systémům bude moci vedení města bezprostředně komunikovat s občany a získávat tak od nich potřebné informace i zpětnou vazbu na řízení města. Občané se tak budou moci zapojit do rozhodování o důležitých otázkách ve městě.

Díky elektronizaci a otevření služeb úřadu směrem k občanům bude veřejná správa k občanům přátelštější, dostupnější, rychlejší a také levnější. Občan bude moci vyřešit své požadavky bez nutnosti osobní návštěvy úřadu.

Pro to, aby Magistrát města Mladá Boleslav fungoval jako „otevřený úřad“, je nutné vytvořit masivní a bezpečnou infrastrukturu informačních systémů města a propojit vnitřní systémy úřadu se systémy veřejné správy. Město v oblasti informačních systémů využívá služeb společnosti MARBES Consulting s.r.o., díky níž byla dokončena masivní konsolidace HW a SW vybavení města. V současné době však nedochází k práci s tzv. velkými daty a ke zveřejňování a využívání otevřených dat. Díky dostupným otevřeně publikovaným datům může město angažovat obyvatele do rozhodování o důležitých otázkách města a podporovat inovace jak v oblasti veřejného, tak soukromého sektoru.

Při řešení elektronizace veřejné správy a poskytování úplných informací občanům města je třeba postupovat v souladu s nařízením EU číslo 2016/679 o ochraně dat (GDPR). Nezbytné je také zajištění vzdělávání zaměstnanců veřejné správy v oblasti využívání ICT.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ pozitivní dopad otevřených dat na agendy města (zlepšení vertikální i horizontální komunikace na úrovni veřejné správy a komunikace veřejné správy s občanem)
- ⇒ proškolení zaměstnanců úřadu v oblasti ICT a manažerských principů řízení

Finanční náročnost

- ⇒ střední

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ střední až vysoká (s ohledem na provázanost s opatřeními 6.1, 6.2 a 6.3)

4.6.5 SMART veřejné služby (opatření 6.5)

Cíl opatření

- ⇒ přiblížení veřejných služeb občanovi, zajištění jejich maximální dostupnosti a kvality a zvýšení kvality života občanů

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ využití ICT v oblasti veřejných služeb v oblasti dopravy, energetiky, životního prostředí, ale i vzdělávání, zdravotnictví, kultury a jiných volnočasových aktivit

Popis opatření

SMART veřejné služby by měly flexibilně reagovat na potřeby občanů, naplňovat jejich očekávání, fungovat hospodárně a být dostupné veřejnosti. Předpokladem pro „SMART“ řízení veřejných služeb města je zavedení a využívání ICT. Kromě efektivního řízení veřejných služeb v oblasti dopravy, životního prostředí a energetiky, jak již uvedeno v opatřeních 6.1, 6.2 a 6.3 (např. systém chytrého parkování, nakládání s odpady, sledování energetické náročnosti budov, hospodaření s vodou), je možné ICT a „SMART“ řízení využívat také v oblasti vzdělávání, zdravotnictví, kultury a jiných volnočasových aktivit.

Vhodným nástrojem je vytvoření mobilní či webové aplikace, díky které by byla zpřístupněna data/informace občanům a turistům přes ICT. V aplikaci by byla dostupná data z různých oblastí veřejných služeb od dopravy přes aktuální stav životního prostředí po služby, které občané, turisté a návštěvníci města využívají v každodenním životě, např. programy kin, divadel, klubů, provoz a obsazenost sportovišť a možnost on-line rezervací, informace o ordinačních hodinách zdravotnických zařízení a možnost on-line objednání apod.

Mobilní či webové aplikace mohou sloužit také jako inteligentní objednávací a platební systém za poskytované veřejné služby.

Další možností, jak usnadnit využití veřejných služeb může být zavedení bezkontaktních čipových karet, které by sloužily jako multifunkční nástroj pro platby, identifikaci a přístupy, odbavení v MHD apod. Tyto karty mohly být využity jako vhodný nástroj zejména pro žáky a studenty místních škol.

Zavedení moderních informačních a komunikačních technologií do mateřských, základních a středních škol umožní žákům a studentům vzdálený přístup k učebním/studijním materiálům a komunikaci s pedagogy a spolužáky v případě jejich fyzické nepřítomnosti a také zajistí přístup rodičů k informacím o prospěchu žáků a usnadní jim komunikaci s pedagogy. Zavedením nových vzdělávacích modulů ve školství přispěje k přípravě a rozvoji lidských zdrojů pro podporu a dlouhodobou udržitelnost nových technologií.

Další oblastí, kde může být zavedení a využití ICT ke SMART řízení je sociální a zdravotní péče např. i-health, telemonitoring, dálkové sledování seniorů, zrychlení odbavení pacientů.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ Vytvoření mobilní webové aplikace či obdobného nástroje sloužící k zajištění informovanosti o veřejných službách a usnadnění jejich využívání

Finanční náročnost

- ⇒ střední

Organizační náročnost

- ⇒ náročné (s ohledem na nutnost spolupráce subjektů poskytujících veřejné služby)

Časová priorita

- ⇒ střední až vysoká (s ohledem na provázanost s opatřeními 6.1, 6.2 a 6.3)

5 Akční plán

Akční plán představuje soubor projektových záměrů, které jsou vybrány k realizaci v letech 2012-2013, tedy v nejbližších dvou letech po datu dokončení strategického plánu, v nichž je možné zahrnout projekty do rozpočtu města. Do akčního plánu jsou zařazeny ty záměry, které budou v letech 2012-2013 alespoň zahájeny s tím, že realizace části z nich může pokračovat v letech dalších. Každý projektový záměr naplňuje z větší či menší části některé opatření. Akční plán tedy představuje nejkonkrétnější hierarchickou úroveň návrhové části strategického plánu.

Do akčního plánu jsou zařazeny ty projektové záměry, které jsou:

- ⇒ naléhavé (tj. mají nejvyšší časovou prioritu),
- ⇒ připravené (například z hlediska technicko-ekonomické přípravy, vyřešení majetkových vztahů apod.),
- ⇒ financovatelné (tj. jsou jasně identifikované zdroje, z nichž bude projekt financován).

Akční plán je zpracován v podobě tabulky obsahující podstatné informace o jednotlivých projektových záměrech, tedy:

- ⇒ číslo záměru (kód je tvořen číslem příslušného opatření a pořadím záměru v rámci tohoto opatření, přičemž pořadí je náhodné a neurčuje tedy důležitost daného záměru; např. 3.1.4 je čtvrtým záměrem v rámci opatření 3.1),
- ⇒ název záměru,
- ⇒ příslušnost k dalším souvisejícím opatřením návrhové části (uvedena jsou pouze v případě, kdy záměr naplňuje i jiná opatření než to, k němuž se záměr váže),
- ⇒ časový harmonogram (uveden je plánovaný rok/roky realizace),
- ⇒ finanční náročnost (uvedeny jsou přibližné náklady),
- ⇒ možnosti získání dotací.

Do akčního plánu jsou zařazeny jen ty záměry, které představují projekt nebo iniciativu s možností jasně stanovit předpokládané náklady a které jsou současně časově ohraničené. V akčním plánu tedy nejsou zahrnuty provozní či průběžně vykonávané činnosti, byť mohou být systémové a důležité.

S ohledem na výše uvedené není do akčního plánu zařazeno rozšiřování spolupráce se Škodou Auto, přestože se jedná o významnou prioritu města pro příští roky. Rozšíření spolupráce se Škodou Auto v příštích letech bude zahrnovat úsilí o zintenzivnění spolupráce (jednání, příprava společných projektů, konzultace záměrů apod.) prakticky ve všech oblastech, např. územní rozvoj, doprava, životní prostředí, trh práce, sociální oblast, volnočasové aktivity atd. (viz též kapitoly 2 Rozvojová vize a 6.3 Kroky při realizaci strategického plánu).

tabulka 1: Projektové záměry zařazené do akčního plánu na roky 2012-2013

Číslo záměru	Název záměru	Související opatření	Harmonogram	Náklady (mil. Kč)	Financování
1.1.1	Projektová příprava rekonstrukce hlavních ulic II (vč. zeleně, estetických a vodních prvků, parkování atd.): Havlíčkova, Na Radouči, Erbenova		2012 (pokrač. z roku 2011)	2	vlastní, příp. SF EU, SR
1.1.2	Rekonstrukce Komenského náměstí včetně parku	2.4	2012-2013	15	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
1.3.1	Rozšíření spolupráce a partnerství s okolními městy a obcemi a jejich případné integrace		2012 a dále průběžně	0	---
2.1.1	Realizace nové varianty nakládání s komunálním odpadem		2012 (projekt), 2012-2013 (realizace)	600	OP ŽP (40 %), vlastní (60 %)
2.4.1	Dokončení revitalizace Nového parku		2012	6	IPRM IOP (85 %), vlastní (15 %)
2.4.2	Revitalizace parku Výstaviště		2012-2013	20	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
2.4.3	Revitalizace parku Štěpánka vč. jeho okrajových částí	3.6	2013	25	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
3.1.1	Vytvoření městského kalendáře kulturních akcí		2012	0,1	vlastní
3.1.2	Vybudování ekozahrady a zázemí v DDM		2012	12	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
3.1.3	Vybudování centra pro mládež s adrenalinovým parkem		2013	10	vlastní, příp. SF EU
3.1.4	Vybudování krytého bazénu	3.6	2013 (pokrač. do roku 2014)	180	vlastní, příp. SF EU
3.1.5	Dokončení městského koupaliště (bez krytého bazénu)	3.6	2012	6	vlastní
3.1.6	Dokončení rekonstrukce městského divadla	3.2	2012-2013 (pokrač. z let 2010-2011)	85	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
3.2.1	Komplexní zateplení ZŠ Václavkova 1040		2012-2013	20	vlastní + OP ŽP či Zelená úsporám ¹
3.2.2	Komplexní zateplení ZŠ Dukelská		2012-2013	16	vlastní + OP ŽP či Zelená úsporám ²
3.2.3	Podpora rekonstrukce bazénu sokolovny		2012 a dále průběžně do zahájení rekonstrukce	12	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)

¹ Získání vnějších finančních zdrojů je nezbytným předpokladem realizace projektu.

² Získání vnějších finančních zdrojů je nezbytným předpokladem realizace projektu.

Číslo záměru	Název záměru	Související opatření	Harmonogram	Náklady (mil. Kč)	Financování
3.2.4	Rekonstrukce sportovní haly nebo výstavba nové sportovní haly, příp. obojí		2012-2013	50/125 ³	vlastní, příp. SF EU
3.4.1	Změna v grantech v oblasti kultury a volného času (financování městských organizací z rozpočtu mimo režim grantů, zavedení elektronického systému žádostí o grant)		2012	0,2	vlastní
3.5.1	Rozhodnutí o využití Poplužního dvora		2012	0	---
3.6.1	Zahájení úprav pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) na území Mladé Boleslavi I vč. jejího napojení na vnitroměstské cyklostezky	4.4	2013	6	vlastní
3.6.2	Iniciace výstavby pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) v prioritních úsecích MB - Bakov n.J. a MB - Benátky n.J.	4.4	2012-2013	0	---
3.7.1	Úpravy prostor Domu kultury pro konferenční turistiku		2012	0,3	vlastní
4.1.1	Výstavba severovýchodní tangenty		2012 (pokrač. z roku 2011)	15 ⁴	vlastní
4.1.2	Příprava jihovýchodní tangenty		2012-2013	7	vlastní
4.1.3	Převzetí bývalé silnice I/38 na území města vč. úpravy jejího povrchu a omezení vjezdu nákladních vozidel	2.2, 2.3	2012	5 ⁵	vlastní
4.1.4	Podpora rekonstrukce budovy hlavního nádraží nebo výstavby budovy nové včetně úpravy nástupišť a okolí		2012-2013	0	---
4.2.1	Revitalizace Havlíčkovy ulice	4.3 4.4, 1.1	2012-2013 (pokrač. z roku 2011)	35	vlastní, příp. SF EU
4.3.1	Vytvoření systému karet pro IDS na Mladoboleslavsku kompatibilního se systémy v jiných částech Středočeského kraje		2012-2013	3	vlastní, příp. SF EU
4.3.2	Podnět k optimalizaci vedení a časování spojů MHD, meziměstské autobusové a železniční dopravy		2012 a dále průběžně	0	---
4.4.1	Pokračování výstavby cyklostezek na Severním sídlišti (zejména prioritních relací sídliště - Škoda Auto a sídliště - Staré Město) vč. související infrastruktury		2013	5	vlastní

³ 50 mil. Kč v případě rekonstrukce stávající haly, 125 mil. Kč v případě výstavby nové haly.

⁴ Jedná se pouze o náklady na stavební objekty financované městem, tj. bez nákladů na stavební objekty financované jinými subjekty.

⁵ Jedná se o náklady na rekonstrukci chodníků, které hradí město.

Číslo záměru	Název záměru	Související opatření	Harmonogram	Náklady (mil. Kč)	Financování
4.5.1	Iniciace vybudování parkovacího domu na Komenského náměstí ve vazbě na zatraktivnění Starého Města		2012	0	---
4.5.2	Zavedení systému parkování pro celé město		2012	0,8	vlastní
5.2.1	Optimalizace integrovaného bezpečnostního systému		2012-2013	28,5	vlastní, příp. SF EU
5.2.2	Významné omezení počtu heren a jejich striktní regulace v návaznosti na změny legislativy ⁶		2012	0	---
5.2.3	Vytvoření programu pravidelných preventivních akcí pro mládež zaměřených na bezpečnost (spolupráce s městskou policií)		2012 a dále průběžně	0,1 ⁷	vlastní
5.3.1	Osvětové a vzdělávací programy pro seniory		2012 a dále průběžně	0,3 ⁸	vlastní
5.3.2	Úprava volnočasového centra pro seniory	3.1	2012 a dále průběžně	0,2 ⁹	vlastní
5.4.1	Rekonstrukce objektu sociálního bydlení v Bělské ulici	1.4	2013	5	vlastní

⁶ Nezbytným předpokladem realizace je legislativní změna v podobě nového zákona a loteriích a jiných podobných hrách.

⁷ Jedná se o náklady za 1 rok.

⁸ Jedná se o náklady za 1 rok.

⁹ Jedná se o náklady za 1 rok.

Tabulka na následujících stranách přibližuje příslušnost jednotlivých záměrů akčního plánu k prioritám a opatřením.

tabulka 2: Struktura priorit, opatření a záměrů zařazených do akčního plánu

Priorita	Opatření	Projektové záměry
1. Zkvalitnění urbanistického rázu	1.1 Historické centrum a dílčí centra a osy	1.1.1 Projektová příprava rekonstrukce hlavních ulic II (vč. zeleně, estetických a vodních prvků, parkování atd.): Havlíčkova, Na Radouči, Erbenova
		1.1.2 Rekonstrukce Komenského náměstí včetně parku
	1.2 Monofunkční plochy	
	1.3 Rozvojové plochy	1.3.1 Rozšíření spolupráce a partnerství s okolními městy a obcemi a jejich případné integrace
	1.4 Bydlení	
2. Zlepšení stavu životního prostředí	2.1 Komunální odpad a třídění odpadu	2.1.1 Realizace nové varianty nakládání s komunálním odpadem
	2.2 Ovězduší	
	2.3 Hluk a světelný smog	2.4.1 Dokončení revitalizace Nového parku
		2.4.2 Revitalizace parku Výstaviště
		2.4.3 Revitalizace parku Štěpánka vč. jeho okrajových částí
2.4 Veřejná zeleně		

Priorita	Opatření	Projektové záměry
3. Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu	3.1 Nabídka v oblasti volného času	3.1.1 Vytvoření městského kalendáře kulturních akcí
		3.1.2 Vybudování ekozahrady a zázemí v DDM
		3.1.3 Vybudování centra pro mládež s adrenalinovým parkem
		3.1.4 Vybudování krytého bazénu
		3.1.5 Dokončení městského koupaliště (bez krytého bazénu)
		3.1.6 Dokončení rekonstrukce městského divadla
	3.2 Objekty veřejných služeb	3.2.1 Komplexní zateplení ZŠ Václavkova 1040
		3.2.2 Komplexní zateplení ZŠ Dukelská
		3.2.3 Podpora rekonstrukce bazénu sokolovny
		3.2.4 Rekonstrukce sportovní haly nebo výstavba nové sportovní haly, příp. obojí
	3.3 Studentský život a vysoké školství	
	3.4 Spolková činnost a občanské iniciativy	3.4.1 Změna v grantech v oblasti kultury a volného času (financování městských organizací z rozpočtu mimo režim grantů, zavedení elektronického systému žádostí o grant)
	3.5 Turistické atraktivity a jejich prezentace	3.5.1 Rozhodnutí o využití Poplužního dvora
3.6 Rekreační potenciál koridorů Klenice a Jizery	3.6.1 Zahájení úprav pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) na území Mladé Boleslavi I vč. jejího napojení na vnitroměstské cyklostezky	
	3.6.2 Inicie výstavby pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) v prioritních úsecích MB - Bakov n.J. a MB - Benátky n.J.	
3.7 Konferenční a obchodní turistika	3.7.1 Úpravy prostor Domu kultury pro konferenční turistiku	

Priorita	Opatření	Projektové záměry
4. Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy	4.1 Silniční a železniční infrastruktura	4.1.1 Výstavba severovýchodní tangenty
		4.1.2 Příprava jihovýchodní tangenty
		4.1.3 Převzetí bývalé silnice I/38 na území města vč. úpravy jejího povrchu a omezení vjezdu nákladních vozidel
		4.1.4 Podpora rekonstrukce budovy hlavního nádraží nebo výstavby budovy nové včetně úpravy nástupišť a okolí
		4.2 Automobilová doprava
	4.3 Veřejná doprava	4.3.1 Vytvoření systému karet pro IDS na Mladoboleslavsku kompatibilního se systémy v jiných částech Středočeského kraje
		4.3.2 Podnět k optimalizaci vedení a časování spojů MHD, meziměstské autobusové a železniční dopravy
	4.4 Cyklistická a pěší doprava	4.4.1 Pokračování výstavby cyklostezek na Severním sídlišti (zejména prioritních relací sídliště - Škoda Auto a sídliště - Staré Město) vč. související infrastruktury
	4.5 Doprava v klidu	4.5.1 Iniciace vybudování parkovacího domu na Komenského náměstí ve vazbě na zatraktivnění Starého Města
		4.5.2 Zavedení systému parkování pro celé město
5. Změny skladby obyvatel	5.1 Slabá integrace cizinců a prostorová segregace obyvatel na území města	
	5.2 Nízká bezpečnost a vysoká míra kriminality v některých lokalitách	5.2.1 Optimalizace integrovaného bezpečnostního systému
		5.2.2 Významné omezení počtu heren a jejich striktní regulace v návaznosti na změny legislativy
		5.2.3 Vytvoření programu pravidelných preventivních akcí pro mládež zaměřených na bezpečnost (spolupráce s městskou policií)
	5.3 Budoucí nárůst podílu starších obyvatel a související změna nároků v oblasti sociálních služeb, příp. zdravotnictví	5.3.1 Osvětové a vzdělávací programy pro seniory
		5.3.2 Úprava volnočasového centra pro seniory
	5.4 Sociální bydlení	5.4.1 Rekonstrukce objektu sociálního bydlení v Bělské ulici

6 Syntéza a návrh realizace strategického plánu

6.1 Provázanost problémů a opatření

Zvolené priority a opatření strategického plánu Mladé Boleslavi vychází z definovaných problémových okruhů a dílčích problémů. Na pět problémových okruhů navazuje šest priorit a na 26 dílčích problémů reaguje 27 opatření. Priority 1-5 se víceméně vážou na příslušné problémové okruhy 1-5. Priorita 6, která se zabývá rozvojem konceptu SMART City, obsahuje opatření, jež reagují průřezově na všech 5 problémových okruhů.

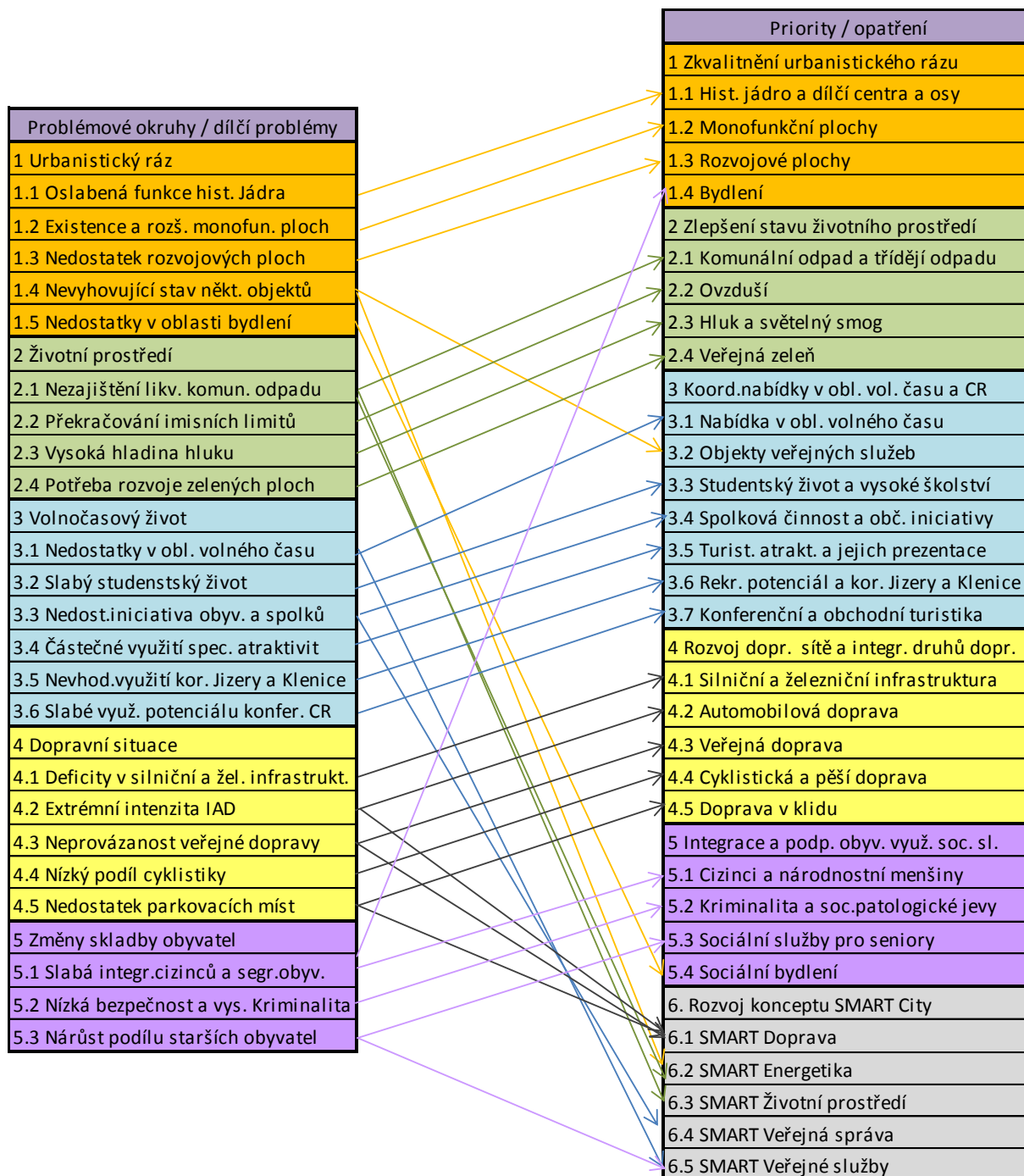
Jak ukazuje obrázek 2, velká část dílčích problémů je navázána a řešena jedním konkrétním opatřením. Některá opatření však reagují na větší počet zjištěných problémů a na některé problémy naopak reaguje více opatření. Příkladem jsou opatření 2.2 Ovzduší a 2.3 Hluk a světelný smog, která řeší několik dílčích problémů problémových okruhů 2 Životní prostředí a 4 Dopravní situace. Podobně opatření 1.4 Bydlení navazuje na problém 1.5 Dílčí problémy v oblasti bydlení společně s problémem 5.1 Slabá integrace cizinců a segregace obyvatel.

Naopak několik dílčích problémů je řešeno více opatřeními. Patří sem problém 1.5 Nedostatky v oblasti bydlení (řešeno opatřeními 1.4 Bydlení a 5.4 Sociální bydlení), problém 3.5 Nedostatečné či nevhodné využití koridorů Jizery a Klenice pro rekreaci a cestovních ruch (řešeno opatřeními 3.6 Rekreační potenciál koridorů Jizery a Klenice a 4.4 Cyklistická a pěší doprava) a problém 5.1 Slabá integrace cizinců a prostorová segregace obyvatel na území města (řešeno opatřeními 1.4 Bydlení a 5.1 Cizinci a národnostní menšiny). Z problémového okruhu 4 Dopravní situace jsou pak všechny problémy (s výjimkou 4.5 Nedostatek parkovacích míst) řešeny nejen odpovídajícím opatřením v prioritě 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy, ale také opatřeními 2.2 Ovzduší a 2.3 Hluk a světelný smog. Problémový okruh 4 Dopravní situace je pak (s výjimkou 4.1 Deficity v silniční a železniční infrastruktuře) řešen také opatřením 6.1 Doprava v rámci Priority 6 a problémový okruh 2 Životní prostředí (2.1 Nezajištěná likvidace komunálního odpadu) je řešen v rámci opatření 6.2 Energetika a 6.3 Životní prostředí.

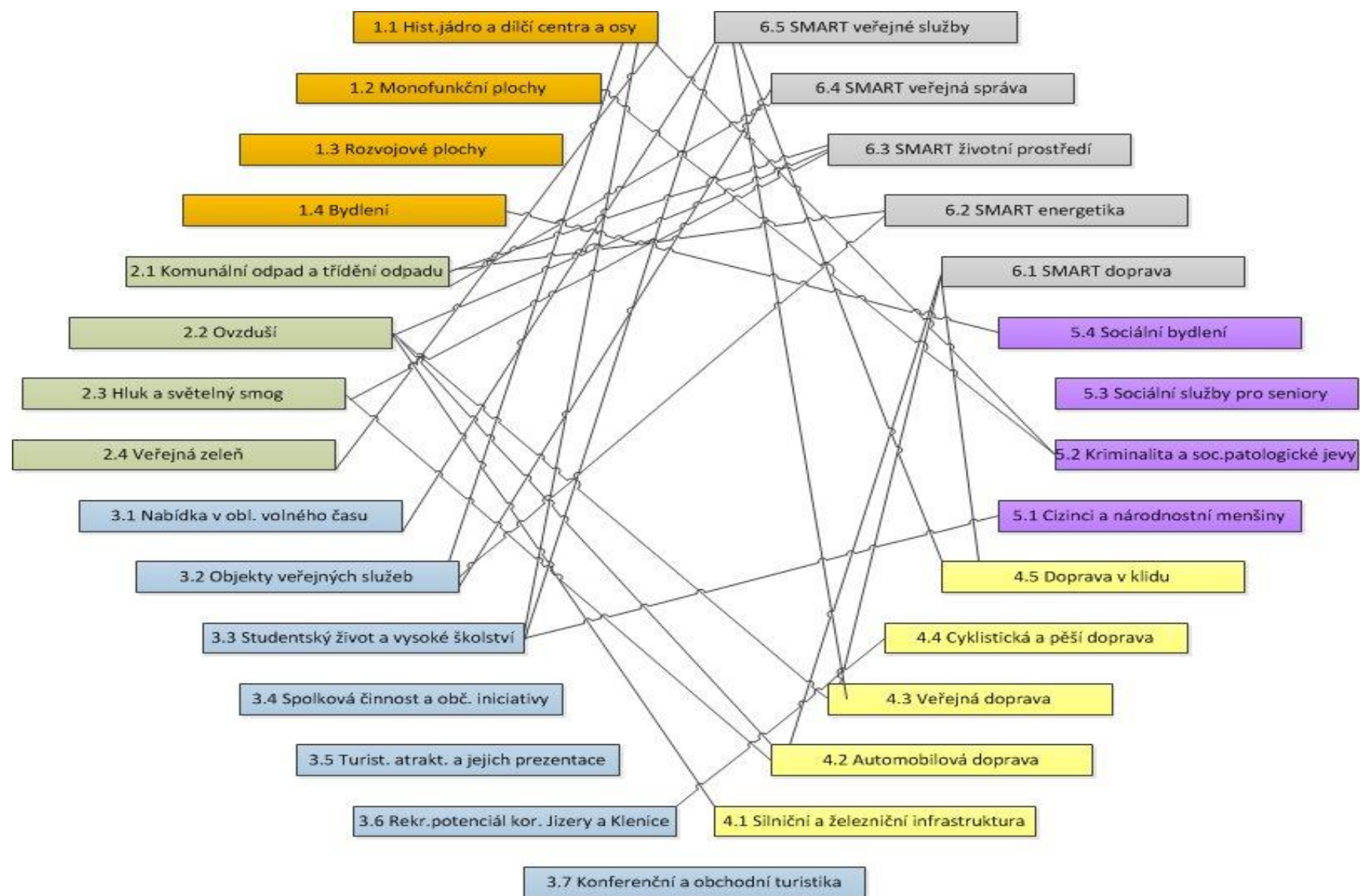
Vazby mezi jednotlivými opatřeními přibližuje obrázek 3. Schéma zobrazuje vzájemnou provázanost opatření z různých priorit. Obsahové souvislosti mezi opatřeními v jedné prioritě jsou dány samotným zařazením do této priority, a není proto třeba je ve schématu podrobně znázorňovat.

Z uvedeného schématu vyplývá především silná vzájemná provázanost priority 2 Zlepšení stavu životního prostředí a priority 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy, která je dána především úzkým vztahem mezi silniční dopravou na jedné straně a kvalitou ovzduší a úrovní hluku na straně druhé. Významná provázanost existuje také mezi prioritou 1 Zkvalitnění urbanistického rázu a prioritou 5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby. Zde se jedná o vzájemnou souvislost mezi urbanistickou, architektonickou a estetickou hodnotou území, kvalitou bydlení a mírou kriminality a sociálně patologických jevů. Priorita 6 Rozvoj konceptu SMART City má pak vazbu na prioritu 2 Zlepšení stavu životního prostředí a prioritu 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy.

obrázek 2: Vazby mezi problémy a opatřeními



obrázek 3: Vazby mezi opatřeními



6.2 Vyhodnocení finanční a organizační náročnosti opatření

Před zahájením realizace jednotlivých opatření bylo nutné posouzení jejich finanční a organizační náročnosti. Ve většině případů na úrovni priorit i opatření platí nepřímá úměra mezi finanční a organizační náročností dané oblasti.

Na úrovni priorit je finančně nejnáročnější prioritou 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy s nutnými výdaji zhruba jedna miliarda korun, přičemž se zpravidla jedná o projekty po organizační stránce středně náročné. Koncept rozvoje SMART City, tedy celá prioritou 6, je náročná na investice. Pro realizaci obecně navrhovaných opatření v rámci priority 6 jsou potřeba externí zdroje financování. Jednou z možností jsou dotace z operačních programů v rámci ESIF, ale také modely jako Public Private Partnership (PPP) projekty založené na spolupráci veřejného a soukromého sektoru či Energy Performance Contracting (EPC) projekty nebo Pre-Commercial Procurement (PCP) projekty, které město v současné době nevyužívá. Oproti tomu mají prioritou 3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu (s výjimkou opatření 3.2 Objekty veřejných služeb) a prioritou 5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby předpokládané výdaje pouze v řádech desítek milionů korun, ale vyznačují se výrazně vyšší organizační náročností realizace vzhledem k zapojení širokého spektra subjektů. Prioritou 1 Zkvalitnění urbanistického rázu a 2 Zlepšení stavu životního prostředí mají nižší organizační náročnost a potřebné výdaje v dané prioritě se pohybují na úrovni stovek milionů korun.

Žádné opatření nebylo vyhodnoceno jako finančně a zároveň organizačně nenáročné. Nejvíce se těmto parametrům blíží opatření 3.4 Spolková činnost a občanské iniciativy s náklady do 100 tis. Kč a střední organizační náročností. Oproti tomu jsou dvě opatření velmi náročná finančně (s náklady v řádech stovek milionů korun) a zároveň i organizačně. Jedná se o opatření 1.1 Historické centrum a dílčí centra osy a opatření 4.1 Silniční a železniční infrastruktura. Mezi opatření se srovnatelnou finanční náročností, ale organizačně nenáročná patří opatření 1.2 Monofunkční plochy, opatření 2.4 Veřejná zeleň a opatření 3.2 Objekty veřejných služeb. Finančně nejméně náročná (s náklady do dvou milionů korun), ale naopak organizačně náročná opatření jsou 1.3 Rozvojové plochy, 2.2 Ovzduší a 3.7 Konferenční a obchodní turistika.

6.3 Kroky při realizaci strategického plánu

6.3.1 Město jako koordinátor aktivit v regionu

Struktura obcí v mladoboleslavské aglomeraci vykazuje vysokou rozdrobenost. Velikost aglomerace výrazně převyšuje velikost Mladé Boleslavi jako územně-administrativní jednotky. V důsledku toho je pro koordinaci rozvoje regionu nezbytné spolupracovat na bázi partnerství a komunikačních platforem s okolními obcemi a městy. Současně má město specifickou ekonomickou strukturu s významným zastoupením výrobních podniků v čele se Škodou Auto a zaznamenává dynamický ekonomický a prostorový rozvoj. Také tyto skutečnosti kladou velké nároky na komunikaci a na koordinaci rozvojových aktivit. Ty v případě spolupráce s veřejnými (města a obce) i soukromými (firmy) organizacemi zahrnují široké spektrum témat: prostorový rozvoj a rozvojové plochy, integrace veřejné dopravy, řešení občanské vybavenosti, rozvoj infrastruktury, ochrana ovzduší apod. Z tohoto důvodu je vhodné dále rozvíjet spolupráci mezi jednotlivými subjekty na bázi pravidelných i ad hoc jednání odborných pracovních skupin a komisí i schůzek vedoucích představitelů jednotlivých měst, obcí i firem. Zejména spolupráce se Škodou Auto a ŠKO-ENERGO má pro město zásadní význam a představuje nezbytný předpoklad naplnění většiny opatření strategického plánu.

Vedle formálních i neformálních forem komunikace s okolními městy a obcemi se výhledově nabízí v případě oboustranného zájmu také možnost částečné integrace okolních obcí pod Statutární město Mladá Boleslav při současném využití možnosti členit statutární město na samosprávné městské

části. Tato varianta však předpokládá dlouhodobou přípravu a především zájem dotčených měst a obcí.

6.3.2 Práce se strategickým plánem

Statutární město Mladá Boleslav se vyznačuje nadstandardní komunikací s veřejností i využitím nástrojů strategického plánování. Mezi významné rozvojové dokumenty patří předchozí verze strategického plánu či komunitní plán sociálních služeb. Komunikace s veřejností se pak odehrává na různých úrovních v rámci projektu Zdravé město, veřejných setkání a diskusí k projektovým záměrům, setkání se zástupci příměstských částí či zmíněného komunitního plánu sociálních služeb.

Město, resp. magistrát se vyznačuje dobře nastaveným systémem projektového řízení, který sestává z orgánů politických i výkonných. Na magistrátu funguje odbor řízení projektů, který je koordinátorem projektové přípravy po stránce technicko-ekonomické i z hlediska předkládání žádostí o dotace. Následující návrh realizace strategického plánu a systému projektového řízení tedy představuje spíše dílčí doplnění systému stávajícího.

Aktualizace akčního plánu se předpokládá 1x ročně, přičemž dílčí úpravy je možné provádět i průběžně. Potřeba aktualizace samotného strategického plánu vyvstává v okamžiku, kdy je splněna většina opatření navržených v jeho současné verzi a kdy je třeba modifikovat cíle a priority rozvoje města. Taková situace může nastat přibližně za dobu 5-8 let.

6.3.3 Projektové řízení

Systém projektového řízení bude v maximální možné míře využívat existující organizační strukturu města. Ve vazbě na Radu města je hlavním poradním orgánem komise pro rozvojové strategie, která průběžně dohlíží na aktualizaci akčního plánu a průběh plnění jednotlivých projektových záměrů. V této souvislosti Rada města (případně prostřednictvím komise pro rozvojové strategie) či Zastupitelstvo města zadává úkoly odboru řízení projektů, který je výkonným orgánem z hlediska projektové přípravy, žádostí o dotaci a realizace projektů (tzv. projektový cyklus).

Projektový cyklus je rozdělen do několika základních kroků, přičemž některé z nich již byly uskutečněny během zpracování strategického plánu:

1. Výběr projektu do akčního plánu
2. Technicko-ekonomická příprava projektu (vč. případné žádosti o dotaci)
3. Realizace projektu
4. Monitoring projektu

Výběr projektu do akčního plánu

V prvním kroku je identifikován projekt, případně jiná intervence. Součástí je především identifikace finanční a organizační náročnosti, obsahového zaměření, možného garanta a předkladatele projektu a zejména pak časové priority a naléhavosti realizace projektu. Vybrané projekty jsou zařazeny do akčního plánu (pro roky 2012-2013 zajištěno již v rámci zpracování strategického plánu).

Následně je zpracován koncept projektu, který obsahuje základní informace o projektovém záměru přibližně v rozsahu projektové fiche. Vybraný výkonný orgán města (zpravidla Rada města ve spolupráci s komisí pro rozvojové strategie) posoudí koncept projektu a na základě tohoto hodnocení pověří příslušný výkonný subjekt (zpravidla odbor řízení projektů) k přípravě projektu.

Technicko-ekonomická příprava projektu (vč. případné žádosti o podporu)

Tento krok je relevantní pouze u větších investičních projektů nebo projektů, na něž město chce žádat o finanční podporu např. ze strukturálních fondů EU. Tyto projekty zpravidla vyžadují zpracování relativně rozsáhlé technicko-ekonomické dokumentace či podkladů k žádosti o dotaci s nezanedbatelnými finančními náklady (studie proveditelnosti, analýza nákladů a přínosů, posouzení dopadu projektu na životní prostředí atp.).

Investiční projekty malého rozsahu, neinvestiční akce a organizační změny zpravidla v této fázi vyžadují pouze zpracovat obsahovou specifikaci projektu a uskutečnit příslušná jednání se subjekty, které mají být do realizace projektu zahrnuty.

Realizace projektu

Schválené projekty jsou realizovány v souladu s projektovou dokumentací či obsahovou specifikací. Za realizaci odpovídá předem určená osoba (garant), zpravidla pracovník odboru řízení projektu. Výstupem je realizovaný projekt.

Monitoring projektu

Odbor řízení projektů předkládá vybranému volenému orgánu města zprávy o průběhu realizace projektu, včetně informací o nápravných či preventivních opatření. V případě spolufinancování projektů z externích zdrojů je třeba ze strany žadatele rovněž průběžně zpracovávat monitorovací zprávy dle podmínek příslušného poskytovatele zdrojů.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST

www.esfcr.cz

Příloha 4:

Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel
Mladé Boleslavi

Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel Mladé Boleslavi

Říjen 2010

Obsah

1. Úvod.....	4
1.1. Cíl průzkumu.....	4
1.2. Metodika a sběr dat.....	4
1.3. Lokality	5
1.4. Systémová omezení průzkumu.....	5
1.5. Zpracovatel průzkumu.....	6
2. Spokojenost s životem v Mladé Boleslavi.....	7
3. Hodnocení jednotlivých aspektů života v Mladé Boleslavi – shrnutí.....	10
3.1. Přehledné shrnutí	11
3.2. Hodnocení jednotlivých aspektů života v Mladé Boleslavi.....	13
3.3. Rozdíly dle lokalit	19
4. Podrobné vyhodnocení názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel Mladé Boleslavi.....	21
4.1. Ekonomická situace a další obecné charakteristiky.....	22
4.2. Životní prostředí, veřejný prostor	24
4.3. Péče o památky.....	30
4.4. Školství a aktivity pro děti a mládež.....	32
4.5. Sociální problémy.....	36
4.6. Bezpečnost.....	40
4.7. Zdravotní a sociální oblast.....	45
4.8. Doprava, parkování, stav komunikací	48
4.9. Správa města a informovanost.....	57
4.10. Služby a obchody	60
4.11. Sportovní vyžití	64
4.12. Kultura a další volnočasové vyžití.....	68
5. Příloha 1 – orientační rozdělení lokalit.....	71
6. Příloha 2 – porovnání spokojenosti obyvatel s předchozími šetřeními.....	72
7. Příloha 3 – dotazník	74

1. Úvod

1.1. Cíl průzkumu

Průzkum mezi obyvateli Mladé Boleslavi představuje součást právě vznikajícího strategického plánu rozvoje. Jeho cílem je získat podklady v následujících oblastech:

- spokojenost obyvatel s jednotlivými aspekty života ve městě,
- potřeby obyvatel,
- názory na žádoucí směr budoucího rozvoje,
- podněty a nápady pro rozvoj města.

1.2. 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 dům¹.

Náhodně vybrané domácnosti byly osloveny s prosbou o vyplnění dotazníku. 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.

¹ V bytovém domě byl vybrán počet domácností, který se rovnal počtu pater.

1.3. Lokality

Statutární město Mladá Boleslav bylo pro účely šetření rozděleno do čtyř lokalit – Severní sídliště, historické jádro, širší centrum a příměstské části jako celek (viz přílohu č.1). 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.

1.4. 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:

- 1) jedná se o hodnocení současného stavu – priority se ale v čase vyvíjí,
- 2) hodnocení je ovlivněno jak stavem samotným, tak informovaností o něm (např. pocit nedostatku kultury může být způsoben nedostatečnou informovaností respondenta),
- 3) jedná o názory většiny – hlas méně zastoupených skupin (např. zdravotně postižených, matek na rodičovské...) je v menšině,
- 4) sběr dat probíhal v době předvolební kampaně do obecního zastupitelstva,
- 5) 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 aktéry – kraji, významným organizacím a firmám, soukromým vlastníkům nemovitostí atd.

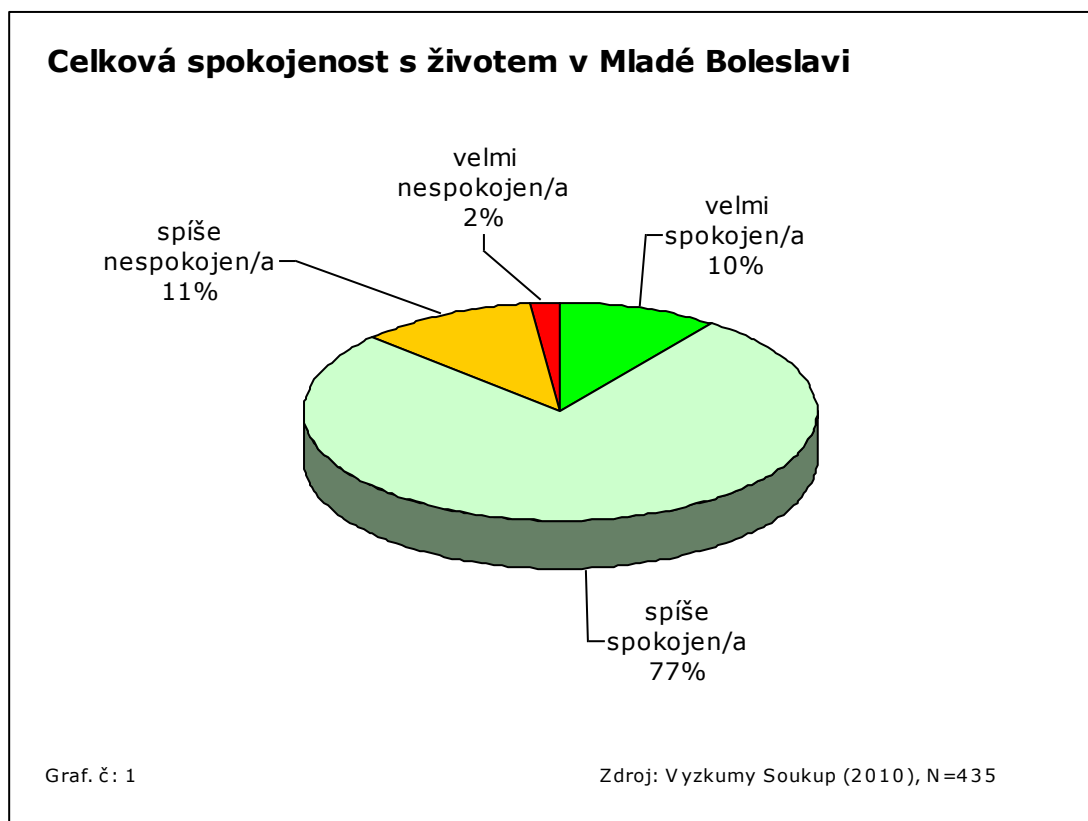
1.5. Zpracovatel průzkumu

Zpracovatelem průzkumu je **Tomáš Soukup - Výzkumy Soukup** (Šmeralova 4, 170 00 Praha - Bubeneč, IČ: 73534781, www.vyzkumysoukup.cz). Tomáš Soukup - VÝZKUMY SOUKUP se zabývá návrhem, realizací a zpracováním marketingových, sociologických a demografických výzkumů.

2. Spokojenost s životem v Mladé Boleslavi

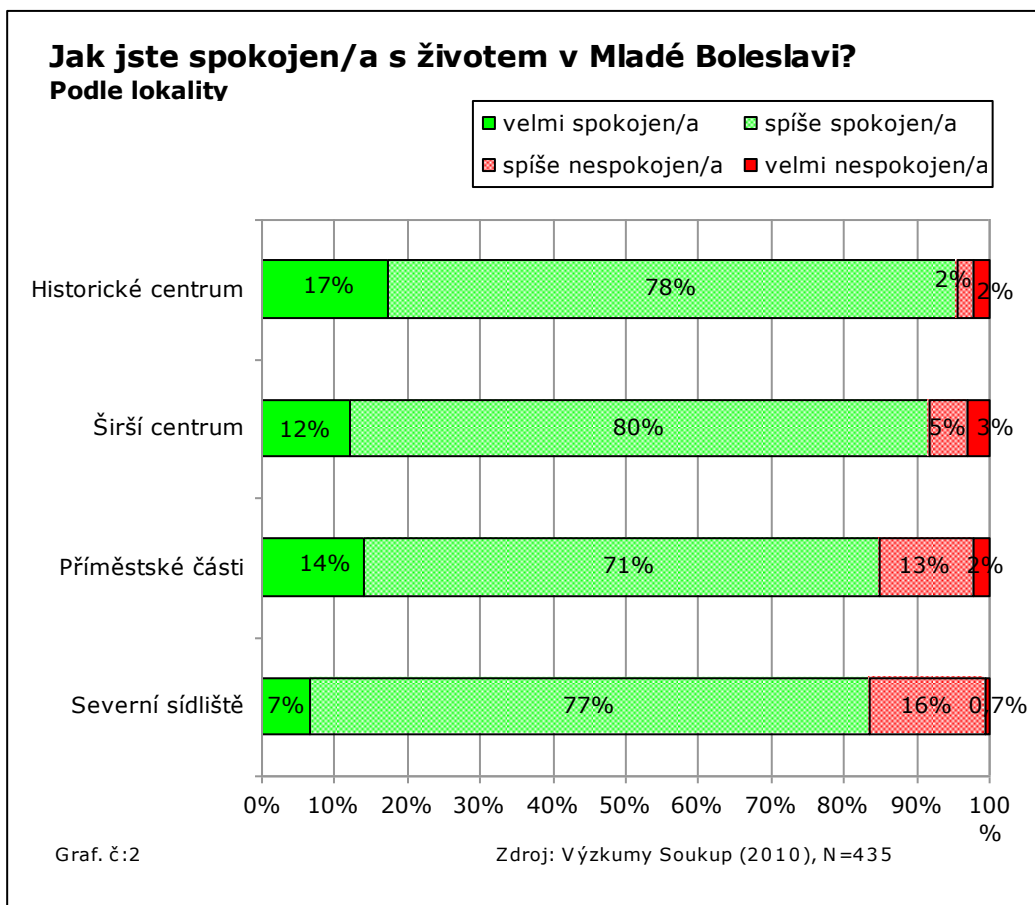
Naprostá většina obyvatel (**87%**) je se svým životem v Mladé Boleslavi **spokojena**. Měřeno na škále 0 – 100, kdy 100 znamená naprostou spokojenost, činila průměrná spokojenost 69,9 bodů.

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).



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 naleznete v kapitole 3.

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



Porovnání celkové spokojenosti s dalšími městy:

Výsledky dotazníkového šetření porovnáváme s výsledky průzkumů provedené za pomoci občanského sdružení TIMUR, o.s.². Metodika sběru dat byla podobná (dotazování v náhodně vybraných domácnostech), proto můžeme výsledky s Mladou Boleslaví porovnat.

Zatímco v roce 2005/6 byla situace v Mladé Boleslavi hodnocena ve srovnání s dalšími vybranými obcemi jako podprůměrná, v roce 2010 naopak jako nadprůměrná. Vývoj k lepšímu v posledních letech byl patrný v celém dotazníku. Podrobnější výsledky naleznete v příloze 2.

Tab. č. 1: Celková spokojenost – porovnání se skupinou vybraných obcí

Obec	rok	Velmi spokojen	Mírně spokojen	Mírně nespokojen	Velmi nespokojen
Mladá Boleslav	2010	10%	77%	11%	2%
Mladá Boleslav	2005/6	17%	50%	25%	6%
Průměr za 23 obcí	2005-2010	27%	54%	16%	3%

Zdroj: Výzkumy Soukup 2010, www.timur.cz

Tab. č. 2: Celková spokojenost – porovnání se skupinou vybraných obcí

Obec	rok	průměrná spokojenost*
Mladá Boleslav	2010	69,9
Mladá Boleslav	2005/6	63,3
Průměr za 19 obcí	2005-2010	68,9

Zdroj: Výzkumy Soukup 2010, www.timur.cz

* převedeno na stejnou škálu, 0 – 100 (0=nespokojen, 100=spokojen)

² Občanské sdružení Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj.

3. Hodnocení jednotlivých aspektů života v Mladé Boleslavi – shrnutí

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 MB³;
- náměty k vybraným prioritám.

Analýza v tabulce 4 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** (podrobněji v úvodní kapitole 1.4.). Přes tato omezení představují výsledky důležitý zdroj inspirace, podnětů a zpětné vazby pro vedení města.

³ Velká část respondentů vypsala více než 3 odpovědi.

3.1. Přehledné shrnutí

Tab. č. 3: Hodnocení aspektů života v Mladé Boleslavi – subjektivní hodnocení

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

Zdroj: Výzkumy Soukup 2010, N=435

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

Výše uvedená tabulka shrnuje základní výsledky průzkumu. Jednotlivé aspekty třídí podle průměrné míry spokojenosti a podle priorit. Hranice 70 bodů dělíci 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.

3.2. Hodnocení jednotlivých aspektů života v Mladé Boleslavi

Níže uvedená 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.

Tab. č. 4: Hodnocení jednotlivých aspektů života v Mladé Boleslavi

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 Město
Ekonomická situace, Škoda Auto	x	x	x	+ nízká nezaměstnanost + ekonomicky silné město + vyšší příjmová hladina + spoluúčast Škody auto na dění ve městě - negativní externality způsobené přítomností Škody Auto: 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

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
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 víkendu 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
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

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
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 - zdouhavá 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 vyžití	72,8	+	25%	+ zlepšení kulturního vyžití + 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 - neorientace a pravděpodobný nezájem ze strany obyvatel	+ historické jádro
Dostupnost a kvalita sociálních služeb	71,5	++	30%	+ pozitivní hodnocení sociálních služeb seniory - nedostatek rodinných center - možný nedostatek soc. služeb pro zdravotně postižené (včetně zájmových aktivit)	+ historické jádro - příměstské části

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
Kvalita životního prostředí	67,1	+	50%	<ul style="list-style-type: none"> + čistota města, úklid, údržba + okolní příroda + park Štěpánka - nedostatek parků, zeleně, vodních prvků - hluk - mnoho betonu - silný automobilový provoz 	<ul style="list-style-type: none"> + širší centrum - Severní sídliště <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"> + nové chodníky - špatný stav komunikací - dlažební kostky na ulicích způsobující hlučnost - v některých částech chybí chodníky (např. Bezděčín) - nedostatek přechodů a kruhových obchvatů - povodně 	<ul style="list-style-type: none"> - historické jádro - příměstské části <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"> - kriminalita (vykrádání aut, sklepů...) - vandalismus - pocit nebezpečí (hlavně na Severním sídlišti) - málo strážníků - nečinnost Městské policie - Kaufland - ghetta (hlavně u Severního sídliště) - neukázněnost řidičů 	<ul style="list-style-type: none"> + širší centrum

Aspekt	Spokojenost	Vývoj	Priorita	Podrobnější informace	Rozdíly dle lokalit a další aspekty
Dopravní zatížení v MB	38,2	-	55%	<ul style="list-style-type: none"> + dostupnost dálnice a návaznost na jiná města ČR - silný automobilový provoz - hodně dojíždějících osob za prací do Mladé Boleslavi - zácpy - střídání se směn ve Škoda Auto - negativní dopady spojené s automobilismem (hluk, znečištění...) 	<ul style="list-style-type: none"> + Severní sídliště - historické jádro - příměstské části <p>pro vysokoškoláky je snížení dopravního zatížení častější prioritou</p>
Parkování v MB	31,2	-	69%	<ul style="list-style-type: none"> - nedostatek míst na parkování - nedostatek míst na parkování v centru - nedostatek parkovacích míst pro místní obyvatele (kvůli dojíždějícím) - malá kapacita nově stavěných parkovacích domů 	<ul style="list-style-type: none"> + Severní sídliště - historické jádro - příměstské části <p>pro lidi s nižším vzděláním se zdá být parkování častější problém než pro lidi s maturitou či s VŠ</p>
Sociální problémy	x	x	72%*	<ul style="list-style-type: none"> - postupně vznikající vyloučené lokality v částech u Severního sídliště !!! - bezdomovci a jejich narůstající počet (hodně u Kauflandu) - Romové a jejich koncentrace - cizinci, kteří ztratili práci - vysoký počet heren a kasin 	<ul style="list-style-type: none"> - Severní sídliště - širší centrum

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**. Přes 72 % respondentů si na tento problém spontánně stěžovalo. Z toho 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.

Tuto oblast záměrně uvádíme odděleně od bezpečnosti, neboť se domníváme, že vyžaduje komplexnější řešení, než pouze zvýšení počtu policistů či větší represi vůči uvedeným skupinám.

3.3. Rozdíly dle lokalit

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

Obyvatelé příměstských částí jsou relativně méně spokojeni s MHD, nabídkou obchodů a služeb, s dětskými hřišti (respektive si stěžují na jejich nedostatek), s předškolním vzděláváním, fungování magistrátu, dostupností sociálních služeb, bezpečností a dopravou.

Tab. č. 5: Spokojenost s jednotlivými aspekty života dle lokalit

Aspekt	Severní sídliště	Historické jádro	Širší centrum	Příměstské části
MHD	85	84	88	71
Nabídka obchodů a služeb	86	82	81	79
Základní vzdělávání	82	83	84	83
Informovanost o dění v MB	82	88	84	79
Dostupnost zdravotních služeb	83	86	81	79
Dětská hřiště a hřiště pro mládež	79	82	83	75
Možnosti sportovního vyžití	77	78	77	79
Třídění a nakládání s odpady	75	71	82	79
Předškolní vzdělávání	76	80	79	66
Péče o památky	75	76	77	71
Fungování magistrátu	73	77	80	71
Možnosti kulturního a volnočasového vyžití	71	79	75	70

Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel obyvatel Mladé Boleslavi
říjen 2010

Aspekt	Severní sídliště	Historické jádro	Širší centrum	Příměstské části
Nabídka vzdělávacích programů pro dospělé a seniory	70	78	76	69
Dostupnost a kvalita sociálních služeb	73	82	70	64
Kvalita životního prostředí	62	72	74	65
Stav a údržba komunikací	59	48	59	50
Bezpečnost v MB	44	47	49	43
Dopravní zatížení v MB	43	30	36	33
Parkování v MB	34	25	30	27

4. Podrobné vyhodnocení názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel Mladé Boleslavi

Zatímco v předchozích kapitolách jsme se snažili uvést celkový přehled, v této části nám jde o detailnější rozbor jednotlivých aspektů. Každá z následujících podkapitol bude mít následující strukturu:

- 1) Celkové zhodnocení situace v dané oblasti;
- 2) Grafické znázornění spokojenosti s danou oblastí;
- 3) Grafické znázornění počtu jmenovaných pozitiv a negativ;
- 4) Utříděný výčet všech odpovědí z otázek zjišťující pozitiva, negativa a náměty na změnu. Některé výroky nám přišly zajímavé (např. více upřesňující), proto jsme je ztučnily, aby se „neztratily“ mezi ostatními výroky.

Poznámka:

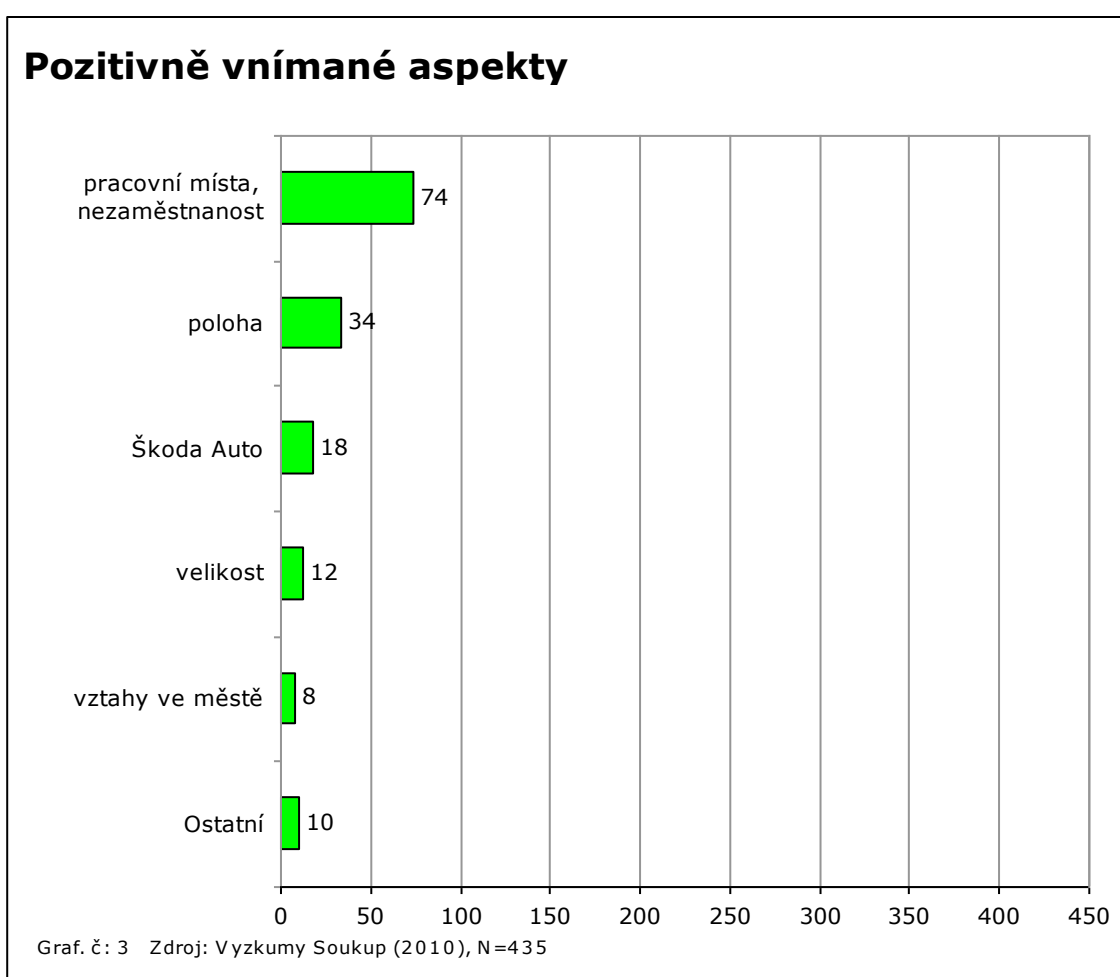
Záměrně zveřejňujeme i konkrétní odpovědi na otevřené otázky. Vlastní slova respondentů

- pomáhají lépe pochopit, co se pod danou kategorií skrývá,
- obsahují informace o konkrétních lokalitách a problémech,
- mohou sloužit jako podnět pro další akce nejen magistrátu.

4.1. Ekonomická situace a další obecné charakteristiky

Velká část respondentů si pochvalovala ekonomickou situaci ve městě. Díky přítomnosti automobilky je ve městě dostatek pracovních míst, a tudíž i nízká nezaměstnanost. Mezi další obecné pozitivní charakteristiky patří i poloha a velikost města. Mladá Boleslav leží relativně blízko Prahy, Českého ráje, Krkonoš či Jizerských hor.

U tohoto aspektu nebyla zjišťována obecná spokojenost, proto chybí i graf spokojenosti. Rovněž nebyly identifikovány žádné negativní aspekty, proto chybí příslušný graf i přehled výroků popisující negativa.



Konkrétní výroky

Pozitiva – ekonomická situace

pracovní místa, nezaměstnanost (74x)

pracovní příležitosti; zaměstnanost; nízká nezaměstnanost; pracovní uplatnění; zaměstnání v místě bydliště; dobrá zaměstnanost; dostupnost zaměstnání; dostatek pracovních příležitostí; možnost zaměstnání; práce ve městě - blízkost; pracovní příležitosti; zaměstnání; vysoká zaměstnanost; zaměstnání - dostupnost; práce místě bydliště; malá nezaměstnanost; pracovní místa pro široké vrstvy; zaměstnání v silném podniku; region s vysokou zaměstnaností; zaměstnání v dosahu; pracovní

příležitost; práce ve městě; dostatek zaměstnání; vysoký potenciál zaměstnanosti; možnost zaměstnání ; dostupnost pracovních příležitostí; zatím jistota zaměstnanosti; mám práci; možnost pracovních příležitostí; blízko do zaměstnání; práce, která baví; dostatek práce; dostupnost práce;

poloha (34x)

*poloha; poloha města; Praha; blízkost Prahy; poloho města; výhodná poloha; dostupnost dalších měst; ideální poloha města; poloha v rámci ČR; zeměpisná poloha - blízko hlavního města, Českého ráje; dostupnost hlavního města; dostupnost do Prahy; dostupnost velkých měst; blízká poloha města k Praze a dobrá silniční dostupnost; poloha města - rychlý přístup do ostatních měst; poloha města - blízko hor, Českého ráje, Prahy; poloha města MB; poloha - blízko do Prahy, do hor; **poloha- blízko Prahy, Krkonoše**; spojení s Prahou; dobrá dopravní dostupnost; poloha města - Praha, Liberec, hory;*

Škoda Auto (18x)

*Škoda; Škoda Auto a.s.; Škoda a.s.; Škoda Auto - pracovní místa; díky Škoda minimální nezaměstnanost; možnost pracovních příležitostí díky Auto Škoda; **pracovní příležitosti - Škoda, dodavatelé**; a.s. Škoda; nabídka práce ve Škoda Auto; zaměstnanost díky Škoda Auto; malá nezaměstnanost díky Škoda Auto; Škoda Auto; prosperující Škoda Auto;*

velikost (12x)

*menší město; **velkost města; vše po ruce**; není to mega město; velikost města - všude se dá dojít pěšky; ideálně velké město; velikost města ; velikost města - ideální kompromis; velikost města-akorát; všechno blízko sebe;*

vztahy ve městě (8x)

mé známé; rodinní příslušníci v dosahu MHD; vstřícní lidé; narodil jsem se zde a mám tu kamarády; dobří přátelé; snaha komunikace rodných s obyvateli; přátelé a známí přes Škoda Auto; pospolitost místních rodáků a obyvatel;

ostatní (10x)

žiju zde od narození; spokojen se vším; vše potřebné v místě bydliště; jsem tu narozena; zateplené panelové domy; byt ve městě; bydlení; dobré platy; ekonomicky silné město; dobré výdělky-průměrná mzda;

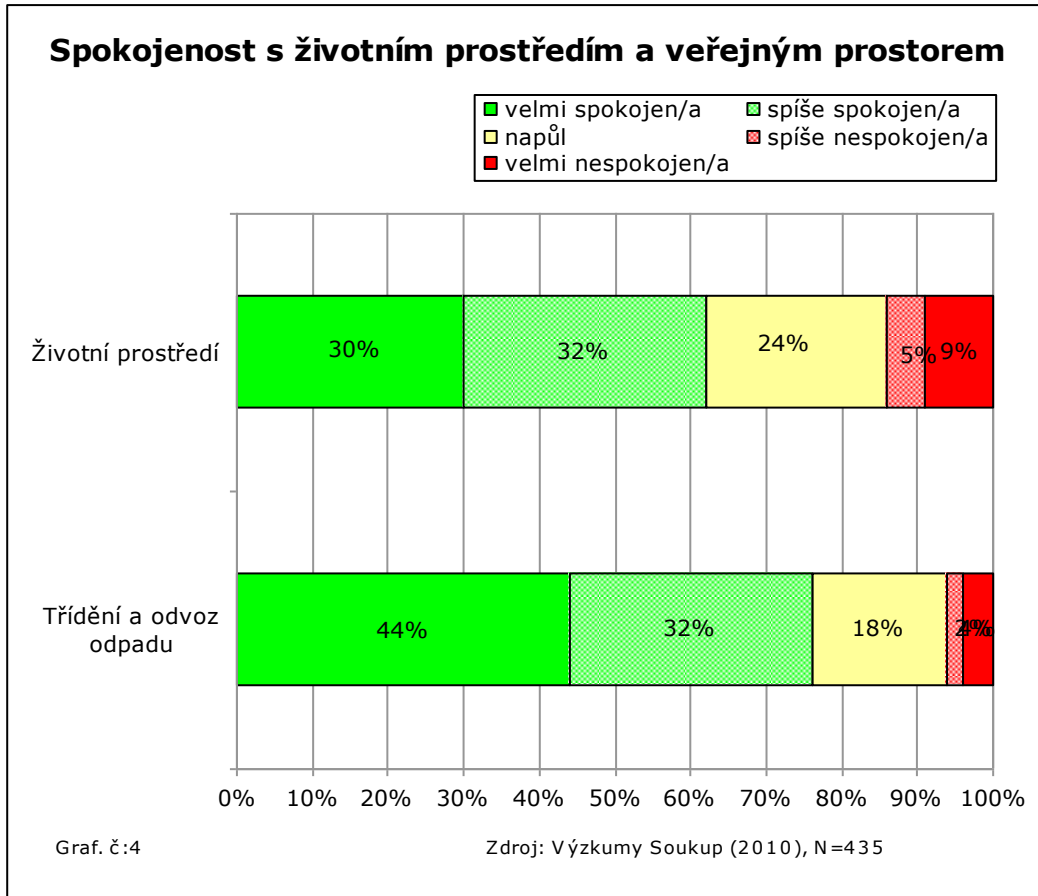
4.2. Životní prostředí, veřejný prostor

Životní prostředí jako celek bylo hodnoceno spíše podprůměrně. Zcela spokojeno s životním prostředím bylo pouze 30% respondentů. Životní prostředí zároveň představuje jednu z hlavních priorit (**priorita pro 50% respondentů**). Lépe dopadlo hodnocení třídění odpadu, se kterým je velmi spokojeno 44 % respondentů.

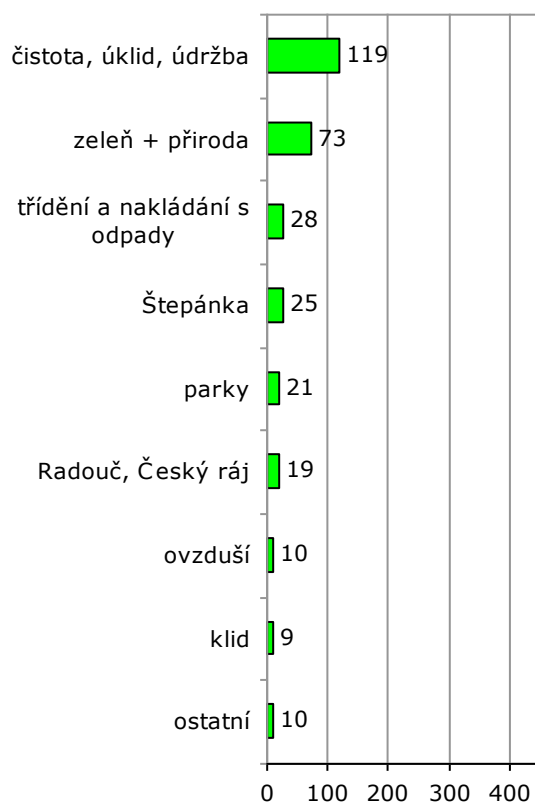
Obyvatelé Mladé Boleslavi velmi **pozitivně hodnotí čistotu města a údržbu veřejných prostranství**. Mnoho obyvatel si rovněž pochvaluje péči o zeleň, výsadbu nových stromů, úpravu parků či okolní přírodu. Konečně z odpovědí respondentů je patrný pozitivní vývoj v posledních letech, zvláště pak v čistotě a údržbě veřejných prostranství.

Naopak si obyvatelé stěžují na **hluk (především z aut), na rušení zeleně** kvůli novým stavbám (parkovišť, divadla...), na špínu kolem popelnic či na nedostatek kontejnerů pro tříděný odpad (včetně bioodpadu). Někteří respondenti si stěžovali na znečištěné ovzduší a to jak z továren tak z automobilového provozu. Konkrétní odpovědi naleznete níže.

Relativně spokojenější s kvalitou životního prostředí jsou obyvatelé širšího centra, naopak nejméně spokojeni jsou obyvatelé Severního sídliště a příměstských částí.

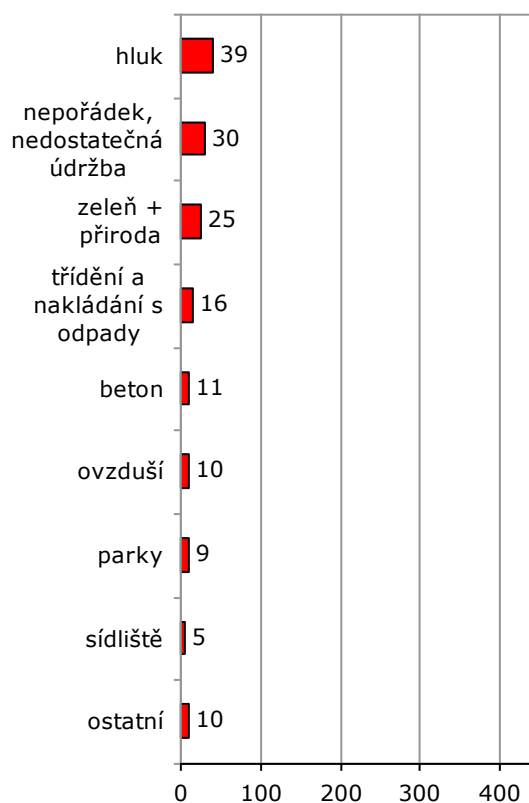


Pozitivně vnímané aspekty



Graf. č: 5 Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Negativně vnímané aspekty



Graf. č: 6 Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Poznámka:

Je zajímavé, že kvalita životního prostředí dopadla v celkovém hodnocení jako pátá nejhorší kategorie, ale ve spontánním hodnocení převládla pozitiva. Tento rozdíl si vysvětlujeme dlouhodobě zhoršeným stavem, kdy většina obyvatel si již zvykla a pokládá to za nezbytnou daň za úspěch. Proto se o slabínách v oblasti životního prostředí tak často spontánně nevyjadřovala.

Poznámka:

Obyvatelé Mladé Boleslavi vnímají kvalitu životního prostředí jako jednu z hlavních priorit. Na kvalitu životního prostředí by proto měla být brána zřetel i při řešení dalších oblastí života (např. stavby na úkor zeleně).

Konkrétní výroky

Pozitiva - kvalita životního prostředí

čistota, úklid, údržba (119x)

čistota města; čistota; úklid města; úklid; čisté město; údržba města; úklid ve městě; pořádek - úklid; čistota a pořádek; pořádek; čistota města - zlepšuje se; úklid a čistota města; čistota města - zlepšení; **výrazné zlepšení čistoty města**; pořádek ve městě; čistota ve městě; upravená místa; čistší město; zlepšení čistoty města a úprava veřejných prostranství; **zájem o správu životního prostředí - zeleň, čistota**; Compag- skvělá údržba; čištění a úklid ulic v MB; čistota města - častý důkladný úklid; zájem o čistotu města; pravidelný úklid ulic; krásně uklizená Boleslav; zvyšování čistoty města; péče o čistotu města; poměrně čisté město; uklizené město; čistota ovzduší; zlepšení čistoty města; pohledné a uklizené město; čistota; celkem čistota; údržba města - zlepšení; čistota - zlepšení; čistota ulic; čisté chodníky; čistota komunikací; čištění ulic; čisté ulice; čistota na chodnících a silnicích; **udržování a sekání chodníků**; čištění ulic; zimní úklid komunikace; čištění chodníků; **čistota ulic a veřejných prostranství - zavedení správců městských částí**; uklizené chodníky; upravené chodníky;

zeleň + příroda (73x)

zeleň; údržba zeleně; dostatek zeleně; udržovaná zeleň; okolí; úprava města; zeleň ve městě; hodně zeleně; péče o zeleň; příroda v okolí MB; **péče o zeleň - okrasné záhony**; více zeleně; údržba trávníků; péče o zeleň na sídlišti; hezká příroda; sekání travnatých ploch; možnost odpočinku v přírodě; okolí města; vysazuje se nová zeleň; blízko příroda; **dostupnost přírodních lokalit v okolí MB**; zlepšující se úprava zeleně; udržování zeleně; příroda v okolí; krajina; množství výletů do přírody i do Prahy; sečení trávy; okolí, příroda; zeleň - květiny; péče o městskou zeleň; příměstská zeleň; rozšiřování zeleně; příroda; pravidelné zkrášlování zeleně; zelené plochy; písečná pláž u Jizery; kombinace příroda - průmysl; posekané trávníky; zelené město; rozsáhlá zeleň; péče o zeleň a přírodu; celkem dost zeleně; posekaná tráva;

Třídění a nakládání s odpady (28x)

nové odpadkové koše; odpadkové koše; koše v Habeši; odpadové hospodářství - dvory; zřízení sběrného dvora; třídění odpadu; zřízený odpad kontejnerů na textil; sleva za tříděný odpad; v blízkosti bydliště mám kontejner na třídění odpadu; třídění a svoz odpadu; třídění odpadů; nakládání s odpady; svoz odpadu; svozy odpadků; odvoz odpadu;

Štěpánka (25x)

park Štěpánka; Štěpánka; lesopark Štěpánka; lesopark Štěpánka a Radouč; úprava lesoparků-Štěpánka; Lesopark Štěpánka- možnost odpočinku v přírodě; Štěpánka - krásné procházky; udržování parku Štěpánka; **velký park Štěpánka k procházkám**; blízko místa pro odpočinek - park Štěpánka; parky Štěpánka, Výstaviště, lokalita Dubce; dostatek zeleně (Štěpánka, Radouč);

parky (21x)

parky; lesopark; čistota v parku; park Výstaviště; dostatek parků; zeleň - parky, dětská hřiště; hodně parků; oprava a úprava parku; upravené parky; péče o parky; parkové úpravy; oddech po práci; sekání trávy;

Radouč, Český ráj (19x)

Radouč; Český ráj; z okna koukám přímo na chráněnou krajinu Radouč; přírodní oblast Radouč s využitím pro děti; Radouč (mělo by se dbát na jeho zachování a čistotu); dostupnost Českého ráje; líbí se mi Radouč; poloha - blízko Prahy, hory, český ráj; dostupnost do okolí (Praha, Krkonoše, Český ráj); Radouč; zeleň (Radouč, Štěpánka); Blízko příroda - Radouč, Kokořínsko, Český ráj, hory; blízko do Prahy a Českého ráje;

obecná spokojenost s životním prostředím (10x)

prostředí; průměrně čisté ovzduší; klidné životní prostředí; životní prostředí; zvyšování úrovně životního prostředí; místo kde bydlíme; místo kde bydlíme - okolí Výstaviště; příjemné prostředí mého bydliště; péče o životní prostředí;

klid (9x) – především lidé bydlící v širším centru

v naší lokalitě klid; bydlení v relativně klidném místě uprostřed města; klidné místo k bydlení, krásný byt; dostupnost oddechových prostor; klid v naší lokalitě; klidné bydlení; o víkendu klidné město; klid; možnost relaxace;

ostatní (10x)

nové lavičky, město není jen průmyslové a šedé, dopravní obslužnost (bus, cyklostezky, hlídání přechodů), pěkný vzhled města, celkové zkrášlení města, blízkost do přírody (Krkonosy), Krkonosy, hezké okolí (Krkonosy),

Negativa - kvalita životního prostředí

hluk (39x) – především lokalita severního sídliště

hluk; **rušení nočního klidu**; noční hluk; hluk ; hluk aut - bydlíme na rušné křižovatce; **hluk na komunikacích**; hluk v ul. V. Klementa; hluk v ulicích; **hluk ve městě; hluk, prach**; rušení nočního klidu - nonstop bary; rušení nočního klidu na sídlišti; rušení veřejného pořádku; častý noční hluk; hluk při společenských akcích; hluk z činžovních domů - přímo naproti je nemocnice; **krátký dlážděný úsek silnice U Kasáren (Jičínská ulice)** auta dělají hluk; noční hluk ve městě; občas hluk v noci; ruch v Jičínské ulici; velice intenzivní houkání sanitek, někdy zbytečně; **nadměrný provoz v Jaselské ulici - hlučnost**; hluk při uklízení chodníků; hluk z hlavních tahů;

špína, nepořádek, nedostatečná údržba (30x):

nepořádek u popelnic; nečisté trávníky; nepořádek na sídlišti; **nepořádek u Kauflandu**; nepořádek u popelnic na odpady; nepořádek v domě; nepořádek v okolí popelnic; špína; více dbát na úklid města - spadané listí; více uklízet město - shrabat listí apod.; znečištění ; nepořádek; nepořádek před Kauflandem; nepořádek, kde se spolčují Romové; úbytek zeleně ve městě; důsledně pokutovat nedodržení vyhlášky o čistotu města; čistota ulic; fontána na Náměstí Míru před lety osázená, nyní zarostlá - špatný vizitka města; nepořádek v ulicích a na chodníku; znečištěné chodníky a trávníky od psích exkrementů; znečištěné komunikace - exkrementy; zničené lavičky;

zeleně + příroda (25x):

málo zeleně; chtělo by to více zeleně; málo sekání trávy; málo zeleně ; **málo zelené plochy ve městě**; málo zeleně v centru města; vyšlapané cesty na zelených plochách; znečištěné trávníky a chodníky psími výkaly; chybí zeleň na náměstí republiky; mizení zeleně; **mizí zeleň na úkor parkovacích ploch**; zachovávat zeleň ve městě; zničené zeleně na Kom. Náměstí; málo přírody; málo stromů; neudržované keře zasahující do chodníku u 4. ZŠ;

zacházení a třídění s odpady (16x)

chceme platit za popelnice, aby lidé třídili; chybí kontejnery na přírodní materiály; chybí využití bioodpadu - sběrné kontejnery; málo frekventovaný odvoz tříděného odpadu; málo kontejnerů na tříděný odpad; málo košů na recyklaci; málo popelnic na třídění odpadu; více třídít odpad;

"beton" (11x):

příliš mnoho vydlážděných ploch; ve městě je rozšiřována zástavba bez adekvátní péče o zeleň a parky; výstavba parkovacího domu v historické části města; výstavba parkoviště u MŠ Čtyřlístek; zastavěné plochy; zastavování velkých ploch; výstavba domů na Radouči a úbytek zeleně tamtéž; zdevastované domy; nevzhledné, betonové Staré Město;

ovzduší (10x)

kvalita ovzduší; nezájem o zlepšení životního prostředí; ovzduší; **špatné ovzduší** ; zhoršené ovzduší; znečišťování okolí; nečistota vzduchu; moc znečištěné ovzduší;

parky (9x):

málo parků; málo oddechových zón s lavičkami; v parku golf je díra kde se nedá jezdit s kočárkem, děti na kolech; špatný projekt a následná devastace parčíku na skalce Zahradníková ulice; **zanedbaný park** **Výstaviště**; znehodnocený park;

sídliště (5x):

řešení sídliště Severní Město; architektura - panelákov; hodně panelákových domů; stav sídliště; panelákové sídliště;

ostatní (8x):

málo vodních prvků (více píttek, hl. na Sev. sídlišti); okolí Steakhousu; nedostatek pitných fontánek - na Výstavišti ani jedna; JZ průmyslová zóna; krysy; oprava parku Štěpánka, zlepšení chodníků, nedostatečná péče o chráněnou lokalitu Radouč, není příliš malebné město,

Náměty - kvalita životního prostředí

třídění a nakládání s odpady (39x)

jeden kontejner na odpad je málo; přistavět vůz, kam by se mohl odkládat odpad, který nelze dát do popelnic ani kontejnerů (1x za 2 měsíce); **stanoviště kontejnerů zkulturnit**, umístění na chodníku před magistrátem je nehezké; udržovat pořádek u popelnic; uložení kontejnerů; více sběrných míst; Compaq neochotný přijímat přivezený odpad - kartony od nových věcí, poslali mě to hodit do popelnic k panelákům; **častější odvoz kontejnerů na tříděný odpad**; častější odvoz odpadu na sídlištích ; častější odvoz vytríděného odpadu!; častější vyvážení třídících kontejnerů; hromadný svoz odpadu Luštěnice; řešit otázku skládkování- odpad na Michalovicích, kompostárny; **v panelácích by měli pracovníci COMPAG uklízet i odpadky kolem kontejnerů, které se tam nevešly;** **chybí kontejnery na tetrapak; kontejnery na bioodpad, hliník; kontejnery na drobný kovový odpad;** kontejnery pro zelenou hmotu; **málo kontejnerů na textil**; málo kontejnerů na třídění odpadu; motivovat lidi, aby třídili odpad; pečlivěji třídít; poskytnutí žluté popelnice; přikládat větší důraz na třídění; třídění ve všech firmách a domácnostech povinně; u panelových domů chybí kontejnery na papír, tetrapack; větší počet stanovišť barevných kontejnerů na tříděný odpad, přehodnotit po čase rozmístění nových oranžových odpadkových košů; více info o kontejnerech na třídění odpadu; více kontejnerů na elektroodpad - drobný; více kontejnerů na textil, nápojové kartony; více kontejnerů na třídění; více kontejnerů na třídění odpadu; více kontejnerů na tříděný odpad; více třídících kontejnerů; vnuk třídí odpady a zeť odváží; zavedení kontejnerů na bioodpad;

zeleně + příroda (21x)

chtělo by to více zeleně ve městě; chybí více travnaté plochy; málo zeleně; nedostatek zeleně; péče o zeleně; spokojen s údržbou zeleně; ubývá zeleně; více stromů; **více vysazené zeleně - stromy**; více zeleně; více zeleně v centru; více zeleně ve městě; více zelených ploch; vysadit více stromů; vysázet více zeleně, spíše se vše kácí než vysazuje; zeleň; zlepšení péče o zeleň; zlepšit údržbu živých plotů, stromů, častěji stříhat a prořezávat;

psi (14x)

kontrolovat pejskaře; lidé neuklízějí po svých psech; odstranění psích výkalů; pejskaři!; psí exkrementy; psí výkaly; psí výkaly, regulovat daněmi počet psů; vyšší a citlivější postihy pro majitele domácích mazlíčků, po kterých se neuklízí; zajistit službu, která bude dohlížet na majitele psů, aby uklízeli výkaly; znečištěné trávníky od psí výkalů;

klid (12x)

hluk; **hluk - omezit kamiony**; Hluk v Jičínské ulici; hluk v noci; Hluk v ulici Pražská brána; přibývá hluk; snížení hluku; vychovávat k zachování nočního klidu - noční hluk v Tábořské ulici -ples v DK; **zajistit klid v sev. městě**;

čistota, úklid, údržba (11x)

čistota se zlepšila, ale ta zeleň tady mizí; evidentní zlepšení čistoty; jsou místa, kam se lidé chodí hádat, řvát, dělají nepořádek a také zde konají potřebu všeho druhu; lepší prostředky k dosahování čistoty veřejného prostanství; lepší úklid; větší čistota ve městě; **větší zapojení lidí do systému úklidu**; všude je tam bordel; využít nezaměstnané k úklidu města; znečištěné travnaté plochy - psi;

ovzduší (13x)

lepší ovzduší; nutná podmínka pro spokojený život; pokračovat v započatém trendu; poslední dobou je vidět zlepšení - jen tak dál; trend je OK; udržet současnou úroveň; vylepšit ovzduší; odstranění zápachu v ovzduší, který se objevuje minimálně 10 let; ovzduší; snížení emisí;

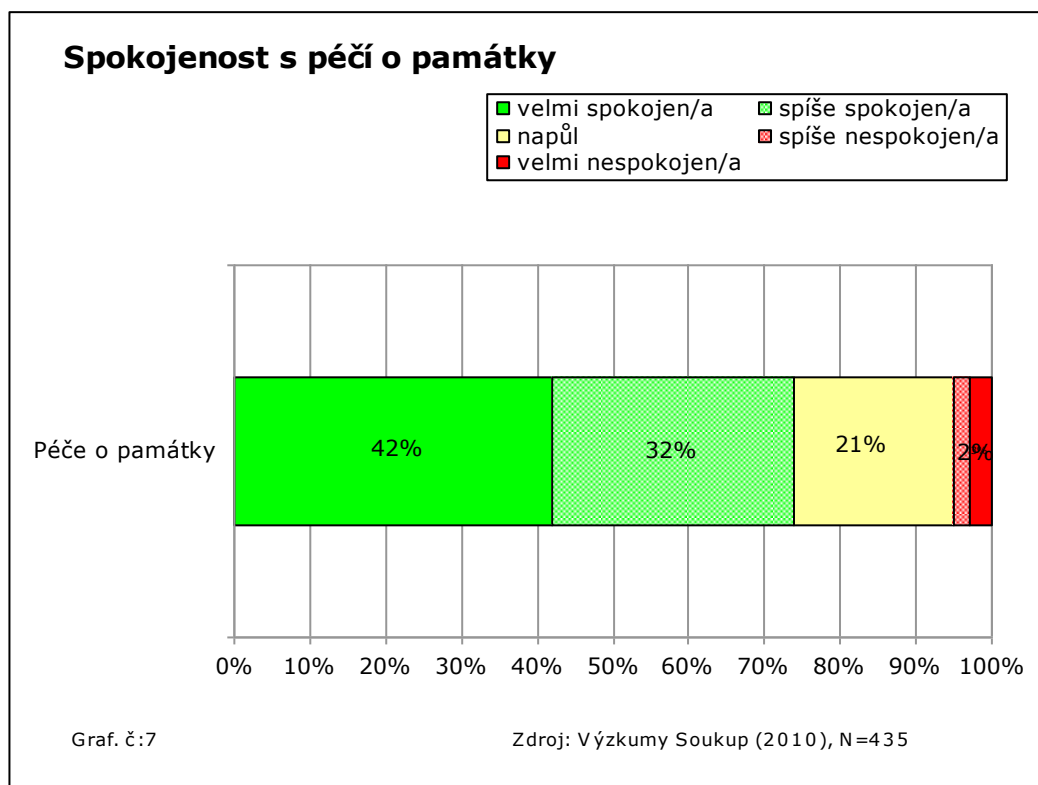
ostatní (28x)

opravy parků a ulic; parky; rekonstrukce parků - **více vodních prvků**, obnova zeleně, **strážníci v parcích**, sekání trávy - méně hlučné sekačky; **kostky v Jičínské ulici**; špatný stav komunikace v Jaselské ulici- způsobuje otřesy a hluk; úprava komunikace - odstranění kostek v Jičínské ulici - hluk; nový systém zpracování komunálního odpadu dle vaší úvahy; **v panelácích by měli pracovníci COMPAG uklízet i odpadky kolem kontejnerů, které se tam nevešly**; na úkor zeleně se budují cyklostezky; **nezmenšovat plochy zeleně výstavbou "betonových" ploch**; Radouč!!!, parky, více zeleně; **zvýšená péče o chráněnou oblast Radouč**; snížení provozu přes Havlíčkovou ulici; velice pozitivní jsou nově instalovaný WC - je potřeba zvýšit jejich počet; **vyřešit problém různých zákoutí v sídlišti, která jsou nevzhledná**; pohyb cizích aut za domem - hluk otevírání vrat a zavírání u výměníků, který je používám jako garáž; prostředí v ulici v Pražské bráně - špína; opravy poškozených chodníků; korigování firem provozující činnost na sport. letišti; nadmíra hluku - letadla; více pitných fontánek v létě; více zaměstnat nezaměstnaný(dávky = práce i zbytečná) je to výchovné

4.3. Péče o památky

Péče o památky byla respondenty hodnocena jako průměrná. Zcela spokojeno s ní je 42% respondentů. Většinou si pochvalovali rekonstrukci Starého Města a renovaci budov. Naopak mezi negativy zazněly stížnosti na zbytečně dlouhé uzavření Staroměstského náměstí a na předraženosť rekonstrukce.

Zazněl zajímavý námět ohledně ponechání katakomb na Staroměstském náměstí.



Konkrétní výroky

Pozitiva - péče o památky

Staré Město (30x)

Staré Město; Staroměstské náměstí; revitalizace Starého města; přestavba Starého města; rekonstrukce Staroměstského náměstí; rekonstrukce Starého města; revitalizace náměstí; obnova Starého města; těším se na Staré Město; úprava starého města; oprava náměstí; rekonstrukce boleslavského koupaliště; revitalizace staroměstského náměstí; obnova objektů - náměstí; opravené Staroměstské náměstí; snaha zkulturnit Staré Město; péče o památky; pokrok ve Starém městě; náměstí; historická část města;

budovy (18x)

obnova města; nové fasády na panelácích; fasády paneláků; moderní úprava v Perlové; opravy města; renovace budov; údržba města; obnova starých objektů; oprava bytových domů; přestavba a úprava MB; opravy; revitalizace staveb; oprava budov; opravené části města;

divadlo (10x)

oprava divadla; péče o památky - divadlo; opravené divadlo; oprava městského divadla; rekonstrukce městského divadla; nová budova divadla; obnova budovy městského divadla; investice do kulturních památek - oprava divadla; městské divadlo - oprava;

památky (10x)

péče o památky; péče o historické památky; staré památky; úcta k památkám; historické památky; obnovený celek na Karmeli; památky; řešení komplexu na Karmeli; snaha o obnovu památek; Boleslavský hrad

Negativa - péče o památky

Staré Město (10x)

dlouhé uzavření Staroměstského náměstí; dlouhodobé opravy Starého Města; nadbytečné finanční prostředky vynaložené na revitalizaci Staroměstského náměstí; náměstí; problémy se Starým Městem; revitalizace Starého Města - hrůza; stále nedokončená přestavba Starého Města; Staré Město; Staroměstské náměstí;

budovy (4x)

Kaufland; Kaufland uprostřed města; poškozené fasády - čekárny, lavičky, cedule;

divadlo (3x)

dostavba nové divadelní scény; nesouhlasím se zamýšlenou budovou u divadla- znehodnotí značnou část parku Výstaviště; plánovaná přístavba divadla; plánovaná výstavba nové scény;

kasárny (3x)

budova kasáren je ostuda města; špatný stav kasáren; kasárny;

památky (2x)

málo památek; neudržování památek a vzhled některých domů na Staroměstském náměstí;

Péče o památky – náměty

je třeba pečovat hrad a kostely; kasárna; najít důstojné využití kasáren; nasazení nových oken a omítky na památkách kolem hradu; nechat katakomby ve Starém městě; některé domy kazí jinak už pěkně opravené centrum - okolí objezdu náměstí Míru, Staroměstské náměstí, výstaviště; oprava altánu na Štěpánce; oprava malého domečku u Jaselské shybky v ul. Ptácká; realizovat kopie dvou plastik, které stály do konce 20. století před arciděkan. Kostelem; udržet současnou úroveň; v okrajových čtvrtích; více pečovat o divadla a školy; znovu instalovat plastiku Bedřicha Smetany;

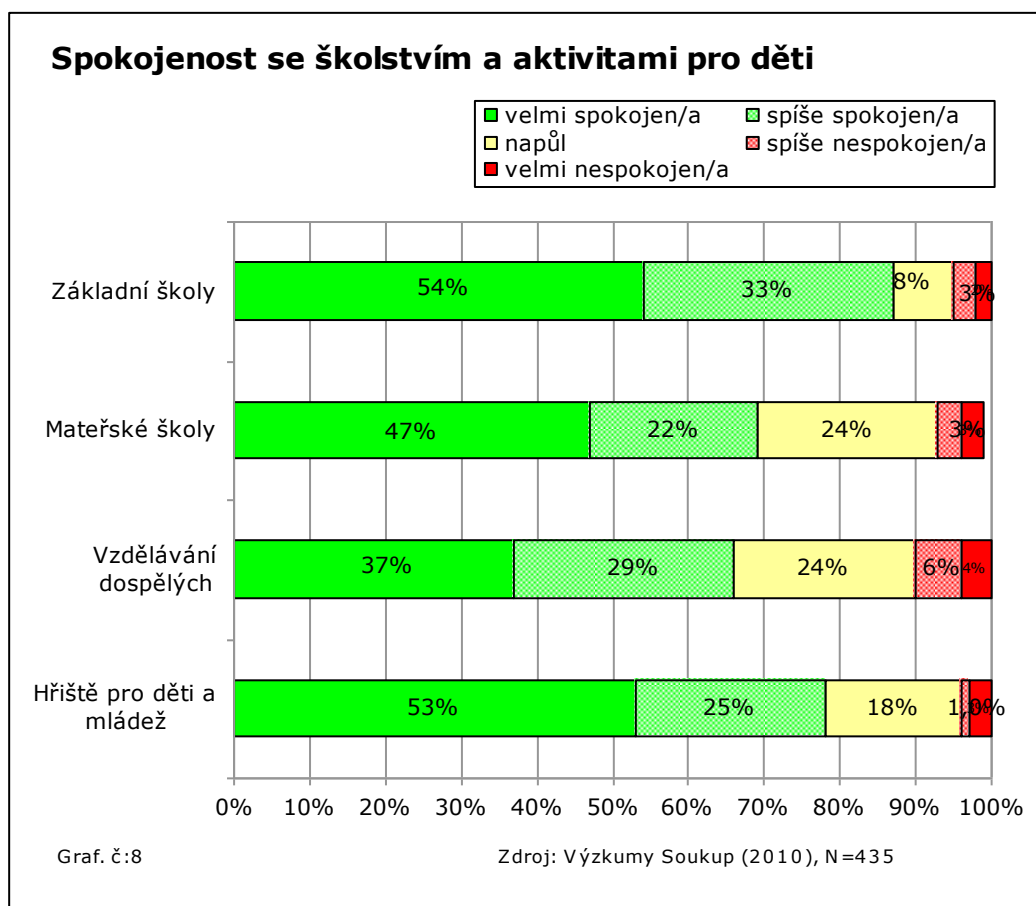
4.4. Školství a aktivity pro děti a mládež

Školství, zvláště pak základní školy, patří k nejlépe hodnoceným aspektům života v Mladé Boleslavi. Zároveň je ovšem patrné, že lidé tuto oblast vnímají trochu jako samozřejmost. Nezískali jsme proto mnoho spontánních odpovědí, a to ani pozitivních, ani negativních.

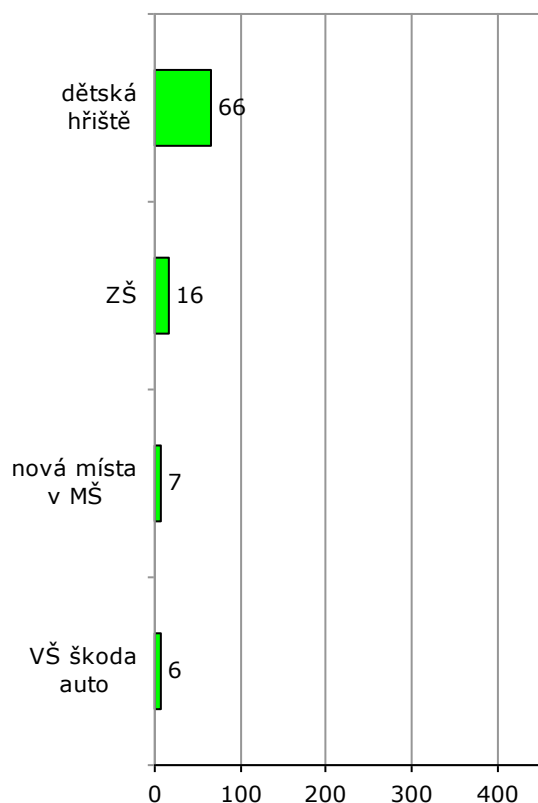
Nejlépe lidé hodnotili základní školy a rozšiřování mateřských škol. I přes rozšíření MŠ se zdají být jejich kapacity stále nedostatečné.

Velmi pozitivně dopadla i dětská hřiště. Lidé si pochvalují především novou výstavbu hřišť.

Nejméně spokojeni s MŠ jsou obyvatelé příměstských částí, což přirozeně souvisí s jejich horší dostupností v těchto částech města.

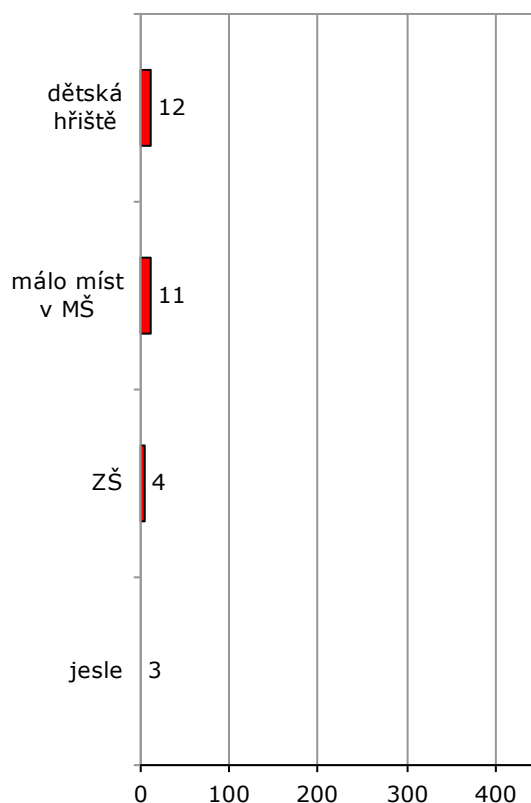


Pozitivně vnímané aspekty



Graf. č: 9 Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Negativně vnímané aspekty



Graf. č: 10 Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Poznámka:

Plánovat kapacitu mateřských (a posléze i základních) škol je velmi obtížné, neboť záleží na mnoha aspektech. Lze předpokládat, že současný baby boom je již ve své druhé polovině. Doporučujeme proto výstavbu multifunkčních zařízení, kdy se po odeznění vysoké porodnosti stane z MŠ např. ZŠ, kulturní zařízení či klub pro seniory.

Konkrétní výroky

Pozitiva - školství a aktivity pro mládež

Hřiště (66x)

dětská hřiště; **budování dětských hřišť**; hřiště; nová dětská hřiště; dětské hřiště; hřiště pro děti; dostatek dětských hřišť; dětská hřiště - výstavba; dětské hřiště na Slovance; vybudování hracích ploch pro děti; nové hřiště; obnova dětských hřišť; oprava dětských hřišť; vznik nových dětských hřišť, sportovišť, koupališť; budování hřišť; nová dětský hřiště; dětská hřiště na Radouči /prostor a vybavení/; více hřišť pro děti; nově postavená dětská hřiště; otevírání nových hřišť pro děti; **narůstající počet dětských hřišť (kvalitních - bez opilců)**; výstavba dětských hřišť; více hřišť; dětská hřiště - nová; dětská hřiště - výstavba a údržba; nové hřiště pro děti; zlepšující se úprava hřišť; **oplocená dětská hřiště**; údržba dětských hřišť; hřiště na Slovance; krásné dětské hřiště na Slovance; nabídka volnočasových aktivit - zejména pro děti; využití pro děti - koupaliště, hřiště, zájmy; volnočasové aktivity pro mládež;

dostupnost škol a kvalita škol (16x)

možnost vzdělání; dostupnost škol; školy; široké možnosti vzdělání, kultury; možnost vzdělání a jeho úroveň; dostupnost škol.; škola, kroužky; možnost vzdělávání; dostatek škol; kvalitní školství; školství; vzdělávání; dobré možnosti vzdělání; výběr ZŠ, kroužky

Mateřská škola (7x)

nová místa v MŠ; **rozšíření míst v mateřských školkách**; nově postavené MŠ; rozšíření MŠ; dostupnost školek; MŠ; dobré předškolní a základní a střední školství;

výběr SŠ (3x)

výběr při studium na střední škole; celkem slušná nabídka středních škol; zš, sš; dobrý výběr středních škol, děti nemusí dojíždět;

VŠ Škoda Auto (6x)

vznik vzdělávacího centra; areál VŠ na Karmeli; vysoká škola; možnost vysokého vzdělání; areál VŠ; možnost studovat VŠ přímo v MB;

Negativa - školství a aktivity pro mládež

Dětská hřiště a hřiště pro mládež (12x)

dětská hřiště - nedostatek; dětská hřiště - vybavenost; dětská hřiště - málo; chybí dětské hřiště v MB; málo dětských koutků; málo míst pro děti na hraní - hřiště; **málo míst pro vyžití dětí hlavně v zimě**; málo vyžití - zábavy pro menší děti; málo hřišť pro mládež; **zábavné centrum pro děti**; ničení dětských hřišť;

Jesle (3x)

Jesle chybí; málo jeslí; státní jesle - chybí;

MŠ (11x)

málo MŠ; MŠ chybí; nedostatek míst v MŠ; nedostatek míst v předškolních zařízení; nedostatek MŠ; nedostatek MŠ - hlavně specializovaných; nejsou místa ve školkách;

ZŠ (4x)

chtělo by to rozvoj ZŠ, středních škol; nemožné stravování dětí trpící bezlepkovou dietou; školy nevycházejí vstříc rodinám; školy nevycházejí vstříc dětem s dietami;

Náměty - školství a aktivity pro mládež

Hřiště (19x)

lanové centrum; **vybudovat dětská hřiště pro věkovou kategorii 13-18let; zlepšit stav sportovních hřišť pro mládež (viz.sportovní areál Za Májem)**; málo dětských hřišť; nové dětské vybavení před domem; pokračování výstavby nových hřišť; postupné vybudování dalších hřišť za zrušená; více dětských hřišť; **více dětských hřišť v centru MB**; zoufalý nedostatek; dětská hřiště stavět kvalitněji - místo písku nahradit barevné, pružné ..; ničení a poškozování nových hřišť; odstranění nebezpečných starých herních prvků; zajištění čistoty na hřišti, oplocení; **zavírat hřiště po 22 hod., jejich kontrola**;

počet míst v MŠ (20x)

dostatek místa i pro děti maminek na mateřské dovolené; jesle - více; málo MŠ; místa ve školkách; MŠ; nedostatečná kapacita školek; nedostatek míst v MŠ; nejsou místa v MŠ; rušení školek; silné ročníky nemají kam dát děti; školka Čejetice - pouze 1 třída; více míst - předškolního vzdělávání; více míst pro děti i s postižením; více MŠ; více MŠ ; více školek; **zvětšení kapacit v příměstských čtvrtí**;

ZŠ (12x)

kázeň studentů v pubertě; kvalitní výuku cizích jazyků na školách; nesmyslné předměty (rodičovská výchova, etika atd. na úkor češtiny); více míst pro děti i s postižením; vzdělávání je celkem dobré; zlepšení odměňování pedagogů; ZŠ jsou v hrozném stavu - sociální zařízení, smrad z odpadů; zvýšení kvalifikace pedagogů; strava ve školních jídelnách je slabá a **ve školách jsou všude automaty na sladkosti!!**; **možnost alternativní ZŠ - typu waldorfské školy**; výběr z kvalitních škol;

jesle (8x)

chybí jesle; Jesle; málo Jeslí; nedostatek míst v jeslích dlouhodobě; více jeslí;

kvalita, přístupnost v MŠ (3x)

kvalita výuky; lépe školený personál; **prodloužit provoz školky do 16.30 - 17.00**;

rodinná centra (1x)

mateřská centra jako třeba Kulíšek, který není od města podporován tu chybí. Kam si máme chodit s dětmi hrát?

Vzdělávání pro dospělé (1x)

přivítala bych tematicky zaměřené přednášky pro dospělé;

4.5. Sociální problémy

Velká část spontánních odpovědí se týkala sociálních problémů. Sociální problémy spolu s bezpečností se ukazují jako nejzávažnější problém ve vnímání obyvatel Mladé Boleslavi. Na sociální problémy si stěžovalo 72 % respondentů, což je skutečně alarmující počet⁴ i absolutně, nejen ve srovnání s ostatními hodnocenými aspekty života v Mladé Boleslavi.

Nejčastěji si respondenti stěžovali na bezdomovce, hery, cizince a problémové obyvatele (narkomany, opilce...). Z geografického pohledu se zdá být nejhorší situace v lokalitě u Kauflandu, v přilehlém „Las Vegas“ (sít heren v budovách bývalého nákupního střediska Bajkal v ulici U Stadionu) a kolem ubytoven pro cizince.

Poznámka:

Existuje několik vysvětlení pro tak velký počet stížností směřující do sociální oblasti:

- Problematika bezpečnosti, cizinců či bezdomovců patřila k hlavním tématům předvolební kampaně do Poslanecké sněmovně na jaře tohoto roku. Respondenti mohli akcentovat aktuálně mediálně probírané téma.
- Obyvatelé Mladé Boleslavi mohou být méně tolerantní k cizincům, Romům či bezdomovcům.
- Situace v Mladé Boleslavi je opravdu vážná, zvláště pak v některých částech (např. v okolí Kauflandu). To částečně potvrzují i výsledky z předchozích průzkumů.

Předpokládáme, že všechna vysvětlení přispěla svou měrou k tak vysokému počtu stížností.

Poznámka:

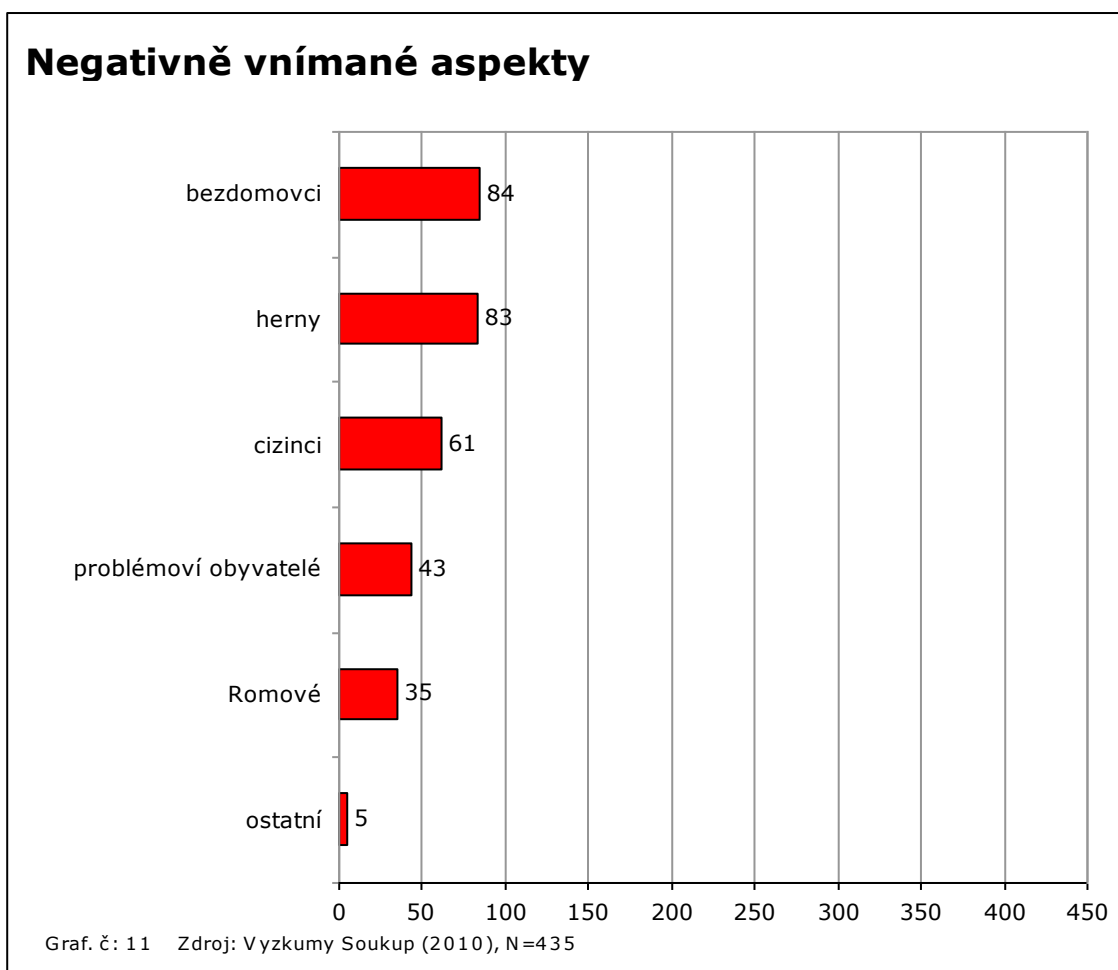
Jedním z možných scénářů je postupný vznik sociálně vyloučené lokality. V první fázi se do určité lokality (ulice) začínají stěhovat „problémoví obyvatelé“ (často řízeně). To způsobí, že dosavadní obyvatelstvo se začne bát a postupně se začíná odstěhovávat. Nejprve se odstěhují lidé s vyššími příjmy, posléze i střední třída.

⁴ Pro srovnání uvedeme zjištění z průzkumu v Karlových Varech a Litoměřicích. V Litoměřicích bylo s bezpečností ve městě zcela či spíše nespokojeno 27% obyvatel, v Mladé Boleslavi 38% (viz kapitolu 4.5). Zároveň měli vybrat příčinu nízké bezpečnosti. Z předem připravených odpovědí vybralo 50% respondentů kategorie etnické skupiny, cizinci, problémové osoby.

V Karlových Varech se v otevřené otázce „Za co se v Karlových Varech nejvíce stydíte, co zde znepříjemňuje život“ vyskytly odpovědi směřující k osobám ruské národnosti, Romům, Vietnamcům ve 20% případů. Přepočítáno na odpovědi, v Mladé Boleslavi se těchto problémů týkalo 23% odpovědí.

To má vliv na pokles nájmu a cen nemovitostí, což posléze láká čím dál tím více chudších obyvatel (většinou cizinců). Sociálně vyloučená lokalita se tak čím dál tím více rozrůstá. Tento proces je urychlen, přistoupí-li město (či jiný aktér) k rozsáhlejšímu přestěhování obyvatel (např. Romů z historického centra).

Jednou z možností, jak tento proces zpomalit, je nastavit podmínky tak, aby se střední třída nechtěla odstěhovat – např. zajistit dostatek zeleně, údržbu veřejných prostranství, fungující služby, bezpečnost atd.



Konkrétní odpovědi - negativa

bezdomovci (84x)

*bezdomovci; bezdomovci - dělají nepořádek; **bezdomovci - řešit bydlení a lepší život**; bezdomovci a opilci; bezdomovci a s nimi přidružený nepořádek; bezdomovci dělají nepořádek; bezdomovci povalující se; bezdomovci- probírají popelnice; bezdomovci se válí na lavičkách - není si kam sednou, když je hezky; bezdomovci u popelnic; bezdomovci v ulicích; bezdomovci, Hlavní nádraží; bezdomovci, východní pracovníci; hodně bezdomovců; hodně bezdomovců po celém městě; narůstající počet bezdomovců; noční vybírání popelnic bezdomovci; **obtěžování opilých bezdomovců**; pohyb bezdomovců u veřejných objektů; potulující s občany; potulující se individua po ulicích; **spousta bezdomovců na Podolci**; ulice u Kauflandu je ostuda MB; velké množství bezdomovců ; všude přítomní bezdomovci; vybírání popelnic bezdomovci; žebrání bezdomovců; bezdomovci (Kaufland a okolí); bezdomovci u Kauflandu; **Las Vegas, Kaufland centrum - pochybné existence; obtěžování u Kauflandu**; okolí Kauflandu - zevláci, hlavně*

u výjezdu na Radouč; okolí obchodu Kaufland; potulující se lidé u Kauflandu; situace u Kauflandu; srocování různých individuí kolem NS;

herny (83x)

automaty - herny; bar, **herny v Pražské bráně**; herny; herny ; herny - hluk; **herny - kriminalita**; **herny (U Stadionu)**; herny a automaty; herny a bary s nonstop provozem; herny a hospody; herny ve městě; herny!; hodně heren; hodně heren a kasin; hodně heren po městě; hodně heren v sídlišti; kasina; kasina -hazard; mnoho hazardu; mnoho hazardu - ulice U Stadionu; **v historickém prostoru by neměly být herny a kasina nevhodné pro mládež**; mnoho heren; mnoho heren a hospod; množství heren a lidé kolem nich; množství heren a nonstop barů; moc heren; nadbytek heren; nonstop - herny; provoz heren; příliš mnoho heren; samé herny; velké množství heren; velké množství heren - opilci; velké množství heren u hlavních silnic; velké množství heren v centru města; vysoký počet heren;

cizinci (61x)

cizinci; cizinci a Romové; **cizinci u Kauflandu**; cizinci, kteří dělají nepořádek v ulicích; hodně cizinců; **hodně cizinců - dělníků**; hodně cizinců a závadových osob; hodně cizinců na nízké úrovni; hodně cizinců ve městě; hodně cizinců z východu; hodně cizinců- zaměstnaných v dělnických profesích; hodně cizinců, kteří narušují klid; hodně zahraničních dělníků; mnoho cizinců - strach o bezpečnost, ničí prostředí; mnoho cizinců ve městě; moc cizinců; moc cizinců, neukázněných; národnostní menšiny; **nárůst cizinců díky krizi**; přistěhovalci; přítomnost zahraničních dělníků nízké úrovně; Slováci; stoupající kriminalita cizinců; **ubytovny s cizinci**; Ukrajinci, Slováci, Poláci -cizinci; velké množství cizinců; velké množství příležitostných brigádníků jiných národností; velké množství vietnamských a romských přistěhovalců; více kontrolovat cizince; všude samej cizinec a přistěhovalec; zahraniční dělníci; **zahraniční pracovníci - kriminalita**; zahraniční pracovníci, nepřizpůsobivost; zaměstnávání cizinců ve Škodě; **hodně nezaměstnaných cizinců**; velký počet různých nic nedělajících přistěhovalců a Romů;

problémoví obyvatelé (43x)

feťáci umístění na WC na Výstavišti; feťácké injekční stříkačky venku na zemi; hodně narkomanů - negativně působí na školáky; hodně nepřizpůsobivých občanů; hodně nepřizpůsobivých spoluobčanů; hodně uživatelů drog; **ignorence narkomanů na nádražích ČD a autobusových**; konfliktní menšiny; malé vytěžování nezaměstnaných, kteří by mohli pomoci v rozvoji města; mnoho pochybných osob v ulicích; narkomani; nepřizpůsobiví občané; nepřizpůsobivé komunity; nepřizpůsobiví občané; nepřizpůsobiví občané u OD Kaufland a okolí; nepřizpůsobiví občané v okolí; nepřizpůsobiví občané, cizinci; nepřizpůsobiví spoluobčané; nepřizpůsobivý občané; neukázněnost zahraničních a ostatních rizikových skupin; nezpůsobilí občané v okolí Kauflandu; ničení veřejné zeleně bezohlednými občany; obtěžování nepřizpůsobivými občany; okolí kolem Kauflandu, garsonky, ubytovny, hřiště, bezdomovci, opilci; opilci a narkomani v noční době; opilci hučící na ulicích; opilci na ulicích; opilci rušící noční klid; opilý, špinavý, smrdící povaleči u Kauflandu; různorodé obyvatelstvo okol Kauflandu; u autobusového nádraží lidé bez domova a závislí na drogách; v okolí Kauflandu - cizinci, Romové; **vznik nežádoucích a nebezpečných lokalit - OD Kaufland**; Bandy mladých flákačů - feťáci; stahují se ven zvláštní typy lidí; tlupy sociálně nepřizpůsobivých občanů v centru města; zlodějské party;

Romové (35x)

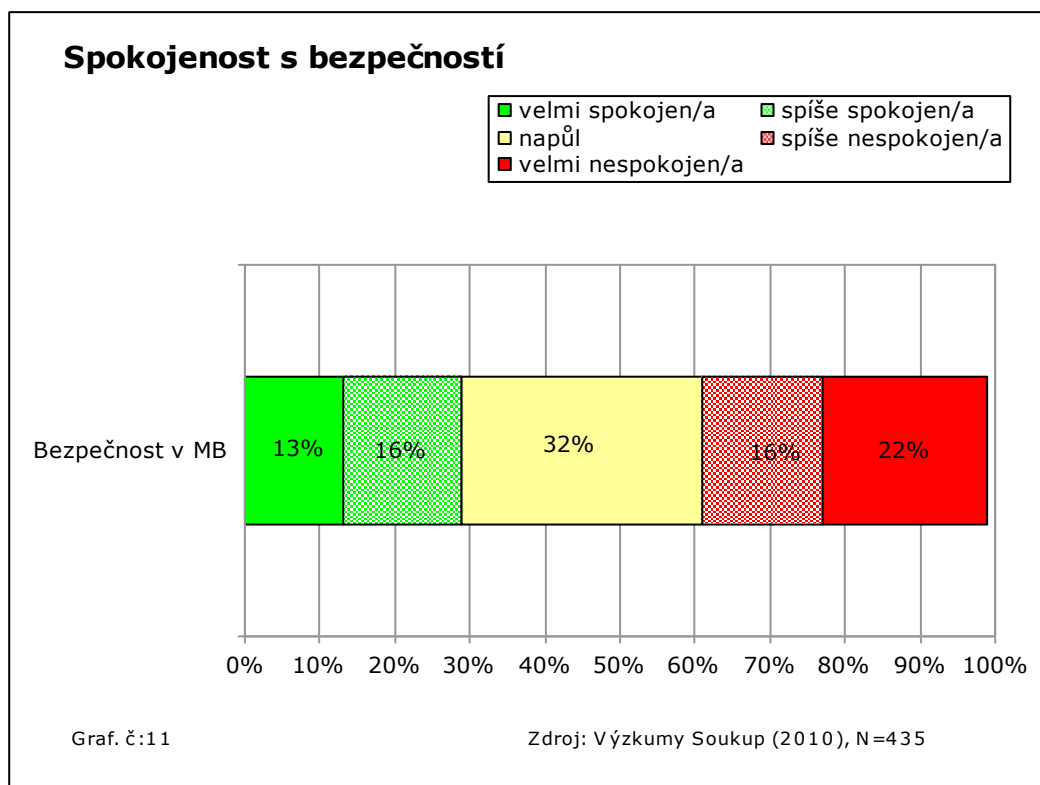
bandy Romů; cikáni, Slováci; hodně Romů; **hodně Romů v okolí Kauflandu**; hodně Romů v ulicích; lidé tmavší pleti; neřešené problémy s Romy ve městě; obtěžování Romů; posedávání romských občanů na lavičkách; postávající skupiny romských spoluobčanů v Havlíčkově ulici; ráznější řešení bezdomovců chybí; Romové; Romové - hlučnost; **Romové - koncentrace**; Romové - potíže s nimi; Romové - rozrůstající se jejich společnost; Romové a bezdomovci u Kauflandu; Romové a cizinci; Romové a cizinci - kriminalita; Romové kolem Bondy centrum; Romové kolem Kauflandu; Romové u Kauflandu; Romové, Ukrajinci, Poláci u Kauflandu ; **Romové v Habeši**;

ostatní (5x)

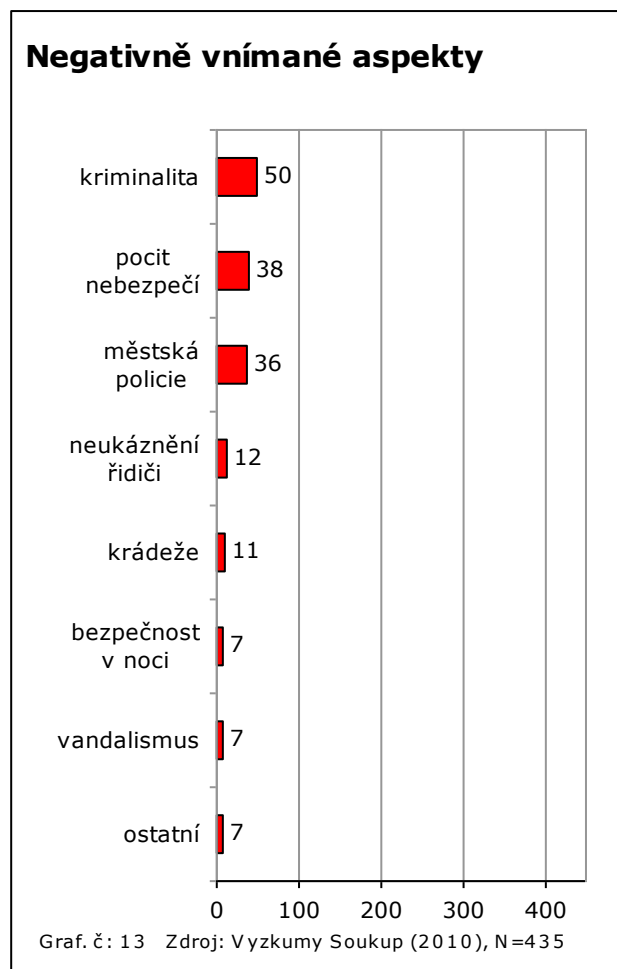
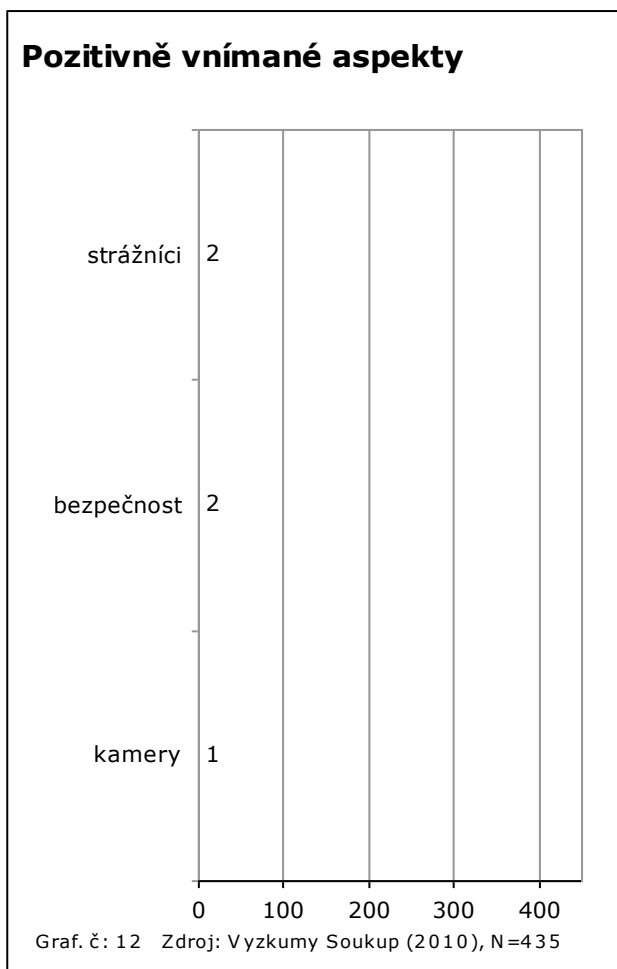
počmárané zdi, fasády; sprejeři; sprejeři, počmárání fasád; málo aktivní boj proti bezdomovcům a problémových jedinců;

4.6. Bezpečnost

Bezpečnost v Mladé Boleslavi představuje jeden z nejhůře hodnocených aspektů. To se projevilo jednak v hodnocení tohoto aspektu (velmi spokojeno bylo pouze 13 % respondentů), dále pak byla bezpečnost často zmiňována mezi negativy a zároveň respondenti jasně formulovali požadavek na přednostní řešení tohoto problému. Otázku bezpečnosti uvedlo jako svoji **prioritu 80%** respondentů.



Vedle bezdomovců, heren či cizinců (viz kap. 4.5), si respondenti stěžovali na **vyšokou kriminalitu**, na subjektivně **vnímaný pocit nebezpečí** či na nedostatečnou činnost městské policie. Někteří respondenti rovněž poukazovali na neukázněnost řidičů. Pozitivní ohlasy jsme v tomto bodě nedostali prakticky žádné.



Pozitiva - bezpečnost (5x)

bezpečnost – strážníci; kontrola a hlídání města městskou policií; relativní bezpečnost v ulicích města; bezpečnost; relativní bezpečnost - kamerový systém

Negativa - bezpečnost

kriminalita (50x)

*kriminalita; vysoká kriminalita; **neřeší se kriminalita**; velká kriminalita; **vzrůstající kriminalita ve městě - krádeže, přepadávání**; kriminalita; kriminalita ve městě; pouliční kriminalita (daň za úspěch?); velká kriminalita cizinců; vysoká kriminalita - krádeže, poškozování; vysoká kriminalita, pocházející převážně od agenturních dělníků (cizinců) pracující pro firmu Škoda Auto; vyšší kriminalita; vysoká kriminalita - vykrádání sklepů, aut; kriminalita; **přepady za bílého dne u Kauflandu**;*

pocit nebezpečí (38x)

*bezpečnost; **bezpečnost na ulicích**; nízká bezpečnost; bezpečnost na ulici; bezpečnost - Kaufland; bezpečnost (množství přistěhovalců); bezpečnost moje i mé rodiny; obavy o děti; pocit nedostatečné bezpečnosti (večer a v noci); špatná bezpečnost; bezpečnost - policie ať více chrání a pomáhá; bezpečnost - větší výskyt cizinců z "východního bloku"; **bezpečnost v Severním Městě; dítě školního věku nemůžeme pustit samotné ani na písek si hrát**; necítím se bezpečně ve městě; pocit nebezpečí v některých částech města; pocit nebezpečí, nepřítomnost policie; zhoršení bezpečnosti občanů; **bezpečnost - ghetta**; bezpečnost ve městě; **nebezpečí pro děti v parku - žloutenka**; nezajištěný pocit bezpečí po 24 hodin denně; **bezpečnost - není vidět policie**; bezpečnost a ochrana osob; nedůvěra v bezpečnost MB; nízká bezpečnost na periferii;*

městská policie (33x)

absence městské policie; nulová aktivita městské policie; fungování městské policie - měla by se zaměřit na jiné činnosti ne jen na pokuty; malá aktivita městské a státní policie; malá důslednost MP u drobných přestupků (volné pobíhání psů, čistota, jízda na kolech po chodníku); málo pochůzkářů - městská policie; málo policie na pochůzkách; málo strážníků; málo strážníků v ulicích; městská police nezasahuje proti skupinkám výtržníků; městská policie neřeší co má řešit; nedostatečná činnost městské policie; nedostatek činnosti městské policie; nedůslednost městské a státní policie při řešení přestupků; nekvalitní práce městské policie; nesmyslná provázanost městské policie na vládnoucí stranu na radnici; neviditelnost městské a státní policie trvale; pokuty za parkování a měření rychlosti; absolutní nezáměr o mladistvé - kouření žáků ZŠ - kde jsou polici a policie?; činnost městské policie - měření rychlosti místo starost o problémové občany; funkce městské policie; málo strážení některé lokality, krádeže a nadávky; nedostatek strážníků městské policie v noci; nepochopení poslání městské policie, která se stará pouze o parkování; nepřítomnost městské policie; městská policie rozdává pokuty za špatné parkování - místo řešení jiných přestupků; městská policie; nedostatečný noční dozor MP na okrajích města; nepostihování těchto přestupků policií; málo policejních hlídek; nejsou vidět strážníci ve městě; málo strážníků na chodníku;

neukáznění řidiči (12x)

bezohlední řidiči; ježdění aut na červenou; nedodržování dopravní předpisů - riziko dopravní nehody; rychlost aut ve městě; auta, které zde projíždějí nedodržují rychlost; bezohlednost řidičů; bezohlednost řidičů vůči chodcům; řidiči porušují vyhlášku; málo měření rychlosti;

krádeže (11x)

krádeže; vykrádání aut; krádeže aut; kriminalita - vykrádání aut; vykrádání sklepů; přepadání a krádeže pochybných živlů; vykrádání;

bezpečnost v noci (7x)

není bezpečí v nočních hodinách na sídlišti; není bezpečnost ve večerních hodinách; bezpečnost po setmění; bezpečnost v nočních hodinách; bezpečnost ve večerních hodinách; nízká bezpečnost ve večerních hodinách; v nočních hodinách není v ulicích bezpečno;

vandalismus (7x)

vandalismus; vandalové, feťáci; noční hluk, vandalismus; vandalismus (ničení ukazatelů, informačních tabulí);

bezpečnost u Kauflandu + ostatní (7x)

bezpečnost v lokalitě Kaufland; bezpečnost v okolí Kauflandu; večer a v noci kolem Kauflandu nebezpečno; bezpečnost u Kauflandu; kamerový systém (dohledání škol); zrušení městské služebny u Kauflandu ;

Náměty - bezpečnost

strážníci (32x)

častější kontrola ulic policií po 24h.; málo policistů; málo strážníků v ulicích; pochůzková činnost policie; policie budící respekt do ulic (Kaufland, Bondy) a ne strážníky typu dítě a korpulentní žena; policisté v ulicích; policisté v ulicích ne v autech; posílit pochůzky MP na úkor např. měření rychlosti v obvyklých místech; pro větší pocti bezpečí chybí pěší hlídky strážníků; špatná, větší počet strážníků ve večerních hodinách; větší kontrola rizikových lokalit; více hlídek městské policie v nočních

hodinách; více hlídek na intr. místech; více hlídek Policie ČR + městská; více hlídek v ulicích; více kontrol policistů i v nočních hodinách; více městských strážníků; **více policistů na ulici, každá čtvrť by měla mít své stálé**; více policistů v ulicích; více strážníků v nočních hodinách; vstřícnost strážníků, více strážníků do ulic; zavedení pěších policejních hlídek; zvýšit pochůzkovost;

cizinci (14x)

agresivita polských, slovenských přistěhovalců v nočních hodinách; cizinci, cikáni; cizinci, Romové; chybí pocit bezpečí- přítomnost velkého počtu cizinců; **menší bezpečnost v oblastech ubytoven pro zahraniční pracovníky**; mnoho přistěhovalců bez jakékoliv kontroly; **péče o volný čas zahraničních dělníků**, méně hracích automatů; přestěhování příslušníků cizí národnosti do jiné části; regulovat se Škodovkou pobyt "rizikových" cizinců; snížit počet cizinců; více pochůzkářů vzhledem k množství ubytoven se zahr. dělníky; vysoká kriminalita související s vysokým počtem zahraničních dělníků a menšin - potírat, kontrolovat, likvidovat;

pocit nebezpečí (12x)

bezpečnost u škol, přechody; kritická bezpečnost; obava před napadáním; plno nebezpečí ve městě; pokračovat v trendu; větší bezpečnost v ulicích; větší pocit bezpečí v ulicích a hlavně v exponovaných místech (u obchodních řetězců); **více hlídat okolí parku na výstavišti**; všeobecně; zvýšit bezpečí v parku; zvýšit bezpečnost;

městská policie (9x)

hlídky městských policistů ve městě - nejsou vůbec vidět; katastrofální práce městské policie ; městskou policii je vidět pouze, když si jede pro Svačinu; městská policie není a nesmí být "obuškem" na občany; MP - do ulic pro bezpečnost obyvatel a ne na vybírání pokut - parkování; priorita pro příští volební období - řešit práci městské policie; zvýšit aktivitu městské policie; zvýšit pozornost městské i státní policie v ulicích města a příměstských části MB;

problémoví obyvatelé (9x)

eliminace nepřizpůsobivých - adekvátní trest; **je tu hodně drogově závislých**; odstranění fetišáků z města; odstranění podvrtných živlů, opilý bezdomovci ; opilci; **PČR by měla více kontrolovat narkomany, bezdomovce a přistěhovalce**; řešit přestupky občanů - bezdomovci, nepřizpůsobivé cizinci; více hlídat lidi pod vlivem drog, alkoholu a bezdomovce; **vyřívání opilců v noci**;

bezdomovci (8x)

bezdomovci; bezdomovci - více strážníků v ulicích; hodně bezdomovců; chování bezdomovců; problém s bezdomovci; Romská problematika; vidět občas na Podolci PČR spousta bezdomovců;

kriminalita (8x)

boj s pouliční kriminalitou; kriminalita všeobecně; **lokalita Severní sídliště začíná být bojem o přežití**; provádění kontrol v bytových jednotkách - panelákoví nájemníci, **velké množství bydlících cizinců na černo**; snížení kriminality; více aktivit od policie vůči drobné kriminalitě; **vyřešit ghetta Havlíčkova ulice dům nad nemocnicí**;

bezpečnost u Kauflandu (7x)

zvýšit bezpečnost u Kauflandu; nebezpečí večer u obchodního centra; okolí Kauflandu; okolí Kauflandu - bezpečnost; přivítala bych rychlé řešení v oblasti Kauflandu; **zvýšený dozor u kauflandu**;

neukáznění řidiči (7x)

kontrola průjezdu křižovatek na červenou!; řešit více dopravní přestupky - vzrůstající agresivita řidičů; větší kontrola rychlosti vozidel ve městě; více hlídek na silnicích; zvýšení bezpečnosti obyvatel na křižovatkách;

herny (5x)

herny; hodně hospod, heren, barů - opilý lidé dělají výtržnosti; méně Nonstop barů; městská policie by se měla věnovat problémům způsobeným provozem heren a barů a nonstop provozem; omezení heren;

Romové (5x)

chceme světlo do našich ulic (vystěhovat Romy); problém s Romy; pryč s cikánama; Romové; více se zabývat Romskými občany;

bezpečnost v noci (3x)

aby se člověk nemusel bát jít po půlnoci sám po ulici; bezpečnost ve večerních hodinách do 22h; zajištění větší bezpečnosti v nočních hodinách;

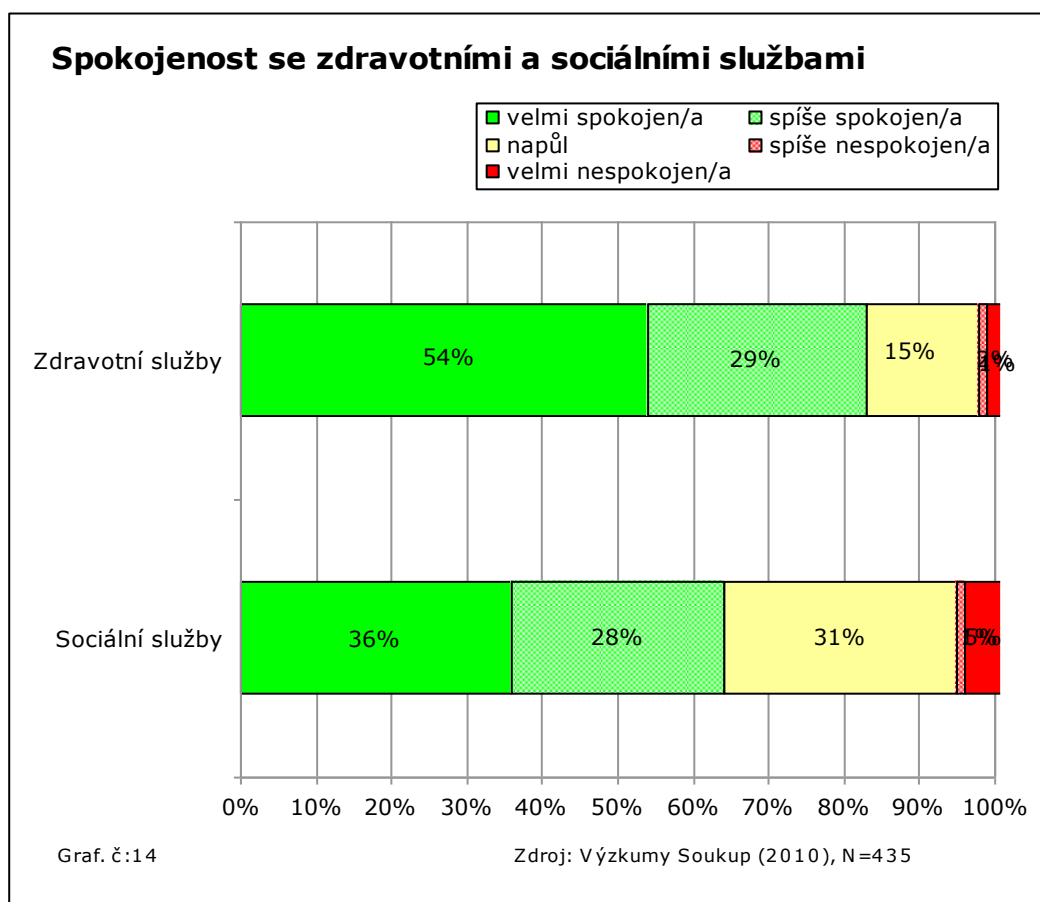
ostatní (16x)

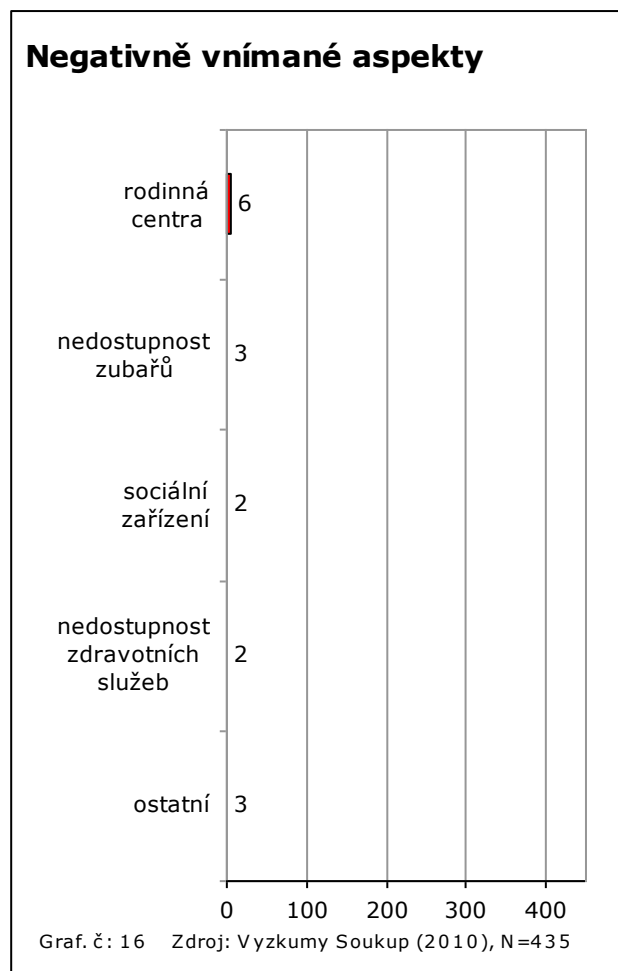
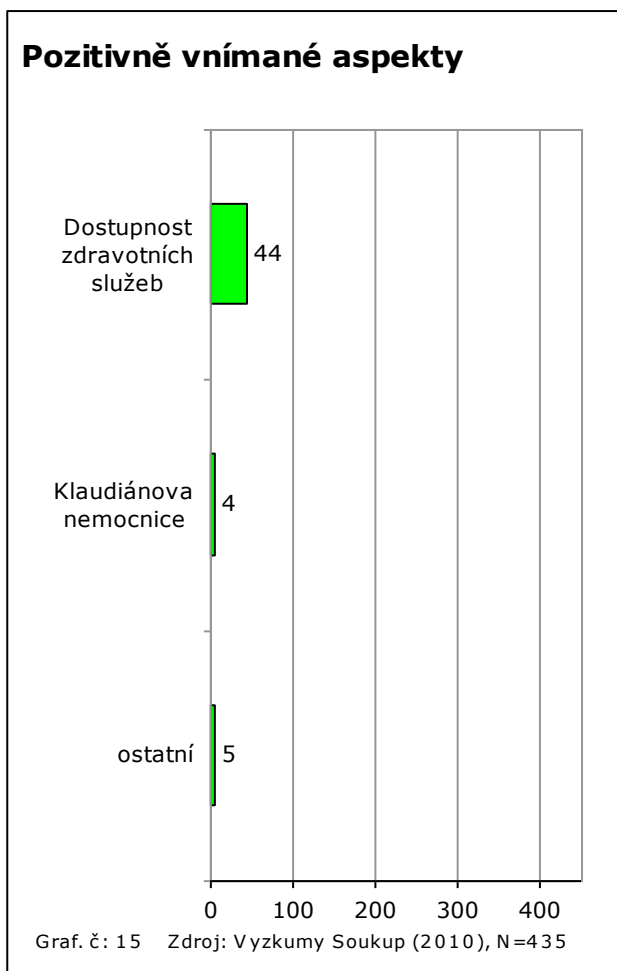
bezpečnostní kamery v některých temných uličkách, u obchodů apod.; více kamer ke kontrole; zvýšení počtu bezpečnostních kamer; krádeže; vykrádání; vykrádání vozidel; **vymyslet postih pro dovozce zájemců o práci v MB - většina se neuchytí jsou z nich bezdomovci;** vystěhování nezaměstnaných cizinců; mládež + policie; výrazně zatočit se svinčikem který tu před 5ti lety nebyl - strážník navíc není řešení; rušení nočního klidu, zdlouhavá práce PČR a MP; u Kauflandu bezdomovci; **častější kontrola v příměstských částech, nestačí pouze projet autem;** okrajové části; zaměstnanci Škody auto; zaplacení parkovného by mělo platit na všech parkovištích, vysvětlit MP

4.7. Zdravotní a sociální oblast

Respondenti nadprůměrně pozitivně hodnotili oblast zdravotních a sociálních služeb. Zdravotnictví dokonce patří mezi pět nejlépe hodnocených aspektů (naprosto spokojeno s ním je 54% respondentů). I přes vysokou spokojenost považují respondenti zdravotnictví a sociální služby za důležité priority. Konečně je pozitivní, že respondenti si pochvalovali nejen dostupnost služeb, ale i jejich kvalitu.

Jako nedostatky byly zmíněny nedostupnost rodinných center a služby pro zdravotně postižené.





Pozitiva – zdravotní a sociální služby

Dostupnost zdravotních služeb (44x)

dostupnost zdravotních služeb; zdravotnictví - dostupnost; lékařská péče; dostupnost lékařské péče; dostupnost zdravotní péče; zdravotní služby; lékařská péče - dostupnost; dostupnost lékařů; dostupnost zdravotnických zařízení; dostupnost nemocnice; **výborná péče v nemocnici i ostatních lékařů**; slušná zdravotní péče; nemocnice; zdravotnictví; výborná dostupnost zdravotnické péče; kvalitní lékařská péče; dostupná lékařská péče; lékaři; dostupná zdravotní služba; zdravotní péče; blízko lékařská péče; zubní pohotovost v Kl. Nemocnici; zdravotní služby - dostupnost; nedostupnost nemocnice;

Klaudiánova nemocnice (4x)

nemocnice; **fungování Klaudiánovy nemocnice**; zdravotní dostupnost - nemocnice;

ostatní (5x)

volnočasové aktivity pro děti - rodinná centra, dům dětí a mládeže; zázemí pro rodinu s dětmi; dostupnost lékáren; dostupnost sociálních zařízení; kvalitní zdravotnictví;

Negativa - zdravotní a sociální služby

rodinná centra (6x)

bezkonkurenčnost mateřských center - málo vyžití pro rodiny s dětmi; málo volnočasových aktivit pro rodiny s dětmi; málo vyžití pro rodiny s dětmi; **mateřská centra- Kulíšek, Delfínek klesá kvalita díky chování zaměstnanců - neochota;** postrádám dětské centrum denně dostupné;

nedostupnost zubařů (3x)

málo stomatologů i jiných specializovaných lékařů; nedostatek stomatologů; zubní lékaři - nedostatek;

sociální zařízení (2x)

málo sociálních služeb hlavně pro zdravotně postižené - duševně nemocné; zájmové kroužky pro tělesně postižené; málo domů pro seniory;

nedostupnost zdravotních služeb (2x)

lékaři nechtějí přijímat nové pacienty; nedostatek praktických lékařů;

ostatní (3x)

penzion pro důchodce; dlouhá čekací doba do některých zdravotnických zařízení; **sociální programy pro občany - nezaměstnané, bezdomovci, tělesně postižené;**

Náměty - zdravotní a sociální služby

Zdravotní služby (27x)

celonoční pohotovost pro nemocné; čekací doba; čekací doby k odbor. vyšetření; **dlouhé čekací lhůty - vyšetření;** dlouhé objednávání termíny - špatná organizace objednávání; dlouhé termíny objednání; dostupnost dětských lékařů a zubařů; klaudiánská nemocnice stojí za h..; málo zubařů; mohli by zrušit poplatky u lékařů; možnost objednání k lékaři na určitou hodinu; nedodržování časových termínů objednání; nedostatek praktických a odborných lékařů; není možnost se zaregistrovat u lékaře př. Stomatologie; přinejmenším zachování standartu péče a rozsahu Klaudiánovy nemocnice; spokojen z dostupností zdravotních služeb; spokojenost zatím; stomatologická ambulance; stomatologie; Stomatologie o víkendech není, musím až do Prahy- hrůza; **škoda, že dřívější polikliniku v Jaselské ulici téměř celou pohltila VZP!; u všech aspektů bych ráda přivítala vytrvání v této cestě s rozumným hospodařením;** více lékařů; zabránit zániku některých zdravotních oborů v Klaudiánově nemocnici; zlepši obvodní lékaře; zlepši stomatologii; zrušení pohotovosti, jak zubní, tak zdravotní, byla velká chyba. ; (prázdné);

Sociální služby (12x)

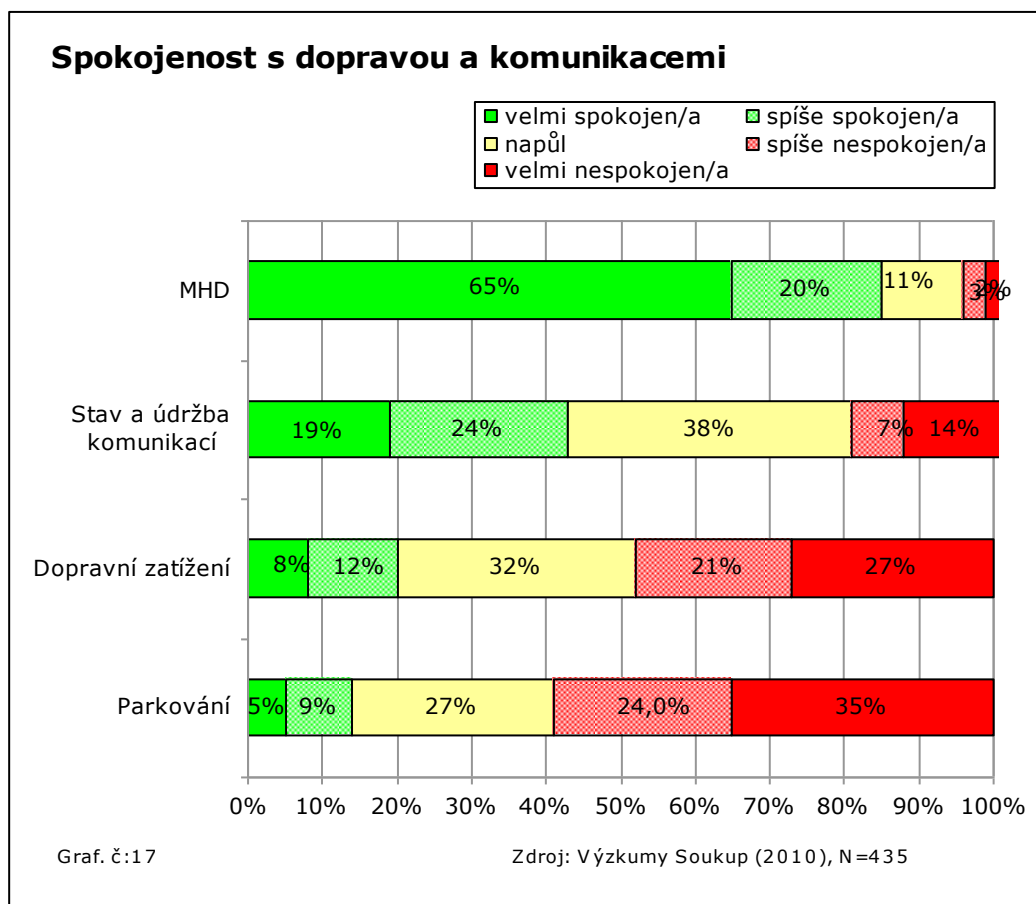
málo míst v domech s pečovatelskou službou; něco pro důchodce; větší dostupnost bydlení pro důchodce - penziony; větší počet míst pro staré a přestárlé; větší podpora občanských sdružení; více domů s peč. službou nebo penziony; výstavba malých bytů; zařídit další zařízení typu DPS; zatím spokojeni; zbudování dalšího domu pro seniory;

4.8. Doprava, parkování, stav komunikací

Téma dopravy bylo v průzkumu velmi diskutované. Jednoznačně nejlépe byla hodnocena **městská hromadná doprava (65% velmi spokojeno)**. V MHD byl zaznamenán největší nárůst spokojenosti, který byl patrný i z otevřených otázek (respondenti mezi pozitivy často uváděli nové spoje, nové autobusy, zlepšení MHD atd.)

Ostatní aspekty dopravy zůstaly podprůměrné. Nejméně respondentů projevilo spokojenost s parkováním (5% velmi spokojeno) a s vysokým dopravním zatížením (8% spokojeno).

Obyvatelé si pochvalují výrazné zlepšení MHD (pravidelné intervaly, nové autobusy, četnost dopravy) a opravu chodníků. Naopak si stěžují na časté dopravní zácpy, na nedostatek spojů do příměstských částí, na nemožnost zaparkovat v centru či na parkování přespolečných a tudíž nemožnost zaparkovat u svého domu. Součástí výtek byly i problémy plynoucí z automobilového provozu – hluk, znečištění ovzduší, bezpečnost. V příměstských částech si lidé stěžovali na chybějící kanalizaci.



Poznámka:

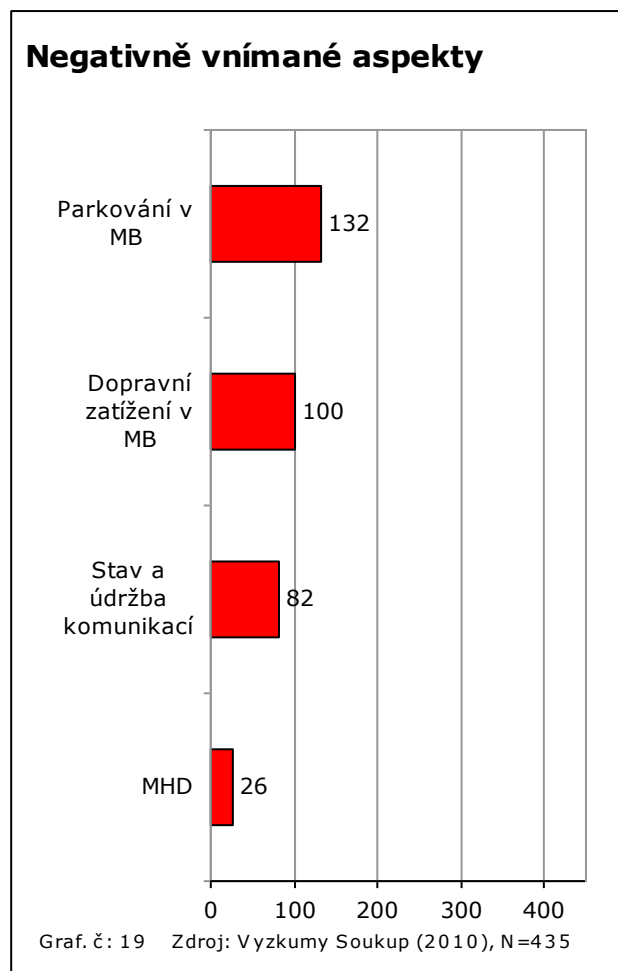
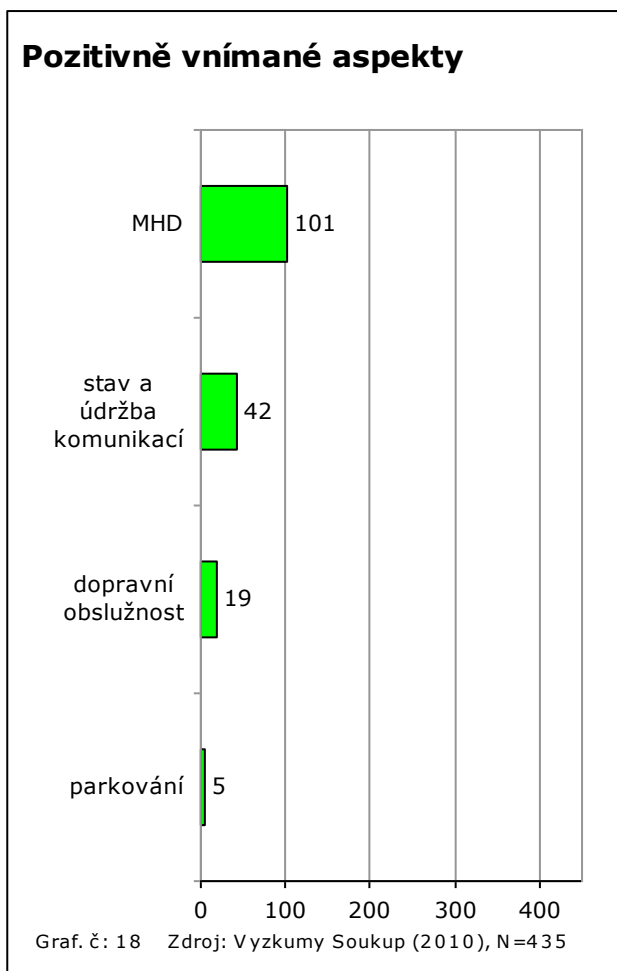
Jednotlivé požadavky v oblasti dopravy jdou evidentně proti sobě. Mnozí respondenti např. požadují větší možnost parkování v centru. To však s sebou přinese i větší dopravní zatížení a zácpy. Řešením proto není snažit se uspokojit všechny vyjmenované požadavky, ale spíše řídit se primární vizí rozvoje.

Poznámka:

Dopravní situaci v Mladé Boleslavi do značné míry ovlivňují i přespolní pracovníci. Jakékoliv efektivní řešení musí proto brát v potaz i obyvatele okolních obcí.

Poznámka:

Je evidentní, že značná část dopravních problémů je spojena s cestováním do práce ve Škoda Auto – nedostačující parkoviště, parkování v rezidenčních částech či dopravní špičky podle směn. Jistým řešením by proto bylo motivovat zaměstnance Škoda Auto k využívání hromadné dopravy, případně jiných alternativ (cyklistická, pěší doprava).



Pozitiva - doprava

obecná spokojenost s MHD (41x)

MHD; dobrá MHD; dostupnost MHD; vysoká úroveň MHD; spokojenost s MHD; systém MHD; MHD - poctivost a kladný přístup;

dostupnost MHD, spoje (26x)

dostupnost MHD; MHD - snadné cestování pro všechny; **pravidelná dostupnost MHD**; časté ježdění linkových autobusů; organizace MHD; často jezdí MHD ve městě; dostupná MHD; dostupnost autobusovou dopravou; MHD, dostatek spojů; **zavedení autobusových linek A, B, C, které jezdí každých 15 minut**; časově luxusní doprava; časté linky MHD; dobré spojení MHD; MHD, dostatek spojů (dostupnost); autobusová spojení - 15 min. intervaly; četnost spojů; autobusová síť městem; MHD - jízdní řád;

autobusy (15x)

autobusová doprava; MHD- spojení, nové autobusy; dobré autobusové spojení; autobusová doprava - časy; MHD jezdí často - nové autobusy; autobusy; autobusové spojení; **nové autobusy**; obnova vozů MHD; hezké městské autobusy;

slevy na MHD (9x)

MHD - děti zdarma, 15 minut; **autobusy pro děti a seniory zdarma**; MHD pro seniory zdarma; zadarmo MHD pro rodiče na MD; dotovaná MHD; starost o důchodce - MHD zdarma; jízda autobusem na mateřské dovolená zdarma; MHD zdarma pro děti; zdarma MHD pro děti;

ostatní v hromadné dopravě (10x)

autobusové nádraží - přehlednost, příjemné; autobusové nádraží; autobusové a vlakové nádraží na jednom místě; autobusové a vlakové stanoviště; vyřešení vlakové dopravy na tř. V. Klementa; zastávky; klidné a dobře dostupné příměstské lokality;

dopravní dostupnost a infrastruktura (18x)

dopravní síť - dostupnost; **dostupnost - dálnice a dráha**; dosažitelnost; dopravní obslužnost; dopravní dostupnost; infrastruktura ve městě a regionu; kvalitní infrastruktura; rozvinutá infrastruktura; infrastruktury; dopravní obslužnost ; doprava; dopravní řešení; dopravní obslužnost; snaha řešit dopravní situaci; dobré dopravní spojení;

parkování (5x)

blízkost mého parkoviště; rozšiřování parkovišť; parkovací místa; snaha řešit parkování; parkování;

chodníky (27x)

nové chodníky; chodníky; udržované chodníky; některé chodníky; nové lavičky; celková úprava chodníků; chodníky některé; nové chodníky, lavičky; nové chodníky a prostředí (parks, Staré Město); péče o chodníky; vybudování chodníků, silnic; **opravy chodníků**; obnova chodníků;

dopravní značení (5x)

doprovod na přechodech u škol; přehledné dopravní značení; **zajištění chráněných přechodů pro děti**; hlídané přechody u školek;

kruhové objezdy (2x)

přibývají kruhové objezdy; kruhové objezdy;

kvalita komunikací (3x)

stav komunikací a chodníků; komunikace - chodníky, kruhové objezdy, nové silnice; stav komunikací; upravené silnice; kvalita vozovek se zlepšuje;

nové komunikace (4x)

vyřešení železniční dráhy u Bondy centra; zahloubení tratě na Slovance; zahloubení hatě u dnešního Bondy centra; ve městě nové komunikace ;

ostatní (1x)

kanalizace, plynovod

Negativa - doprava

nádraží (12x)

hlavní nádraží; nádraží ČD; **ostudný vzhled vlakového nádraží**; vlakové nádraží; nepříjemné prostředí vlakového nádraží -MB hlavní nádraží; ošklivá budova hlavního nádraží; vlaková stanice - katastrofální stav; vzhled hlavního nádraží;

MHD – ostatní (15x)

placená MHD; v zimě problém dostat se k autobusu;

řidiči MHD nejezdí jak mají a občas ujedou starším občanům; nevyhovující systém MHD;

zhoršení MHD - prodloužení intervalů; autobusy se skoro vždy "nacpou" na silnici a pak před vámi jedou 20km/h - proč nečekají na zastávkách?; **MHD o víkendu ve večerních hodinách;** o víkendu nejede autobus do Bezděčína; špatné vlakové spojení na Prahu; špatné napojení na mezinárodní vlakové koridory; MHD, staré autobusy pro maminky s dětmi; málo obsazené velké autobusy; **nedostatek bezbariérových MHD;** pomalované autobusy; špinavé zastávky MHD; řidiči autobusů mají být více ohleduplní na maminky nastupující s kočárky; městská doprava do příměstských částí;

nespokojenost s dopravním zatížením (83x)

doprava; **doprava - okolo 15 hod. zcela neprůjezdné město;** **doprava - řidiči jezdí jako blázni;** **doprava v Jaselské ulici;** doprava ve špičce; doprava, špatná průjezdnost městem; dopravní hustota; dopravní chaos ve městě; dopravní kolapsy na křižovatkách u Slovanky; dopravní situace; dopravní situace - ucpané silnice; dopravní situace ve městě; dopravní situace ve špičkách; dopravní situace, provoz, parkování; **dopravní zácpy po konci směn ve Škodě;** dopravní zatížení; dopravní zatížení - cyklopropojení severní a jižní části města; dopravní zatížení okolo 14 hodiny; dopravní zatížení v době střídání směn ve "Škoda"; dopravní zatížení ve špičce; dopravní zatíženost; dopravní zatížení; **hodně aut v ulicích díky služebním vozům;** hodně hustý provoz na silnici; hodně hustý provoz na silnici ; hodně hustý provoz na silnici - dopravní špičky; hustota dopravy; kalamitní doprava; komunikace; mnoho aut, zácpy; řešení dopravní situace; nákladní doprava; neprůjezdné Staré Město; nesmyslné investování do zužování silnic místo opravy silnic; neutěšená dopravní situace; omezování dostupnosti autem Staroměstské náměstí; plynulost dopravy - nové ostrůvky v Severním Městě; provoz aut - chaos; provoz aut v centru města; provoz, hluk; průjezdnost městem; přehluštěná komunikace; přeplněná doprava v Jaselské ulici; přetížená doprava v centru města; přetížení hlavních komunikací v dopravních špičkách (Ptácká); přetíženost silnice v době špiček; silný automobilový provoz - hluk; silný provoz aut; špatná dopravní situace; špatná průjezdnost městem; velká dopravní zátěž - zácpy; velká hustota automobilového provozu; velká hustota dopravy; velká hustota dopravy při střídání směn v Škodě; velké dopravní zatížení; velký provoz; velký provoz v Havlíčkově ulici - hluk; velký provoz v Pražské ulici - chodí děti do školy; velký provoz ve městě; zaplněná silnice na Jičín; zatížená doprava; zvýšení počtu silnic;

moc aut (8x)

bez aut:"ani ránu!"; hodně aut; hodně aut v centru města; město přeplněné auty; množství aut; moc aut; přeplněné město vozy; přetížení automobily;

ostatní – automobilový provoz

dopravní infrastruktura; nedokončená infrastruktura; **hlučnost letiště;** **chybí obchvat města - neprůjezdnost;**

místa na parkování (115x)

parkování; **málo parkovacích míst;** parkování - málo; nedostatek parkovacích míst; parkovací místa; parkování ve městě; špatné parkování; problém s parkováním; každodenní problém s parkováním; málo místa na parkování; málo parkovacích míst v centru; **málo parkovacích míst v severním sídlišti;** není kde zaparkovat; nevyhovující parkoviště na Slovance; parkovací místa v okolí nemocnice; parkování je složité - málo míst; parkování pro osobní auta- málo; parkování u panelových domů; parkování v místě bydliště; parkování v Severním sídlišti - nedostatek parkovacích míst; problém s parkováním na severním sídlišti; špatná možnost parkování; špatné parkování v okolí bydliště; nedostatek parkovacích míst v okolí Erbenovy ulice a v celém městě; parkování a doprava; parkování v MB; parkování, nedostatek místa; problém parkování; problémy s dopravním zatížením - parkování; špatné parkování ve středu města /u plavečáku a u Sportu/; zvýšení počtu parkovacích míst; parkování na Výstavišti; **málo parkovacích míst v bydlišti;** parkování v centru; **parkování ve středu města;** problémy s parkováním pro občany města; řešení možností parkování stálých obyvatel města; špatné parkování v místě bydliště; možnost parkování; omezování parkovací kapacity při úpravách chodníků a cyklostezek; parkování u Sokola - málo;

parkující auta (5x)

blokování chodníků auty; blokování chodníků parkujícími auty; **plné ulice zaparkovaných aut - Jičínská ulice;** velké množství zaparkovaných aut v ulicích; zaparkovaná auta;

vzdálenost parkování (4x)

nemohu parkovat za barákem kde je poloprázdné parkoviště; špatná situace s parkovacími místy v místě bydliště; velký automobilový provoz - chybí parkovací místa; vzdálené parkoviště do bydliště;

kvalita parkovišť (2x)

prašný povrch parkoviště na Českobratrském náměstí; stav parkovišť;

poplatky za parkování (5x)

ceny parkovného; placená parkoviště; poplatky v modré zóně by měly být nižší, ale pro všechny; poplatky za parkování v modré zóně jsou vysoké - diskriminují občany bydlící mimo centrum; vysoká cena za parkování v centru;

řešení parkování (9x)

budovaná parkoviště mají mít i suterén - jsou malá; parkovací dům na Starém městě; parkovací systém; parkování cizích aut, ty co tu bydlí nemají možnost zaparkovat; úvaha o vybudování dalšího parkoviště na Slovance; vybudování nových parkovišť;

nedostatečná kvalita infrastruktury (32x)

špatný stav některých komunikací ve městě; stav silnic; stav komunikací; díry v silnici; momentálně zužování silnic u přechodů v Sev. sídlišti; stav komunikací (Jaselská); stav silnic na Ptácké; **špatný stav komunikací v Jaselské ulici;** tangenta Bondy - Interspar - není!; hluk v Jičínské ulici způsobený povrchem - kostky na povrchu vozovky; nekvalitní silnice; silnice; velké množství poškozených komunikací v našem městě; vysoká hlučnost v Jičínské ulici díky žulovým kostkám; **dodělat sv. tangentu;** stav komunikací - opravy jsou prováděny nekvalitně; stav komunikací se zhoršuje; stav komunikací v Jaselské ulici - prašnost; **špatný stav komunikace - způsobuje hluk**; špatný stav komunikace způsobuje otřesy domů; cesta na Dubce (náletová zeleň); **mizerné silnice a chodníky (Železná, Jaselská, nám. Míru); silnice - údržba; stavy silnic - Ptácká; špatný stav komunikací (Jaselská);** špatný stav některých komunikací;

řešení křižovatek (14x)

nedostatek kruhových objezdů; stále nedokončený obchvat u Bondy centra; bezpečnost křižovatky ve směru Vančurova do Kollárovy; dopravní řešení křižovatky u železničního přejezdu; křižovatka Bondy centrum, přechod; **nedotažený projekt - Bezpečná cesta do školy - přechod u 4.ZŠ MB;** není vidět při výjezdu na silnici; nepřehledná křižovatka v Ptácké ulici; nepřehledné a nebezpečné křižovatky s špatně seřízenými semaforey; neřeší se přechod u 4.ZŠ na Podolci; **synchronizovat průjezdnost křižovatek ve městě;** u Svatovinské školy není semafor; velký dopravní průjezd Jaselskou ulicí; způsob fungování semaforů na křižovatkách - nejsou synchronizovány;

chodníky (16x)

chodníky; chodníky - nedostatek v Bezděčíně; nedostatečný úklid chodníků; nejsou hotové chodníky; **nejsou chodníky a kanalizace v Bezděčíně;** nekvalitně opravené chodníky; nekvalitní chodníky; **nesmyslné dláždění chodníků - kostky;** povrch některých chodníků; stav chodníků; špatné chodníky; špatné chodníky Viničná ul.; špatný stav chodníkové dlažby; špatný stav chodníků; špatný stav chodníků - pro vozíčkáře nepoužitelné;

oprava chodníků a komunikací (11x)

dlouhotrvající opravy silnic; neošetřené výtlučky silnice; pomalé opravy na silnicích; rozbitá plocha pro pěší na Náměstí Míru; rozestavěné práce; rozkopaná MB; rozkopané město; rozkopané Staroměstské náměstí; **rozkopáno mnoho věcí najednou;** stavební práce všeho druhu dozorovat kvalifikovanými

Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel obyvatel Mladé Boleslavi

odborníky; cesta na Podlázecské hřiště; nedokončená tangenta OD OC Bondy; nedokončení výstavby sv. tangenty; časté objíždky;

dopravní značení (4x)

hodně značek - chudáci řidiči; chybí přechody pro chodce; seřízení semaforů - viz přechod pro chodce u Bondy Centra; špatné označení pro nákladní vozidla;

ostatní, kanalizace (4x)

Staré Město - lampy - drahá a zastaralá, nekvalitní technologie;

chybí kanalizace v Bezděčíně; není hotová kanalizace v Bezděčíně; **špatně odkanalizovaná Pražská ulice;** špatný stav silnic;

Náměty - doprava

MHD (31x)

přeplněné autobusy ve špičce; znovu přezkoumání v zajíždění na okraji, ne pouze po trase hlavní silnice; bezplatnou MHD; proč zpoplatněná MHD?; zlevnit jízdné; **častější spoje do příměstských částí;** do Podlázek o víkendu nic nejezdí; kratší intervaly v některých příměstských částech; lepší návaznost z příměstských částí; menší vozy do okraj.části v kratších intervalech (max.30min); **více linek Debř, Radouč;** zvýšit frekvenci spojů (na okraji) o volných dnech a večer; lepší chování k cestujícím od řidiče; MHD pro studenty zdarma; MHD zdarma; **častější linky večer;** kratší intervaly; **proč jedou 3 linky za sebou ve stejnou dobu a pak dlouho nic nejede;** přesnost spojení; přidat některé linky; špatné využití zastávky u ZŠ Pastelky k Nemocnici; ve špičce větší četnost autobusových spojů; více linek ve večerních hodinách; nepolepené autobusy; **problém s kočárky při nástupu a výstupu, řidiči nesnižují dveřní prostory;** nové autobusy, vhodné pro důchodce a maminky; vyřadit staré, vysoké autobusy; **vyšší nároky na ekologii;** kryté zastávky

Dopravní zatížení (26x)

Bondy + Interspar je mnoholetá ostuda předchozích radních; časté zácpy; dopravní zatížení; dopravní zatíženost ve špičkách; doufám, že se situacelepší otevřením Starého města a dokončení spojky mezi Bondy centrem a Jičínskou; **kamiony stále jezdí přes MB na Českou Lípu;** město je občas neprůjezdné; **Na Slovance hluk; není řešena doprava komplexně -Viničná, Jaselská;** neúměrné **vytížení množstvím aut dojíždějícími - komunikace přetíženy;** odklon nákladních automobilů; odklonit kamionovou dopravu z Pražské ulice; stále vysoké; v dobách střídání směn; v době uzavření Starého města - kolaps; ve všední den po 14h; veliké; velké; velmi špatná dopravní situace; vyřešit průjezdnost města - Ptácká ulice, Výpadovka na Jičín a Kosmonosy; zácpy v dopravní špičce; zejména tř. V. Klementa během dne; zkapacitnit třídu V. Klementa; zlepšit dopravní situaci zejména v centru města; zrušení hlavního tahu TGM;

obchvat a nové komunikace (24x)

absence obchvatu MB; obchvat - Bondy - Jičínská; **obchvat na dálnici - tangenta;** obchvaty; obchvaty -Staré Město; realizace obchvatu tangenta; rychle vyřešit obchvaty; **více kruhových objezdů;** více obchvatů; dokončení budování SV magistrály; dostavba tangenty - ulehčit centru města; je potřeba vybudovat silnici u Bondy dál k okruhu; propojka Bondy - Jičínka; SV tangenta -. Dopravu přesunout mimo město; tangenta; vybudování sev.východní magistrály) Bondy-Interspar; **vybudovat silnice z okraje MB na parkoviště "Škoda mimo město";** zahloubení kolejí;

Snížení počtu aut – alternativní doprava (5x)

auta nad 3,5t; **program, aby lidé chodili častěji pěšky; snížení max. rychlosti aut na 40 km/h - méně aut, méně hluku a prachu ;** snížení počtu používaných osobních automobilů v MB; **zvýhodnění pro cyklisty,** uzavřít centrum starého města pro auta;

cyklostezky (4x)

vybudování cyklostezky; vybudovat souvislou síť cyklostezek, ne pouze náhodné kusy tras na okraji města; vyšší počet navazujících cyklostezek; vytvoření cyklostezek po MB;

zvýšit klid (3x)

hlučnost v Jaselské ulici; hluk aut; špatné ovzduší a hluk;

ostatní (4x)

lepší koordinace oprav komunikací; nesmyslné úpravy silnic a ulic v MB; synchronizace semaforů v MB; zřízení podzemních parkovišť u domů, bytů; týkající se ulice Pražské;

místa na parkování (73x)

aspoň nedělat další "vylepšení" se zmizením parkovacích míst na ulicích; **automobilové město, takže plné aut, která není kam dávat**; centrální parkovací dům v blízkosti magistrátu- podzemí; katastrofa; kritické; málo neplacených parkovacích míst; málo parkovacích míst; málo parkovacích míst v místě svého bydliště; **málo parkovacích míst v oblastech - Palackého, Němcové, Tylova, Husova**; málo parkovacích míst, předražené parkování v parkovacím domě; málo parkovacích ploch; nedostatečné, zejména v okolí Jadranu; nedostatek garáží; nedostatek parkovacích míst; **zavést park. karty pro bydlící v lokalitě**; některé lokality otrěsné -Kolonie MB1; nic moc; parkovací domy pro služebáky; parkovací domy rozmístěné po městě; parkovací domy v blízkosti bydliště; parkovací místa; parkovací zóny pro obyvatele; parkování v ul. Koněvova; Staré Město - pěší zóna, železná ulice bez aut - pěší zóna; špatné parkování v centru; u plaveckého bazénu, u Sportu, u kulturáku; v době divadla katastrofa; v severním sídlišti je večer nemožné zaparkovat; v Tylovi ul. Bydlíme a nemáme kde parkovat; v ulici B. Němcové se přes den nedá zaparkovat; **večerní parkování u paneláků**; více a vhodně umístěných parkovacích domů; více bezplatných parkovišť; více míst k parkování; více parkovacích domů; více parkovacích míst; více parkovacích míst na sídlišti; více parkovacích míst pro místní obyvatele; více parkovacích míst v centru; více parkovacích míst v severním sídlišti; více parkovacích míst za symbolickou cenu; více volných parkovacích míst v centru města - Star. Náměstí; vybudovat parkovací domy; vysoká cena za parkování; výstavba parkovacích míst pro obyvatele domu č.p. 803-807 tř. V. Klementa; výstavby cyklistické stezky vedla k výraznému zmenšení počtu parkovacích míst; zabezpečit parkování; **záchytné parkoviště**; zaparkovat v MB je nemožné!; **zavést parkovací zóny pouze pro rezidenty, přinejmenším v centru**; zpoplatněné a zmenšené parkoviště; zvlášť parkování v oblasti Starého města je žalostné; zvýšení počtu parkovacích míst ve městě MB;

řešení parkování (9x)

jednotný systém a pravidla "něco za něco"; na mnoha místech zlepšení; na Slovance lepší parkování; nutno řešit - nedostatek parkovacích míst; parkovací označená stání; problém již se řeší; ubohý; urychleně dořešit navrhovaný parkovací systém pro stále obyvatele; zastaralá koncepce;

poplatky za parkování (8x)

hodně větších parkovišť zpoplatněno; placené parkoviště; placení; placení na parkovišti; po zavedení placených a rezidentních zón mají problém přilehlé ulice -Tylova ulice, Husova ulice; snížení parkovného pro 100% využití parkovacího domu; zdražení parkovného, omezení vjezdů; zlevněné poplatků v parkovacích domech při 8 hodinovém a více parkování;

parkování ostatní (10x)

parkování v sídlišti; využít prostranství mezi paneláky, jde o jejich auta; moc aut; **více zeleně do města i okolí**; byla bych potěšena, kdyby se **parkovací karty dávaly přednostně rodinám s dětmi**; nesmyslné zóny-zjednodušit!; **parkování těsně u přechodů a křižovatek**; zlepšení práce městské policie; zajistit pro rezidenty možnost důstojného parkování v místě bydliště; lepší využití autobusové zastávky u sokolovny

Stav a údržba komunikací (47x)

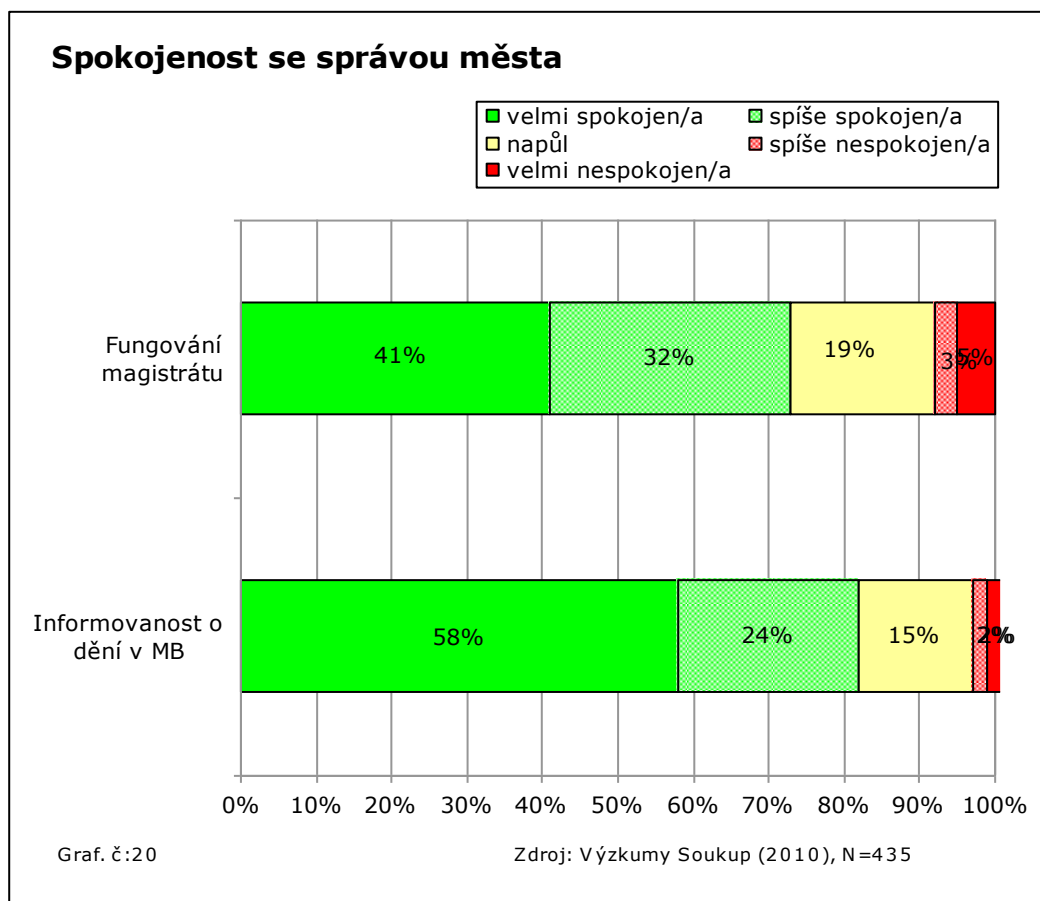
ach ty kanály!; denně projede Jaselskou ulicí tisíce drnčících aut; dláždění-kostky děs!; **dlažební kostky na Jičínské a Jaselské ulici**; dobré osvětlení komunikací; **dohotovena chodníku v Erbenově ulici** + nový povrch; doplnit o parkoviště; Chobotecká ulice - popraskaná a úzká; chodníky a cyklostezky - supr; chybí chodníky; **Jaselská ulice je hrozná magistrát argumentuje tím, že mu to nepatří**; Jaselská ulice!! Doopravit Ptáckou ulici, Železná ulice; je třeba zlepšit; ještě je plno míst, která by se měla řešit, ale vždy třeba jen 1 a soustředit se na co nejkratší čas opravy; jinak jsme spokojená; k slibované opravě chodníků a silnice nedošlo!; kanály!; **komunikace rozzářit více zelení**; konečně opravit chodníky v Máchově ulici; **kvalitnější opravy komunikací**; mělo by být lepší; některé lokality - Olbrachtova díky množstvím pozemních prací v dezolátním stavu; některé silnice v hrozném stavu; nesmyslná výstavba kruhových objezdů; nutno donutit kraj, aby se staraly o svůj majetek; odstranění žulových kostek v Jičínské ulici; oprava kanálů; oprava místních cest; oprava povrchu komunikací; parkovací prostory rozzářit zelení; periferie města; **Periferie města - chodníky; prostor před 7.ZŠ - rozbitý asfalt**; Ptácká je v hrozném stavu; realizace obchvatu tangentu; starat se o státní silnice - Jaselská, u soudu apod.; staráte se; špatné chodníky; špatný stav chodníku v ulici Erbenova; špatný stav komunikace v Jaselské ulici a stav se zhoršuje; údržba nejen hlavních tahů; ul. Ptácká směr Čejetický a pod hradem;

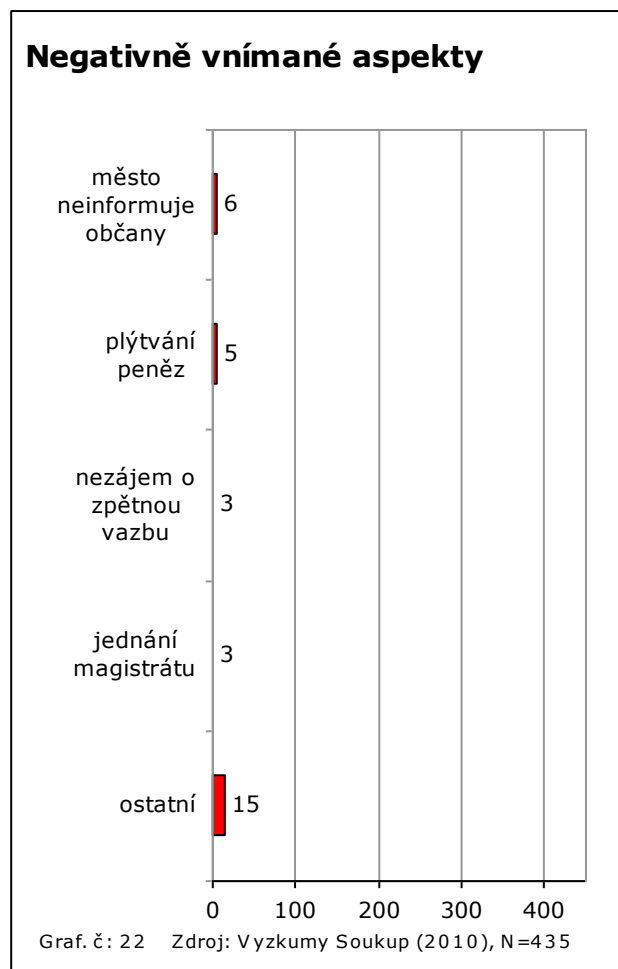
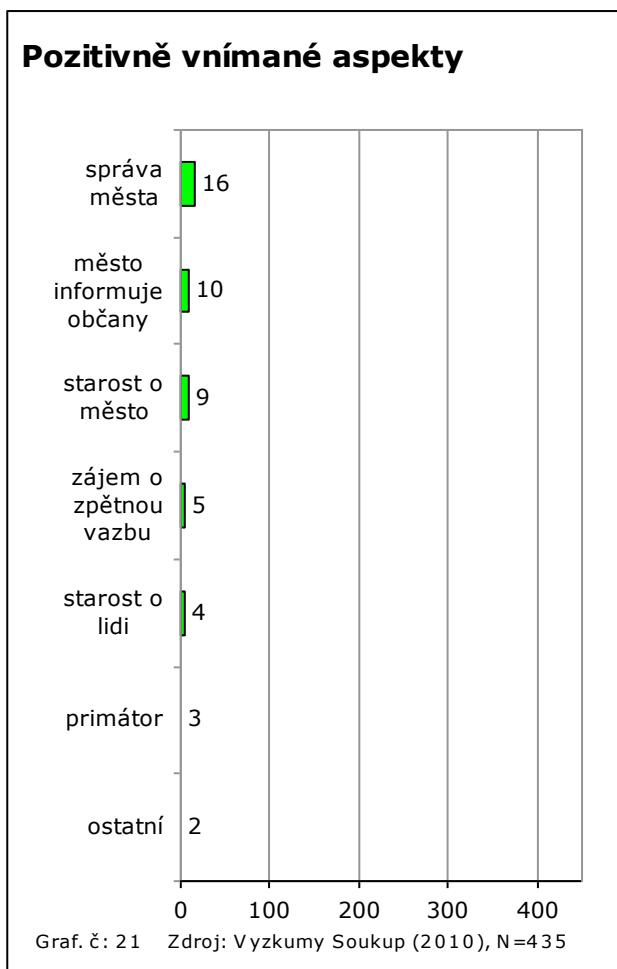
Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel obyvatel Mladé Boleslavi

ulice Jaselská, u stadionu; urychlení úprav poškozených míst na komunikacích; v současné době se pořád něco buduje a tím vzniká nepořádek; v zimních období nedostatečná; více peněz na opravu poškozených komunikací.; výjezd z průmyslové zóny na dálnici směr Interspar; zlepšit stav vozovek, kanálů;

4.9. Správa města a informovanost

Je potěšující, že obyvatelé Mladé Boleslavi jsou spokojeni s fungováním magistrátu a s informovaností o dění ve městě (58% velmi spokojeno). Pozitivně je hodnocena modernizace města, vývoj za posledních 5 let, starost o město či zájem o potřeby obyvatel. Vyskytly se i stížnosti, především na předraženost některých investičních akcí.





Pozitiva - správa města a informovanost

správa města (16x)

rozvoj města; **modernizace města - vývoj**; zrušení funkce správce městské čtvrti; město vzkvétá; skvělá správa veřejných ploch pro širokou veřejnost; vzkvétá; **práce magistrátu na zvelebení města**; město se modernizuje; je vidět, že se něco děje - opravuje, vylepšuje; modernizace města; město se rozvíjí; revitalizace a obnova;

město informuje občany (10x)

informace o dění ve městě; **informace města z medií a internetu**; vydávání tisku o Boleslav; informace o dění v MB; informovanost o dění; informovanost občanů (**Boleslavan, MB-Net**); informovanost dění v MB; informovanost o činnostech města; noviny Boleslavan; informovanost obyvatel;

starost o město (9x)

celková úprava města; snaha o údržbu města; péče o město; úprava areálu na Karmeli; snaha o stále zlepšování životních podmínek; starost a péče o prostředí ve městě; snaha zlepšit žití; snaha vylepšovat;

zpětná vazba města (5x)

snaha o dialog vedení města s obyvateli; zájem představitelů MB o život lidí v MB; **zájem vedení města o život občanů ve městě**; informovanost občanů o podněcování jejich zájmu o MB;

starost o lidi (4x)

*navyšování standardní péče o lidi; péče o lidi; starostlivost magistrátu o kulturní a společenské vyžití
péče o seniory; péče o seniory;*

primátor (3x)

*spokojenost s primátorem; přístup primátora - v komunálních volbách je to pro mě jediný kandidát;
primátor;*

Ostatní (2x)

snadná dostupnost úřadů; příspěvky do městské části Sahara;

Negativa - správa města a informovanost

město neinformuje občany (6x)

*informovanost o dění v MB; neinformovanost o dění; **špatná informovanost o kulturním dění**; úroveň
regionálního tisku; více informovat o místech, kde je možné odevzdat slušné věci na dobročinné účely;*

plýtvání peněz (5x)

***plýtvání peněz na otevření Staroměstského náměstí**; projekty za zbytečně moc peněz; prosazování
projektů - cyklostezky Staré Město; přehnaně zrekonstruované ulice, kde obyvatelé devastují okrasné
plochy - stačilo jednoduše a levněji; **zbytečné investice**;*

zpětná vazba města (3x)

*špatná vazba vedení města a občanů; větší komunikace zástupců města s veřejností; **zájem jen před
volbami**;*

jednání magistrátu (3x)

*dosud nerealizovaná připomínka bývalé existence židovského města; jednání lidí na výboru; když už se
něco zrealizuje, aktuální politická reprezentace to pokládá jen za svojí zásluhu a chlubí se jako by udělala
něco mimořádného. Přitom obdobné věci i v menších městech dávno existují;*

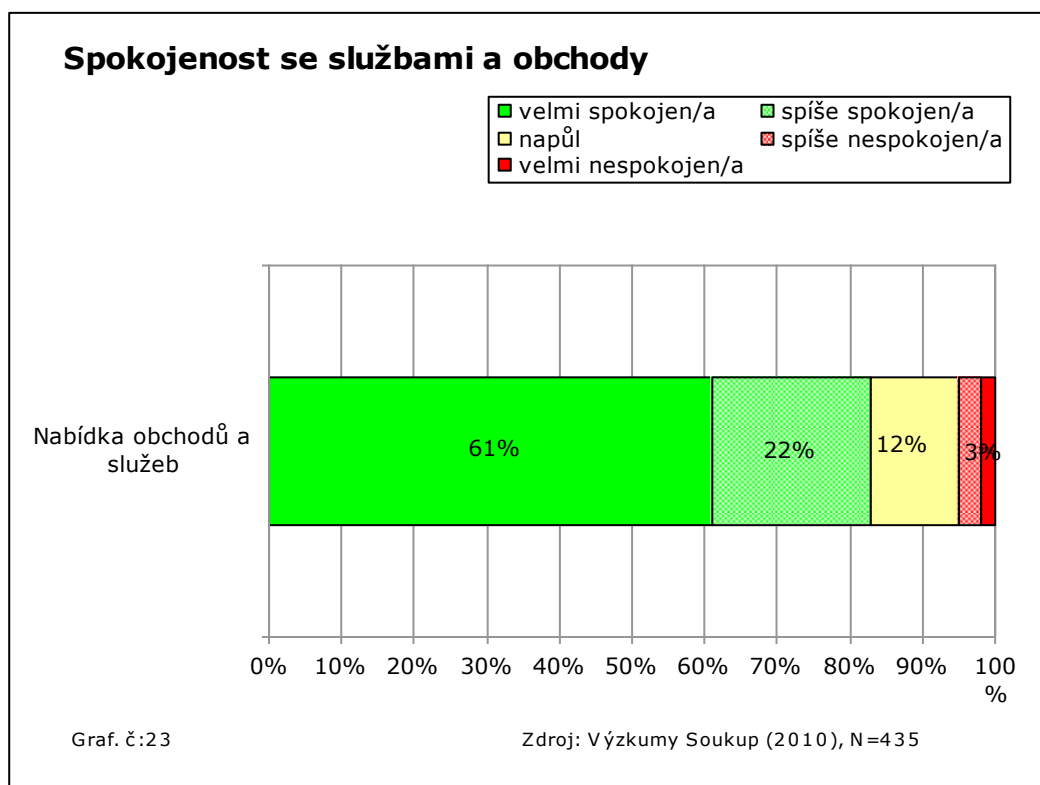
ostatní (15x)

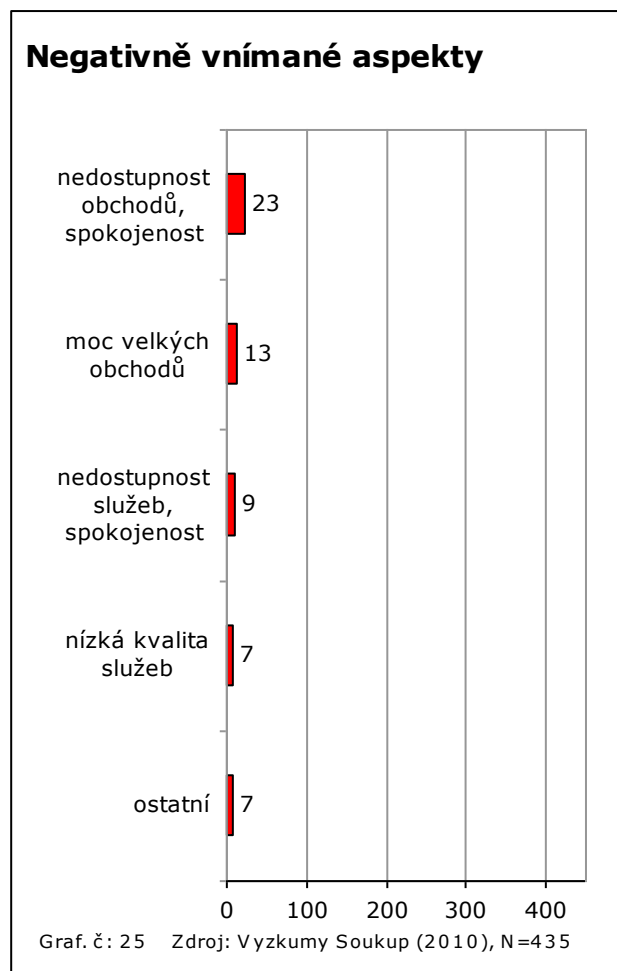
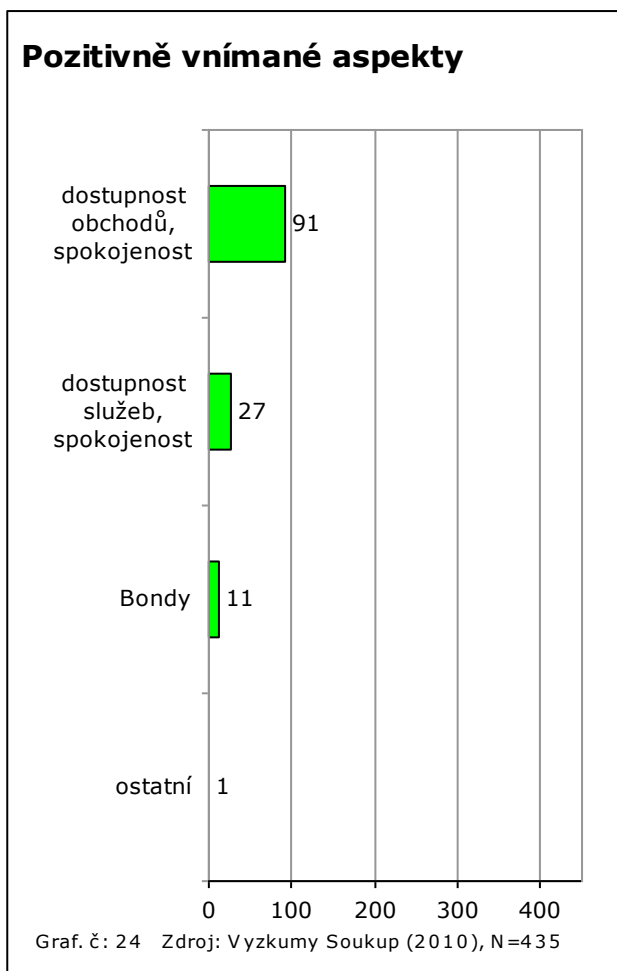
*plýtvání peněz za propagaci pana Nwelatiho; **proč má primátor tři náměstky - výsměch daňových
poplatníků**; současné vedení radnice; chování a jednání úředníků; nepochopitelný postup referentů
stavebního úřadu; **rozstrkanost úřadů**; zastupitelé města - přihrávání kšeftů kamarádíčkům;
zastupitelé jak se dostanou k funkci arogantně přehlížejí potřeby obyvatel; Povšík; profesionální škodiči -
Povšík a spol.; v informačním středisku kde by se měli věnovat turistům je v So a NE zavřeno; dluhy
magistrátu, které umožňují pomluvy opozicím; provinění chod města; diskriminace obyvatel v historické
části města; o mnoha věcech se jen mluví a dlouho trvá realizace*

4.10. Služby a obchody

Nabídka obchodů a služeb patří k nejlépe hodnoceným aspektům (61% velmi spokojeno). Respondenti často zmiňovali existenci obchodní sítě či Bondy centrum. Naopak vyskytly se i kritické názory, že v Mladé Boleslavi je již až příliš velkých obchodních domů, které zabírají prostor a vytlačují drobné obchody z centra města.

Mezi další stížnosti patří málo otevřených restaurací o víkendu, či nedostatek obchodů (především potravin) v centru a příměstských částech. Velká část respondentů se shodla, že si již nepřeje další velká obchodní centra.





Pozitiva - služby a obchody

dostupnost obchodů, spokojenost (91x)

obchody; nákup - dostupnost; obchodní síť; obchodní centra; nabídka obchodů; dostupnost obchodů; nákupní centra; hodně obchodů; dostupnost obchodní sítě; dostatek obchodů; dostatek obchodních center; dostupnost obchodů a služeb; dostatečná obchodní síť; dostatek nákupních možností; možnost nakupování i v pozdních hodinách; nákupní centrum; v Severním Městě dostupnost potravin a průmyslového zboží; nákupní prostory; nákupní prostory - dostatek; nákupní prostory - dostupnost; nákupní příležitosti; obchodní domy; obchodní domy s dlouhou otevírací dobou; blízkost obchodů; velká nabídka obchodů; blízkost supermarketu; síť nákupních středisek; obchodní centra - nákup pod jednou střechou; blízkost nákupního centra a jejich počet; Svijany; dostatek nákupních středisek; nové obchodní centra; dostupná obchodní síť; snadná dostupnost obchodů; množství obchodů a služeb v okolí; velká nabídka zboží díky kupní síle; možnost nákupů; výběr supermarketů; nákupní střediska; velký výběr obchodů; velká nákupní centra; trh se zeleninou; dobrá obchodní síť; obchody - dostupnost, dostatek; obchodní centra; krámy; obchody - nabídka; zcela uspokojivá nabídka obchodů a služeb; nakupování; nákup - dostatek;

dostupnost služeb, spokojenost (27x)

dostupné služby; nabídka služeb; služby; služby - dostupnost; obslužnost; občanská vybavenost; široká nabídka odborných pracovišť; dostupnost jednotlivých zařízení; blízkost všech institucí; služeb; dobrá dostupnost služeb; dostupnost restaurací; dostupné vše důležité; nadprůměrný sortiment služeb; snadná a dostupná obslužnost obyvatel; široká nabídka služeb; služby - nabídka; dostupnost služeb;

Bondy (11x)

Bondy; Bondy centrum; stavba Bondy- kino; Centrum Bondy;

Ostatní (1x)

bibliobox;

Negativa - služby a obchody

nedostupnost obchodů, nespokojenost (23x)

absence nákupního střediska v centru historického města - hlavně potraviny; málo kvalitních kamenných obchodů; málo obchodů typu Kaufland na Starém Městě; málo užitkových obchodů s potravinami; **nabídka obchodů ve středu města**; nadbytek realitních kanceláří na úkor obchodů potravin; **nedostatečná nabídka obchodů a služeb na okrajích města**; nedostatek malých obchodů; nedostatek obchodní sítě v centru (pro starší občany žijící v centru je obtížné dojíždět na okraj města); nedostatek specializovaných obchodů - př. výtvarné potřeby; nekvalitní obchody s oblečením; nerovnoměrná nabídka obchodů; obchod s potravinami a zeleninou; obchodní využití Starého města; obchody - převážně Vietnamské; **příliš obchodů s asijským oddělením**; skladba obchodů - převažují mobily, prodejny "levných" oblečení a předmětů; Tesco chybí a jiné známé obchody; u obchodů **chybí delší otevřací doba**; uzavření všech obchodů starého města; **zanikání obchodní činnosti ve městě - vznik obchodních domů (Vietnam, Čína)**; zavírání českých obchodů ve městě; zrušení obchodu-jiný zboží; žádný Nonstop hypermarket;

moc velkých obchodů (13x)

hodně nákupních center, které kazí krajinu; hodně obchodních domů; hodně supermarketů; hodně výstaveb marketů na okrajích MB; je zbytečné stavět další řetězové obchody; málo obchodů, jen supermarkety; mnoho supermarketů; rozpínavost supermarketů; velké množství nákupních center; vysoká koncentrace obchodních center; zničená obchodní síť;

chybějící služby, nespokojenost (9x)

bowling, kulečnick v Bondy je zavřený , proč?; **centrum města žádné kavárny jen čínské obchody**; drahé služby; draho; chybí FIT centra - sauny, uhlíčitě koupele apod.; chybí klasická česká kuchyně/ restaurace; málo dobrých restaurací; málo stánků s občerstvením; v ulici Boleslavi postrádám restauraci kde by se nekouřilo;

nízká kvalita služeb (7x)

hodně obchodů se stejným sortimentem - pokud sháním něco méně obvyklého musím do většího města; hodně Vietnamských obchodů; nedodržování zavíracích dob restaurací; o víkendu v poledne málo restaurací otevřených; restaurace bez dětských koutků; **v neděli je problém se v restauraci najíst**; volnost pracovní doby v restauračních zařízení - nedodržují zavírací čas;

Ostatní (7x)

hodně barů; hodně restaurací; hodně restaurací a heren; hlavní pošta špatně funguje; omezení dodávky pošty; fitcentrum Bulldog;

Náměty - Služby a obchody

chybějící nabídka (14x)

malá nabídka; **malé obchody s pestrým sortimentem - cukrárny, kavárny ve staročeském stylu, které by zaplnily staré centrum MB**; na Dubích by mělo být obchodní centrum; na Výstavišti málo krámků-zelenina a masna; **nerušit maloobchody - potraviny, pečivo, bufety**; Non stop hypermarket; podpora prodeje mimo markety; podpořit rozvoj Starého města po obchodní stránce; přestěhovat obchody z obchodních center do města; **při pronájmu městských prostor dávat přednost tradičním nájemcům a náplni** ; více obchodů s každodenními potřebami v této lokalitě; více skateshopů; více volnočasových či jinak zaměřených obchodů; zajistit speciální prodejny;

Méně supermarketů (5x)

méně supermarketů; moc obchodních center; nabídka obchodů špatná - potravinové řetězce; pouze obchody v hypermarketech; samá herna a bar; více obchodů už ne;

Ostatní (8x)

pokud bude mezi podnikateli zájem, vytvořit prostor pro celotýdenní a celoroční farmářské trhy; rozšířit trhy zemědělských produktů; v sídliště je vše koncentrováno kolem Kauflandu -chybí

Průzkum názorů, spokojenosti a potřeb obyvatel obyvatel Mladé Boleslavi

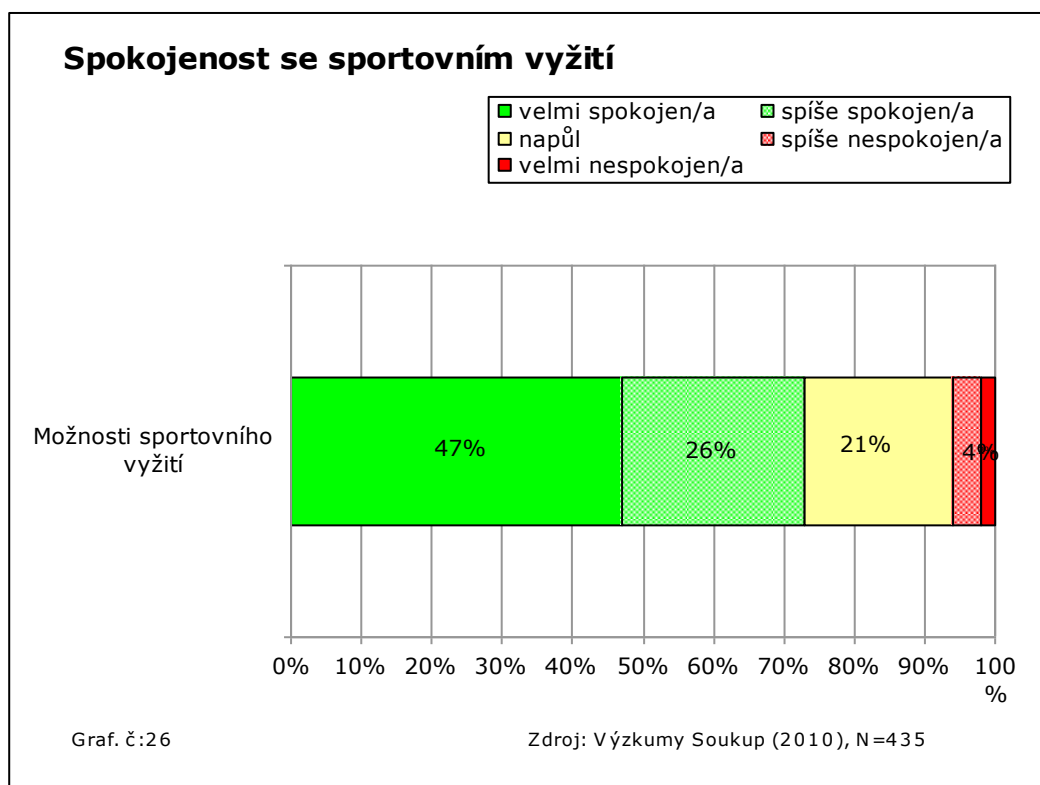
drobnější provozovny; podpora živnostenského stavu např. dotace nájmu u potřebných; žádná podpora drobných živnostníkům; nadbytek propagace, která nepřechází končí v kontejnerech; reprezentační hotel v Habeši;

4.11. Sportovní vyžití

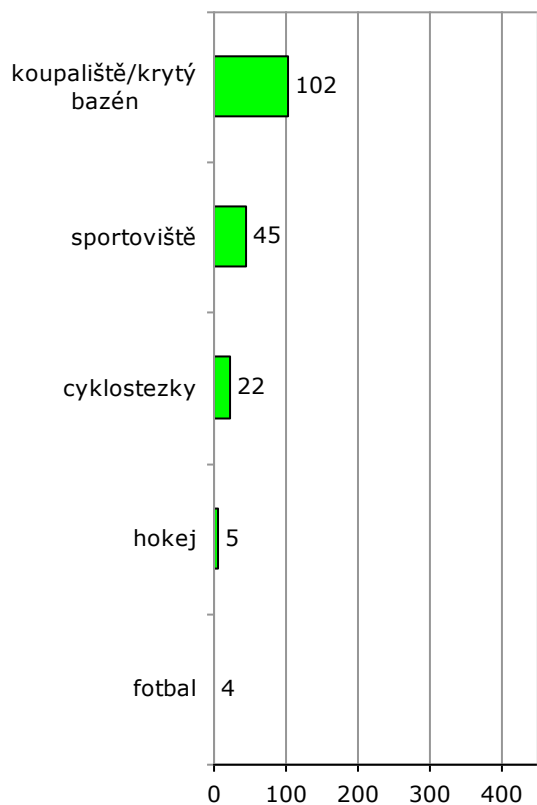
Respondenti hodnotili pozitivně možnosti sportovního vyžití v Mladé Boleslavi. Velmi spokojeno je 47% respondentů a dalších 26% je spíše spokojeno. Relativně méně jsou se sportovním vyžitím spokojeni domácnosti vysokoškoláků.

Mezi pozitivy v oblasti sportovního vyžití respondenti nejčastěji uváděli rekonstrukci venkovního koupaliště. Ke koupališti směřovala ovšem i negativa spojená s odkladem výstavby vnitřního bazénu. Mezi další pozitiva rozhodně patří rozvoj cyklostezek, dostatek sportovišť či nový fotbalový stadion. Částečně do sportovního vyžití lze zařadit i pochvaly na parky a na přírodní lokalitu Radouč (viz kapitolu 4.2).

Negativní komentáře se týkaly dostavby vnitřního bazénu, stále nedokončené cyklistické sítě po městě (rozdívají se, ale není hotova), nedostatečné údržby stávajících sportovišť (částečně kvůli investicím do nových nezbyvají prostředky na údržbu stávajících), nedostatku veřejných „plácků“ pro mládež či vysoké investice do profesionálního fotbalu a hokeje na úkor jiných sportů a neprofesionálů.

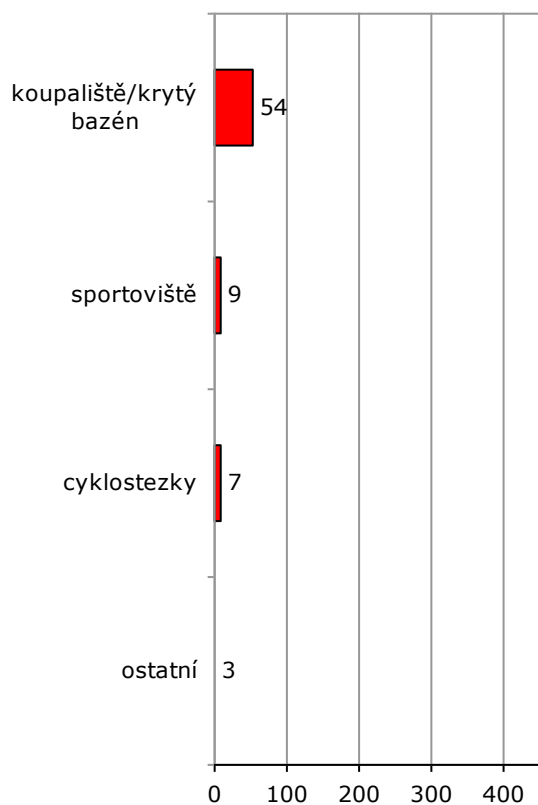


Pozitivně vnímané aspekty



Graf. č.: 27 Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Negativně vnímané aspekty



Graf. č.: 28 Zdroj: Vyzkumy Soukup (2010), N=435

Pozitiva - sportovní vyžití

koupaliště/krytý bazén (102x)

koupaliště; nové koupaliště; bazén; rekonstrukce koupaliště; městské koupaliště; **rozšiřování aquacentra - plány pro celoroční využívání**; vybudování koupaliště; vybudování bazénu na sídlišti; krytý bazén; nové městské koupaliště; bazén - koupaliště; zrekonstruované koupaliště; vyžití na městském koupališti; renovované koupaliště; aquapark Plivátko; dokončená výstavba koupaliště; modernizace venkovního koupaliště; vybudování nového koupaliště - pláže u Jizerky; nové zrekonstruované koupaliště; pěkné nové koupaliště; dobrý bazén; úprava koupaliště; koupaliště; koupaliště po mnoha letech; vybudováno krásné koupaliště; nové koupaliště na evropské úrovni; vznik koupaliště; vstup na koupaliště zdarma; **nové koupaliště a vyhřívaný bazén**; nové vyhřívané koupaliště; **koupaliště - čistota vody a prostor**; koupaliště - letní programy; výstavba krytého, moderního bazénu; velké koupaliště;

sportoviště (45x)

sportovní vyžití; sportoviště; fotbalový stadion; možnost sportovního vyžití; **krásné sportovní areály (stadiony)**; nová sportoviště; **nové hřiště - dráha na kolečkové brusle**; sportovní vyžití - **noční bruslení**; sportovní areál v okolí městského stadionu; dráha na stadioně; sportovní zázemí pro děti; hřiště; vznik sportoviště; **investice do sportovních zařízení**; využívaný sportovní stadion; stadion; dostupnost sportu; zlepšení sportovního vyžití - koupaliště, cyklostezky, ; množství sportovního vyžití; závodíště pro psy; sport; sportovní vyžití, množství cvičebních aktivit pro dospělé; sportoviště - opravy; kvalitní sportovní zázemí; sportovní zařízení; městský stadion; fotbalové hřiště;

cyklostezky (22x)

cyklostezky; cyklistické stezky; cyklostezky, výstavba; nové cyklostezky; vybudování cyklostezek v městě; **cyklostezky - rostoucí počet**; stezky; rozšíření cyklostezek; začátek úpravy cyklostezek; výstavba cyklostezek po Boleslavi; **cyklistické stezky, které jsou nově vybudované po celém městě**; přibývají cyklostezky; budování cyklostezek; cyklostezky na Starém městě; cyklostezky - rozvoj;

hokej (5x)

hokej; úspěchy hokejového klubu; kvalitní sport pro diváky (hokej, fotbal); BK Mladá Boleslav;

fotbal (4x)

fotbal; úspěchy fotbalového týmu FK; fotbal i hokej; prvoligový turnaj; fotbalový stadion;

Negativa - sportovní vyžití

koupaliště/krytý bazén (50x)

aquapark; **aquapark – chybí pořádně krytý 50m bazén**; důstojné kryté koupání v zimních měsících; chybí aquapark; chybí bazén na úrovni; chybí dostačující plavecký bazén; chybí důstojný plavecký bazén; chybí kryté koupaliště; chybí krytý bazén; chybí krytý plavecký bazén; chybí kvalitní bazén; chybí kvalitní krytý bazén; chybí moderní krytý plavecký bazén; chybí pořádný plavecký bazén; chybí slušný plavecký bazén krytý; chybí velký krytý bazén; krytý bazén; krytý bazén ; krytý bazén - ostuda; krytý bazén - katastrofa; krytý bazén - špatná hygiena; krytý bazén / aquacentrum; krytý bazén není; krytý bazén v MB; krytý bazén ve městě je zastaralý; malý zastřešený plavecký bazén; neexistence adekvátního bazénu; není krytý plavecký bazén; pracovní využití - chybí bazén aquapark; prodlužování řešení krytého bazénu; společenské vyžití - krytý bazén; žádný krytý bazén; koupaliště malé; není kvalitní krytý bazén; nevyhovující krytý bazén;

sportoviště (9x)

malé sportovní vyžití; **nové sportovní plácky, ale staré neupravené**; málo sportovišť; možnost si zabruslit; nedostatek hal pro trénink fotbalu; nedostavěný fotbalový stadion; **nepřispívat jen na hokej a fotbal, ale i na jiné sporty - atletika, volejbal; více sportovního vyžití**;

cyklostezky (7x)

cyklistická stezka přes město; málo cyklostezek; málo cyklostezek; nejhorší cyklostezky v okolí; není komplexní bezpečná síť cyklostezek;

ostatní (3x)

cena vstupu za mladistvé na koupaliště; fotbal; FK Mladá Boleslav (prodávají zápasy);

Náměty - sportovní vyžití

sportoviště (13x)

hlavní stadion - kontejner na posekanou trávu - smrad; chybí prostor na kolečkové brusle; **málo hřišť pro využití (bezplatné)**; možnost kolektivních sportů pro dospělé; **otevřít stadion pro veřejnost; podporovat i jiné sporty než fotbal**; pouze jedna hala s kurty na tenis, squash a badminton; **rekonstrukce sokolovny; Tím není myšleno vybudování stadionu pro profesionální sportovce!**; větší konkurence sportovních zařízení typu sparing; více sportovních nabídek;

koupaliště/krytý bazén (7x)

dobudování koupaliště; chybí krytý bazén; chybí krytý bazén - kapacita koupaliště v létě je nedostatečná; chybí tu pěkný , krytý bazén; krytý bazén; krytý plavecký bazén;

cyklostezky (2x)

cyklostezka v okolí MB; nedostatek cyklostezek;

ostatní (2x)

snížení drahých pronájmů (mládež, školy); více houpaček;

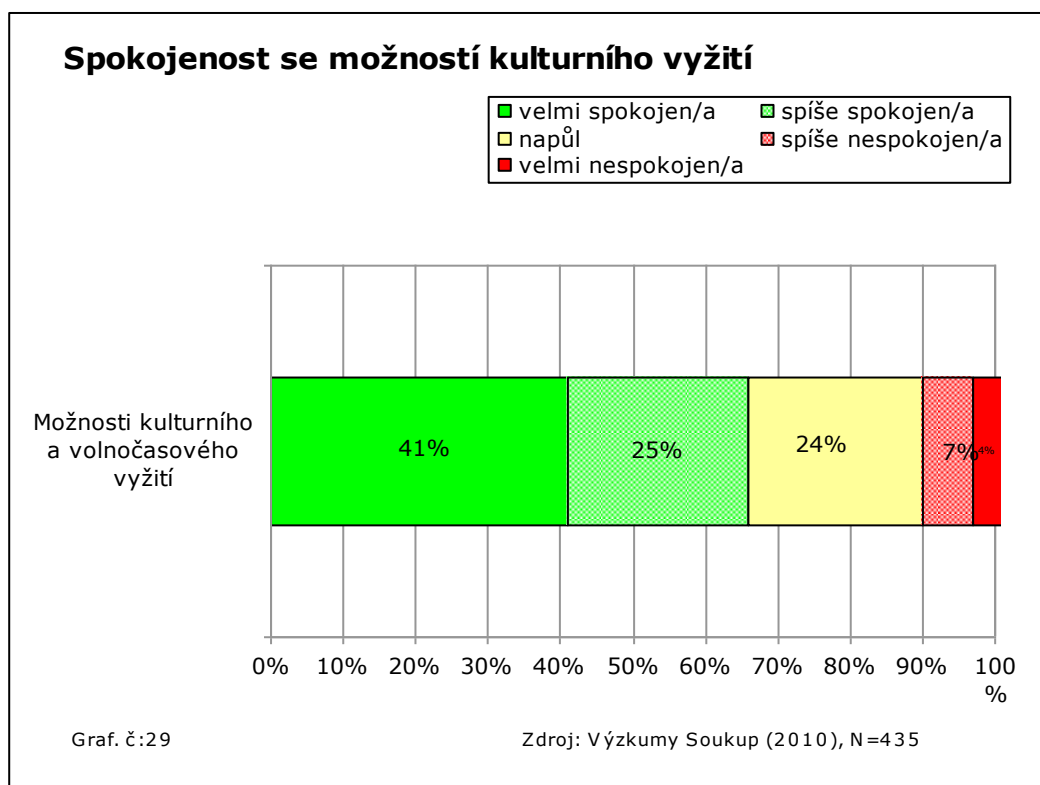
4.12. Kultura a další volnočasové vyžití

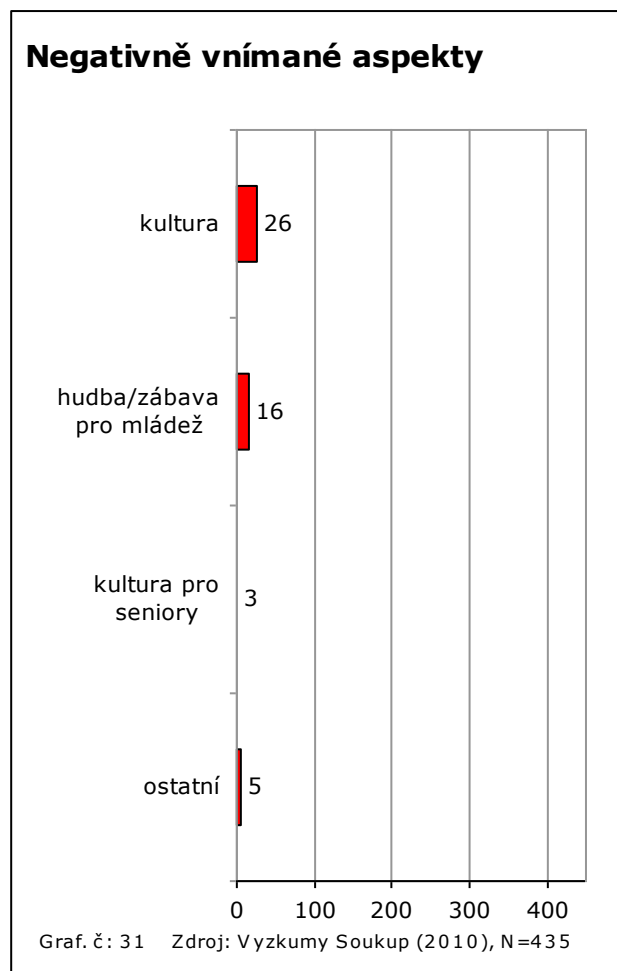
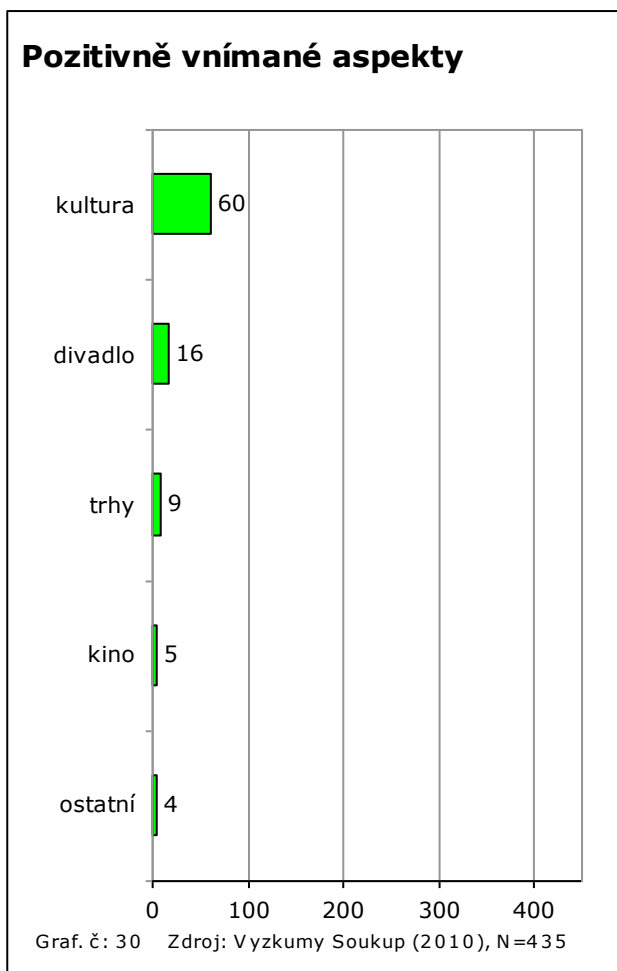
Možnosti kulturního a dalšího volnočasového vyžití byly hodnoceny spíše průměrně. Velmi spokojeno se cítí být 41% dotázaných. S kulturním vyžitím byly relativně více spokojeni lidé ve středním a starším věku. Naopak mladší lidé se cítí být s kulturním vyžitím spokojeni výrazně méně. Podobně nespokojeny se cítí být rodiny vysokoškoláků.

Respondenti si pochvalovali především zlepšení situace a nárůst kulturního vyžití. Mezi konkrétními pozitivy se vyskytly odpovědi typu kulturní dům, divadlo, kino či pravidelné akce (trhy, jarmarky, Svatováclavská jízda, Mikuláš).

Stížnosti naopak směřovaly k nekulturnosti obyvatel a k charakteristice Mladé Boleslavi jako „noclehárna pro fabriku“. Negativa se často týkala nedostatku kulturního vyžití pro mladší lidi (klub, koncerty...).

Podle respondentů, kteří považují kulturu za prioritu (25%), by se v Mladé Boleslavi mohlo konat více hudebních a kulturních festivalů, více koncertů či výstavy a projekce pod otevřeným nebem.





Kultura a další volnočasové vyžití – pozitiva

kultura (60x)

kultura; kulturní vyžití; možnost kulturního vyžití; kulturní vyžití; více kulturních akcí; kultura - více možností vyžití; kulturní akce; nabídka kulturních pořadů; dostupnost kultury; kulturní vyžití - kino, divadlo; kulturní vyžití - pravidelné akce; společenské akce - Silvestr; kultura - divadlo, kino; kulturní vyžití - divadlo, kino; více volnočasových akcí; zlepšující se kulturně-spoločenský život; kulturní dům; kulturní a zábavné vyžití; dům kultury a jeho činnosti; autonomní kultura; hodně kulturních podniků; zvyšování počtu kulturních akcí-konají se každý rok; kulturní a společenské akce pořádané městem; množství kulturního vyžití; aktivity-večerní koupání, koncerty apod.; kulturní a společenské akce; volnočasové vyžití; dobré kulturní vyžití; hodně kulturních akcí;

divadlo (16x)

divadlo; divadlo; městské divadlo s vlastním souborem; dostupnost kina a divadla; kultura -divadlo; kulturní vyžití - divadlo, kino; kvalitní městské divadlo;

trhy (9x)

tradiční Jarmarky; různé kulturní akce - jarmark; úterní trhy na stadionu; akce - Jarmarky, výstavy; různé akce - Mikuláš, jarmark; akce města Mikuláš, jarmarky, Svatováclavská jízda; kulturní vyžití - jarmarky; kulturní vyžití - jarmarky atd.;

kino (5x)

kino; rozvoj kultury -Cinestar; Cinestar; kino Cinestar;

ostatní (4x)

podnik U-Turu; obnova života ve městě; podlázecská pláž; muzeum

Kultura a další volnočasové vyžití – negativa

kultura (26x)

malé kulturní vyžití; kulturní vyžití; málo kulturního vyžití; **brzké uzavření společenských a kulturních prostor (hl. Bondy centrum)**; kulturní nevyžití; **málo kulturního vyžití pro děti**; málo společenských akcí; málo vyžití pro volnočasové aktivity; **nuda ve městě**; špatné kulturní vyžití; více společenských akcí; **město nežije - malé kulturní vyžití - koncerty, výstavy, akce, galerie**; omezená kulturní nabídka; více kulturního vyžití; málo kulturních akcí; absence kulturního a společenského centra; malá účast obyvatel na kulturních a společenských akcích; méně kulturního vyžití; **město po 17 hod. nežije**; nekulturnost obyvatel- málo akcí;

hudba/zábava pro mládež (16x)

chybí klub s muzikou pro 20 leté lidi; chybí kvalitní prostor pro zábavu mladých lidí; malé společenské vyžití pro střední generaci; málo hudebních klubů; málo zábavných podniků; málo zábavy pro mladé; málo zábavy pro mladé, dospělé; malý zájem lidí o jinou než "většinovou" kulturu; minimum aktivit pro mládež; **mládež nemůže volně hrát šipky, kulečnick a bowling, musí do hospod a restaurací**; nedostatek kulturních akcí - koncerty, disco; **ve městě není noční život - obchůdky, kavárny, restaurace - s otevřenou dobou do noci**; žádná diskotéka; žádný alternativní hudební klub; žádný noční život;

kultura pro seniory (2x)

málo zábavy pro seniory; více možností kulturního vyžití pro seniory;

ostatní (5x)

"noclehárna" pro fabriku-město; **chybí výstavní síň Templ muzeum**; měla by být opět zprovozněna městská galerie; zvažovat zřízení Galerie v MB za účelem poznání a uchování výtvarných, uměleckých hodnot; v programu městského divadla chybí opery, klasické opery a balety;

Náměty - kultura a další volnočasové vyžití

hudba/zábava pro mládež (10x)

budování klubů a center; herny pro mládež, šipky, kulečnick, kuželky, bowling; **kluby pro mladé**; slabé kulturní vyžití, **více koncertů a dalších akcí, chybí festivaly**; více míst pro společný volný čas - zábavné centra, slušná diskotéka; více společenských, kulturních akcí - hudební koncerty, hudební kluby; více zábavných center; **více zábavných center pod střechou**; znovuootevření bowlingu a kulečnicku v Bondy centru;

ostatní (10x)

podpora ušlechtilé zábavy - divadlo, filmový klub, kulturní středisko, **ZUŠ**; týdenní trhy 1x14 dní je málo; **víc možností kam s dětmi za špatného počasí**; více pro rodiny s dětmi; chybí setkávání výtvarníků; **více galerií; výstavy - využít i vnější prostor**; disco bez cikánů, Slováků, Poláků a Ukrajinců; zrušit veškeré herny je to ostuda města; pořádání zájmových kroužků pro ženy; výstavní síň - nelze vystavit vše, co je v depozitu muzea (obrazy); v divadle uplatňovat i klasickou operu, hodnotnou operu;

5. Příloha 1 – orientační rozdělení lokalit

Obr. 1. Orientační náčrt rozdělení lokalit



Vysvětlivky:

- 1 – Severní sídliště
- 2 – historické jádro
- 3 – širší centrum
- 4 – příměstské části

6. Příloha 2 – porovnání spokojenosti obyvatel s předchozími šetřeními

Tab. č. 1: Celková spokojenost – porovnání se skupinou vybraných obcí

Obec	rok	Velmi spokojen	Mírně spokojen	Mírně nespokojen	Velmi nespokojen	Průměrná spokojenost (0=nespok., 100=spok.)
Mladá Boleslav	2010	10%	77%	11%	2%	69,9
Mladá Boleslav	2005/6	17%	50%	25%	6%	63,3
Záhoran	2005	42%	44%	11%	2%	70,4
Vsetín	2004	34%	51%	13%	2%	70,9
Vsetín	2006	29%	58%	10%	3%	75,3
Vsetín	2009	38%	50%	10%	2%	75,3
Velké Meziříčí	2005	26%	56%	16%	2%	67,3
Uherské Hradiště	2007	52%	41%	5%	1%	76,3
Uherské Hradiště	2009	38%	51%	10%	2%	71,7
Třebíč	2005	20%	57%	18%	5%	66,5
Třebíč	2008	25%	52%	20%	4%	67,4
Třebíč	2010	22%	57%	17%	4%	-
Strakonice	2010	18%	51%	25%	6%	-
Semily	2009	22%	46%	26%	6%	61,2
Roudnice n. Labem	2008	14%	51%	31%	4%	65,6
Prostějov	2008	30%	51%	15%	5%	68,0
Praha Libuš	2008	25%	52%	19%	4%	65,8
Poděbrady	2009	35%	50%	12%	4%	70,1
Pelhřimov	2006	36%	58%	5%	2%	71,9
Litoměřice	2007	35%	54%	9%	1%	-
Krnov	2005	15%	70%	14%	1%	-
Krásná Lípa	2009	18%	59%	20%	3%	-
Kopřivnice	2005	19%	69%	9%	3%	-
Kopřivnice	2008	22%	70%	7%	1%	74,5
Kladno	2008	21%	54%	20%	6%	65,3
Jablonec n. Nisou	2009	31%	50%	16%	3%	69,4

Obec	rok	Velmi spokojen	Mírně spokojen	Mírně nespokojen	Velmi nespokojen	Průměrná spokojenost (0=nespok., 100=spok.)
Chrudim	2007	28%	59%	11%	1%	70,6
Chrudim	2009	32%	56%	10%	2%	78,0
Hradec Králové	2005	31%	59%	9%	1%	-
Hodonín	2005	24%	59%	12%	4%	67,7
Hodonín	2007	47%	21%	24%	7%	62,3
Hodonín	2009	16%	56%	22%	6%	62,0
Hlučín	2010	30%	54%	14%	2%	71,0
Bílina	2008	11%	55%	27%	7%	61,0

Zdroj: Výzkumy Soukup 2010, N=435, www.timur.cz

7. Příloha 3 – dotazník

Dotazník hodnocení spokojenosti obyvatel Mladé Boleslavi s životem ve městě

1. Jak jste celkově spokojen/a s městem Mladá Boleslav jako místem, kde žijete? Jste

1. Velmi spokojen/a 2. Spíše spokojen/a 3. Spíše nespokojen/a 4. Velmi nespokojen/a

2. Vyjádřete prosím svou spokojenost na stupnici 0-100, kdy 0 znamená velice nespokojen a 100 velice spokojen (míra spokojenosti 0%-100%)

Skóre: (0 velice nespokojen/a, 100 velice spokojen/a)

3. Co konkrétně se Vám na životě v Mladé Boleslavi líbí? Uved'te prosím 3 věci, které Vás napadnou jako první (zapisuj co nejpodrobněji a celou větou)

1. pozitivum.....

2. pozitivum.....

3. pozitivum.....

4. Naopak, co konkrétně se Vám na životě v Mladé Boleslavi nelíbí? Uved'te opět 3 věci, které Vás napadnou jako první. (zapisuj co nejpodrobněji a celou větou)

1. negativum.....

2. negativum.....

3. negativum.....

Tabulka níže obsahuje několik aspektů života v Mladé Boleslavi. U každého z nich nám prosím napište:

- jak jste spokojen/a v současné době s daným aspektem (0=nespokojen, 100 = spokojen)
- jak hodnotíte vývoj v posledních 5 letech (0=výrazné zhoršení oproti roku 2005, 100 = výrazné zlepšení oproti roku 2005)

Pokud se Vás daný aspekt netýká (např. hodnocení MŠ, když nemáte malé děti), zapište X.

aspekt života v MB	spokojenost 0=nespokojen 100=spokojen	hodnocení vývoje 0=zhoršení, 100=zlepšení
5. dostupnost zdravotních služeb		
6. dostupnost a kvalita sociálních služeb (např. pečovatelská služba, DPS...)		
7. předškolní vzdělávání v MB		
8. základní vzdělávání v MB		
9. nabídka vzdělávacích programů pro dospělé a seniory		
10. kvalita životního prostředí – čistota veřejných prostranství, zeleň, ovzduší, hluk		
11. třídění a nakládání s odpady		
12. péče o památky		
13. dětská hřiště a hřiště pro mládež		
14. bezpečnost v MB		
15. MHD		
16. dopravní zatížení v MB		
17. parkování v MB		
18. stav a údržba komunikací		
19. fungování magistrátu		
20. informovanost o dění v MB		
21. nabídka obchodů a služeb		
22. možnosti sportovního vyžití		
23. možnosti kulturního a volnočasového vyžití		

Magistrát města Mladé Boleslavi se chce přednostně věnovat řešení problémů, které jsou z pohledu jeho obyvatel nejpodstatnější. Vyberte (a zakřížkujte) prosím max. 5 priorit, kterým by se magistrát měl věnovat přednostně. Pokud chcete, můžete napsat, jakou konkrétní změnu byste ve svých prioritních oblastech rád/a přivítal/a.

aspekt života v MB	priority	Případný komentář, co byste v dané oblasti rád/a přivítal/a
24. dostupnost zdravotních služeb		
25. dostupnost a kvalita sociálních služeb (např. pečovatelská služba, DPS...)		
26. předškolní vzdělávání v MB		
27. základní vzdělávání v MB		
28. nabídka vzdělávacích programů pro dospělé a seniory		
29. kvalita životního prostředí – čistota veřejných prostranství, zeleň, ovzduší, hluk		
30. třídění a nakládání s odpady		
31. péče o památky		
32. dětská hřiště a hřiště pro mládež		
33. bezpečnost v MB		
34. MHD		
35. dopravní zatížení v MB		
36. parkování v MB		
37. stav a údržba komunikací		
38. nabídka obchodů a služeb		
39. možnosti sportovního vyžití		
40. možnosti kulturního a volnočasového vyžití		

Sociodemografické otázky

41. **Kolik osob včetně Vás žije ve Vaší domácnosti?** osob
42. **Kolik osob ve Vaší domácnosti má hlášené trvalé bydliště v Mladé Boleslavi?**
43. **Žije ve Vaší domácnosti:** (Možno více odpovědí)
1. dítě v předškolním věku
 2. dítě ve školním věku
 3. zdravotně postižená osoba
 4. senior starší 65 let
 5. ani jedno z výše uvedených

Abychom mohli porovnat výsledky šetření se statistikami Českého statistického úřadu (ČSÚ), potřebujeme se Vás zeptat na tzv. „osobu v čele domácnosti“. Za osobu v čele domácnost je dle metodiky ČSÚ v úplných rodinách vždy muž, v neúplných rodinách většinou rodič (je-li ekonomicky aktivní, v opačném případě může být osobou v čele ekonomicky aktivní dítě). V nerodinných domácnostech se za osobu v čele domácnosti považuje osoba s nejvyšším příjmem.

44. **Jaké je postavení osoby v čele domácnosti?**
1. žák, student
 2. zaměstnaný/á
 3. OSVČ, zaměstnavatel
 4. nezaměstnaný
 5. na rodičovské dovolené
 5. v domácnosti
 6. v důchodu
45. **Je osoba v čele domácnosti muž nebo žena?**
1. muž
 2. žena
46. **Do jaké věkové skupiny spadá osoba v čele domácnosti?**
1. do 34 let
 2. do 44 let
 3. do 54 let
 4. do 64
 5. 65 let a více
47. **Jaké nejvyšší dosažené vzdělání má osoba v čele domácnosti?**
1. ZŠ
 2. SŠ bez maturity
 3. SŠ s maturitou
 4. VŠ
48. **Žijete v rodinném či bytovém domě?**
1. rodinný dům
 2. bytový dům

- DĚKUJEME ZA VYPLNĚNÍ -

Pro kontrolu tazatelů Vás prosíme, abyste nám sdělili své jméno a telefonní kontakt. Tyto údaje budou uchovávány od dotazníků odděleně a ihned po kontrole budou skartovány.

Vyplňuje tazatel: Lokalita:..... Okrsek:.....

Akční plán statutárního města Mladá Boleslav na roky 2018 – 2019

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
Priorita 1	Zkvalitnění urbanistického rázu				
Opatření 1.1	Historické centrum a dílčí centra a osy				
1.1.01	Oprava Železné ul.	3.5, 4.4	2018	1,57	Vlastní
1.1.02	Program regenerace městské památkové zóny	3.5	2018 a dále	0,4	Vlastní
1.1.03	Skalní řízení vč. monitorace	3.5, 4.1	2018 a dále	2	Vlastní
1.1.04	Opěrná zeď v ul. Masná	3.5, 4.4	2018	0,9	Vlastní
1.1.05	Opěrná zeď Krajířova	3.5, 4.4	2018 a dále	8,5	Vlastní
1.1.06	Sbor Českých bratří – úprava vstupních prostor	3.5	2018	0,8	Vlastní
Opatření 1.2	Monofunkční plochy				
1.2.01	Revitalizace a řešení Radouče za Intermou (náletová vegetace)	2.4, 3.1, 4.4, 4.5	2018 a dále	0,4	Vlastní
1.2.02	Vnitroblok ul. Fibichova	2.4, 4.2, 4.4, 4.5	2018	2,5	Vlastní
1.2.03	Rekonstrukce ul. V Rokli	2.4, 4.2, 4.4	2018	3,7	Vlastní
1.2.04	Vnitroblok ul. Zalužanská	2.4, 4.2, 4.4, 4.5	2018	5,9	Vlastní
1.2.05	Vnitroblok ul. Erbenova	2.4, 4.2, 4.4, 4.5	2018	2	Vlastní
1.2.06	Hřbitov Čejetice – rozšíření	1.2, 2.4, 3.2	2018 a dále	3,5	Vlastní
Opatření 1.3	Rozvojové plochy				
1.3.01	Územní plán Mladé Boleslavi	1.2, 1.4, 2.4, 3.6, 4.1	2018 a dále	1,2	Vlastní, SF EU
1.3.02	Územní studie plochy Z5-3, Na Celně	1.2, 1.4, 2.4, 4.1, 4.4, 4.5	2018	0,08	Vlastní
1.3.03	Spolupráce a partnerství s okolními městy a obcemi při realizaci IPRÚ, MAS	2.2, 3.1, 3.5, 3.6, 4.2, 4.3, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4	2018 a dále průběžně	0,1	Vlastní

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
Opatření 1.4	Bydlení (vč. sociálního)				
1.4.01	Urychlení realizace domu pro seniory se zajištěním služeb	5.3, 5.4	2018 a dále	0,3	Vlastní
Priorita 2	Zlepšení stavu životního prostředí				
Opatření 2.1	Komunální odpad a třídění odpadu				
2.1.01	Velkoobjemové kontejnery pro příměstské části		2018	0,12	Vlastní
2.1.02	Sběrný dvůr Na Celně – příprava	3.2	2018 a dále	0,55	Vlastní
2.1.03	Podzemní kontejnery	1.1	2018 a dále	2,8	Vlastní, příp. Škoda Auto, příp. SF EU
2.1.04	Mechanicko-biologická úprava odpadů	3.2	2018 a dále	0	Compag Mladá Boleslav, s.r.o.
Opatření 2.2	Ovzduší				
Opatření 2.3	Hluk a světelný smog				
Opatření 2.4	Veřejná zeleň				
2.4.01	Veřejná zeleň – nová výsadba		2018 a dále	1,8	Vlastní
2.4.02	Lesopark Čejtice		2018 a dále	12	Vlastní
Priorita 3	Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu				
Opatření 3.1	Nabídka v oblasti volného času				
3.1.01	Adventní trhy	3.5	2018 a dále	0,9	Vlastní
3.1.02	Dopadová plocha pod lezeckou stěnou na Štěpánce	3.5, 3.6	2018	0,15	Vlastní
3.1.03	Singeltrek Chlum	3.5, 3.6	2018 a dále	6,6	Vlastní
3.1.04	Klubovny na koupališti – zateplení, venkovní úpravy, sportovní hřiště	3.4	2018	0,5	Vlastní

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
3.1.05	Sokolovna - plavecký bazén	3.4	2018 a dále	40	Vlastní, TJ Sokol Mladá Boleslav, MŠMT
3.1.06	Sokolovna – opravy budovy	3.4	2018	7,5	Vlastní, TJ Sokol Mladá Boleslav, MŠMT
3.1.07	Loděnice na Jizeře	3.4, 3.5	2018	9,8	Vlastní
3.1.08	Fotbalové hřiště u 9. ZŠ – revitalizace umělého trávníku		2018	2,85	Vlastní, investiční dotace FK MB
3.1.09	Klubové objekty „Betonárka“ - rekonstrukce	3.4	2018	3,5	Vlastní, investiční dotace MSSaRA
3.1.10	Akademie FKMB – šatnové zázemí pro mládež	3,4	2018 a dále	10	Vlastní, spolupráce s VaK
Opatření 3.2	Objekty veřejných služeb				
3.2.01	MŠ Sluníčko – výměna oken		2018	2,9	Vlastní
3.2.02	MŠ Čtyřlístek – úprava cest		2018	2	Vlastní
3.2.03	ISŠ Karmel – PD na půdní vestavby odborných učeben		2018	0,5	Vlastní
3.2.04	7. ZŠ, Václavkova 1082 – výměna zářivek		2018	0,2	Vlastní
3.2.05	6. ZŠ, Jilemnického 1152 – oprava osvětlení v učebnách		2018	0,5	Vlastní
3.2.06	9. ZŠ a MŠ Pastelka – snížení energetické náročnosti – 1. etapa		2018	22	Vlastní, SF EU
3.2.07	MŠ Michalovice vč. pozemku a vybavení		2018	7,05	Vlastní, SF EU
3.2.08	MŠ Beruška – stavební úpravy vč. vybavení		2018	6	Vlastní, SF EU
3.2.09	2. ZŠ, Komenského nám. 94 - stavební úpravy a vybavení	1.1	2018	1,94	Vlastní, SF EU
3.2.10	3. ZŠ, Laurinova 905 – stavební úpravy a vybavení		2018	1,35	Vlastní, SF EU
3.2.11	6. ZŠ, Jilemnického 1152 – stavební úpravy a vybavení		2018	1,18	Vlastní, SF EU
3.2.12	6. ZŠ, Jilemnického 1152 – atrium		2018	2,5	Vlastní
3.2.13	7. ZŠ, Václavkova 1082 – atrium		2018	6	Vlastní
3.2.14	6. ZŠ, Jilemnického 1152 – dokonč. zateplení a rekonstrukce topení		2018	7,8	Vlastní
3.2.15	8. ZŠ, Václavkova 1040 – atrium		2018	6	Vlastní

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
3.2.16	Rekonstrukce Domu kultury – PD	1.1, 3.1, 3.4, 3.7	2018 a dále	1,5	Vlastní, investiční dotace
3.2.17	Archiv magistrátu – PD	1.1	2018	1,5	Vlastní
3.2.18	Mezigenerační centrum Klementinka	3.4	2018	4	Vlastní
Opatření 3.3	Studentský život a vysoké školství				
Opatření 3.4	Spolková činnost a občanské iniciativy				
3.4.02	Univerzita 3. věku		2018 a dále průběžně	0,25	Vlastní
3.4.03	Městský klub seniorů	5.3	2018 a dále průběžně	0,07	Vlastní
3.4.04	Střelecký klub		2018 a dále průběžně	0,06	Vlastní
Opatření 3.5	Turistické atraktivity a jejich prezentace				
3.5.01	Příprava využití Poplužního dvora	1.1, 3.6	2018 a dále dle památkářů	0	Vlastní
3.5.02	Letecký den	3.1	2018	0,2	Vlastní
3.5.03	Reprezentativní kniha o Mladé Boleslavi		2018	0,5	Vlastní
3.5.04	Rally Bohemia	3.1	2018 a dále	0,85	Vlastní
3.5.05	Oldtimer Bohemia Rally	3.1	2018 a dále	0,5	Vlastní
3.5.06	Svatováclavská jízda	3.1	2018 a dále	0,15	Vlastní
3.5.07	Vláček – autovlak po městě	4.3	2018 a dále	0,5	Vlastní
Opatření 3.6	Rekreační potenciál koridorů Klenice a Jizery				
3.6.01	Realizace Pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera)	4.4	2018 a dále	0	Vlastní, Stč. kraj
3.6.02	Naučná stezka na Štěpánce podél Klenice	4.4	2018	0,1	Vlastní, nositelem projektu je Český rybářský svaz
Opatření 3.7	Konferenční a obchodní turistika				

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
Priorita 4	Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy				
Opatření 4.1	Silniční a železniční infrastruktura				
4.1.01	Oprava ul. Olbrachtova	4.2, 4.4	2018	4,5	Vlastní
4.1.02	Ul. Štyrsova – chodníky a komunikace	4.2, 4.4	2018	2	Vlastní
4.1.03	Oprava komunikace v Jiráskově ul.	4.2, 4.4	2018	2,8	Vlastní
4.1.04	Oprava ul. Jana Palacha	4.2, 4.4	2018	6,7	Vlastní
4.1.05	Oprava ul. Dukelská od DK ke křižovatce s tř. TGM	4.2, 4.4	2018	3,8	Vlastní
4.1.06	Oprava ul. Dukelská po rekonstrukci sítí VaK	4.2, 4.4	2018	12	Vlastní
4.1.07	Komunikace u haly 5. ZŠ	4.2, 4.4	2018	2,9	Vlastní
4.1.08	Dubce - silnice a parkoviště	4.2, 4.4, 4.5	2018	1	Vlastní
4.1.09	Rekonstrukce tř. TGM za Sportem	4.2, 4.4	2018 a dále	5,9	Vlastní
4.1.10	Ptácká ul. - střední část	4.2, 4.4	2018 a dále	40	Vlastní
4.1.11	Rekonstrukce mostu u Měšťáků – PD	4.2	2018 a dále	1,8	Vlastní
4.1.12	Rekonstr. mostu v ul. Pražská a kruh. křižovatka s ul. Nádražní - PD	4.2	2018 a dále	1,5	Vlastní
4.1.13	Podchod pod tratí v Podlázkách	4.4	2018	2,7	Vlastní
4.1.14	Zkapacitnění tř. Václava Klementa – PD	4.2, 4.3, 4.4	2018 a dále	2	Vlastní
4.1.15	Křižovatka tř. Václava Klementa s ul. Husova	4.2	2018	5	Vlastní
4.1.16	Křižovatka tř. Václava Klementa s ul. Laurinova	4.2	2018	9	Vlastní
4.1.17	Chobotecká ul. - silnice a parkoviště	4.2, 4.5	2018	8	Vlastní
Opatření 4.2	Automobilová doprava				
Opatření 4.3	Veřejná doprava				
4.3.01	Rekonstrukce zastávek MHD		2018 a dále	0,8	Vlastní, SF EU
4.3.02	Studie telematické infrastruktury	4.1	2018 a dále	1	Vlastní, SF EU

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
Opatření 4.4	Cyklistická a pěší doprava				
4.4.01	Oprava chodníků Žižkova ulice		2018	0,8	Vlastní
4.4.02	Chodníky Sahara – ul. Parková, Na Stráni, U Letiště		2018	1,557	Vlastní
4.4.03	Chodníky Dubce		2018	6,6	Vlastní
4.4.04	Cyklostezka Olympia, úsek od ulice Na Celně		2018 a dále	2,82	Vlastní, SF EU
4.4.05	Cyklostezka nám. Míru – Sbor Českých bratří		2018	0,375	Vlastní, SF EU
4.4.06	Cyklostezka v ul. Pražská – 0 etapa Bezděčín		2018 a dále	1	Vlastní, SF EU
4.4.07	Cyklostezka ke Škoda Auto podél D10		2018 a dále	1	Vlastní, SF EU
Opatření 4.5	Doprava v klidu				
4.5.01	Parkovací plocha v ul. Jana Palacha		2018	7,25	Vlastní
4.5.02	Parkoviště Dallas u ODSH		2018	3	Vlastní
4.5.03	Parkoviště Nový Park – ul. Na Radouči		2018	7,25	Vlastní
4.5.04	Parkoviště Severní sídliště		2018	7,5	Vlastní
4.5.05	Příprava výstavby tří parkovacích domů – PD	1.1, 4.2	2018 a dále	2	Vlastní, SF EU
4.5.06	Zavedení systému parkování pro celé město	4.2	2018	0	MPDMB
Priorita 5	Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby				
Opatření 5.1	Cizinci a národnostní menšiny				
5.1.01	Pomoc osobám ohroženým sociálním vyloučením	5.2	2018 a dále průběžně	0,275	Vlastní, Stč. kraj
5.1.02	Podpora dobrovolníků	3.1, 3.4, 5.2, 5.3	2018 a dále průběžně	0,1	Vlastní
5.1.03	Centrum pro integraci cizinců, o.p.s.	5.2	2018 a dále průběžně	0,05	Vlastní
Opatření 5.2	Kriminalita a sociálně patologické jevy				
5.2.01	Nadační fond Šance pro děti		2018 a dále průběžně	0,5	Vlastní

Číslo projekt. záměru	Název projektového záměru	Související opatření	Harmonogram	Předpokl. nákl. města v r. 2018 (mil. Kč)	Financování
5.2.02	Prevence a pomoc při řešení sociálněpatologických jevů	5.1, 5.3	2018 a dále průběžně	1,3	Vlastní
5.2.03	Projekt Asistent Bezpečného města	5.1	2018 a dále průběžně	3,888	Vlastní, SF EU, spolupráce s MPMB
5.2.04	Program preventivních akcí pro mládež zaměřených na bezpečnost		2018 a dále průběžně	0,15	Vlastní, spolupráce s HPMB
5.2.05	Stan pro občany bez domova	5.1, 5.3	2018 a dále průběžně	0,15	Vlastní
Opatření 5.3	Sociální služby pro seniory				
5.3.01	Rada seniorů	3.1, 3.4	2018 a dále průběžně	0.15	Vlastní
5.3.02	Pečovatelská služba města Mladá Boleslav		2018 a dále průběžně	11	Vlastní
5.3.03	Kluby důchodců	3.4	2018 a dále průběžně	0,5	Vlastní
5.3.04	Senior taxi		2018 a dále průběžně	0,8	Vlastní
5.3.05	Pomoc seniorům v obtížných situacích		2018 a dále průběžně	0,5	Vlastní
5.3.06	Pomoc seniorům a postiženým občanům		2018 a dále průběžně	0,405	Vlastní
Opatření 5.4	Sociální bydlení				
5.4.01	Sociální bydlení ul. Krajčírova – rekonstrukce	1.4	2018	1,63	Vlastní, SF EU
5.4.02	Sociální bydlení Podchlumí – rekonstrukce	1.4	2018	0,32	Vlastní, SF EU
mimo opatření SP	Personální stabilizace ve školství	-	2018 a dále průběžně	0,5	vlastní