



INTEGROVANÁ STRATEGIE MLADOBOESLAVSKÉ AGLOMERACE

Realizováno v rámci projektu: OPZ - Podpora strategického řízení a plánování ve veřejné správě ČR s důrazem na rozšiřování metod, nástrojů, inovací, znalostí a zkušeností v praxi, reg. č. CZ.03.4.74/0.0/0.0/15_025/0016924

- I. POPIS ÚZEMÍ**
- II. ANALYTICKÁ ČÁST**
- III. STRATEGICKÁ ČÁST**
- IV. IMPLEMENTAČNÍ ČÁST**

Zpracovatel: SPF Group, s.r.o.

Verze: 1.1

Obsah:

I. Popis území

1	Vymezení území ITI Mladoboleslavské aglomerace	5
2	Poloha a členění a historie území.....	7

II. Analytická část

3	Socioekonomická analýza.....	12
3.1	Obyvatelstvo a občanská vybavenost	12
3.1.1	Obyvatelstvo.....	12
3.1.2	Bydlení	23
3.1.3	Vzdělávací infrastruktura	24
3.1.4	Infrastruktura pro sociální služby.....	26
3.1.5	Zdravotnictví.....	28
3.1.6	Kultura a volnočasové aktivity	29
3.1.7	Shrnutí	31
3.2	Prostředí aglomerace	33
3.2.1	Veřejný prostor/sídelní zeleň	33
3.2.2	Památky	34
3.2.3	Bezpečnost/kriminalita	35
3.2.4	Životní prostředí, krajina, ekologické zátěže	35
3.2.5	Technická infrastruktura	36
3.2.6	Odpadové hospodářství	37
3.2.7	Shrnutí.....	38
3.3	Ekonomický rozvoj a trh práce	39
3.3.1	Struktura zaměstnanosti.....	39
3.3.2	Ekonomická aktivita.....	40
3.3.3	Zaměstnanost, nezaměstnanost a trh práce	42
3.3.4	Shrnutí.....	43
3.4	Cestovní ruch	43
3.4.1	Atraktivita cestovního ruchu	43
3.4.2	Shrnutí.....	47
3.5	Doprava a dopravní infrastruktura.....	47
3.5.1	Infrastruktura silniční dopravy	47
3.5.2	Infrastruktura železniční dopravy	50
3.5.3	Infrastruktura cyklistické dopravy	51

3.5.4	Infrastruktura veřejné dopravy.....	52
3.5.5	Doprava v klidu.....	53
3.5.6	Shrnutí.....	54
3.6	Veřejná správa a SMART technologie ve veřejné správě.....	55
3.6.1	Veřejná správa a SMART technologie ve veřejné správě.....	55
3.6.2	Shrnutí.....	56
4	Analýza SWOT.....	57
4.1	Obyvatelstvo a občanská vybavenost.....	57
4.2	Prostředí aglomerace.....	59
4.3	Ekonomický rozvoj a trh práce.....	60
4.4	Cestovní ruch.....	61
4.5	Doprava a dopravní infrastruktura.....	62
4.6	Veřejná správa a SMART technologie.....	64
5	Analýza problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace.....	65
5.1	Analýza problémů.....	66
5.2	Rozvojové potřeby.....	71
6	Analýza stakeholderů.....	74
III. Návrhová část		
7	Strategický rámec.....	78
7.1.	Vize a globální cíl.....	78
7.2.	Strategické cíle.....	78
7.3.	Specifické cíle a opatření.....	80
7.3.1.	A: Doprava.....	80
7.3.2.	B: Kvalita života.....	84
7.3.3	C: Prostředí aglomerace.....	91
8	Vazba na strategické dokumenty.....	101
8.1	Vazba na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+.....	101
8.2	Vazba na další strategické dokumenty.....	106
9	Popis integrovaných rysů strategie.....	111
10	Popis zapojení partnerů.....	115
10.1	Zapojení partnerů ve fázi přípravy strategie.....	115
10.2	Zapojení partnerů ve fázi tvorby programových rámců a ve fázi realizace strategie.....	117

IV. Implementační část

11	Popis řízení včetně řídicí a implementační struktury.....	119
-----------	--	------------

11.1	Řídicí a implementační struktura ISg	119
11.2	Popis monitoringu a evaluace	121
12	Seznam tabulek a obrázků	122

PŘÍLOHA 1: PŘEHLED OBCÍ ZAHRNUTÝCH DO VYMEZENÉ MLADOBOESLAVSKÉ AGLOMERACE

PŘÍLOHA 2: LEGENDA K MAPÁM TURISTICKÝCH CÍLŮ

I. POPIS ÚZEMÍ

1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ ITI MLADOBOLESLAVSKÉ AGLOMERACE

Vymezení Mladoboleslavské aglomerace vzniklo na základě jednotné metodiky¹ zadané Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, jejímž výstupem je dokument „Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR“²

Jednotná metodika využila pro vymezení metropolitních oblastí a aglomerací data mobilních operátorů a aktuální data ze statistické evidence, a to na úrovni obcí. Pro vymezení byl využit syntetický koeficient složený ze 3 metod:

1. Integrovaný systém středisek (území koncentrace kontaktů)

Princip metody postihuje intenzitu kontaktů mezi středisky metropolitní oblasti na základě dat mobilních operátorů. Vzniká tak matice denních dojížděkových proudů (návštěv) mezi 2 obcemi, kdy jedna je považována za bydliště a druhá za obec navštívenou. Mobilní data postihují nejen pracovní a školskou dojížděku, ale i všechny cesty během 35 po sobě následujících dní.

2. Čas strávený v jádrových městech

Metoda je založená na posouzení množství času, který obyvatelé obcí v zázemí jádrových měst stráví v regionálních centrech, což svědčí o vzájemné komplementaritě rezidenční, pracovní a obslužné funkce mezi jednotlivými sídly aglomerace.

3. Zóny rezidenční suburbanizace

Tato metoda postihuje šíření městského obyvatelstva v metropolitní oblasti do zázemí měst, čímž dochází k nepřímé urbanizaci a přenosu městského životního stylu do prostoru zázemí velkých měst. V suburbánní zóně měst narůstá propojenost vazeb mezi obcemi ze zázemí města a jádrovými městy. Obce zasažené suburbanizací je možné považovat za území, kam by měly směřovat investice namířené k řešení infrastrukturních problémů aglomerace (tj. dopravní, technické, obslužné a sociální infrastruktury). Suburbánní obce jsou vymezeny na základě intenzity bytové výstavby a intenzity migračního přírůstku z jádrových měst.

Výsledné vymezené území je rozsáhlejší, než území vymezené pro IPRÚ 2014-2020. Původní vymezení území aglomerace do aglomerace zahrnovalo obce, které přímo sousedí s městem Mladá Boleslav a vzhledem ke svému charakteru jsou silně funkčně závislé na jádrovém městě. Dále byly do aglomerace zařazeny obce, které tvoří suburbánní rozvojovou zónu Mladé Boleslavi, jejíž osou je silnice I/16 a která leží východně od jádrového města a je charakteristická intenzivním rozvojem bydlení a dalších funkcí. Nakonec byla do aglomerace zařazena ještě jedna obec na západ

¹ V programovém období 2014-2020 bylo vymezení v jednotlivých aglomeracích a metropolitních oblastech provedeno metodicky odlišnými způsoby. Pro období 2021+ je pro všechna území centrálně stanovena jednotná metodika.

² Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR, Závěrečný dokument, třetí verze, Praha, březen 2020.

od jádrového města, která vykazovala silnou funkční závislost na jádrovém městě. Původní území činilo 18 obcí vč. jádrového města Mladá Boleslav.

Na základě nové metody se území aglomerace rozrostlo více než 3 krát, co do počtu obcí, více než 4 krát, co do rozlohy a téměř 2 krát, co do počtu obyvatel. Nejvýznamnější změnou je připojení především severní části území, kde se nachází města Bakov nad Jizerou a Mnichovo Hradiště. Do vymezeného území nyní spadá celkem 63 obcí.

2 POLOHA A ČLENĚNÍ A HISTORIE ÚZEMÍ

Mladoboleslavská aglomerace leží ve Středočeském kraji na severovýchod od Prahy. Mladá Boleslav jako jádrové město si vytváří relativně silné dojížděkové zázemí, jehož celkový počet obyvatel dosahuje přes 100 tis. Mladoboleslavská aglomerace je tvořena 63 obcemi ve dvou správních obvodech ORP (Mladá Boleslav 57 obcí, Mnichovo Hradiště 6 obcí). Území má celkovou rozlohu 597 km².

Následující tabulky ukazují základní ukazatele aglomerace ve vztahu ke Středočeskému kraji, charakteristiky populační dynamiky a přehled obcí zařazených do aglomerace.

Tabulka 1: Mladoboleslavská aglomerace ve vztahu ke Středočeskému kraji a její charakteristiky populační dynamiky

Podíl na počtu obcí kraje (%)	5,51
Podíl na rozloze kraje (%)	5,22
Podíl na počtu obyvatel kraje (%)	7,46
Přirozený přírůstek/úbytek na 1 000 obyvatel (průměr za roky 2014-2018, ‰)	1,45
Migrační přírůstek/úbytek na 1 000 obyvatel (průměr za roky 2014-2018, ‰)	3,97

Zdroj: Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR, Závěrečný dokument, Třetí verze, Praha, březen 2020

Tabulka 2: Přehled obcí zahrnutých do vymezené Mladoboleslavské aglomerace

Kód obce	Název obce	Katastr. výměra v ha	Počet obyvatel k 1.1.2020
535427	Bakov nad Jizerou	2 701	5 175
535443	Bělá pod Bezdězem	6 321	4 792
535486	Bítouchov	710	381
570788	Bradlec	263	1 356
571946	Branžež	670	240
535559	Brodce	1 099	1 052
535583	Březno	1 111	1 047
599514	Březovice	1 632	347
535605	Bukovno	1 504	733
570991	Ctiměřice	166	146
535630	Čistá	899	824
570818	Dalovice	388	262
535656	Dlouhá Lhota	594	446
535672	Dobrovice	2 464	3 421
571989	Dobšín	354	281
535702	Dolní Bousov	2 431	2 788
535711	Dolní Krupá	1 120	251
570940	Dolní Stakory	386	310
535818	Horky nad Jizerou	415	588
535869	Hrdlořezy	968	705
565733	Hrušov	494	225
599522	Husí Lhota	332	159

535931	Chotětov	1 315	1 272
566039	Jizerní Vtelno	696	334
529613	Josefův Důl	66	438
536008	Katusice	1 613	835
536024	Klášter Hradiště nad Jizerou	462	999
536041	Kněžmost	4 045	2 147
571172	Kobylnice	210	154
570974	Kolomuty	227	404
570826	Kosmonosy	1 139	5 233
536121	Kosořice	633	516
536164	Krásná Ves	444	202
536172	Krnsko	562	572
536202	Ledce	866	392
536211	Lhotky	544	157
536270	Luštěnice	1 478	2 212
535419	MLADÁ BOLESLAV	2 890	44 740
536326	Mnichovo Hradiště	3 432	8 846
536334	Němčice	292	188
536351	Nepřevázka	604	422
571121	Niměřice	426	298
536377	Nová Telib	337	274
570893	Obrubce	765	207
536407	Obruby	448	249
571032	Pěčice	877	198
598241	Pětikozly	304	76
536431	Petkovy	560	304
536440	Písková Lhota	468	946
536458	Plazy	334	500
565580	Plužná	554	237
570923	Přepeře	319	122
529605	Rokytá	1 061	298
571148	Rokytovec	535	152
536580	Řepov	238	723
536610	Semčice	397	764
536709	Strašnov	506	282
536717	Strenice	424	186
536768	Sukorady	544	365
565628	Vinařice	448	328
570842	Vinec	442	295
536989	Žerčice	778	411
536997	Židněves	450	363
	CELKEM	59 754	103 170

Zdroj: ČSÚ, VDB, 2020

Obrázek 1: Mapa Mladoboleslavské aglomerace v rámci Středočeského kraje



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4.

Mladá Boleslav se nachází ve Středočeském kraji přibližně v poloviční vzdálenosti mezi Prahou a Libercem. Díky významu těchto dvou měst a mezilehlé Mladé Boleslavi lze tento prostor považovat za jednu z významných rozvojových os Česka, jejíž význam posiluje dlouhodobý rozvoj clusteru automobilového průmyslu s centrem v Mladé Boleslavi, který se v minulosti v návaznosti na dálnici D10 rozvíjel mj. právě v území této rozvojové osy. Do aglomerace tak jsou zařazena i města podél této rozvojové osy - Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště³. V aglomeraci se dále nachází město Kosmonosy, které je v podstatě s jádrovým městem stavebně srostlé. Do aglomerace nově náleží i město Bělá pod Bezdězem, které se nachází na severozápadě aglomerace u okraje CHKO Kokořínsko-Máchův kraj.

Zázemí aglomerace je tokem Jizery přirozeně rozdělena na dvě odlišné části. Východní část je tvořena intenzivně využívanou zemědělskou krajinou s relativně velkými obcemi (největší jsou obce Dobruška, Dolní Bousov a Luštěnice), zatímco západní část je více lesnatým méně hustě zalidněným územím s centrem v Bělé pod Bezdězem. Na zmíněnou rozvojovou osu je napojené rovněž obec Kněžmost, ležící na okraji CHKO Český ráj.

³ Města Benátky nad Jizerou a Brandýs nad Labem, která rovněž leží na této rozvojové ose, vykazují vyšší funkční závislost na Praze a z toho důvodu jsou zařazeny do Pražské aglomerace.

Specifikem aglomerace je, že zároveň leží v zázemí Prahy a obce v zázemí Mladé Boleslavi, jakož i samo město Mladá Boleslav, se vyznačuje zároveň funkční závislostí na Praze. Mezi městy ve středních Čechách si však udržuje relativně vysokou míru autonomie a vlastní spádovou oblast. Dojíždka za prací mezi Prahou a Mladou Boleslaví je navíc obousměrně relativně vyrovnaná.

Mladá Boleslav, jádrové město aglomerace, patří mezi významná města ČR především z hospodářského hlediska. Díky lokalizaci podniku ŠKODA AUTO, a.s., který patří k největším podnikům v ČR, je Mladá Boleslav pracovním centrem nadregionálního významu. Pracovní spádovost je možné zaznamenat nejen z obcí v zázemí jádrového města, ale i z jiných krajů (např. Prahy, České Lípy či Liberce). Funkci pracovního centra, navzdory malé populační velikosti, získávají i některé okolní obce v souvislosti s rozvojem průmyslových zón na „zelené louce“, kde se lokalizují zejména podniky navázané dodavatelskými vazbami na společnost ŠKODU AUTO, a.s. (v katastru obcí Řepov, Plazy, Nepřevázka či Dalovice).

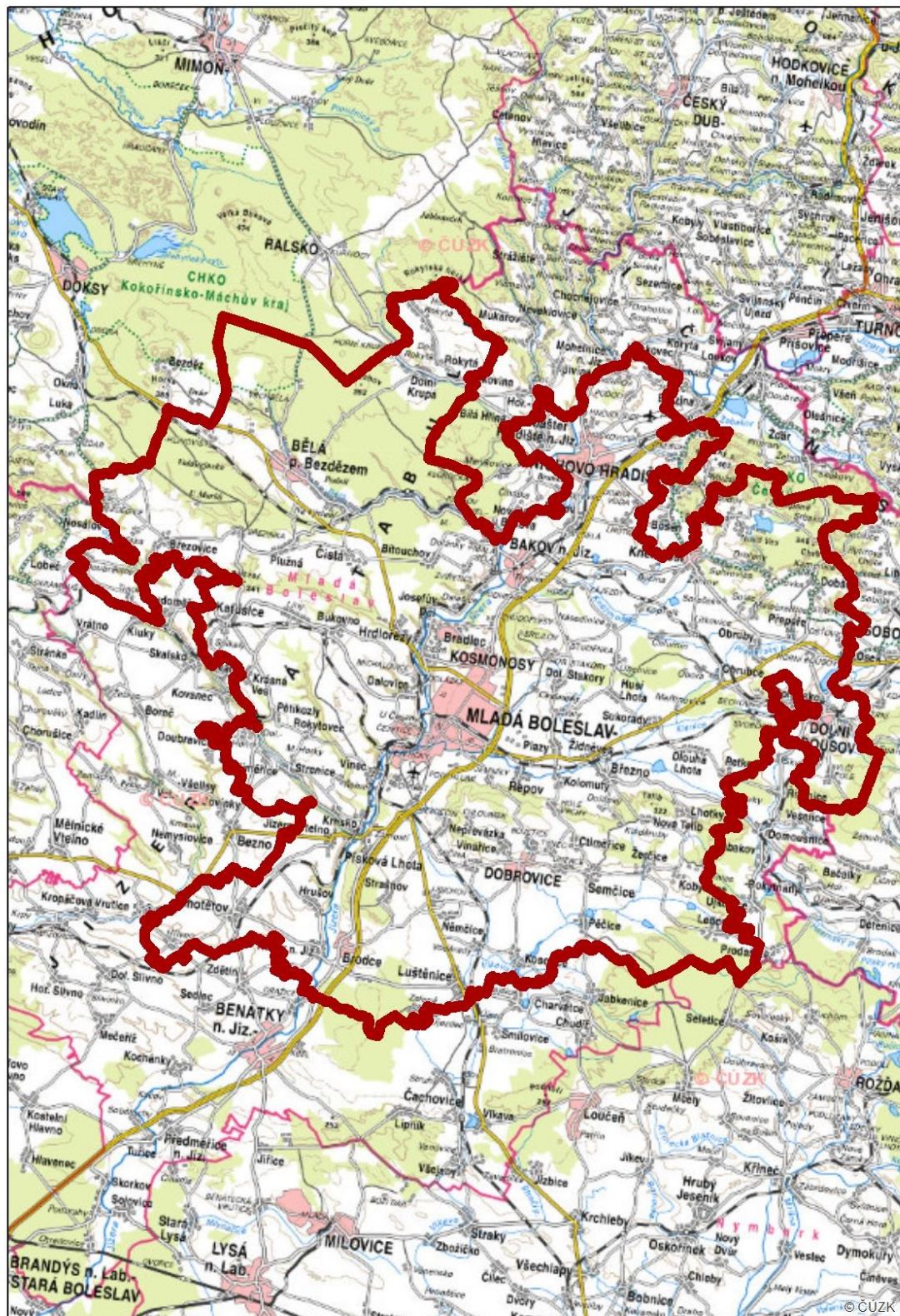
Lze tak konstatovat, že význam Mladé Boleslavi jako pracovního centra výrazně převyšuje obslužný význam města, a že Mladá Boleslav si drží vysokou míru autonomie z hlediska trhu práce. Nabídka pracovních příležitostí velmi výrazně převyšuje poptávku na celém Mladoboleslavsku, a proto je Mladá Boleslav pracovním centrem, ke kterému spáduje širší území. V celém okresu Mladá Boleslav vyjíždka v rámci okresu dlouhodobě představuje přes 70 % celkové vyjíždky, a do jiného kraje (vč. Prahy) vyjíždí jen necelých 17 % (SLDB 2011).⁴

Urbanizované území aglomerace dlouhodobě zaznamenává ekonomický růst, od čehož se odvíjí dalším specifikum aglomerace, a to její populační dynamika. Aglomerace v posledních pěti letech, vykazuje růst jak ve složce přirozené měny, tak relativně vysoké migrační přírůstky.

V aglomeraci se silně projevuje proces rezidenční suburbanizace, kdy rezidenční význam jádrového města stagnuje, ale postupně se zvyšuje rezidenční význam některých okolních obcí. Proces suburbanizace se stává určujícím faktorem pro charakter zájmového území. Ten byl před počátkem suburbanizace převážně venkovský, proces suburbanizace však do zázemí Mladé Boleslavi přináší poměrně velké množství nových obyvatel a funkce, které byly tradiční doménou měst (zejména pak výrobní funkce).

⁴ Integrovaný rozvoj Mladoboleslavska, územně-rozvojová studie, SPF Group, s.r.o. ve spolupráci se Studio acht, spol. s r.o. a B-inside s.r.o., srpen 2018 – únor 2019, ŠKODA AUTO, a.s.

Obrázek 2: Mapa Mladoboleslavské aglomerace



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4., podklad: Základní mapa ČÚZK

II. ANALYTICKÁ ČÁST

3 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA

Stěžejním zdrojem dat a informací pro zpracování situační analýzy byla Veřejná databáze Českého statistického úřadu a další veřejně dostupná data. Důležitým podkladem byly rovněž již existující koncepční dokumenty zpracované na úrovni kraje, města Mladá Boleslav a dalších obcí z aglomerace.

Snahou bylo analyzovat vymezené území aglomerace, avšak vzhledem k nedostupnosti/neúplnosti dat na úrovni obcí je analýza v některých částech podpořena daty za vyšší územně správní jednotky, a to ORP, okresy či celý Středočeský kraj. Předpokládáme však, že charakteristiky a trendy projevující se na území celého kraje lze v některých oblastech aplikovat alespoň částečně i na zájmové území Mladoboleslavské aglomerace.

Ze socioekonomické analýzy jsou následně definovány problémy a potřeby aglomerace, na které navazuje strategická část, která definuje cíle a opatření ISg. Případná konkretizace problémů a potřeb do úrovně případných projektových záměrů v socioekonomické analýze slouží pouze pro názornou ilustraci problémů a potřeb. Navrhovaná opatření či projektové záměry jsou uvedeny výhradně ve strategické části ITI.

3.1 Obyvatelstvo a občanská vybavenost

3.1.1 Obyvatelstvo

Počet obyvatel

Počet obyvatel se v Mladoboleslavské aglomeraci dlouhodobě zvyšuje. Zatímco v roce 1991 žilo v aglomeraci 89 576 obyvatel, v roce 2011 jich bylo už 97 910 obyvatel, na počátku roku 2020 pak 103 170. Mezi lety 1991 a 2011 tak došlo k zvýšení o 9 %, mezi lety 2011 a 2020 došlo ke zvýšení počtu obyvatel o dalších 5 %.

Zájmové území populačně rostlo i před rokem 1991, a to v souvislosti s růstem samotné Mladé Boleslavi, která byla cíleně rozvíjena v rámci socialistické urbanizace. Naopak zázemí Mladé Boleslavi až do roku 1991 právě v souvislosti s procesem socialistické urbanizace, která preferovala investiční výstavbu ve městech a odsávala obyvatele z venkovských území, populačně strádalo. Obrat v tomto trendu přinesl po r. 1991 počátek procesu suburbanizace, který byl spojený zejména s přesunem obyvatelstva do nejbližšího zázemí jádrového města. Proces suburbanizace se v Mladoboleslavské aglomeraci projevoval velmi markantním růstem populace obcí v zázemí Mladé Boleslavi při stagnaci, resp. mírném růstu samotného jádrového města, přičemž tento mírný růst byl zapříčiněn především migrací pracovních sil z do Mladé Boleslavi z ČR i ze zahraničí. Tím se projevy procesu suburbanizace na Mladoboleslavsku mírně liší od řady jiných aglomerací, kde byl tento proces doprovázen poklesem populace jádrového města (IPRÚ Mladá Boleslav 2014-2020).

Z tabulky níže je patrné, že dynamika změny počtu obyvatel byla mezi lety 1991 a 2011 velmi výrazná. V některých obcích došlo k více než dvojnásobnému nárůstu obyvatel. Jedná se přitom o obce v bezprostředním zázemí Mladé Boleslavi i o obce vzdálenější. K největšímu nárůstu došlo v obcích Bradlec (o 525 %), Kobylnice (236 %) a Luštěnice (260 %). Mezi lety 2011 až 2020 již není nárůst počtu obyvatel tak dynamický, výraznější nárůst zaznamenávají především obce ve východní části aglomerace. Z poslední sloupce tabulky, který ukazuje migrační přírůstek resp. úbytek mezi lety 2011 a 2020 pak vyplývá, že nárůst počtu obyvatel je ve většině obcí zapříčiněn především migrací.

Nicméně i z hlediska přirozené měny populace (porodnosti a úmrtnosti) zájmové území vykazovalo příznivější hodnoty než celé Česko (IPRÚ 2014-2020). Tento trend je pravděpodobně spojený s příznivou situací na trhu práce, která motivuje mladé lidi v reprodukčním věku k setrvání či přistěhování do aglomerace.

Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatel v Mladoboleslavské aglomeraci

Kód obce	Název obce	Počet obyvatel 2020	Počet obyvatel 2011	Počet obyvatel 1991	Rozdíl mezi lety 2011-1991		Rozdíl mezi lety 2011-2020		Migrační přírůstek/úbytek obyvatel na 1000 obyvatel mezi lety 2011 a 2020
					Absolutně	Relativně	Absolutně	Relativně	
535427	Bakov nad Jizerou	5 175	4 994	4 348	646	114,9	181	103,6	32,9
535443	Bělá pod Bezdězem	4 792	4 897	4 993	-96	98,1	-105	97,9	-17,3
535486	Bítouchov	381	324	246	78	131,7	57	117,6	136,5
570788	Bradlec	1 356	1 137	216	921	526,4	219	119,3	104,7
571946	Branžež	240	217	192	25	113,0	23	110,6	100,0
535559	Brodce	1 052	1 036	918	118	112,9	16	101,5	-6,7
535583	Březno	1 047	902	716	186	126,0	145	116,1	99,3
599514	Březovice	347	326	265	61	123,0	21	106,4	25,9
535605	Bukovno	733	695	529	166	131,4	38	105,5	46,4
570991	Ctiměřice	146	127	84	43	151,2	19	115,0	109,6
535630	Čistá	824	719	561	158	128,2	105	114,6	78,9
570818	Dalovice	262	207	187	20	110,7	55	126,6	198,5
535656	Dlouhá Lhota	446	392	306	86	128,1	54	113,8	83,0
535672	Dobrovice	3 421	3 267	2 962	305	110,3	154	104,7	41,2
571989	Dobšín	281	220	206	14	106,8	61	127,7	174,4
535702	Dolní Bousov	2 788	2 569	2 214	355	116,0	219	108,5	84,3
535711	Dolní Krupá	251	224	344	-120	65,1	27	112,1	95,6
570940	Dolní Stakory	310	257	148	109	173,6	53	120,6	116,1
535818	Horky nad Jizerou	588	495	385	110	128,6	93	118,8	105,4
535869	Hrdlořezy	705	703	491	212	143,2	2	100,3	-2,8
565733	Hrušov	225	221	181	40	122,1	4	101,8	-13,3
599522	Husí Lhota	159	155	120	35	129,2	4	102,6	-6,3
535931	Chotětov	1 272	841	792	49	106,2	431	151,3	291,7
566039	Jizerní Vteln	334	340	352	-12	96,6	-6	98,2	-53,9
529613	Josefův Důl	438	458	389	69	117,7	-20	95,6	-114,2
536008	Katusice	835	779	785	-6	99,2	56	107,2	47,9
536024	Kláster Hradiště nad Jizerou	999	867	650	217	133,4	132	115,2	73,1
536041	Kněžmost	2 147	1 847	1 474	373	125,3	300	116,2	119,7
571172	Kobylnice	154	130	55	75	236,4	24	118,5	77,9
570974	Kolomuty	404	272	163	109	166,9	132	148,5	284,7
570826	Kosmonosy	5 233	4 800	3 358	1 442	142,9	433	109,0	59,8
536121	Kosořice	516	419	362	57	115,7	97	123,2	137,6
536164	Krásná Ves	202	199	201	-2	99,0	3	101,5	0,0
536172	Krnsko	572	550	457	93	120,4	22	104,0	14,0
536202	Ledce	392	337	335	2	100,6	55	116,3	119,9

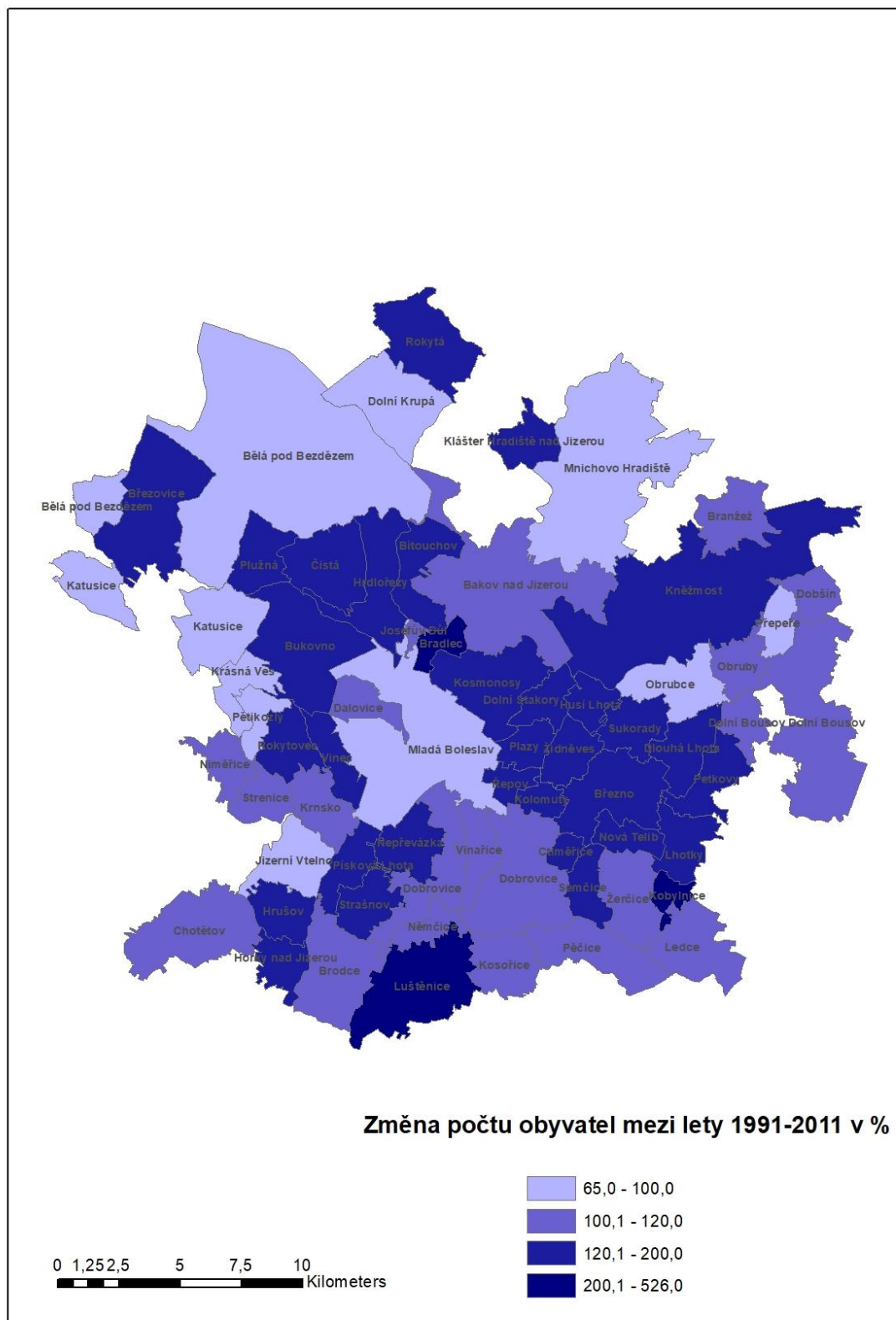
536211	Lhotky	157	147	96	51	153,1	10	106,8	101,9
536270	Luštěnice	2 212	2 116	812	1 304	260,6	96	104,5	15,4
535419	Mladá Boleslav	44 740	44 051	44 457	-406	99,1	689	101,6	5,4
536326	Mnichovo Hradiště	8 846	8 280	8 446	-166	98,0	566	106,8	76,9
536334	Němčice	188	176	152	24	115,8	12	106,8	53,2
536351	Nepřevázka	422	413	277	136	149,1	9	102,2	54,5
571121	Niměřice	298	298	271	27	110,0	0	100,0	130,9
536377	Nová Telib	274	223	150	73	148,7	51	122,9	164,2
570893	Obrubce	207	189	224	-35	84,4	18	109,5	87,0
536407	Obruby	249	235	224	11	104,9	14	106,0	52,2
571032	Pěčice	198	163	150	13	108,7	35	121,5	161,6
598241	Pětikozly	76	57	75	-18	76,0	19	133,3	236,8
536431	Petkovy	304	276	216	60	127,8	28	110,1	125,0
536440	Písková Lhota	946	690	494	196	139,7	256	137,1	229,4
536458	Plazy	500	501	337	164	148,7	-1	99,8	-18,0
565580	Plužná	237	235	187	48	125,7	2	100,9	-8,4
570923	Přepeře	122	141	146	-5	96,6	-19	86,5	-123,0
529605	Rokytá	298	226	174	52	129,9	72	131,9	228,2
571148	Rokytovec	152	154	119	35	129,4	-2	98,7	-19,7
536580	Řepov	723	709	548	161	129,4	14	102,0	13,8
536610	Semčice	764	676	457	219	147,9	88	113,0	68,1
536709	Strašnov	282	256	203	53	126,1	26	110,2	74,5
536717	Strenice	186	171	165	6	103,6	15	108,8	86,0
536768	Sukorady	365	356	240	116	148,3	9	102,5	30,1
565628	Vinařice	328	273	230	43	118,7	55	120,1	109,8
570842	Vinec	295	286	199	87	143,7	9	103,1	33,9
536989	Žerčice	411	372	322	50	115,5	39	110,5	58,4
536997	Židněves	363	317	220	97	144,1	46	114,5	79,9
	CELKEM	103 170	97 910	89 576					

Zdroj dat: VDB ČSÚ

Pozn.: Barevná škála porovnává hodnoty ve sloupci - barevný odstín představuje hodnotu v buňce (tmavě červená = úbytek obyvatel, sytě zelená = přírůstek nad 20 %, světle zelená = přírůstek nad 15 %)

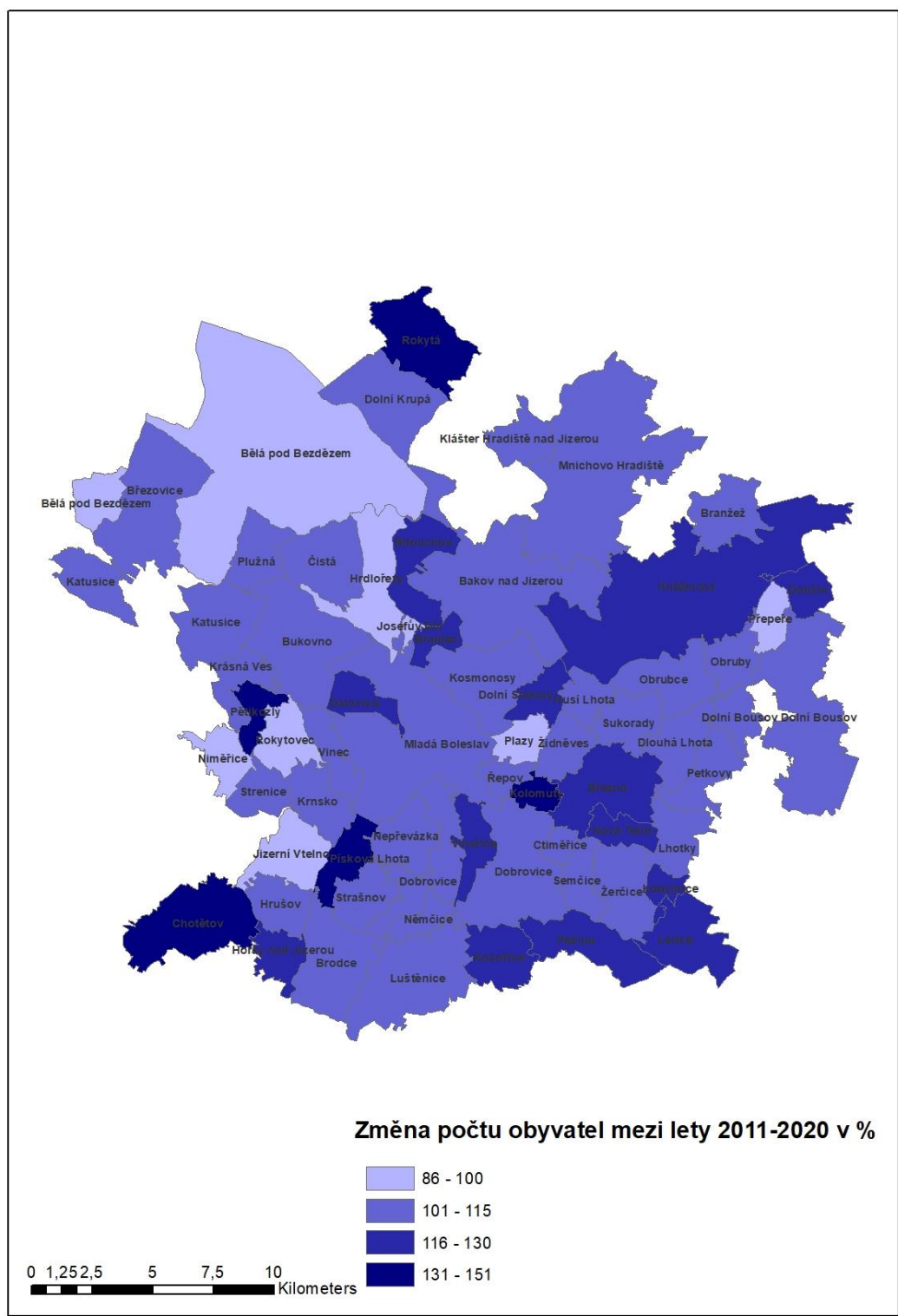
*údaj z roku 1992, ** údaj z roku 1993

Obrázek 3: Změna počtu obyvatel v obcích Mladoboleslavské aglomerace mezi lety 1991 a 2011



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4.

Obrázek 4: Změna počtu obyvatel v obcích Mladoboleslavské aglomerace mezi lety 2011 a 2020



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4.

V jádrovém městě Mladé Boleslavi žilo na počátku roku 2020 44 740 obyvatel. Dle zpracované územně-rozvojové studie Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavsko⁵ je však reálný počet obyvatel, kteří se pohybují v jádrovém městě Mladé Boleslavi a využívají jeho infrastrukturu, mnohem vyšší. V pracovní dny se ve městě víceméně pravidelně pohybuje přibližně 60 tisíc obyvatel (kromě 44 tis. obyvatel, to je dalších 11,5 tisíce osob dojíždějících do zaměstnání a do škol, 2 až 3 tisíce osob, které ve městě nejsou hlášené osoby (jedná se například o agenturní dělníky, kteří pracují buď přímo ve ŠKODA AUTO a.s. nebo v dalších podnicích spojených s automobilovým průmyslem) a po odečtení osob, které z města naopak za prací a do škol vyjíždí.

Zároveň studie zmiňuje analýzu rozvoje automobilového průmyslu, která předpokládá další nárůst počtu zaměstnanců v dlouhodobém horizontu, což bude klást nároky dostatečné kapacity pro bydlení a zabezpečení základních služeb pro všechny skupiny obyvatel a zaměstnanců.

Věková struktura

Obecným trendem aglomerace, stejně jako celé ČR, je stárnutí obyvatel. Věková struktura Mladoboleslavsko odpovídá struktuře Středočeského kraje a je tak příznivější než ve v celé ČR. Podíl obyvatel v předproduktivním věku (0-14 let) je v aglomeraci 16,2 % (v ČR je to 16,0 %), zatímco podíl obyvatel v postproduktivním věku (65 let a více) je v aglomeraci 18,3 % (v ČR je to 19,9). Aglomerace má oproti srovnání se Středočeským krajem a celou ČR vyšší podíl osob v produktivním věku 65,5 % (v ČR 63,1), což předznamenává pokračování výše zmíněného stárnutí populace.

Tabulka 4: Věková struktura obyvatel v Mladoboleslavské aglomeraci v roce 2019

Název obce	Počet obyvatel 2019	Podíl na celkovém počtu obyvatel v %			Index stáří
		ve věku 0 - 14 let	ve věku 15 - 64 let	ve věku 65 a více let	
Bakov nad Jizerou	5 175	16,5	64,0	19,5	118,1
Bělá pod Bezdězem	4 792	16,0	63,5	20,5	127,9
Bítouchov	381	16,8	62,2	21,0	125,0
Bradlec	1 356	19,3	70,6	10,0	51,9
Branžež	240	11,7	66,7	21,7	185,7
Brodce	1 052	17,7	64,4	17,9	101,1
Březno	1 047	21,2	66,2	12,6	59,5
Březovice	347	17,9	66,9	15,3	85,5
Bukovno	733	20,2	64,9	14,9	73,6
Ctiměřice	146	22,6	63,7	13,7	60,6
Čistá	824	19,2	64,7	16,1	84,2
Dalovice	262	21,4	61,5	17,2	80,4
Dlouhá Lhota	446	18,6	67,0	14,3	77,1
Dobrovice	3 421	16,0	64,6	19,5	122,0
Dobšín	281	18,1	64,1	17,8	98,0
Dolní Bousov	2 788	19,3	64,0	18,7	107,7
Dolní Krupá	251	19,5	67,7	12,7	65,3

⁵ Integrovaný rozvoj Mladoboleslavsko, územně-rozvojová studie, SPF Group, s.r.o. ve spolupráci se Studio acht, spol. s r.o. a B-inside s.r.o., srpen 2018 – únor 2019, ŠKODA AUTO, a.s.

Dolní Stakory	310	23,5	61,0	15,5	65,8
Horky nad Jizerou	588	20,1	66,8	13,1	65,3
Hrdlořezy	705	18,4	64,4	17,2	93,1
Hrušov	225	20,9	63,6	15,5	74,5
Husí Lhota	159	15,7	66,7	17,6	112,0
Chotětov	1 272	21,0	68,1	10,9	52,1
Jizerní Vtelno	334	15,9	65,6	18,6	117,0
Josefův Důl	438	16,7	69,6	13,7	82,2
Katusice	835	17,7	66,3	15,9	89,9
Klášter Hradiště nad Jizerou	999	21,9	65,5	12,6	57,5
Kněžmost	2 147	19,7	64,6	15,7	80,1
Kobylnice	154	24,0	69,5	6,5	27,0
Kolomuty	404	21,8	66,8	11,4	52,3
Kosmonosy	5 233	15,9	65,1	19,0	118,9
Kosořice	516	20,7	63,6	15,7	75,7
Krásná Ves	202	18,3	61,9	19,8	108,1
Krnsko	572	18,9	64,0	17,1	90,7
Ledce	392	14,5	63,0	22,4	154,4
Lhotky	157	17,8	68,8	13,4	75,0
Luštěnice	2 212	18,0	68,3	13,7	76,4
Mladá Boleslav	44 740	14,6	66,3	19,1	131,2
Mnichovo Hradiště	8 846	15,8	63,3	20,9	131,9
Němčice	188	16,5	64,4	19,1	116,1
Nepřevázka	422	18,7	64,7	16,6	88,6
Niměřice	298	12,8	65,4	21,8	171,1
Nová Telib	274	15,7	68,6	15,7	100,0
Obrubce	207	17,9	63,3	18,8	105,4
Obruby	249	15,3	64,3	20,5	134,2
Pěčice	198	18,7	61,1	20,2	108,1
Pětikozly	76	22,4	63,2	14,5	64,7
Petkovy	304	18,1	66,4	15,5	85,5
Písková Lhota	946	20,5	66,4	13,1	63,9
Plazy	500	14,8	70,8	14,4	97,3
Plužná	237	17,7	67,1	15,2	85,7
Přepeře	122	13,1	60,7	26,2	200,0
Rokytá	298	19,5	64,1	16,4	84,5
Rokytovec	152	14,5	67,1	18,4	127,3
Řepov	723	15,6	65,8	18,5	118,6
Semčice	764	19,9	64,5	15,6	78,3
Strašnov	282	13,8	69,1	17,0	123,1
Strenice	186	15,6	69,9	14,5	93,1
Sukorady	365	14,5	67,4	18,1	124,5
Vinařice	328	20,1	62,2	17,7	87,9
Vinec	295	12,9	65,1	22,0	171,1
Žerčice	411	16,8	65,0	18,2	108,7
Židněves	363	22,3	63,9	13,8	61,7
Mladoboleslavská aglomerace	103 170	16,2	65,5	18,3	113,5
Středočeský kraj	1 385 141	17,8	63,8	18,4	103,9

ČR	10 693 939	16,0	64,1	19,9	124,6
-----------	-------------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Zdroj dat: VDB ČSÚ

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

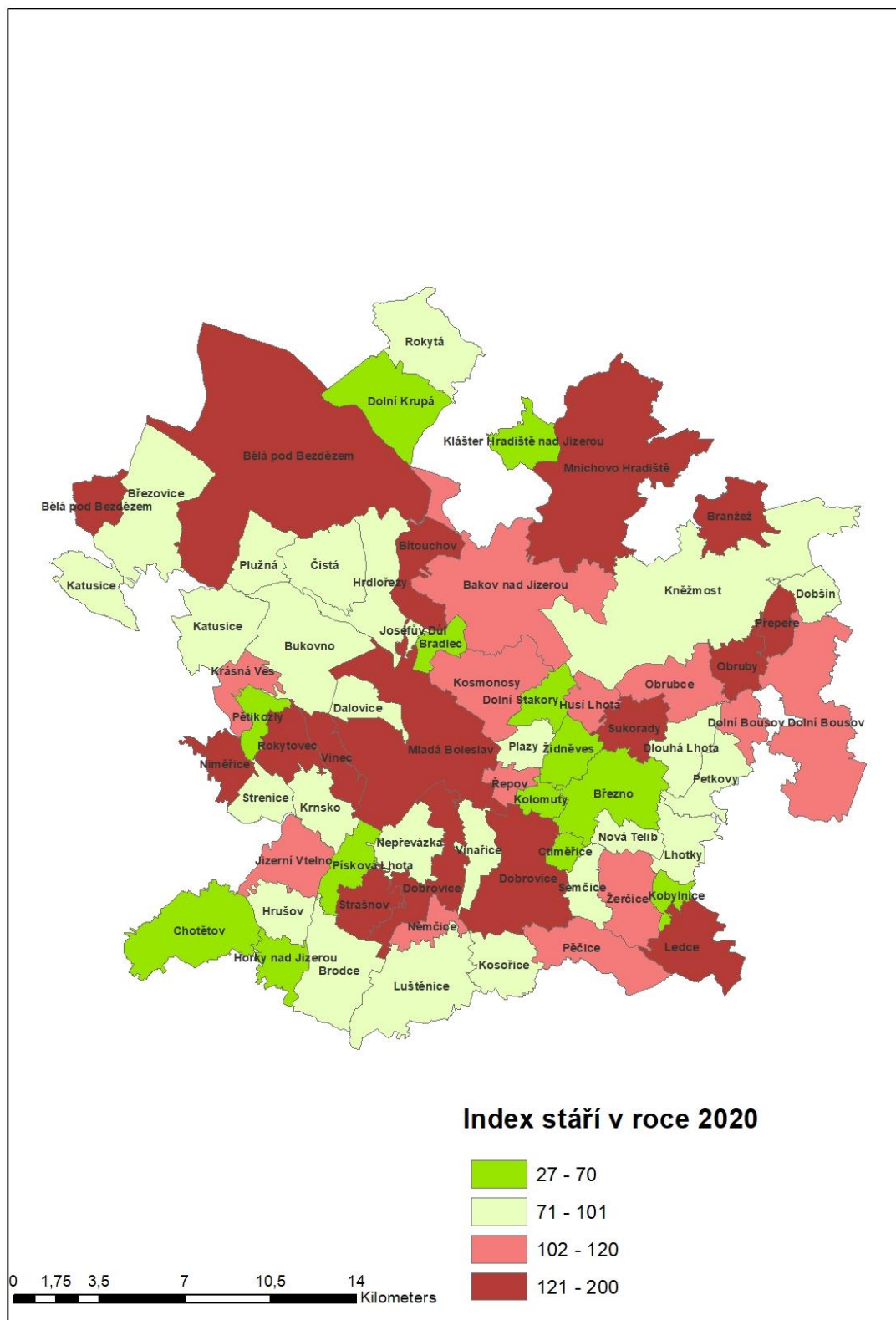
Pozn.: Barevná škála porovnává hodnoty ve sloupci „index stáří“ – zelená = příznivá věková struktura (index stáří pod 70), červená = nepříznivá věková struktura (index stáří nad 120)

Jednou z příčin příznivé věkové struktury obyvatelstva je dlouhodobě velmi příznivá situace na místním trhu práce, díky které v regionu setrvávají resp. se do regionu i přestěhovávají mladí lidé. Na věkovou strukturu v zázemí jádrového města pak má samozřejmě i proces suburbanizace, kdy zatímco v Mladé Boleslavi a dalších větších městech aglomerace je index stáří nad hodnotou celé aglomerace, některé obce v zázemí aglomerace mají index stáří hluboko pod touto hodnotou (tzn. počet dětí výrazně převyšuje počet seniorů). Z příložené tabulky je patrné, že index stáří Mladoboleslavské aglomerace je nižší, než hodnota celé ČR, ale vyšší než hodnota Středočeského kraje (kde se rovněž plošně projevují sububurbanizační trendy).

Jestliže proces suburbanizace stojí za příznivou věkovou strukturou obcí v zázemí Mladé Boleslavi, samotné jádrové město ovlivňuje negativně tím, že odtud „odsává“ mladé rodiny s dětmi či v očekávání dětí a tím mj. snižuje počet dětí ve městě a reprodukční potenciál místní populace. Odcházející domácnosti jsou ve městě nahrazovány zahraničními pracovníky, jejichž reprodukční potenciál je limitovaný jejich nezakořeněností ve městě a regionu (která se mj. projevovала výrazným záporným migračním saldem v době hospodářské recese).⁶

⁶ Zdroj: IPRÚ 2014-2020

Obrázek 5: Index stáří v obcích Mladoboleslavské aglomerace v roce 2019



Zdroj: Vytvořeno v ESRI ArcMap 10.4.

Národnostní složení a cizinci

Specifikem Mladoboleslavské aglomerace je počet trvale žijících cizinců. Vzhledem k mimořádnému významu Mladé Boleslavi jako nadregionálního pracovního centra a dlouhodobému nedostatku pracovních sil v regionu místní trh práce přitahuje velké množství cizinců. V důsledku toho je na Mladoboleslavsku a především v samotné Mladé Boleslavi násobně větší počet cizinců 100 obyvatel, než činí průměrné zastoupení cizinců v ČR i ve Středočeském kraji. Ze statistiky rovněž vyplývá, že se počet cizinců v Mladoboleslavské aglomeraci nadále zvyšuje. V roce 2011 bylo v aglomeraci průměrně 8 cizinců na 100 obyvatel, počátkem roku 2020 (tedy před pandemií koronaviru) už 11 cizinců na 100 obyvatel.

Největší koncentrace cizinců je v samotné Mladé Boleslavi a Kosmonosích, kde cizinci mj. zaplňují volné kapacity bytového fondu, které vznikly odlivem původních obyvatel do okolních obcí. Vysoký počet cizinců je dále v obcích Bradlec, Josefův Důl, Řepov, Vinec a Březovice⁷. Ten poukazuje na jeden z faktorů rozmístění cizinců – existenci ubytoven, kde pobývají zahraniční pracovníci. V menší obci tak pro vytvoření vysokého podílu cizinců stačí jedno podobné zařízení s naplněnými kapacitami.

Vysoká koncentrace cizinců ovlivňuje celkově sociální vztahy v aglomeraci a zároveň přináší nové potřeby například v oblasti sociálních služeb či vzdělávání.

Tabulka 5: Počet cizinců na 100 obyvatel v obcích aglomerace v roce 2011 a 2020

Název obce	Počet cizinců na 100 obyvatel v roce 2020	Počet cizinců na 100 obyvatel v roce 2011	Název obce	Počet cizinců na 100 obyvatel v roce 2020	Počet cizinců na 100 obyvatel v roce 2011
Bakov nad Jizerou	5,7	6,5	Krásná Ves	5,9	3,5
Bělá pod Bezdězem	4,7	2,8	Krnsko	2,8	2,5
Bítouchov	6,0	2,8	Ledce	5,1	4,2
Bradlec	8,6	6,3	Lhotky	5,1	5,4
Branžež	0,8	0,5	Luštěnice	6,2	4,3
Brodce	5,9	3,4	Mladá Boleslav	17,9	11,9
Březno	2,8	1,3	Mnichovo Hradiště	6,1	3,8
Březovice	16,7	13,8	Němčice	2,7	0,6
Bukovno	5,5	6,9	Nepřevázka	2,1	2,7
Ctiměřice	2,7	1,6	Niměřice	4,7	10,4
Čistá	3,0	2,5	Nová Telib	2,6	0,9
Dalovice	5,3	9,7	Obrubce	3,4	2,1
Dlouhá Lhota	4,9	3,6	Obruby	3,6	0,9
Dobrovice	4,6	3,2	Pěčice	1,0	3,7
Dobšín	0,4	0,0	Pětikozly	17,1	1,8
Dolní Bousov	5,1	4,2	Petkovy	3,0	2,2
Dolní Krupá	2,4	4,0	Písková Lhota	4,7	5,7
Dolní Stakory	3,2	1,9	Plazy	6,8	9,8
Horky nad Jizerou	3,1	3,8	Plužná	4,2	10,2
Hrdlořezy	5,0	8,4	Přepeře	4,1	5,7

⁷ Nezmiňujeme obec Pětikozly, kde údaj zkresluje velmi malý počet obyvatel obce

Hrušov	4,9	5,4	Rokytá	4,4	2,7
Husí Lhota	2,5	4,5	Rokytovec	5,9	9,1
Chotětov	5,6	1,1	Řepov	7,5	5,5
Jizerní Vteln	3,3	2,4	Semčice	4,3	5,9
Josefův Důl	13,5	8,3	Strašnov	3,2	0,4
Katusice	4,7	3,0	Strenice	6,5	2,9
Klášteř Hradiště nad Jizerou	4,9	2,9	Sukorady	3,8	6,5
Kněžmost	3,7	3,9	Vinařice	3,0	5,5
Kobylnice	5,2	0,0	Vinec	13,2	12,9
Kolomuty	8,2	4,4	Žerčice	0,7	0,3
Kosmonosy	18,9	14,8	Židněves	4,7	2,2
Kosořice	4,3	0,7			
MB aglomerace CELKEM	11,7	8,4			

Zdroj: Ministerstvo vnitra, 2011 a 2020

Dle územně-rozvojové studie Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavska⁸ je tedy Mladá Boleslav městem se sociální skladbou obyvatelstva v podmínkách Česka dosti netypickou. Souvisí to s tradicí průmyslové výroby a přítomností dynamicky rostoucího podniku ŠKODA AUTO, a.s. Ve městě dlouhodobě roste počet i podíl dělníků - cizinců, což zhoršuje sociální situaci, stabilitu a soudržnost obyvatelstva. Mnohdy se nejedná o dělníky, kteří se do města jednou přistěhují a již zde zůstávají, ale naopak vykazují značnou fluktuaci. Mimoto se mnoho těchto pracovníků stěhuje do regionu ze vzdálených oblastí Česka nebo ze zahraničí a přicházejí často bez svých rodin, což opět nepřispívá k sociální stabilitě místní komunity. V budoucnu je navíc možné předpokládat prohloubení tohoto trendu a zvýšení nároků na sociální začleňování, sociální služby atd.

Vzdělanostní struktura

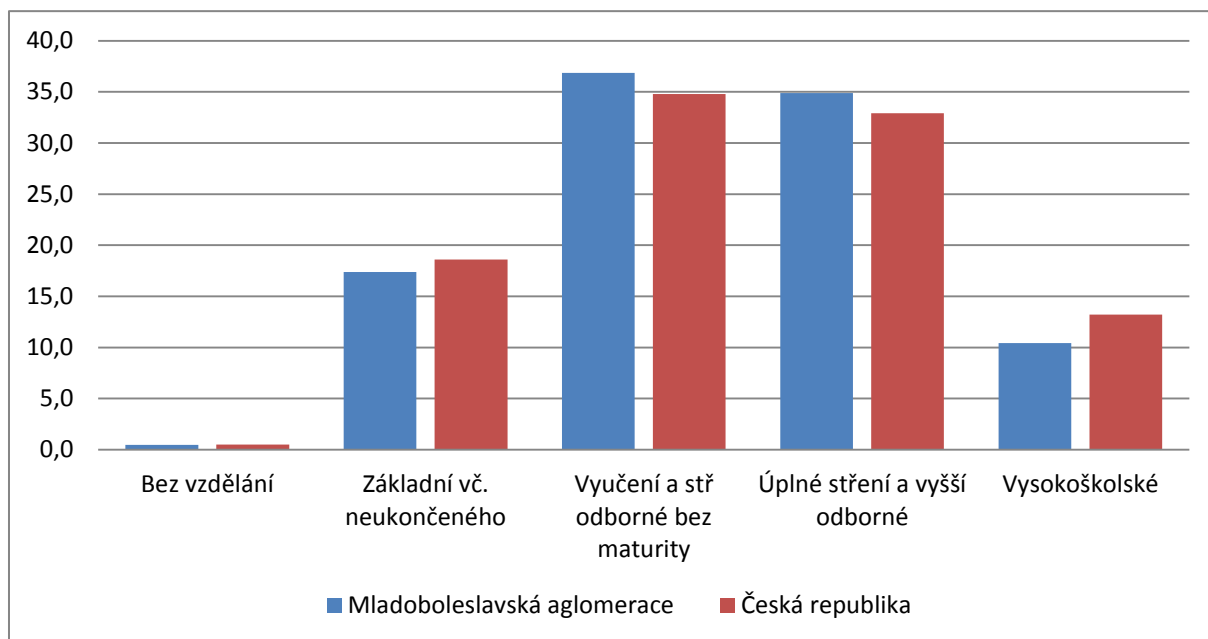
Zájmové území mírně zaostává v podílu vysokoškolsky vzdělaných za Středočeským krajem i ČR. V ostatních charakteristikách vzdělanostní struktury obyvatelstva je na tom zájmové území však lépe, přičemž je zde větší podíl obyvatel s úplným středním vzděláním i nižší podíl obyvatel s pouze základním vzděláním, než ve Středočeském kraji a ČR. To je dáno zejména charakterem místního trhu práce determinovaného dominantním automobilovým průmyslem, který sice nenabízí tolik pracovních míst pro vysokoškolsky vzdělané pracovníky, ale vyžaduje kvalifikovanou pracovní sílu, což se projevuje právě především v nižším zastoupení obyvatel, kteří mají pouze základní vzdělání. Uplatnění vysokoškolsky vzdělaných obyvatel na místním trhu práce je omezeno také skutečností, že Mladá Boleslav je obslužným centrem okresního významu, tudíž je zde oproti nadřazeným centrům limitované uplatnění ve veřejné sféře či na vyšších pozicích v soukromé sféře (IPRÚ 2014-2020).

Z územního hlediska lze konstatovat, že pozitivní vliv na vzdělanostní strukturu obyvatelstva v zájmovém území Mladé Boleslavi má do značné míry proces suburbanizace. Lepší vzdělanostní struktura obyvatelstva z hlediska zastoupení vysokoškolsky vzdělaných je zpravidla v obcích, které prodělaly dynamický rozvoj v souvislosti s procesem suburbanizace. Pozitivním extrémem je v tomto případě opět obec Bradlec,

⁸ Integrovaný rozvoj Mladoboleslavska, územně-rozvojová studie, SPF Group, s.r.o. ve spolupráci se Studio acht, spol. s r.o. a B-inside s.r.o., srpen 2018 – únor 2019, ŠKODA AUTO, a.s.

v níž má vysokoškolské vzdělání celých 27 % obyvatel, tedy více než dvojnásobek průměru ČR (IPRÚ 2014-2020).

Graf 1: Vzdělanostní struktura Mladoboleslavské aglomerace v porovnání s ČR



Zdroj dat: ČSÚ SLBD 2011

3.1.2 Bydlení

V této podkapitole je představena základní charakteristika bydlení včetně specifického tématu ubytování pro pracovní síly.

Základní charakteristikou Mladoboleslavské aglomerace je v celém prostoru venkovský charakter území s převládající strukturou rovnoměrně rozmístěných sídel s přirozenou hierarchií i mezilidskými vazbami. Z toho je zjevné, že téměř ve všech obcích v aglomeraci připadá vzhledem k jejich venkovskému, resp. suburbánnímu charakteru, dominantní část bytového fondu na rodinné domy. Výraznou výjimkou je v tomto ohledu pouze obec Josefův Důl, která má charakter dělnického sídliště bývalé textilní továrny Tiba. Poměrně vysoký podíl bytů v bytových domech je také v Kosmonosech, Mnichově Hradišti a Bělé pod Bezdězem. Hlavní spádové sídlo aglomerace je samozřejmě Mladá Boleslav. V ní připadají čtyři pětiny bytového fondu na bytové domy. Město Mladá Boleslav má dvě výrazně odlišné oblasti: mohutnou moderní panelovou zástavbu navázanou na rozvoj průmyslu (sídlíště Severní Město) a historické jádro, které však vlivem vybudovaného Severního Města přestalo být přirozeným centrem města.

Od roku 2015 došlo v okrese Mladá Boleslav k relativně významnému, 20% nárůstu počtu zahájených i dokončených bytů. Jedná se o nárůst z méně než 500 v roce 2015 na 619 za rok 2020 v případě zahájených bytů, a přibližně 400 dokončených bytů v roce 2015 na 500 v roce 2020. A okres Mladá Boleslav představuje jeden z mála okresů Středočeského kraje, kde bylo zahájeno i dokončeno více bytů v roce 2020 než v roce 2019.

Za posledních 15 let tak bylo v okrese Mladá Boleslav dokončeno přibližně 8 000 nových bytů. Zhruba 2/3 z toho bylo postaveno mimo souměstí Mladá Boleslav – Kosmonosy. Po roce 2009 se v samotné Mladé Boleslavi vzhledem k její zastavěnosti staví minimálně a cca 80 % výstavby se realizuje mimo Mladou Boleslav. Poslední významnější rozvojovou lokalitou města určenou pro hromadné i Pro

individuální bydlení včetně související veřejné infrastruktury je podle územního plánu určena zejména lokalita Hejtmánka-Dubce.

Nabídka bydlení v aglomeraci a především ve městě Mladá Boleslav je komplikována jeho vysokými cenami (v současnosti na úrovni cca 80 % ceny bytů ve srovnatelných lokalitách v Praze), což je dáno dlouhodobě nízkou nezaměstnaností a poměrně vysokými výdělky v automobilovém průmyslu a celkově vysokou kupní silou. I přes výšen uvedený nárůst počtu zahajovaných i dokončovaných bytů je v současnosti bytů v aglomeraci spíše nedostatek, v případě rozšiřování výroby je již možné klasifikovat tento nedostatek jako kritický limitující faktor rozvoje zájmového území.

Vzhledem k pozici automobilového průmyslu v rámci Mladoboleslavské aglomerace je specifickou kapitolou ubytování pro pracovní síly. Ty jsou umístěny především ve městě Mladá Boleslav a v současné době nemají dostatečnou kapacitu pro případný růst výrobních aktivit, a to ani v případě realizace plánovaných ubytovacích kapacit.

Je proto potřeba prověřit další vhodné lokality pro jejich umístění (ideálně brownfieldy, transformační plochy) jak v Mladé Boleslavi, tak v okolních sídlech. Ve městě Mladá Boleslav se jedná o dva brownfieldy. První je Poplužní dvůr Podhrad, který je zároveň prohlášen kulturní památkou. Druhým jsou bývalé výrobní objekty za Střední průmyslovou školou v ulici Havlíčkova, tzv. Pluhárna. Zde byl po provizorní opravě zahájen zkušební provoz kulturních akcí. Nicméně v této problematice se pohybujeme ve spádovém prostoru ŠKODA AUTO, a.s., který výrazně přesahuje rozsah Mladoboleslavské aglomerace a může zahrnovat např. Milovice nebo bývalý vojenský prostor Ralsko.

Zároveň je ale potřeba upozornit na to, že prudký nárůst kapacit ubytoven bez předchozí rozvahy a souvisejícího zajištění odpovídající vybavenosti, by vygeneroval další problémy a je tak nežádoucí.

3.1.3 Vzdělávací infrastruktura

Podle Rejstříku škol a školských zařízení bylo ve školním roce 2020/2021 v Mladoboleslavské aglomeraci evidováno celkem 45 mateřských škol, 31 základních škol, 3 základní umělecké školy, 1 jazyková škola, 16 středních škol, 2 vyšších odborné školy a 1 vysoká škola. Dále lze ze školských zařízení zmínit 5 domovů mládeže, 2 dětské domovy a 2 speciálně pedagogická centra a 1 dům dětí a mládeže.

Tabulka 6: Počet škol v obcích Mladoboleslavské aglomerace (březen 2021)

Obec	Mateřská škola	Základní škola	Střední škola a VOŠ	VŠ
Bakov nad Jizerou	2	1	-	-
Bělá pod Bezdězem	1	1	-	-
Branžež	1	-	-	-
Brodce	1	1	-	-
Březno	1	1	-	-
Čistá	1	1	-	-
Dalovice	1	1	-	-
Dlouhá Lhota	1	-	-	-
Dobrovice	1	1	-	-
Dolní Bousov	1	1	-	-
Dolní Krupá	1	-	-	-
Dolní Strakory	1	-	-	-
Horky nad Jizerou	-	-	1	-

Obec	Mateřská škola	Základní škola	Střední škola a VOŠ	VŠ
Chotětov	1	1	-	-
Katusice	1	1	-	-
Klášteř Hradiště nad Jizerou	1	1	-	-
Kněžmost	1	1	-	-
Kosmonosy	2	1	-	-
Kosořice	1	-	-	-
Krnsko	1	1	-	-
Ledce	1	-	-	-
Luštěnice	1	1	-	-
Mladá Boleslav	18	13	16	1
Mnichovo Hradiště	1	3	1	-
Obruby	1	-	-	-
Řepov	1	-	-	-
Semčice	1	1	-	-
Strašnov	1	-	-	-

Zdroj: *Rejstřík škol a školských zařízení MŠMT*

Logickým střediskem koncentrace škol a školských zařízení je Mladá Boleslav.

V oblasti předškolního a primárního vzdělávání se na území města Mladá Boleslav nachází vždy jen necelá polovina daných školských zařízení a území aglomerace je pokryto relativně rovnoměrně mateřskými a základními školami. Ale v oblasti sekundárního vzdělávání je převaha Mladé Boleslavi již markantní. Struktura a nabídka studijních oborů středních škol převážně odpovídá zájmu žadatelů, méně však poptávce po technicky vzdělaných odbornících pro automobilový průmysl. V oblasti sekundárního vzdělávání je proto aktivní i společnost ŠKODA AUTO, a.s., která je zřizovatelem SOU strojírenského, vychovávajícího pro společnost technické pracovníky do výroby.

V Mladé Boleslavi je nachází soukromá ŠKODA AUTO Vysoká škola. Její profil odpovídá spíše přípravě pracovníků v oblasti průmyslového managementu, podnikové ekonomiky, obchodu, logistiky a řízení lidských zdrojů a IT. Jedná se obory, které odpovídají potřebám automotive průmyslu, nicméně v případě specificky technicky vzdělaných pracovníků a pracovníků výzkumu a vývoje v automotive průmyslu závisí pracovní trh Mladé Boleslavi na největších technických vysokých školách v Česku, zejména na ČVUT v Praze, VUT v Brně a Technické univerzitě v Liberci. ŠKODA AUTO Vysoká škola je rovněž výzkumnou institucí (více viz kapitola 3.3 Ekonomický rozvoj a trh práce). Vzhledem k tomu, že ŠKODA AUTO Vysoká škola je jedinou institucí tohoto druhu v aglomeraci, má pro aglomeraci velký význam nejen v rovině vzdělávání a vědy a výzkumu, ale naplňuje i svojí tzv. třetí roli v rovině celospolečenské.

Přetrvávajícím problémem školství je dlouhodobá naplněnost kapacit MŠ a ZŠ v území. K tomu je třeba mít na paměti, že celková kapacita škol je udávána číslem, které bylo dáno stavebním charakterem dané budovy. Časem však byly ve školách zřízeny odborné učebny (např. fyziky, chemie, jazykové učebny) a tudíž naplněnost škol může být vzhledem k jejich skutečné kapacitě mnohem vyšší. Současně je třeba vzít v potaz skutečnost, že kapacita uváděná ve školském rejstříku často neodpovídá skutečnosti, protože hygienická kapacita bývá nižší. Značný vliv na kapacitu MŠ má také stoupající zájem rodičů o umístění 2letých dětí do MŠ, kdy ovšem právě nízký věk je prvkem, který ovlivňuje (tj. snižuje) maximální možný počet dětí ve třídě. Dalším faktorem, který dále snižuje

kapacitu, je přijímání dětí se speciálními vzdělávacími potřebami, jimž jsou poskytována podpůrná opatření. Obsazenost MŠ a ZŠ škol tak může být v některých částech aglomerace na hranici možností a do budoucna bude třeba posilovat kapacity těchto škol.

Mladoboleslavská aglomerace má dlouholeté zkušenosti s realizací rozvojových projektů v oblasti školství financovaných z fondů EU. V minulém programovém období bylo jen v rámci IPRÚ Mladá Boleslav realizováno několik projektů na vybudování nových nebo rozšíření kapacity stávajících MŠ a modernizaci učeben ZŠ.

I přesto přetrvává problém dostupnosti MŠ a ZŠ v obcích, které prodělaly v souvislosti s procesem suburbanizace rapidní územní rozvoj se značným přírůstkem obyvatel. V mnoha z těchto obcí zcela chybí školská zařízení, nebo nemají dostačující kapacity.

Obecným problémem je pak nízká flexibilita kapacit zařízení počátečního vzdělávání, kde v závislosti na demografickém vývoji dochází k podvyžití kapacit některých zařízení (v současnosti zejména předškolním vzdělávání) a naopak přetížení kapacit jiných zařízení (v současnosti především základního a středoškolského vzdělávání). Systémová neschopnost pružnějšího sdílení kapacit (např. dočasné využívání volných kapacit budov ZŠ pro MŠ) i absence včasné a koncepční reakce na demografický vývoj (včetně jeho predikce) může vést na jedné straně k přetížení kapacit některých zařízení (či neuspokojení poptávky) na druhé straně i k nákladným ad-hoc investicím do budování kapacit, které budou zapotřebí jen po přechodnou dobu, než dojde k odeznění dopadů zvýšené porodnosti.

Z hlediska kvality školství se v Mladoboleslavské aglomeraci negativně projevuje odliv pracovních sil ze sektoru veřejných služeb do odvětví průmyslu. Příčinami jsou rozsáhlá nabídka pracovních míst i výrazně vyšší mzdová úroveň v průmyslu, což vede k jejich nedostupnosti pro sektor školství i dalších veřejných služeb.

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

V posledních letech se daří koncepčně a koordinovaně plánovat rozvoj školských zařízení i jednotlivých oborů a posilovat spolupráci mezi jednotlivými školami, a to prostřednictvím tzv. místních a krajských akčních plánů rozvoje vzdělávání (viz KAP Středočeského kraje; MAP ORP Mladá Boleslav a MAP Mnichovohradištsko). Místní/krajské akční plány jsou založeny zejména na principu spolupráce partnerů v území (zřizovatelů, škol a ostatních aktérů ve vzdělávání) – tzv. komunitně řízeného plánování. Jejich prostřednictvím se stanovují priority a jednotlivé kroky nutné k dosažení cílů v oblasti vzdělávání v daném území. Vlivem těchto plánů by měla být průběžně zlepšována kvalita vzdělávání v mateřských, základních, středních a vyšších odborných školách.

3.1.4 Infrastruktura pro sociální služby

Základním dokumentem v oblasti sociálních služeb Plán rozvoje sociální oblasti Statutárního města Mladá Boleslav z roku 2018. Jako další podklady pro zpracování této podkapitoly byly použity koncepční dokumenty - Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavska, Studie sociálních služeb v okrese Mladá Boleslav a Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb ve středočeském kraji na období 2020-2022.

Informace jsou uvedeny za okres Mladá Boleslav, resp. za ORP Mladá Boleslav a ORP Mnichovo Hradiště, tedy za ORP do kterých zasahuje Mladoboleslavská aglomerace.

Na území okresu Mladá Boleslav působí 15 poskytovatelů sociálních služeb, kteří zajišťují celkem 78 registrovaných sociálních služeb⁹, z nichž je 68 zařazeno do krajské sítě sociálních služeb.

Zastoupeno je 24 druhů sociálních služeb, 11 služeb sociální prevence, 12 služeb sociální péče a odborné sociální poradenství.

Z toho na území ORP Mladá Boleslav působí 57 sociálních služeb a 11 služeb působí na území ORP Mnichovo Hradiště (pouze jedna služba sociální prevence). Celkem 8 sociálních služeb působí v obou ORP.

Na území okresu Mladá Boleslav nejsou poskytovány tyto sociální služby:

- domovy na půl cesty,
- krizová pomoc,
- terapeutické komunity,
- služby následné péče,
- raná péče,
- centra denních služeb,
- průvodcovské a předčitatelské služby,
- tlumočnické služby,
- sociální rehabilitace

Lze předpokládat, že pokud obyvatelé okresu Mladá Boleslav tyto služby využívají, tak u poskytovatelů služeb, kteří působí mimo vymezené území.

Detailní přehled včetně umístění a kapacity pro jednotlivé sociální služby, resp. poskytovatele sociálních služeb je podrobně uveden v dokumentu Studie sociálních služeb v okrese Mladá Boleslav (2020).

V budoucnu lze dále předpokládat nárůst celkového počtu obyvatel okresu Mladá Boleslav. Ten bude důsledkem kladného salda migrace a přirozeného přírůstku, kdy počet narozených dlouhodobě přesahuje počet zemřelých. Z hlediska věkové struktury bude docházet k navyšování počtu i podílu seniorů a naopak poklesu podílu dětí do 15 let.

K největšímu nárůstu dojde pravděpodobně ve věkové kategorii seniorů ve věku 80+, předpoklad zdvojnásobení do roku 2033 na celkem 8 650 osob (v roce 2019 v okrese MB žilo 4 876 osob ve věku 80+).

S tím souvisí předpoklad navýšení počtu osob pobírající příspěvek na péči (PnP), zejména u osob v seniorském věku (cca 4.3 tis příjemců PnP v roce 2033).

Dle normativů lze předpokládat potřebnost navýšení kapacit pobytových zařízení pro seniory zejména domovů se zvláštním režimem. A současně, že stávající kapacity terénních a ambulantních

⁹ Sociální služby, které byly k 31.12.2019 uvedeny v registru poskytovatelů sociálních služeb, a zároveň místem poskytování sociálních služeb byl uveden okres Mladá Boleslav.

služeb pro seniory bude nutné navýšit zejména u odlehčovacích služeb. Většina těchto služeb je však dostatečná.

Na území okresu Mladá Boleslav dále, dle normativů, výrazně chybí kapacity sociálních služeb pro děti a mládež (malá kapacita nízkoprahových zařízení pro děti a mládež a sociálně aktivizačních služeb pro rodiny s dětmi, a chybějící kapacita domovů na půl cesty).

Současně zde rovněž chybí kapacity v azylových domech, terénních programech a není zde vůbec zastoupena krizová pomoc a služby následné péče. Chybí rovněž kapacity sociálních bytů.

Pokrytí sociální prací na území okresu Mladá Boleslav není dostatečné. Sociální práce poskytovaná obcemi nemůže z kapacitních důvodů, působit jako prevence proti sociálnímu vyloučení obyvatel. Na území Mladoboleslavské aglomerace se jedná především o podporu sociálně slabých rodin s dětmi, kteří mají nedostatečné rodičovské kompetence, osoby pečující o malé děti či osobu blízkou, rodiče samoživitelé, rodiny s dětmi ohrožené chudobou, rodiče s dětmi do 15 let věku se sociálním a zdravotním znevýhodněním, etnické menšiny, osoby po nebo ve výkonu trestu, osoby se zdravotním postižením, bezdomovci, imigranti ale také poskytovatelé a zadavatelé sociálních, zdravotních služeb, služeb pro rodiny a děti a dalších služeb na podporu sociálního začleňování. Specifickou skupinou jsou pak zahraniční dělníci, jejichž koncentrace je v aglomeraci velmi vysoká.

Sociálnímu vyloučení je také třeba předcházet pomocí programů podporujících začleňování sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením na trh práce. Na území ITI Mladoboleslavské aglomerace se jedná především o podporu osob se zdravotním postižením, ekonomicky neaktivní osoby, bezdomovce, osoby vracející se na trh práce po mateřské/rodičovské dovolené, osoby znevýhodněné na trhu práce (55 – 64 let, do 25 let, příslušníci etnických menšin nebo s nízkou úrovní kvalifikace) a cizince.

3.1.5 Zdravotnictví

Nejvýznamnějším zdravotnickým zařízením a spádovou nemocnicí Mladoboleslavské aglomerace je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s., jejímž zřizovatelem je Středočeský kraj. Nemocnice patří mezi 5 základních nemocnic Středočeského kraje. Má 490 lůžek akutní péče a 128 lůžek následné péče. Ty jsou na dvou odděleních následné péče, z nichž jedno je v Mnichově Hradišti.

Dále se na území aglomerace nachází:

- Transfúzní stanice v Mladé Boleslavi
- 3 Léčebny dlouhodobě nemocných: Mladá Boleslav, Kosmonosy, Mnichovo Hradiště
- Psychiatrická léčebna Kosmonosy
- soukromá Klinika Dr. Pírka (ortopedie a všeobecná chirurgie) v Mladé Boleslavi
- 2 Polikliniky: Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště
- 3 Zdravotní střediska: Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Kněžmost
- 2 Záchrané služby: Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště
- Lékárny: Bakov nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Dobrovice, Dolní Bousov, Kosmonosy, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště

Kompletní základní zdravotní péče, zahrnující služby praktického lékaře, dětského lékaře, gynekologa a stomatologa, je poskytována v Mladé Boleslavi, Kosmonosích, Mnichově Hradišti, Dobrovicích, Bakově nad Jizerou, Bělé pod Bezdězem a Dolním Bousově.

V obcích Brodce, Březno, Čistá, Horky nad Jizerou, Krnsko, Ledce, Luštěnice a Semčice jsou zastoupeny alespoň některé zdravotní služby.

Vzhledem k hustému pokrytí aglomerace malými sídly a demografické prognóze očekávající rychlé stárnutí ekonomicky aktivní skupiny obyvatel lze předpokládat narůstající potřebu posilování aktivní složky terénních pracovníků a podílu potřebné domácí péče se zaměřením na péči o starší spoluobčany. V případě růstu počtu obyvatel z důvodu zvyšování zaměstnanosti v automobilovém průmyslu lze naopak očekávat vyšší porodnost a tudíž posílení potřeby péče prenatální, porodnické a následně pediatrické. V případě, že bude pokračovat trend nově přichozích cizinců bez rodinných příslušníků s menší ochotou integrace, nebude tento jev příliš zřetelný.

Z hlediska kapacit oborů zdravotní péče jsou v aglomeraci nedostačující kapacity dětských psychologů a psychiatrů, lokálně také dalších specialistů. Vznik nových ordinací je ale vázán na ochotě zdravotních pojišťoven (především Všeobecné zdravotní pojišťovny) uzavřít s daným lékařem smlouvu.

Celorepublikovým problémem je podfinancování sektoru zdravotnictví oproti zemím EU, se kterým souvisí častý odchod pracovníků do zahraničí.

3.1.6 Kultura a volnočasové aktivity

V rámci Mladoboleslavské aglomerace se hlavní těžiště vybavenosti kultury a volnočasových aktivit přirozeně nacházejí ve velkých městech, především pak v Mladé Boleslavi. Obecným problémem je morální zastarávání a malá atraktivita některých prvků vybavenosti a nedostatečné využití potenciálně zajímavých jevů a pamětihodností.

Kultura

Město Mladá Boleslav je zřizovatelem tří významných kulturních institucí:

- společnosti Kultura města Mladá Boleslav a.s., která spravuje celkem 5 objektů (Dům kultury, Galerie pod Věží, Městský palác Templ, Infocentrum Mladá Boleslav a Sbor českých bratří) a dále provozuje Letní scénu Michalovická putna a Letní scéna Krásná louka. Nabízí tak relativně rozmanité zázemí pro různorodé kulturní události,
- Městského divadla Mladá Boleslav,
- Knihovny města Mladá Boleslav, která má kromě své ústřední budovy ještě 1 pobočku, a to na Severním městě.

Z dalších subjektů a kulturních institucí je možné uvést.

- Škoda muzeum - firemní ŠKODA Muzeum nabízí návštěvníkům k prohlídce unikátní sbírku automobilů značek Laurin & Klement a ŠKODA, ale pořádajícího také řadu kulturních akcí,
- Muzeum Mladoboleslavsko – zřízené Středočeským krajem a sdružující Mladoboleslavský hrad, Muzeum Podbezdězí, Muzeum Benátecka, Faru Dolní Krupá a Letecké muzeum Metoděje Vlacha, z nichž se všechny expozice s výjimkou Muzea Podbezdězí nachází na území aglomerace,
- Dobrovická muzea o.p.s. - muzeum cukrovarnictví, lihovarnictví, řepařství a města Dobruvice se zajímavou expozicí většího rozsahu.

Z prezentace aktivit je zřejmé, že nabídka zahrnuje i aktivity pro děti a oživuje region tematickými akcemi. Naopak nedostatečně využity je Dům kultury Mladá Boleslav. Ve městě působí multikino (v

prostorách obchodního centra Bondy) a několik menších galerií, klubů, výstavních prostor apod. Vedle hlavních organizací v oblasti kultury působí některá sdružení (pěvecké soubory, orchestry, ochotnické divadelní soubory, občanská sdružení apod.).

V rámci aglomerace se nachází také množství historicky významných pamětihodností jak ve formě nemovitých kulturních památek a urbanistických souborů tak i cenných archeologických nálezů.

Volnočasové aktivity

Nejvýznamnějším provozovatelem volnočasových a sportovních aktivit je Městská společnost sportovní a rekreační areály s.r.o. Ta je zřízena městem Mladá Boleslav a je vlastníkem a provozovatelem:

- městského bazénu na Štěpánce,
- městského koupaliště v Kollárově ulici, jehož součástí je dětské a sportovní hřiště,
- areálu Zimního stadionu sestávajícího se ze dvou hal s ledovými plochami,
- tělocvičny, hotelu, restaurace a dalších nebytových prostor ve Viničné ulici,
- sportovní haly v ulici U Stadionu včetně venkovních kurtů a dětského hřiště,
- sportovní haly u 5. ZŠ včetně přilehlého venkovního sportovního areálu,
- koupaliště v Novém parku v Severním sídlišti,
- areálu skate parku Na Radouči,
- areálu Cykloparku na Štěpánce,
- areálů Fitparků u Kulturního domu, na městském koupališti, na letním cvičišti za Májem a v Novém parku,
- formou nájmu provozuje sokolovnu v Debři.

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

Ve městě fungují další sportoviště při základních školách. 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 předchozích kapitolách (pěvecké spolky, umělecké školy).

V Mladé Boleslavi se nachází dva dětské plavecké kluby umístěné v rámci obytné zástavby. Přítomnost řeky je významným fenoménem a bylo by vhodné lépe a intenzivněji ji využít v souvislosti se sportovními aktivitami. V rámci Mladé Boleslavi tedy není příliš využít potenciál řeky ve městě s ohledem na městskou rekreaci a sportovní aktivity, občerstvení, nabídku služeb typu půjčovna kolečkových bruslí a vodní sporty. Při současném zohlednění požadavků ochrany přírody je zde velký potenciál daný samotnou polohou města.

V rámci aglomerace se mimo Mladou Boleslav nachází koupaliště v Kosmonosech, Bělé pod Bezdězem, Bakově nad Jizerou, Kněžmostu, Klášteřu Hradišti nad Jizerou a Semčicích.

Výčet dalších vybraných sportovních zařízení v rámci aglomerace:

Bakov nad Jizerou:

- Sportovní centrum Galaxie v Bakově nad Jizerou (fitness gym)
- SK Bakov nad Jizerou

Mnichovo Hradiště:

- BIOS sportovní hala v Mnichově Hradišti
- Sportovně rekreační areál Vrchbělá
- Sportovní hala Bělá pod Bezdězem

Nepřevázka:

- bowling

Převážně venkovní zařízení sportovních areálů obsahující minimálně fotbalová hřiště travnatá, případně koupaliště, další venkovní sportovní plochy a zařízení se nacházejí v Kosmonosech (2 fotbalová hřiště, bowling, tenis), Hrdlořezech (hokej, tenis), Klášteřu Hrad. nad Jiz., Dobrovicích a dalších menších sídlech. Nabídku sportovního vyžití na Mladoboleslavsku lze hodnotit jako dobrou a ve srovnání s jinými regiony i jako nadstandardně bohatou a pestrou. Jedním z důvodů je i vyšší kupní síla obyvatel, která umožňuje vznik většího počtu komerčních sportovních zařízení a zlepšuje ekonomiku provozu zařízení komerčních i veřejných.

Region má značný potenciál pro rozvoj cyklistiky a in-line bruslení hlavně podél toku řeky Jizery i v dalších oblastech (tok Klenice, Český ráj, Kokořínsko, Máchův kraj). I přes významné rozšíření sítě cyklostezek v minulém programovém období (zvláště podél toku Klenice), je potřebná infrastruktura stále nedostatečně rozvinutá. A to jak ve formě vlastních cyklistických stezek (alespoň v místech, kde se cyklistická doprava dostává do výrazného konfliktu s dopravou automobilovou, což platí i o mnohých úsecích jizerské cyklotrasy), tak i ve formě doplňkového vybavení (občerstvení, půjčovny, servisy apod).

Na severovýchodě aglomerace se nacházejí horolezecky zajímavé oblasti Českého ráje.

V území se nacházejí také golfové hřiště v Mladé Boleslavi – Michalovicích a v území je několik možností jezdeckví.

3.1.7 Shrnutí

- Celkový počet obyvatel Mladoboleslavské aglomerace dlouhodobě roste, a to zejména díky příznivému rozvoji místní ekonomiky spojenému s mimořádnou nabídkou pracovních příležitostí.
- V Mladoboleslavské aglomeraci se stále projevuje proces suburbanizace, kdy populačně rostou obce v zázemí jádrového města. Zároveň však nedochází k úbytku obyvatel ani v jádrovém městě z důvodu migrace z jiných částí ČR i přílivu zahraničních pracovníků.
- Počet přítomných obyvatel v jádrovém městě Mladé Boleslavi během pracovního dne výrazně vyšší než počet trvale žijících obyvatel.
- Obecným trendem aglomerace, stejně jako celé ČR, je stárnutí obyvatel. Věková struktura Mladoboleslavska odpovídá struktuře Středočeského kraje a je tak příznivější než ve v celé ČR.
- V zájmovém území je podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva, ale také obyvatel s pouze základním vzděláním. Naopak vysoký je zde podíl osob s úplným středním

vzděláním. Vzdelanostní struktura obyvatelstva je zde determinována charakterem trhu práce, který poptává zejména kvalifikované dělnické profese.

- Území IPRÚ Mladá Boleslav je charakteristické vysokým podílem cizinců, které sem přitahují mimořádné možnosti uplatnění na místním trhu práce. Podíl cizinců je zde více než dvojnásobně vyšší než ve zbytku ČR i ve Středočeském kraji. Cizinci se soustředí zejména v Mladé Boleslavi a Kosmonosech a na ubytovnách v okolních obcích. Vysoký počet cizinců s předpokladem dalšího růstu bude klást tlak na jejich sociální integraci a nárůst sociálních konfliktů.
- V aglomeraci připadá vzhledem k jejich venkovskému, resp. suburbánnímu charakteru, dominantní část bytového fondu na rodinné domy. V jádrovém městě aglomerace je připadají čtyři pětiny bytového fondu na bytové domy. Vysoký podíl bytů v bytových domech je také v Kosmonosech, Mnichově Hradišti a Bělé pod Bezdězem.
- Od roku 2015 došlo v okrese Mladá Boleslav k relativně významnému, 20% nárůstu počtu zahájených i dokončených bytů. Cca 80 % výstavby se realizuje mimo Mladou Boleslav.
- Nabídka bydlení v aglomeraci a především ve městě Mladá Boleslav je komplikována jeho vysokými cenami (v současnosti na úrovni cca 80 % ceny bytů ve srovnatelných lokalitách v Praze).
- Specifickou kapitolou ubytování pro pracovní síly. Ty jsou umístěny především ve městě Mladá Boleslav a v obcích v jeho bezprostředním okolí a v současné době nemají dostatečnou kapacitu pro případný růst výrobních aktivit, a to ani v případě realizace plánovaných ubytovacích kapacit.
- Území aglomerace je pokryto relativně rovnoměrně mateřskými a základními školami. Přetrvávajícím problémem školství je dlouhodobá naplněnost kapacit MŠ a ZŠ v území.
- Střední školy jsou pak lokalizovány převážně v Mladé Boleslavi. Struktura a nabídka studijních oborů středních škol převážně odpovídá zájmu žadatelů, méně však poptávce po technicky vzdělaných odbornících pro automobilový průmysl. V oblasti sekundárního vzdělávání je proto aktivní i společnost ŠKODA AUTO, a.s., která je zřizovatelem SOU strojírenského, vychovávajícího pro společnost technické pracovníky do výroby.
- V Mladé Boleslavi je nachází soukromá ŠKODA AUTO Vysoká škola. Její profil odpovídá spíše přípravě pracovníků v oblasti průmyslového managementu, podnikové ekonomiky, obchodu, logistiky a řízení lidských zdrojů a IT.
- Obecným problémem je pak nízká flexibilita kapacit zařízení počátečního vzdělávání, kde v závislosti na demografickém vývoji dochází k v některých obcích podvyžití kapacit některých zařízení (v současnosti zejména předškolním vzdělávání) a naopak přetížení kapacit jiných zařízení (v současnosti především základního a středoškolského vzdělávání).
- Školy v Mladoboleslavské aglomeraci mnohdy nemají optimální vybavení pro zajištění vysoké kvality výuky, a to především v oblasti rozvoje klíčových kompetencí žáků (jazykové kompetence, přírodovědné a technické kompetence). Některé školy také nemají optimální podmínky pro zajištění potřeb žáků se speciálními vzdělávacími potřebami.
- Na území okresu Mladá Boleslav působí 15 poskytovatelů sociálních služeb, kteří zajišťují celkem 78 registrovaných sociálních služeb. Některé typy sociálních služeb však v aglomeraci absentují.
- V budoucnu lze předpokládat potřebnost navýšení kapacit pobytových zařízení pro seniory zejména domovů se zvláštním režimem. Nedostatečně kapacitní či zcela chybí i další sociální

služby, některé typy sociální práce včetně programů zaměřených na začlenění sociálně vyloučených osob na trh práce.

- Nejvýznamnějším zdravotnickým zařízením a spádovou nemocnicí Mladoboleslavské aglomerace je Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, a.s., jejímž zřizovatelem je Středočeský kraj.
- Město Mladá Boleslav je zřizovatelem tří významných kulturních institucí: společnosti Kultura města Mladá Boleslav a.s., Městského divadla Mladá Boleslav a Knihovny města Mladá Boleslav
- Nejvýznamnějším provozovatelem volnočasových a sportovních aktivit je Městská společnost sportovní a rekreační areály s.r.o. (provozuje bazén, koupaliště, několik sportovních hal, zimní stadion a další infrastrukturu).
- Nabídku sportovního vyžití na Mladoboleslavsku lze hodnotit jako dobrou a ve srovnání s jinými regiony i jako nadstandardně bohatou a pestrou.

3.2 Prostředí aglomerace

3.2.1 Veřejný prostor/sídelní zeleň

Veřejný prostor na území Mladoboleslavské aglomerace zahrnuje především náměstí, návsi, ulice, parky a lesoparky v intravilánu sídel. Zásadní je v tomto směru především veřejný prostor v Mladé Boleslavi, který příležitostně využívají obyvatelé celé aglomerace.

Z celkové rozlohy Mladé Boleslavi 2.890 ha tvoří lesy 251 ha, trvalé travní porosty 203 ha, zahrady 181 ha a sady 6 ha (ČSÚ, 2019). Velká část těchto ploch připadá na městskou zeleň ve vlastnictví města. Statutární město Mladá Boleslav spravuje přibližně 350 ha městské zeleně, z toho na více než polovině se jedná o pravidelnou celkovou údržbu, na zbyvajících ploše o občasný servis. Plocha městské zeleně se postupem času spíše mírně zvětšuje.

Údržba městské zeleně je zajišťována dodavatelsky s ohledem na zařazení městské zeleně do čtyř tříd intenzity údržby, kde první třída jsou TOP plochy v Mladé Boleslavi a čtvrtá třída jsou méně významné, mnohdy nesnadno přístupné a obyvateli málo využívané, či navštěvované plochy. Součástí koncepce zeleně se rozumí rovněž obnova přestárle a provozně nebezpečné zeleně kvalitními, stanovištně vhodnými a vůči městskému prostředí odolnými druhy rostlin. V průměru se ročně vysadí cca 120 kusů dřevin. Součástí je také doplňování městské zeleně vhodným mobiliářem a prvky umožňujícími zábavu pro děti a relaxaci pro dospělé.

I přes výše zmíněnou péči o veřejná prostranství a sídelní zeleň se v Mladé Boleslavi se vyskytují lokality, které vyžadují radikálnější zásah. Jedná se například celou lokalitu pod Mladoboleslavským hradem, ve které je lokalizován také památkově chráněný Poplužní dvůr (v současnosti mající charakter brownfieldu) a dále sídelní zeleň v blízkosti vodních toků (podél řeky Jizery a Klenice). V těchto lokalitách je vhodné realizovat mimo jiné i opatření na posílení biodiverzity a zadržování vody v krajině.

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. Některá hřiště byla v poslední době realizována i s využitím externích veřejných i soukromých zdrojů.

Městské zeleně se dotýká rovněž dlouhodobě nedůstojná situace Nového hřbitova. Lokalita dnes již zcela nevyhovuje svému pietnímu účelu, protože Nový hřbitov tvoří funkčně nevhodnou enklávu uvnitř průmyslové zóny, vymezené už před mnoha lety schváleným územním plánem. V souladu s územním plánem došlo k obestavení prakticky celého hřbitova (s výjimkou přístupové cesty na jeho západní straně) vysokými výrobními halami společnosti ŠKODA AUTO, a.s. Hřbitov je tak prakticky oddělen od navazujícího veřejného prostoru a tradiční městská zeleň v těchto místech ztrácí svou původní funkci. Statutární město Mladá Boleslav dlouhou dobu připravuje náhradní pietní prostor včetně kvalitní městské zeleně, urbanisticky podstatně lépe začleněného do území města.

V dalších městech se charakter veřejných prostranství výrazně liší. Urbanisticky hodnotným veřejným prostorem je zámecký park v Mnichově Hradišti, který jihozápadním směrem volně navazuje na zeleň podél řeky Jizery. V Kosmonosích může obyvatelstvo ke krátkodobé rekreaci využívat zejména zámecký park, případně dílčí plochy v intravilánu sídla kolem náměstí i na okrajích města. Bakov nad Jizerou těží z relativně nízké hustoty zalidnění a z množství menších veřejných prostranství majících v některých částech města téměř venkovský charakter. Bělá pod Bezdězem je městem vrstlým do rozsáhlých okolních lesů i rekreačních ploch areálu Vrchbělá, uvnitř města je pak dominantním veřejným prostorem Masarykovo náměstí a zelená osa podél říčky Bělá.

V ostatních populačně menších obcích bývají místy k dispozici menší veřejná prostranství v historických jádrech sídel. V mnoha sídlech jsou však takové plochy zanedbatelné a nemají prvky, které by zde motivovaly k pobytu a setkávání občanů. Podobný problém je v dynamicky se rozvíjejících suburbánních obytných zónách, kde je navíc sociální soudružnost obyvatel limitována přetrvávajícím přísunem nových domácností, které se v novém prostředí začleňují jen pozvolna. V těchto zónách často zcela chybí přirozená místa setkávání a doplňková či volnočasová infrastruktura zde bývá budována až s velkým časovým odstupem.

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

3.2.2 Památky

Na území Mladé Boleslavi se nachází následující památky:

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

Je třeba konstatovat, že historické Staré město z důvodu excentrického rozvoje města v oblasti sídliště Severní město, neplní plnohodnotnou funkci centra města.

Některé významnější kulturně-historické památky se nachází i v širším zázemí města (aglomeraci). Jedná se např. o soustavu hradních zřícenin na Jizeře, archeologické lokality pravěkých a ranně středověkých hradišť Dalovice, Hrdlořezy a Chloumek, státní zámek Mnichovo Hradiště, zámek Bělá

pod Bezdězem, nepřístupné zámky Kosmonosy, Krnsko, Neuberk, Piaristický klášter Kosmonosy, kapucínský klášter v Mnichově Hradišti, zámek Zvířetice a jiné.

Některé památky prošly v minulých letech rekonstrukcí, některé se však stále nacházejí v zanedbaném stavu. To je případ například Poplužního dvora a jeho okolí, která se nachází v podhradí Boslavského hradu a v současné době má charakter brownfieldu. Dalšími památkami vyžadujícími památkovou obnovu jsou budova Magistrátu města na Staroměstském náměstí či parkán Boleslavského hradu

3.2.3 Bezpečnost/kriminalita

Dlouhodobě vysoká životní i majetková úroveň značné části obyvatelstva a příjmové zaostávání menšiny obyvatel, vysoká koncentrace obyvatel (vč. cizinců) pobývajících ve městě dočasně z pracovních důvodů i směnný provoz, v němž pracuje část obyvatel, způsobují, že se město Mladá Boleslav potýká s poměrně vysokou mírou kriminality a především pak extrémně vysokou kriminalitou dětí a mládeže.

Nejčastějšími typy trestné činnosti jsou krádeže motorových vozidel, vloupání do motorových vozidel a loupeže. Na ně se částečně vážou některé sociálně patologické jevy, zejména herny a gambling (prostorově koncentrovaný v ulici U Stadionu). Prostorově jsou nejrizikovějšími oblastmi z hlediska majetkové trestní činnosti lokality s velkou dopravní zatížeností (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).

S kriminalitou souvisí také slabší identifikace obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko, případně se jedná o identifikaci utilitární (tj. prostřednictvím zaměstnání, pracovních vztahů, vysoké příjmové úrovně apod.).

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

Dílčí nedostatky dále najdeme v zázemí a vybavení jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému, nevyhovujících prostorách Městské policie Mladá Boleslav, částečném zastarávání kamerového systému měst Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště a potřebě optimalizovat pokrytí obou měst tímto systémem. Problém nevyhovujících prostor Policie ČR se netýká jen Mladé Boleslavi, ale i dalších měst v aglomeraci (Bělá pod Bezdězem, Benátky nad Jizerou, Dobruška a Mnichovo Hradiště).

3.2.4 Životní prostředí, krajina, ekologické zátěže

Mladoboleslavská aglomerace se stejně jako zbytek Česka potýká s projevem změn klimatu. Zvyšuje se frekvence nepříznivých atmosférických jevů, na jedné straně přivalových dešťů a povodní, na druhé straně období sucha, která vystavují tlaku zásoby podzemních i povrchových vod. Míra odolnosti vůči stávajícím a očekávaným dopadům změny klimatu je v sídlech i krajině nedostatečná. Očekává se přitom, že projevy extrémních jevů přitom budou nadále sílit.

Projevy těchto jevů v aglomeraci jsou o to silnější, o co víc má území aglomerace charakter intenzivně zemědělsky obdělávané krajiny. Značná část zemědělské půdy v těchto oblastech je navíc významně ohrožena degradací. Intenzivně obdělávaná krajina neumožňuje dostatečnou retenci vody a v krajině

zůstává méně vody pro zajištění jejích ekologických funkcí a dostatečné doplňování zásob podzemních vod.

Z toho důvodu je třeba se zaměřit na posílení adaptability krajiny a ekosystémů na změnu klimatu, obnovení krajinných prvků a zpomalení degradace krajiny. Je třeba také zvýšit bezpečnost obyvatel a ochranu majetku v podmínkách klimatických extrémů.

V databázi SEKM (Sytému evidence kontaminovaných míst) je v únoru 2021 na území Mladoboleslavské aglomerace evidováno 23 schválených lokalit s ekologickými zátěžemi území. Z doprovodných údajů lze obecně konstatovat, že převažujícím typem zátěží jsou zejména bývalé skládky komunálního odpadu, stávající či bývalé průmyslové areály, střelnice a další zátěže bodového či lokálního dosahu s nízkým rizikem.

Lokality s nejvyšší rizikovostí (kategorie A3 a A2 dle SEKM, tedy lokality, v nichž je nápravné opatření nutné či bezodkladně nutné) se na území aglomerace nenacházejí. Lokalita kategorie A1 (nápravné opatření je žádoucí) se v zájmovém území nachází jediná:

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

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

3.2.5 Technická infrastruktura

Pro zásobování území Mladoboleslavska jsou využívány zejména podzemní zdroje z velkých hloubek, které se vyznačují dostačující kapacitou a vysokou jakostí. Území je zásobováno vodárenským systémem zásobních řadů, vodojemů, čerpacích stanic a úpraven vody. Hlavním subjektem v oblasti zásobování pitnou vodou je společnost Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s., která je ve vlastnictví města Mladá Boleslav a dalších měst regionu a která provozuje vodovody zásobující většinu obcí v území Mladoboleslavské aglomerace. Sídla v celém zájmovém území většinou disponují veřejným vodovodem, který je zpravidla napájen vydatnými a kvalitními zdroji z velkých hloubek.

Užitková voda je zajišťována lokálně pouze pro potřeby průmyslových závodů vlastními odběry. Největší odběr má firma ŠKODA AUTO, a.s., který zajišťuje jímání přímo z Jizery a vodu čistí v úpravně Bradlec. Investiční potřeby v zásobování pitnou vodou jsou spojené zejména s realizací postupné náhrady starých rozvodů pitné vody, případně nahrazování méně kvalitních zdrojů pitné vody propojováním skupinových vodovodů a místních vodovodů na skupinový vodovod Mladá Boleslav.

Území Mladoboleslavské aglomerace vykazuje dílčí nedostatky v odkanalizování sídel v zázemí Mladé Boleslavi. Splašková kanalizace s ČOV chybí zejména v sídlech v jihozápadní části území, celkově nejsou odkanalizovány obce, v nichž žije přibližně třetina obyvatel území aglomerace. Sídla bez splaškové kanalizace jsou zpravidla menší lidnatosti a spíše nevykazují dynamický rozvoj, který by vedl ke zvyšování produkce splaškových vod a souvisejících zátěží. V oblasti kanalizace a čištění odpadních vod přitom v zájmovém území dlouhodobě dochází k průběžnému rozšiřování kanalizační sítě a budování nových či rekonstrukcí stávajících ČOV. Příkladem je probíhající projekt Mladoboleslavsko, čištění a odkanalizování vod II, v jehož rámci je mj. realizována dostavba kanalizace v okrajových částech Mladé Boleslavi. Dochází tedy k průběžnému zvyšování podílu

domácností, které jsou napojeny na veřejnou splaškovou kanalizaci a snižování vnosu škodlivých látek do vodních recipientů, a to i díky podpoře z ESIF v předchozích programovacích obdobích.

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

Zásobování teplem je v zájmovém území prováděno pouze v Mladé Boleslavi, Kosmonosích, Bakově nad Jizerou, Mnichově Hradišti a Bělé pod Bezdězem, kde k tomu jsou předpoklady. V Mladé Boleslavi existuje teplárenská soustava provozovaná společností CENTRO THERM a.s., která zajišťuje distribuci tepla z teplárny ŠKO – ENERGO situované v závodě ŠKODA AUTO, a.s. do celého města. Teplárenská soustava zásobuje domácnosti, objekty služeb i průmyslové podniky a je rozšiřována i do nových obchodně průmyslových zón na východě města. Soustava funguje na bázi centrálních horkovodních napáječů a výměňkových stanic.

V Mladé Boleslavi i dalších městech jsou dále provozovány menší zdroje, kterými jsou blokové a domovní kotelny. V zástavbě rodinných domků v Mladé Boleslavi i v obcích v jejím zázemí jsou k vytápění využívána lokálních topenišť, případně etážové vytápění. Zejména ve starší zástavbě je problémem vytápění pomocí tuhých, méně šetrných paliv (zejména uhlí) v zastaralých kotlích či kamnech, což vede v topných sezónách k nadměrnému znečištění ovzduší. To platí zejména pro území bez plynofikace, v posledních letech však z důvodu vysoké ceny plynu i pro plynofikované lokality, kde se domácnosti vracejí k původním ekologicky nešetrným tuhým palivům. Některé veřejné budovy doposud nejsou zateplené a dochází k energetickým ztrátám.

Přes území vedou dva hlavní vysokotlaké plynovody VTL DN 300 Štolmíř – Mladá Boleslav a VTL DN 200 Nymburk – Mladá Boleslav – Turnov. Z těchto plynovodů jsou přes regulační stanice napájeny středotlaké plynovodní soustavy ve městech a obcích. Město Mladá Boleslav je s výjimkou několika příměstských částí plně plynofikováno. Plynofikací je kromě Mladé Boleslavi vybaveno dalších 17 měst a obcí na území ITI. 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.

3.2.6 Odpadové hospodářství

V zájmovém území jsou 3 velká zařízení pro nakládání s odpady, které podléhají regulaci dle Integrované prevence a omezování znečišťování.

Tabulka 7: Velká zařízení pro nakládání s odpady na území ITI mladoboleslavské aglomerace

Název	Provozovatel	Katastrální území	Kategorie činnosti
Skládka odpadů Michalovce	COMPAG MLADÁ BOESLAV s.r.o.	Mladá Boleslav - Michalovice	skládky, které přijímají více než 10 t odpadu denně nebo mají celkovou kapacitu větší než 25 000 t odpadu, s výjimkou skládek inertního odpadu
Zařízení k úpravě a odstraňování odpadů – dekontaminační plocha Žerčice	A.S.A., spol. s r.o.	Žerčice	odstraňování nebo využívání nebezpečných odpadů při kapacitě větší než 10 t za den
Skládka Klášter Hradiště nad Jizerou	SKLÁDKA KLÁŠTER s.r.o.	Klášter Hradiště nad Jizerou	skládky, které přijímají více než 10 t odpadu denně nebo mají celkovou kapacitu větší než 25 000 t odpadu, s výjimkou skládek inertního odpadu

Nakládání s odpady zajišťuje pro město Mladá Boleslav (ale i pro řadu okolních měst a obcí na území aglomerace, včetně druhého největšího města Mnichova Hradiště) společnost COMPAG MLADÁ BOLESLAV, s.r.o., která mj. provozuje skládku v místní části Mladé Boleslavi – Michalovice. Tato skládka je dlouhodobě na hraně kapacit a odklad jejího uzavření si vynutil několikeré prodloužení provozu a navýšení kapacity. Skládka měla být nahrazena třídícím centrem a mechanicko-biologickou úpravnou odpadů s bioplynovou stanicí, ta však nebyla kvůli administrativním potížím dosud vybudována.

3.2.7 Shrnutí

- Plochy zeleně v Mladé Boleslavi a dalších městech jsou svým podílem na rozloze katastrů relativně menší, ale funkčně intenzivně využitě. Každé z měst v aglomeraci disponuje kvalitativně hodnotnými zelenými plochami (lesoparky, zámecké parky apod.). Ve volné krajině disponuje aglomerace rozsáhlejšími zelenými plochami (lesy, louky, říční nivy).
- I přes pravidelnou péči o veřejná prostranství a sídelní zeleň v Mladé Boleslavi a dalších sídlech aglomerace jsou některá veřejná prostranství a sídelní zeleň zanedbané a chybí v nich prvky, které by motivovaly k pobytu a setkávání občanů. Některá veřejná prostranství tak postrádají svojí městotvornou funkci. Revitalizaci vyžadují i plochy sídelní zeleně vč. posílení biodiverzity těchto lokalit a využití její schopnosti přispět k zadržování vody v krajině tak, aby přispívaly k eliminaci negativních dopadů klimatických změn.
- Specifický problém představuje Nový hřbitov v Mladé Boleslavi, který je nyní již zcela obklopen průmyslovými provozy, což devaluje pietní charakter tohoto místa. Je třeba připravit a zrealizovat přemístění hřbitova do jiné lokality.
- V dynamicky se rozvíjejících suburbánních obytných zónách chybí přirozená místa setkávání a doplňková či volnočasová infrastruktura zde bývá budována až s velkým časovým odstupem.
- Hodnotné a díky soukromým i veřejným investicím v posledních dekáдах urbanisticky výrazně pozdvižené historické centrum Mladé Boleslavi má pro svoji excentrickou polohu v prostorové struktuře města částečně omezený rozvojový potenciál. Centrum města tak představuje spíše osa propojující historické centrum, náměstí Míru a třídou Václava Klementa také dopravní terminál s autobusovým nádražím, žst. Mladá Boleslav-město a obchodním centrem Bondy.
- I přesto, že v aglomeraci v minulých letech došlo k revitalizaci některých památek, stále se na území nachází památky vyžadující památkovou obnovu.
- Dlouhodobě vysoká životní i majetková úroveň značné části obyvatelstva a příjmové zaostávání menšiny obyvatel, vysoká koncentrace obyvatel (vč. cizinců) pobývajících ve městě dočasně z pracovních důvodů i směnný provoz se podílejí na poměrně vysoké míře kriminality a především pak extrémně vysoké kriminalitě dětí a mládeže. Jednou z příčin je také slabší identifikace obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko. Specifickým problémem je nedostatečná intenzita prevence a terénních programů pro drogově závislé, ale i osoby opouštějící výkon trestu a vracející se do Mladé Boleslavi.
- Dílčí nedostatky najdeme v zázemí a vybavení provozoven a služeben jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému (Policie ČR, Městská policie Mladá Boleslav, Hasičský záchranný sbor) a v zastarávání kamerového systému měst Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště.
- V databázi SEKM (Sytému evidence kontaminovaných míst) je na území Mladoboleslavské aglomerace evidováno 23 schválených lokalit s ekologickými zátěžemi území, vesměs bodového

či lokálního dosahu s nízkým rizikem. Jediná lokalita se zvýšeným rizikem (kategorie A1 - nápravné opatření je žádoucí) se nachází uvnitř závodu ŠKODA AUTO, a.s. v Mladé Boleslavi.

- Sídla v celém zájmovém území víceméně disponují veřejným vodovodem, který je zpravidla napájen vydatnými a kvalitními podzemními zdroji z velkých hloubek.
- Území Mladoboleslavské aglomerace vykazuje dílčí nedostatky v odkanalizování sídel v zázemí Mladé Boleslavi. Splašková kanalizace s ČOV chybí zejména v sídlech v jihozápadní části území, celkově v sídlech bez splaškové kanalizace žije cca 1/3 obyvatel aglomerace. Pozvolna dochází k průběžnému rozšiřování kanalizační sítě a budování nových či rekonstrukcím stávajících ČOV (v celém území) a dostavbou kanalizace v okrajových částech Mladé Boleslavi.
- Zásobování elektrickou energií je vyhovující, systém je dimenzován na mírný nárůst spotřeby v následujících letech.
- Zásobování teplem je v zájmovém území prováděno v Mladé Boleslavi, Kosmonosích, Bakově nad Jizerou, Mnichově Hradišti a Bělé pod Bezdězem. V Mladé Boleslavi existuje teplárenská soustava distribuující teplo z teplárny ŠKO – ENERGO. Ve starší zástavbě je problémem vytápění pomocí tuhých, méně šetrných paliv (zejména uhlí) v zastaralých kotlích či kamnech, což vede v topných sezónách k nadměrnému znečišťování ovzduší.
- Některé veřejné budovy doposud nejsou zateplené a dochází k energetickým ztrátám.
- Stávající kapacita plynovodů plně dostačuje aktuální poptávce. Po případném (nepravděpodobném) vyčerpání stávající přepravní kapacity je plánováno vybudování VTL plynovodu DN 300 Liblice – Brodce nad Jizerou.
- Skládky v Mladé Boleslavi – Michalovicích je dlouhodobě na hraně kapacit a odklad jejího uzavření si vynutil několikrát prodloužení provozu a navýšení kapacity. Skládka měla být nahrazena třídícím centrem a mechanicko-biologickou úpravnou odpadů s bioplynovou stanicí, ta však nebyla kvůli administrativním potížím dosud vybudována.

3.3 Ekonomický rozvoj a trh práce

Následující kapitola sleduje zejména výkonnost místní ekonomiky dle dostupných dat, přičemž důraz bude kladen na ekonomickou aktivitu, strukturu zaměstnanosti a vývoj nezaměstnanosti a trh práce. Tam, kde to bylo možné, se vychází z dat dostupných pro SO ORP Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště. Jedná se o ORP, do kterých alespoň částečně zasahuje území Mladoboleslavské aglomerace. V některých případech jsou použita data za oblast Mladoboleslavsko zahrnující celé území okresu Mladá Boleslav rozšířené o 9 obcí z přilehlých okresů. Oblast Mladoboleslavsko byla vymezena v rámci zpracování koncepčního dokumentu Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavsko (2019).

3.3.1 Struktura zaměstnanosti

Z hlediska struktury zaměstnanosti je v regionu jednoznačně dominantní automobilový průmysl s těžištěm v Mladé Boleslavi. V průmyslu bylo v roce 2011 v Mladé Boleslavi zaměstnáno o necelých 16 p.b. více pracovníků než celém Česku, na celém Mladoboleslavsku pak o 11,5 p.b. více pracovníků než v Česku (IRÚ Mladoboleslavsko, 2019). Podprůměrný podíl na struktuře zaměstnanosti na Mladoboleslavsku naopak vykazují služby, a to především služby komerční. Hlavním zaměstnavatelem v regionu je ŠKODA AUTO, a.s. a navázaní subdodavatelé. V samotném závodě ŠKODA AUTO, a.s. pracuje více než 24,5 tisíce zaměstnanců vč. agenturního personálu (údaje z roku 2017), další významní subdodavatelé zaměstnávají další tisíce pracovníků. Dominanci ŠKODY AUTO

potvrzují také údaje o počtu podnikajících subjektů, který je v kontextu Středočeského kraje podprůměrný. Mladoboleslavsko má tedy relativně malý počet velkých firem.

Tabulka 8: Odvětvová struktura zaměstnanosti (2011)

	Zemědělství, lesnictví	Průmysl	Stavebnictví	Obchod, opravy motorových vozidel	Pohostinství a ubytování	Informační a komunikační činnosti	Doprava a skladování	Peněžnictví a pojištnictví	Činnost v obl. nemov., služ. pro pod., výzkum	Veřejná správa a obrana	Školství, zdravotnictví a sociální péče
Česko	2,7	25,4	6,8	10,2	3,1	3,0	5,6	2,5	7,8	5,9	12,5
Středočeský kraj	2,8	23,2	6,7	11,2	3,0	3,2	7,1	2,8	8,1	6,0	10,8
Mladoboleslavsko	2,4	36,9	4,1	8,9	2,6	1,5	5,0	1,6	3,2	3,6	9,4
Mladá Boleslav	0,4	41,4	2,7	8,2	3,1	1,7	4,1	1,9	6,2	3,7	10,9

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Pozn.: Údaje ukazují procentuální podíl osob zaměstnaných ve vybraných odvětvích na celkovém počtu ekonomicky aktivních pracujících osob.

Podobně jako v celé ČR jsou dalšími významnými odvětvími z hlediska zaměstnanosti veřejné služby (Oblastní nemocnice Mladá Boleslav, Psychiatrická nemocnice Kosmonosy, Magistrát města Mladá Boleslav a v příspěvkových organizacích města) a velkoobchod, maloobchod a opravy motorových vozidel.

Vědecko-výzkumné kapacity lokalizované v Mladoboleslavské aglomeraci jsou spjaté s automobilovým průmyslem. Výzkumnou institucí zapsanou v seznamu Rady vlády ČR pro výzkum, vývoj a inovace je ŠKODA AUTO Vysoká škola o.p.s., která vyvíjí aktivity v mnoha oblastech teoretického i aplikovaného výzkumu. Škola založila i vlastní interní grantovou agenturu (IGA). Další významné vědecko-výzkumné kapacity jsou koncentrovány ve Vývojovém a motorovém centru Česana společnosti ŠKODA AUTO a.s.

Struktura ekonomiky i trhu práce je přítomností automobilového průmyslu, především již tradičního zaměstnavatele ŠKODA AUTO, a.s., výrazně ovlivňována a deformována. V oblasti je nízká míra nezaměstnanosti, ale přezaměstnanost v rámci automobilového průmyslu vede naopak k disproporcii, kdy v některých odvětvích naopak chybí pracovníci, např. ve veřejných službách, školství a zdravotnictví. Toto je dáno z velké míry finanční motivací, kdy automobilový průmysl nabízí vyšší mzdy a stahuje tak potenciální adepty jiných povolání.

Mladoboleslavsko je regionem, jehož ekonomickou skladbu lze (záměrně) ovlivňovat jen velmi obtížně. Odvětvová skladba i ekonomická výkonnost regionu závisí z velké části na jediném velkém podniku ŠKODA AUTO, a.s. a jeho subdodavatelích, na úspěšnosti jejího mateřského koncernu Volkswagen a na celkovém vývoji odvětví automobilového průmyslu ve světě.

3.3.2 Ekonomická aktivita

Ve srovnání s průměrem ČR je v obou SO ORP, kterých se dotýká území Mladoboleslavské aglomerace, nízká míra podnikatelské aktivity vyjádřená v přepočtu podnikajících fyzických osob a právnických osob na obyvatele.

Také u tohoto ukazatele se jedná o důsledek dominance ŠKODY AUTO, resp. celého automobilového průmyslu. Nízkou míru podnikatelské aktivity, jak fyzických tak právnických osob, způsobuje

atraktivita a dobré finanční ohodnocení v automobilovém průmyslu. Lidé tak nejsou motivováni k vlastní podnikatelské aktivitě.

Tabulka 9: Ekonomické subjekty v aglomeraci podle ORP

	Počet ekonomických subjektů					Počet obyvatel
	Celkem	Podnikající právnické osoby		Podnikající fyzické osoby		Celkem
		počet	na 100 obyv.	počet	na 100 obyv.	
Česká republika	2 932 963	527 367	4,93	1 962 664	18,35	10 693 939
Středočeský kraj	351 185	40 114	2,90	262 625	18,96	1 385 141
ORP Ml. Boleslav	24 016	2 657	2,36	17 837	15,86	112 464
ORP Mn. Hradiště	4 191	417	2,33	3 193	17,84	17 901

Zdroj: VBD ČSÚ (2021)

Pozn.: data k 31. 12. 2020. Pro zobrazení celkové situace jsou uvedena data za obě ORP, která zasahují do Mladoboleslavské aglomerace.

3.3.3 Zaměstnanost, nezaměstnanost a trh práce

Situace na trhu práce je na Mladoboleslavsku obecně příznivá. Klíčový podíl na tom má přítomnost dynamicky se rozvíjejícího automobilového průmyslu v regionu. Sekundárně se podílejí další vlivy, například blízkost Prahy. Vývoj na trhu práce kopíruje hospodářský cyklus. Jak ukazuje následující tabulka, v dobách hospodářské konjunktury má region vyšší počet volných pracovních míst než uchazečů o zaměstnání. Týkalo se to období kolem roku 2008 a zejména pak období současného, kdy v roce 2018 počet volných míst převýšil počet uchazečů více než čtyřnásobně (!) a míra nezaměstnanosti dosáhla za rok 2019 hodnoty 1,7 %. V souvislosti s epidemií COVID-19 došlo za rok 2020 k nárůstu nezaměstnanosti na 2,2 %, nicméně na trhu práce je stále více volných pracovních míst, než je dosažitelných uchazečů o práci.

Tabulka 10: Bilance trhu práce v okrese Mladá Boleslav (2005 – 2020)

Okres Mladá Boleslav	2005	2008	2011	2015	2017	2018	2019	2020
Míra nezaměstnanosti	3,2	2,0	4,1	3,7	2,3	1,9	1,7	2,2
Volná pracovní místa	894	2412	586	1618	3389	7095	4301	4409
Dosažitelní uchazeči	2676	1813	3474	2993	1808	1615	1397	1859

Zdroj: VBD ČSÚ (2021)

Pozn.: data k 31. 12. 2020.

Hlavní zaměstnavatelé na Mladoboleslavsku jsou přirozeně vázáni na automobilový průmysl. Vedle podniku ŠKODA AUTO, a.s. s 28 tisíci pracovníky (údaj k roku 2020) jsou to také četní dodavatelé této firmy, z nichž ti největší zaměstnávají stovky, výjimečně i více než tisíc pracovníků (např. Adient, Faurecia, Mahle Behr, TRW-Carr aj.).

Z hlediska počtu zaměstnanců následují za automobilovým průmyslem jako další odvětví v pořadí veřejné služby. Ty jsou (vedle škol, kulturních zařízení apod.) podle počtu zaměstnanců nejvíce zastoupené Oblastní nemocnicí Mladá Boleslav s více než tisícem pracovníků, Psychiatrickou nemocnicí Kosmonosy s cca 500 pracovníků (dle publikace Ekonomické subjekty ve Středočeském kraji v roce 2015 vydané ČSÚ).

Tabulka 11: Nabídka a poptávka na trhu práce v okr. Mladá Boleslav (prosinec 2020)

Profese podle CZ-ISCO	Nabídka pracovní síly (uchazeči)	Poptávka po pracovní síle (volná pracovní místa)
-----------------------	----------------------------------	--

Profese podle CZ-ISCO	Nabídka pracovní síly (uchazeči)	Poptávka po pracovní síle (volná pracovní místa)
Celkem	1982	9094
1 Zákonodárci a řídicí pracovníci	20	15
2 Specialisté	79	176
3 Techničtí a odborní pracovníci	160	140
4 Úředníci	199	77
5 Pracovníci ve službách a prodeji	396	354
6 Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství	20	214
7 Řemeslníci a opraváři	156	631
8 Obsluha strojů a zařízení, montéři	262	5614
9 Pomocní a nekvalifikovaní pracovníci	339	1873
Neuveden	351	0

Zdroj: Integrovaný portál MPSV

Vztah nabídky a poptávky na trhu práce jednoznačně poukazuje na dlouhodobý výrazný nedostatek pracovních sil v průmyslu. I přes probíhající epidemii COVID-10 bylo v prosinci 2020 na Úřadu práce ČR evidováno cca 5 500 volných pracovních míst na dělnických pozicích v průmyslu oproti pouhým cca 260 uchazečům o tyto pozice. Výrazný nedostatek pracovních sil byl také u pozic pomocných a nekvalifikovaných pracovníků.

Z profesí s vyšší kvalifikací byl výrazný převis volných pracovních míst nad uchazeči u specialistů v oblasti vědy a techniky (výzkumní pracovníci), lékařů a dalšího odborného zdravotnického personálu (vč. sester).

Naopak znatelný převis počtu uchazečů nad počtem volných pracovních sil byl u úředníků a částečně také u pracovníků ve službách a prodeji.

V zásadě lze konstatovat, že boom průmyslové výroby vedl k dlouhodobému nedostatku všech profesí z oblasti výroby, a odsál i část pracovních sil z jiných sektorů (zejména ze sektoru služeb). V rámci celorepublikového trendu je na trhu práce také dlouhodobý nedostatek zdravotnického personálu. Naopak administrativních pracovníků je nadbytek. Nedostatek pracovních sil v průmyslu i zdravotnictví přitom lze za stávající situace kompenzovat pouze dovozem pracovních sil odjinud (zejména ze zahraničí).

3.3.4 Shrnutí

- Výrazné ovlivnění až deformace trhu práce automobilovým průmyslem a společností ŠKODA AUTO, a.s.
- Nízká podnikatelská aktivita obyvatel.
- Dlouhodobý převis nabízených pracovních míst nad počtem dosažitelných uchazečů o práci.
- Automobilový průmysl dlouhodobě odsává část pracovních míst i z jiných sektorů.

3.4 Cestovní ruch

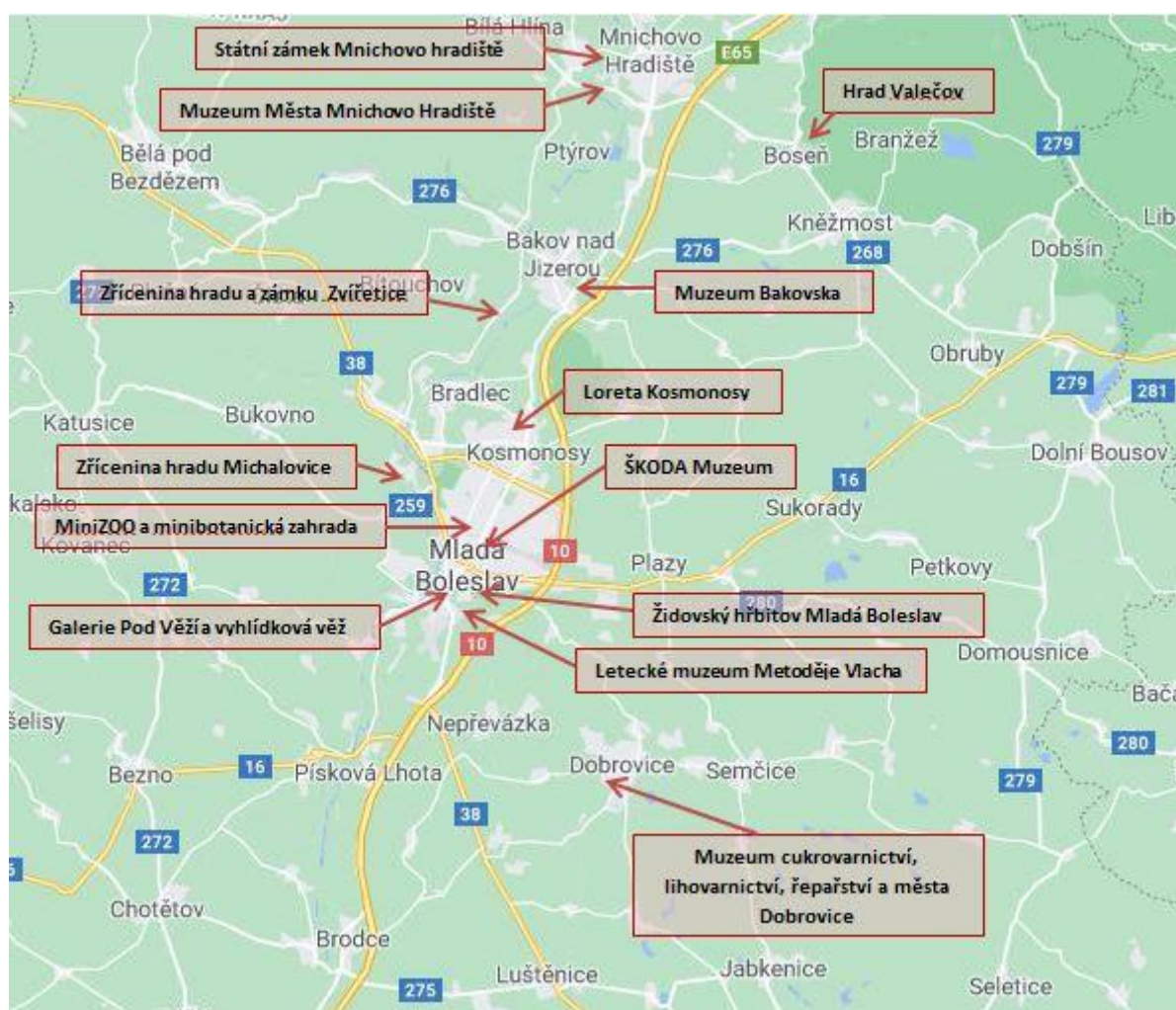
3.4.1 Atraktivita cestovního ruchu

Cestovní ruch není ekonomickým odvětvím, které by se na území aglomerace výrazněji prosazovalo. Přestože se na území města Mladá Boleslav se nenachází příliš atraktivit nadregionálního významu, které by umožnily Mladé Boleslavi konkurovat hlavním turistickým centřům Středočeského kraje, má Mladá Boleslav, co nabídnout. Najdeme zde unikátní historické centrum s hradem z 2. poloviny 10.

století, městským palácem Templ (postaven kolem r. 1490) a nedaleko i zříceninu hradu Michalovická putna (2. pol. 13 století). Součástí historického vývoje jsou i zámek Neuberk a Josefův Důl, které jsou v privátním vlastnictví, a bohužel jejich stavebně technický stav není dobrý. To se týká i dalších památek, např. Poplužního dvora, náležícího k historickému centru Mladé Boleslavi. Celosvětovým unikátem, o kterém učí architekti na celém světě, je objekt průmyslové školy arch. Jiřího Krohy.

Výrazný nadregionální význam má ŠKODA Muzeum, které svůj mezinárodní charakter postavilo mj. i na možnosti návštěvy výrobního závodu. ŠKODA Muzeum je 4. nejnavštěvovanější atrakcí ve Středočeském kraji (v roce 2019 jej dle statistiky Czechtourism navštívilo 274 tis. návštěvníků¹⁰). Vedle toho na území města najdeme ještě Letecké muzeum Metoděje Vlacha a v městě Dobručici i unikátní muzeum cukrovarnictví, lihovarnictví a řepařství s možností návštěvy sousedního cukrovaru a lihovaru fungujícího nepřetržitě od r. 1831. Ostatní turistické zajímavosti mají pouze regionální význam a nejsou významnými cíli cestovního ruchu, díky nimž by Mladoboleslavsko mohlo konkurovat tradičním domácím destinacím cestovního ruchu. Nejnavštěvovanější turistické cíle z hlediska návštěvnosti ukazuje následující mapa.

Obrázek 6: Mapa nejnavštěvovanějších turistických cílů v roce 2019



¹⁰ Návštěvnost turistických cílů 2019, Středočeský kraj, Czechtourism, 2019

Zdroj: Vlastní zpracování na základě Návštěvnosti turistických cílů, Czechtourism, 2019,

Pro dokreslení ještě doplňujeme mapy atraktivit cestovního ruchu ORP Mladá Boleslav a ORP Mnichovo Hradiště.

Obrázek 7: Atraktivity cestovního ruchu v ORP Mladá Boleslav



Zdroj: Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice, Ústav územního rozvoje, 2010

Pozn. Zahrnuje i atraktivity ležící mimo Mladoboleslavskou aglomeraci. Legenda viz příloha.

Obrázek 8: Atraktivity cestovního ruchu v ORP Mnichovo Hradiště



Zdroj: Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice, Ústav územního rozvoje, 2010

Pozn. Zahrnuje i atraktivity ležící mimo Mladoboleslavskou aglomeraci. Legenda viz příloha.

Naopak Mladá Boleslav disponuje v podmínkách středočeského regionu relativně pestrým krajinným zázemím (přírodní rezervace a památky Chlum, Baba a další, chráněné krajinné oblasti Český ráj a Kokořínsko, kulturně a přírodně atraktivní „Máchův kraj“).

Mladá Boleslav rovněž může nabídnout poměrně pestrou nabídku sportovní a volnočasové infrastruktury. Tato infrastruktura má význam především pro rekreaci místních obyvatel (ta není cestovním ruchem v pravém smyslu, ale představuje důležitý obor mající vliv na atraktivitu území pro bydlení a na diverzifikace místní ekonomiky), ale i návštěvníky aglomerace.

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, Svatováclavská jízda, Metalové symposium, festival Krásná louka, Letecký den nebo Mezinárodní výstava psů Interdog Bohemia.

Specifickou formu cestovního ruchu představují služební cesty. Tento typ cestovního ruchu je však úzce navázaný na ŠKODU AUTO. Tato specifická forma cestovního ruchu, tak nepředstavuje možnost deverzifikace ekonomiky aglomerace, ale naopak dále posiluje její závislost na automobilovém průmyslu.

Zatímco potenciál města pro „tradiční“ formy cestovního ruchu je spíše malý, má město naopak výrazný primární předpoklady pro některé méně obvyklé formy turismu. Potenciál cestovního ruchu území Mladoboleslavska značně zvyšuje dobrá dopravní dostupnost většiny území i blízkost významných zdrojových oblast návštěvníků v čele s Prahou. Dle studie Integrovaný rozvoj území Mladoboleslavska lze na Mladoboleslavsku identifikovat zvýšený předpoklad pro rozvoj těchto forem cestovního ruchu:

- přírodní, kulturní a poznávací cestovní ruch v turisticky atraktivních oblastech Českého ráje, dále Máchova kraje a Kokořínska a v několika dalších lokalitách;
- převážně jednodenní příměstský cestovní ruch v širším středočeském prostoru, který je dán přítomností jednotlivých atrakcí (např. koupaliště, zábavní parky typu Mirakulum Milovice...);
- industriální cestovní ruch daný přítomností několika atrakcí přímo v Mladé Boleslavi (Škoda Auto muzeum, Muzeum cukrovarnictví Dobruška, Letecké muzeum Metoděje Vlacha, Metalová cesta či odkaz firmy Svoboda–Kosmonosy a LIAZ-Mnichovo Hradiště...);
- sportovní cestovní ruch, zejména cykloturistika (pojizerská či mělnická cyklotrasa i další trasy vč. kvalitní doprovodné infrastruktury), vodácká turistika (Jizera), inline bruslení atd.;
- kulturní a společenský cestovní ruch (kulturní události, symposia, festivaly či street arty);

Rozvoj těchto forem cestovního ruchu však vyžaduje doplnění území aglomerace potřebnou infrastrukturou.

3.4.2 Shrnutí

- Mladá Boleslav má poměrně solidní vybavenost, volnočasovou, kulturní a sportovní infrastrukturou.
- V aglomeraci se nenachází příliš atraktivit nadregionálního významu, s výjimkou muzea Škoda Auto. Ostatní turistické zajímavosti mají pouze regionální význam a nejsou významnými cíli cestovního ruchu, díky nimž by Mladoboleslavsko mohlo konkurovat tradičním domácím destinacím cestovního ruchu. Aglomerace má však vysoký potenciál jednodenního cestovního ruchu.
- Mladoboleslavsko disponuje potenciálem pro rozvoj specifických druhů cestovního ruchu, např. industriální cestovní ruch, sportovní, kulturní a společenský cestovní ruch. Pro rozvoj těchto specifických forem cestovního ruchu je však třeba doplnit vybavenost území potřebnou infrastrukturou.

3.5 Doprava a dopravní infrastruktura

Tato kapitola obsahuje stručný popis dopravní infrastruktury na území Mladoboleslavské aglomerace a identifikuje její nejvýznamnější nedostatky. Není-li uvedeno jinak, zdroje pro zpracování analytické části popisující oblast dopravy a dopravní infrastruktury vychází primárně z veřejných dokumentů od vlastníků a správců jednotlivých prvků dopravní infrastruktury, objednatelů dopravy ve veřejném zájmu a jiných veřejně přístupných dokumentů.

3.5.1 Infrastruktura silniční dopravy

Nejdůležitější součástí infrastruktury silniční dopravy Mladoboleslavské aglomerace představuje dálnice D10 Praha – Turnov, kde se přepravní toky dělí na směr Liberec a směr Harrachov a dále do Polska. Tuto dálnici na území Mladoboleslavské aglomerace doplňují v úloze páteřních komunikací silnice I. třídy I/16 a I/38; tyto zajišťují nejdůležitější vazby Mladé Boleslavi jako centra aglomerace do okolí. Zmíněné silnice jsou doplněny silnicemi II. a III. třídy ve správě Středočeského kraje, které zajišťují především regionální a místní vazby.

Dálnice D10 a silnice I/16 a I/38 jsou u Mladé Boleslavi vedeny peáží (tedy v jednom úseku), což zapříčiňuje řadu (především kapacitních) problémů, které se zvyrazňují v případě jakékoliv

mimořádné události na tomto úseku. Tyto situace se pak negativně odráží na silniční síti přímo v Mladé Boleslavi, kde řidiči hledají alternativní trasy.

Správce této nadřazené silniční infrastruktury (ŘSD ČR) si je této negativní situace vědom a připravuje několik projektů na její zlepšení. Z těch nejvýznamnějších lze uvést (v závorce je uveden předpokládaný termín uvedení do provozu):

- D10: Dobudování MÚK Kosmonosy (2025)
- D10: Dobudování MÚK Bezděčín (2024)
- I/38: Zkapacitnění Průmyslová (po roce 2024)

Z pohledu rozvoje aglomerace bude mít mimořádný význam připravované rozšíření dálnice D10 na uspořádání 3+3 pruhu v úseku mezi Prahou a Mladou Boleslaví (MÚK Kosmonosy). V době přípravy tohoto dokumentu probíhá hodnocení vlivu stavby na životní prostředí; zahájení vlastní stavby na území aglomerace lze předpokládat nejdříve v roce 2024, zprovoznění celého úseku D10 mezi Prahou a Mladou Boleslaví v uspořádání 3+3 bude dokončeno nejdříve v roce 2030. V jednání je vybudování provizorního zkapacitnění úseku mezi MUK Kosmonosy a MUK Mladá Boleslav ve směru na Prahu (realizace v letech 2022 nebo 2023).

Vedle modernizace silničních komunikací v Mladé Boleslavi a jejím bezprostředním okolí připravuje ŘSD na území Mladoboleslavské aglomeraci či v jejím sousedství následující investiční akce:

- I/16: Jizerní Vtelno – přeložka (2025)
- I/16: Mladá Boleslav – Martinovice (2027)
- I/38 Luštěnice – Újezd (2027)
- I/16: Bezno – obchvat (2027)

Na území Města Mladá Boleslav a v jeho nejbližším okolí tvoří základní síť následující silniční komunikace:

- v západo-východním směru:
 - I/38 Průmyslová (hlavní severní objízdná komunikace)
 - tř. Ludvíka Kalmy a Volkharda Köhlera (tzv. severovýchodní tangenta)
 - Jičínská, T.G. Masaryka, Jaselská (I/38)
- v severo-j jižním směru:
 - Ptácká (I/38)
 - Havlíčkova
 - tř. Václava Klementa (hlavní příjezd IAD do závodu ŠA)
 - D10 (funkce východního obchvatu města využívaného tangenciální dopravou v relaci Jičínská – Průmyslová)

K rozvoje aglomerace přispějí i připravované investiční akce Středočeského kraje a města

Mladá Boleslav související s dostavbou a modernizací silniční infrastruktury.

- Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín (doplnění chybějící části silnice II/610, 2026),
- Propojení průmyslové zóny Plazy s MÚK Kosmonosy - prodloužení silnice III/0164 (2024)
- II/610 Kosmonosy obchvat – III. Etapa (2025)
- Propojení ul. Pražské a MÚK MB vč. okružní křižovatky ulic Pražská a Mileny Hážové (2026)

Silniční doprava v Mladé Boleslavi a jejím bezprostředním okolí má v porovnání s ostatními městy obdobné velikosti v ČR jednu základní specifickou vlastnost: intenzita dopravy na silničních

komunikacích (jak osobní, tak i nákladní) zásadním způsobem závisí na provozu ve výrobním závodě ŠKODA AUTO, a.s. – jedním z největších zaměstnavatelů v České republice.

Město Mladá Boleslav (i jeho nejbližší okolí) se vyznačuje v kontextu celé České republiky vysokým stupněm automobilizace. Dle posledních dostupných údajů¹¹ byl okres Mladá Boleslav na čtvrtém místě v počtu automobilů na 1000 obyvatel v porovnání se všemi okresy v ČR. S ohledem na výrazný rozvoj průmyslu v posledních deseti letech a s tím spojeným nárůstem mezd v aglomeraci lze dovodit, že úroveň automobilizace i nadále roste a pohybuje se na špičce z pohledu celé ČR. Tato skutečnost s sebou přináší výrazně vyšší intenzity silniční dopravy v Mladé Boleslavi i jejím okolí v porovnání s jinými sídly obdobné velikosti. Do Mladé Boleslavi dojíždí za prací velké množství lidí. Je to dáno především tou skutečností, že ve městě sídlí a má i hlavní výrobní závod jeden z největších zaměstnavatelů v ČR – společnost ŠKODA AUTO, a.s. Dojíždka za prací je tak výrazně vyšší, než u jiných měst se srovnatelnou velikostí.

Nákladní doprava představuje z pohledu intenzity provozu kontinuální zátěž se všemi negativními dopady na bezpečnost dopravy i na kvalitu života obecně. Osobní doprava související s provozem automobilky se zase projevuje ve zvýšení intenzity v době střídání směr. V těchto obdobích je silniční síť v Mladé Boleslavi přetížena a dojezdové časy se významně prodlužují. Tato skutečnost má negativní vliv na bezpečnost silničního provozu i na negativní dopady z dopravy na životní prostředí. Pro eliminaci těchto problémů připravilo SM Mladá Boleslav projekt na vybudování systému pro řízení a usměrňování silniční dopravy na území celého města. Jeho uvedení do provozu se předpokládá v průběhu roku 2023 a lze očekávat, že přispěje ke snížení výše uvedených negativních dopadů silniční dopravy na životní prostředí i kvalitu života na území města.

Stav silničních komunikací II. a III. třídy je v zásadě srovnatelný se standardem České republiky. I na území Mladoboleslavské aglomerace se tedy vyskytují silnice s nevyhovujícími parametry či mosty ve špatném technickém stavu, u kterých je nezbytné provést jejich rekonstrukci.

Důležitým záměrem na zkvalitnění sítě krajských silničních komunikací v Mladoboleslavské aglomerace je připravovaný projekt „Propojení MÚK Kosmonosy a MÚK Bezděčín - chybějící úsek II/610“, který bude znamenat vybudování alternativní trasy pro případ problémů na D 10 v úseku kolem Mladé Boleslavi. Zprovoznění tohoto úseku lze očekávat nejdříve ve druhé polovině 20. let.

¹¹ ČSÚ - Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Středočeského kraje v roce 2011

Obrázek 9: Mapa plánovaného rozvoje dopravní infrastruktury


Zdroj: vlastní zpracování

Z pohledu bezpečnosti silniční dopravy (včetně chodců a cyklistů) se nedostatky vyskytují především v Mladé Boleslavi. Jedná se především o nejrůznější problematická místa, ve kterých dochází k úrovnovému křížení pěší a cyklistické dopravy s dopravou automobilovou nebo kde jsou nevyhovující šířkové a směrové poměry. Obdobná situace se týká přechodů pro chodce v místech s vysokou intenzitou automobilové dopravy. V okrajových částech Mladé Boleslavi (např. Bezdečín, Chrást, Jemníky) představuje riziko absence chodníků podél páteřních silničních komunikací.

Obdobné problémy je možné identifikovat i v ostatních městech a aglomerace; vzhledem k jejich velikosti se jedná spíše o jednotlivé případy, které je možné řešit samostatnými dílčími opatřeními.

Samostatnou kapitolou v oblasti silniční dopravy je budování infrastruktury pro alternativní paliva (dobíjecí elektrické stanice, čerpací stanice na vodík apod.); a to jak pro veřejnou, tak i individuální dopravu. Na území aglomerace se jsou nabíjecí stanice umístěny de facto pouze na území Mladé Boleslavi, respektive v jejím nejbližším okolí. V období 2021-2027 lze očekávat velkou intenzitu výstavby této infrastruktury (včetně čerpacích stanic na vodík); jedná se však o aktivity nespádající pod ITI.

3.5.2 Infrastruktura železniční dopravy

Obecně lze konstatovat, že především z pohledu osobní dopravy hraje železnice v Mladoboleslavské aglomeraci jen doplňkovou roli. Je to dáno především historickými důvody, kdy všechny železniční tratě na území aglomerace byly budovány především s ohledem na potřeby nákladní dopravy (např. stávající hlavní nádraží je umístěno na okraji Mladé Boleslavi, což významným způsobem snižuje jeho

atraktivitu z pohledu osobní dopravy). Od jejich vybudování v 19. století neprošly žádnou zásadnější modernizací a stále se tak jedná o jednokolejné neelektrifikované tratě.

Z pohledu osobní dopravy má potenciál do budoucna i impuls pro rozvoj aglomerace především modernizace železničního spojení do Prahy. Správa železnic již začala jako součást zvažované modernizace železničního spojení Praha – Liberec připravovat projektovou dokumentaci v dílčích úsecích (projekční příprava tzv. Bezděčinské spojky, mimo území aglomerace projekční příprava tzv. Všejsanské spojky a probíhají i stavební práce na modernizaci železniční tratě mezi Prahou a Lysou nad Labem). Jedná se však o dlouhodobý a finančně velmi náročný záměr, jehož komplexní uvedení do provozu (v úseku Praha – Mladá Boleslav) nelze očekávat před rokem 2030.

Z pohledu nákladní dopravy bude mít velký význam právě Bezděčinská spojka, která umožní zjednodušit, zrychlit a zlevnit jízdu nákladních vlaků do výrobního areálu ŠKODA AUTO, a.s. ve směru od Nymburka, což v konečném důsledku může přispět ke snížení negativních dopadů nákladní silniční dopravy na území Mladé Boleslavi. Součástí tohoto projektu je i nové mimoúrovňové křížení železniční tratě a Jičínské ulice za nákupním centrem Olympie ve směru na Jičín. Nové trasování sníží i počet nákladních vlaků vedených intravilánem Mladé Boleslavi mezi hlavním nádražím a nádražím Mladá Boleslav – město. Tento úsek je v současné době na hraně své kapacity a i z důvodu úrovňového železničního přejezdu v ulici Ptácká, představuje problém pro plynulost a bezpečnost silniční dopravy v Mladé Boleslavi.

Správa železnic rovněž připravuje projekt modernizace železničních tratí na území Mladé Boleslavi, a to včetně rekonstrukce stanic Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav – město (právě v oblasti stávajícího nádraží Mladá Boleslav – město by do roku 2030 mělo vzniknout centrální železniční nádraží pro Mladou Boleslav). V rámci této stavby dojde např. i k odstranění úrovňového železničního přejezdu na ulici Ptácká. I tento projekt však nebude uveden do provozu dříve než v roce 2031.

Železniční doprava tak na území Mladoboleslavské aglomerace představuje významný prvek především v oblasti nákladní dopravy. Před dokončením modernizace železniční trati ve směru na Prahu a modernizaci železničního nádraží Mladá Boleslav – město zůstane její role v osobní dopravě jen doplňková a výraznou většinu v podílu přepravní práce ponese i nadále doprava silniční.

3.5.3 Infrastruktura cyklistické dopravy

Na území Mladoboleslavské aglomerace je vybudována poměrně hustá síť cyklostezek a cyklotras. Ty slouží jak pro potřeby cestovního ruchu, tak i pro potřeby alternativní dopravy do zaměstnání. V tomto ohledu se jedná především o dopravu do výrobního závodu ŠKODA AUTO, a.s.

Z pohledu cestovního ruchu je významná především trasa č. 17 Greenway Jizera vedená primárně podél toku Jizery a také trasa 8148 směrem na Dolní Bousov, jež je východiskem pro turistické cesty na území CHKO Český Ráj. Na ně navazují lokální cyklotrasy vedené převážně po silnicích III. tříd a místních a účelových komunikacích do obcí v okolí Mladé Boleslavi.

Na území Mladé Boleslavi je vybudována relativně hustá síť cyklostezek a regionálních cyklotras. V některých lokalitách však dílčí úseky tras chybí, respektive mají nevyhovující parametry. Ne zcela vyhovující je i vybavení doplňkovou infrastrukturou (stojany, cykloboxy apod.). Samostatnou kapitolou je praktická absence dobíjecích stanic pro elektrokola. Obecně lze konstatovat, že obdobná situace panuje i v ostatních větších sídlech na území aglomerace – Bakov, Bělá pod Bezdězem, Kosmonosy a Mnichovo Hradiště.

Některé z těchto tras však nejsou kompletní a z pohledu dalšího rozvoje cyklodopravy je potřeba se zaměřit na dobudování chybějících úseků, odstraňování kolizních míst a celkové zvyšování bezpečnosti. Cyklodoprava na území Mladoboleslavské aglomerace má velký potenciál převzít významnou část zátěže u cest do zaměstnání – a to nejen do výrobního závodu ŠKODY AUTO, a.s. v Mladé Boleslavi, ale i do společností úzce na provoz ve ŠKODĚ AUTO navázaných (např. sklady v oblasti Řepova apod.).

3.5.4 Infrastruktura veřejné dopravy

Veřejnou dopravu na území Mladoboleslavské aglomerace zajišťují:

- Železniční linky
- Příměstské, regionální a meziregionální autobusové linky
- Městská hromadná doprava v Mladé Boleslavi a okolí zajišťována autobusy

Obdobně jako v jiných částech České republiky je dálková železniční doprava objednáвана Ministerstvem dopravy ČR a doprava na regionální úrovni pak Středočeským krajem.

Na části území Mladoboleslavské aglomerace (jižní část) je veřejná doprava kompletně organizována prostřednictvím Integrované dopravy Středočeského kraje. Ve zbylé části aglomerace jsou do tohoto systému integrovány pouze železniční spoje. Mimo integrovaný systém je i vlastní MHD v Mladé Boleslavi.

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.5.2, v osobní dopravě na území aglomerace představuje železnice pouze doplňkovou roli a v horizontu nejbližších cca deseti let se tato její pozice výraznějším způsobem měnit nebude (z důvodu nevyhovujícího stavu infrastruktury, jež vyžaduje zásadní modernizace; tedy aktivitu časově i finančně velmi náročnou).

Páteří veřejné dopravy tak zůstanou autobusové spoje; ať již místní, či regionální. Provoz na nich zajišťuje řada dopravců vzešlých z veřejných soutěží. Městskou hromadnou dopravu na území Mladé Boleslavi i jeho nejbližším okolí zajišťuje Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. (společnost ve 100% vlastnictví Statutárního města Mladá Boleslav).

Železniční dopravu na území Mladoboleslavské aglomerace zajišťují společnosti Arriva vlaky, s.r.o. (především dálkové spoje) a České Dráhy, a.s. (především místní a regionální spoje).

Vozový park všech dopravců působících na území Mladoboleslavské aglomeraci v zásadě odpovídá standardům obvyklým pro obdobné linky jako v jiných územích České republiky. Jeho obnova probíhá průběžně a závisí také na podmínkách jednotlivých výběrových řízení na provozovatele konkrétních linek. Městská hromadná doprava na území Mladé Boleslavi je zajišťována výhradně nízkopodlažními autobusy; cca dvě třetiny z nich jsou na pohon CNG. Strategickým záměrem města je zajištění celého rozsahu provozu (jak ve městě, tak i na příměstských linkách) autobusy s pohonem na CNG.

Hlavním terminálem veřejné dopravy na území aglomerace je autobusová stanice u železniční stanice Mladá Boleslav – město v centru Mladé Boleslavi. Tento terminál již nevyhovuje současným nárokům a je nezbytné jej v nejbližším období zmodernizovat. Modernizace se bude týkat především zkvalitnění propojení jednotlivých druhů dopravy – železniční, autobusové, cyklistické i individuální.

Zcela nevyhovující je stav přestupního terminálu u železniční stanice Mladá Boleslav – hlavní nádraží, kde prakticky neexistuje žádné zázemí (a to i v souvislosti s dlouho odkládanou modernizací staniční budovy). V současné době se připravuje projekt výstavby nové staniční budovy (investor: Správa železnic) a současné revitalizace přednádražního prostoru včetně vybudování parkoviště P+R (investor: Statutární město Mladá Boleslav).

Základní infrastruktura veřejné dopravy v ostatních lokalitách Mladoboleslavské aglomerace se postupně modernizuje, např. v roce 2019 byl uveden do provozu nový terminál veřejné dopravy v Mnichově Hradišti. Vedle výše zmíněné modernizace staniční budovy na hlavním mladoboleslavském nádraží připravuje Správa železnic i opravu staniční budovy v Mnichově Hradišti.

S ohledem na skutečnost, že veřejnou silniční dopravu na území aglomerace zajišťují pouze autobusy, neexistuje potřeba na specifické technické zázemí (měnirny, vozovny apod.); plně postačují garáže a opravy standardního typu. Odbavovací systémy pro cestující odpovídají podmínkám Integrované dopravy Středočeského kraje; v MHD v Mladé Boleslavi je možno jízdné hradit i standardní bankovní platební kartou.

Prakticky pro celou oblast Mladoboleslavské aglomerace platí, že za účelem odstraňování bariér ve veřejné dopravě a zatraktivnění veřejné dopravy obecně je v tomto smyslu vhodné modernizovat stávající či budovat nové zastávky veřejné dopravy v polohách zajišťujících jejich lepší dostupnost. To platí i o zkvalitňování informačních systémů pro cestující (např. informační panely na významných zastávkách, propojení informací o veřejné dopravě na území Mladoboleslavské aglomerace do internetových a mobilních aplikací apod.) i pro maximální zjednodušení placení jízdného. Modernizace vozového parku MHD v Mladé Boleslavi v posledních letech úspěšně probíhá (i prostřednictvím dotačních zdrojů EU); na další období se plánuje její dokončení a následná průběžná obnova – opět vozidla na alternativní pohon.

3.5.5 Doprava v klidu

S ohledem na skutečnost, že Mladoboleslavská aglomerace představuje typickou monocentrickou aglomeraci s dominantním centrem (Mladá Boleslav) a spíše menšími sídly v jejím okolí, je problematika dopravy v klidu důležitou otázkou především pro Mladou Boleslav a Kosmonosy. V ní je však ovlivněna specifickými podmínkami v území, tedy existencí velkého výrobního závodu (ŠKODA AUTO, a.s.) a na něj navázanými provozovny (především sklady).

Tento stav generuje značné přepravní proudy osobních automobilů – jedná se o zaměstnance těchto společností – které vyžadují velké množství parkovacích míst. Jakkoliv je většina těchto ploch zajišťována ze strany zaměstnavatele, řada zaměstnanců využívá ostatní plochy, jež často nedostačují, respektive vozidla zaměstnanců zabírají parkovací místa v sousedících rezidenčních čtvrtích.

V centru Mladé Boleslavi je implementována zóna placeného stání (cca 1000 parkovacích míst), z nichž část je vyhrazena pro rezidenty nebo podnikatele mající sídlo provozovny v dotčené oblasti. Spolu se skutečností, že v blízkosti centra města jsou vybudovány dva parkovací domy (Jaselská ulice, Staroměstské náměstí), nepocituje střed města palčivé problémy související s nedostatkem parkovacích míst.

Problémy s parkováním lze vysledovat jak v širším centru města (oblast kolem náměstí Republiky), tak i v sídlištích v severní části města. Zlepšování infrastruktury pro dopravy v klidu je tak vhodné koncentrovat právě do těchto oblastí. Zlepšení situace s parkováním by mohla přinést i regulace parkování na širším území Mladé Boleslavi, než jak je tomu v současnosti.

Ostatní sídla v Mladoboleslavské aglomeraci vzhledem ke své velikosti problémy s dopravou v klidu pocítují ve výrazně menším rozsahu, než jak je to v případě Mladé Boleslavi.

3.5.6 Shrnutí

- Území Mladoboleslavské aglomerace je na ostatní území ČR napojeno především prostřednictvím Dálnice D 10 a silnicemi I/16 a I/38, které u Mladé Boleslavi tvoří uzel. Dálnice D 10 začíná ve směru na Prahu vykazovat kapacitní nedostatečnost a pomalu se začíná připravovat její rozšíření na tři pruhy v každém směru. Silnice I/16 a I/38 jsou a budou postupně na území Mladoboleslavské aglomerace modernizovány (jedná se především o vybudování obchvatů, resp. modernizace silnice I/38 přímo v Mladé Boleslavi). U silnic II. a III. třídy se vedle modernizací jednotlivých úseků a mostů připravuje dostavba silnice II/610 u Mladé Boleslavi. Obecně lze konstatovat, že silniční síť na území Mladoboleslavské aglomerace odpovídá současným standardům v České republice.
- Z důvodu intenzivní silniční dopravy je v aglomeraci velké množství míst se zvýšenou rizikovostí dopravních nehod, především z pohledu pěší dopravy.
- Železnice hraje v osobní dopravě na území Mladoboleslavské aglomerace pouze doplňkovou roli; potenciál má pouze spojení do Prahy, které je však podmíněno rozsáhlou a časově i finančně velmi náročnou modernizací. Vzhledem k charakteru Mladoboleslavské aglomerace nemohou hrát ostatní železniční trasy v osobní dopravě významnější roli. Jiná je situace v nákladní dopravě, kdy jsou železniční tratě (především ve směru na Nymburk) využívány nákladní dopravou zvláště pro potřeby společnosti ŠKODA AUTO, a.s. a dalších dodavatelů v oblasti automotive průmyslu). I z tohoto důvodu probíhá modernizace této trati a připravuje se i výstavba tzv. Bezděčinské spojky, která významným způsobem zjednoduší nákladní přepravu pro potřeby automobilky a dalších souvisejících provozů.
- V Mladé Boleslavi, jakožto v největším sídle Mladoboleslavské aglomerace, je vybudována relativně rozvinutá síť cyklostezek a cyklotras. Přesto na mnoha místech chybí jejich vzájemné propojení či je komunikace pro cyklisty vedena v kolizi s motorovou či pěší dopravou. Odstranění těchto nevyhovujících míst by mělo být prioritou pro další rozvoj cyklo dopravy na území aglomerace. Důležitý je i rozvoj a další zkvalitňování cyklostezek pro dopravu zaměstnanců závodu ŠKODA AUTO a dalších významných zaměstnavatelů v Mladé Boleslavi. Funkční cyklostezky mohou představovat alternativu k individuální dopravě. Tato funkčnost by měla být podpořena doplňováním doprovodné infrastruktury; a to jak stojany a cykloboxy, tak i dobíjecí stanice pro elektrokola.
- V infrastruktuře pro pěší v Mladé Boleslavi je možné nalézt závady, které limitují její potenciál i bezpečnost. Vedle odstraňování bariér je třeba se zaměřit na odstraňování kolizních míst s automobilovou dopravou a zvyšování bezpečnosti (především u přechodů pro chodce). Obdobné problémy (byť v menším rozsahu) jsou i v ostatních sídlech na území aglomerace.
- Pro další rozvoj veřejné dopravy je vhodné dokončit integraci do Integrované dopravy Středočeského kraje na celém území aglomerace (a to včetně MHD v Mladé Boleslavi). Této příležitosti bude možné využít i pro případné změny ve vedení linek i frekvenci spojů na nich (i zavedení taktového jízdního řádu se zajištěním návaznosti), a to s pohledem na aktuální potřeby v oblasti. Sjednocení tarifních, informačních a odbavovacích systémů veřejnou dopravu dále atraktivní a podpoří její další rozvoj.
- Pro rozvoj veřejné dopravy na území aglomerace hraje významnou roli modernizace stávajících terminálů a odstraňování bariér ve veřejné dopravě obecně – jak vozidla, tak i zastávky. S ohledem na skutečnost, že převážná část veřejné dopravy je zajišťována autobusy, lze očekávat, že v průběhu tohoto programovacího období bude s ohledem na průběžnou obnovu vozového parku v i na standardy kvality integrovaného systému zajišťována výhradně nízkopodlažními vozidly. S ohledem na potřebu snižování zátěže ze silniční dopravy na životní

prostředí je vhodné sledovat možnost dalšího využívání vozidel na alternativní pohon. Vedle již existujícího provozu na CNG v MHD Mladá Boleslav je vhodné sledovat další možnosti pohonu (elektřina, LNG, vodík apod.). Železniční doprava představuje v systému veřejné dopravy na území aglomerace jen doplňkovou úlohu.

- Nedostatky v kapacitách dopravy v klidu se projevují především v Mladé Boleslavi jako centru aglomerace. Řešením je vybudování parkovišť jak u terminálů veřejné dopravy (typicky u hlavního železničního nádraží v Mladé Boleslavi a modernizace stávajícího terminálu u nádraží Mladá Boleslav – město), ale rovněž i v sídlištních lokalitách. Ke zvážení je i regulace parkování na širším území v porovnání se současnou situací. Zlepšení situace s parkováním v okolí automobilky je nezbytné řešit v úzké spolupráci se společností ŠKODA AUTO, a.s. Obdobná řešení, byť v menším rozsahu, jsou vhodná i pro další města v aglomeraci.

3.6 Veřejná správa a SMART technologie ve veřejné správě

3.6.1 Veřejná správa a SMART technologie ve veřejné správě

Statutární město Mladá Boleslav provozuje systém IT pro komunikaci s občany i pro zajištění interních procesů na magistrátě. Součástí systému je související zabezpečení a hardwarové vybavení. Významným problémem je, že IT systém dosud není komplexně nastaven vůči veřejnosti. Město využívá jen dílčí, vzájemně nepropojené a relativně konzervativní platformy. Záměrem města, z něhož vyplývají i přípravné práce a rozbor, je rozvoj mobilních aplikací, které by částečně k tomuto účelu mohly sloužit. Prozatím však neexistuje žádné webové či mobilní rozhraní, které by umožňovalo přihlášení občana a následné vyřešení určité životní situace vč. např. přímého elektronického podání. Portál občana by měl být rozdělen na veřejnou část a na neveřejnou část, která je přístupná po přihlášení/registraci občana. Veřejná část by obsahovala seznam životních situací a jejich popis, jak při nich má občan postupovat (stavební povolení, registrace vozidel, řidičské průkazy, občanské průkazy, cestovní pasy, matrika, živnostenské podnikání, vodoprávní úřad, odpady, a mnoho dalších). Dále by si občan mohl v neveřejné části stáhnout potřebné formuláře pro jednotlivé životní situace, vytisknout, vyplnit je a doručit na podatelnu města. Ve veřejné části portálu by měl občan najít také kompletní seznam kontaktů na pracovníky úřadu. Občan nebo firma budou moci sledovat historii odeslaných formulářů a stav jejich projednávání. Registrovaný občan by mohl prostřednictvím portálu hradit platby on-line – poplatky za psa, za odpad apod.

Obdobně na magistrátu chybí integrace systémů pro jednotlivé agendy a procesy uvnitř magistrátu. Přípravovaný systém, pracovně nazvaný „portál úředníka“, by měl opět komplexně (např. v dlaždicové podobě) řešit otázku zkvalitnění a zefektivnění interních procesů magistrátu. Jeho součástí mají být např. materiály pro RM a ZM, cestovní příkazy, dovolené, personální agenda, vzdělávací portál a další podpůrné systémy. Tyto jednotlivé agendy jsou dosud řešeny po dílčích procesech, které nejsou globálně zastřešené. Dílčí výjimkou je systém oběhu účetních dokladů, který byl městem v minulosti pořízen v rámci realizace projektu podpořeného z IOP.

Záměrem je, aby část IT řešení zahrnula také městské společnosti a příspěvkové organizace. K tomu je však nezbytné provést komplexnější analýzu, která by popsala, co a za jakých podmínek je možné, efektivní a ze strany příspěvkových organizací a městských společností akceptovatelné a žádoucí.

Obdobná řešení jako ta chystaná v Mladé Boleslavi je žádoucí aplikovat také v dalších městech území ITI, jejichž městské úřady disponují větším počtem pracovníků.

Mladá Boleslav je součástí sítě chytrých měst (smart cities) v Česku. Ve městě jsou postupně aplikovány některé chytré technologie v souladu s konceptem Smart City. Příkladem je aplikace

Mladá Boleslav v mobilu nebo postupně osazované nové chytré parkovací automaty. Další smart řešení souvisejí s dopravou, kde by se měl významným projektem stát připravovaný parkovací systém, v jehož rámci bude možné například online zjistit, zda je na parkovišti volno, zaplatit parkovné či si jej prodloužit.

Některá místa ve městě (například městská sportovní hala) mají bezplatné pokrytí signálem WiFi. Uvažovány jsou také inteligentní autobusové zastávky s inteligentními jízdni řády, smart řízení křižovatek a semaforů ve městě. Na některých projektech město spolupracuje také s automobilkou ŠKODA AUTO, a.s.

3.6.2 Shrnutí

- Významným problémem v oblasti veřejné správy a eGovernmentu je, že IT systém dosud není komplexně nastaven vůči veřejnosti. Město využívá jen dílčí, vzájemně nepropojené a relativně konzervativní platformy.
- Na magistrátu také chybí integrace systémů pro jednotlivé agendy a procesy uvnitř magistrátu
- Mladá Boleslav je součástí sítě chytrých měst (smart cities) v Česku. Ve městě jsou postupně aplikovány některé chytré technologie v souladu s konceptem Smart City.

4 ANALÝZA SWOT

4.1 Obyvatelstvo a občanská vybavenost

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Dlouhodobý růst populace aglomerace • Příznivější věková struktura aglomerace oproti ČR • Rovnoměrné rozložení tradičních sídel se stabilizovanými místními komunitami • Odpovídající, až nadstandardní, zastoupení většiny prvků základní občanské vybavenosti (školy, sociální a zdravotnická zařízení) • Přítomnost vysoké školy – ŠKODA AUTO Vysoká škola • Velká nabídka středního školství v Mladé Boleslavi • Široká nabídka sociálních služeb pro všechny cílové skupiny • Revitalizované Staroměstské náměstí v historickém centru Mladé Boleslavi • Působení některých kulturních institucí v jádrovém městě i dalších městech • Bohatá a pestrá nabídka sportovního vyžití na Mladoboleslavsku 	<ul style="list-style-type: none"> • Podprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaného obyvatelstva • Projevující se trend stárnutí obyvatelstva • Nedostatečný počet bytů, a to vzhledem k počtu dojíždějících a stávajícímu rozvoji území • Omezené možnosti rozvoje bydlení na většině území a ve městě Mladá Boleslav zvlášť • Nedostatečná nabídka sociálního bydlení, ale i dostupného bydlení pro sociálně slabší obyvatele • Nedostatečná pestrost doplňkových složek občanské vybavenosti • Nevýhodná poloha Staroměstského náměstí limitující jeho komerční potenciál • Chybějící mateřské a základní školy v některých obcích • Chybějící vybrané druhy sociálních služeb (domy na půl cesty, krizová pomoc, služby následné péče, terapeutické komunity, azylové bydlení) • Nedostatečné kapacity vybraných druhů sociálních služeb (terénní programy, domov se zvláštním režimem) a hospicových služeb
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Zlepšení vzdělanostní úrovně obyvatelstva a využití potenciálu pro vyšší diverzifikaci ekonomiky • Přiměřený a citlivý rozvoj obcí a sídel • Koordinace řešení problematiky bydlení mezi městy a obcemi aglomerace • Celoaglomerační koordinace řešení dostatečných kapacit ubytování pro pracovní síly automobilového průmyslu a zajištění odpovídající nabídky sociálního bydlení • Doplnění nabídky středního, příp. vysokého školství o technické obory odpovídající potřebám automobilového průmyslu • Vyšší využití údolí řeky Jizery pro volnočasové a sportovní vyžití 	<ul style="list-style-type: none"> • Vzdělanostní struktura obyvatelstva velmi navázaná na charakter trhu práce, což může omezovat potenciál pro diverzifikaci ekonomiky a rozvoj vědy a výzkumu • Vysoký počet cizinců s předpokladem dalšího růstu, který bude klást tlak na jejich sociální integraci a nárůst sociálních konfliktů • Růst deficitu v počtu volných bytů vzhledem k předpokládanému ekonomickému a populačnímu růstu aglomerace • Fluktuace obyvatel (ubytovny, agenturní pracovníci) • Rozvoj nekoordinované satelitní rezidenční výstavby bez odpovídající infrastruktury • Růst počtu i podílu seniorů a tedy i jejich nároků na sociální služby a zdravotnictví

	<p>související s celorepublikovým procesem stárnutím obyvatel</p> <ul style="list-style-type: none">• Zastávání školství jak po stránce investic do objektů škol tak co do úrovně výuky a personálního obsazení• Rostoucí deficit kapacity mateřských a základních škol ve vybraných obcích na území aglomerace
--	--

4.2 Prostředí aglomerace

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Kvalitativní hodnotné plochy zeleně v sídlech uvnitř aglomerace • Rozsáhlé plochy zeleně ve volné krajině (extravilán) • Hodnotné a díky soukromým i veřejným investicím urbanisticky pozdvižené historické centrum Mladé Boleslavi • Nepočtený výskyt ekologických zátěží a kontaminovaných míst, navíc představují prakticky pouze nízké a lokální riziko • Dobrá vybavenost území veřejným vodovodem, napájeným vesměs kvalitními a vydatnými podzemními zdroji • Rostoucí vybavení sídel ČOV a dostavba kanalizace v okrajových částech Mladé Boleslavi • Vyhovující, dostatečně dimenzované zásobování elektrickou energií a plynem • V zásadě vyhovující zásobování největších sídel v území teplem 	<ul style="list-style-type: none"> • Obecně spíše menší podíl zelených ploch v intravilánech sídel • Zanedbaná veřejná prostranství a sídelní zeleň v některých městech a obcích aglomerace • Zanedbaný stav některých památek na území aglomerace • Nový hřbitov v Mladé Boleslavi postupně obestavěn průmyslovými provozy, což devaluje pietní charakter tohoto místa • Nedostatek přirozených míst setkávání, lokálních center a infrastruktury pro volný čas v rychle rostoucích suburbích • Omezený rozvojový potenciál excentricky položeného historického centra Mladé Boleslavi • Vyšší míra kriminality, především kriminality dětí a mládež • Nedostatečná intenzita prevence a terénních programů pro drogově závislé a pro osoby opouštějící výkon trestu • Nedostatečná adaptace krajiny a měst na změnu klimatu • Nedostatky v zázemí a vybavení provozoven a služeben jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému • Zastarávání kamerového systému měst Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště • Nedostatečná míra odkanalizování řady sídel zejména v jihozápadní části aglomerace • Ve starší zástavbě časté využívání tuhých, méně šetrných paliv (mj. uhlí) v zastaralých topeništích vedoucí v topné sezóně k nadměrnému znečištění ovzduší • Absence zateplení některých veřejných budov • Skládka v Mladé Boleslavi–Michalovicích dlouhodobě na hraně své kapacity
<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rostoucí společenská poptávka po kvalitním veřejném prostoru, pozvolný růst zájmu občanů o prostředí v sídlech, kde žijí • Dlouhodobě úspěšné příklady realizace projektů (vč. spolufinancování z vnějších zdrojů) na úpravu veřejného prostoru • Přítomnost významného podniku ŠKODA 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vyčerpání prostorových rezerv v Mladé Boleslavi a některých dalších prostorově exponovaných sídlech v ose podél dálnice D10 (i jako důsledek dynamického hospodářského rozvoje) • Výrazně rostoucí intenzita dopravy generující bez adekvátního posílení dopravní infrastruktury představující

<p>AUTO, který je iniciátorem přestavby budov a areálů v synergii s činností měst (zejména Mladé Boleslavi)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Připravené záměry pro navýšení kapacity zásobování území energiemi v případě vyčerpání stávající kapacity 	<p>výraznou zátěž území (emise, hluk)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prohlubující se deficit v odpadovém hospodářství v případě nerealizace třídícího centra a mechanicko-biologické úpravy odpadů s bioplynovou stanicí
---	---

4.3 Ekonomický rozvoj a trh práce

<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dlouhodobá tradice automobilového průmyslu v Mladé Boleslavi • Automobilový průmysl je zdroj dlouhodobé hospodářské prosperity aglomerace • Dlouhodobě nízká míra nezaměstnanosti • Široké spektrum pracovních míst v automobilovém průmyslu s nadprůměrným mzdovým ohodnocením 	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Silná závislost celé aglomerace na automobilovém průmyslu • V dobách hospodářské konjunktury výrazný převis počtu volných pracovních míst nad počtem uchazečů • Nízká podnikatelská aktivita obyvatel • Dlouhodobě nekonkurenceschopná nabídka pracovních míst v některých službách (veřejná správa, školství, zdravotnictví) oproti automobilovému průmyslu
<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intenzivnější oboustranná spolupráce Mladoboleslavska s Prahou • Možnost další výstavby výrobních a logistických areálů podél komunikace D10 • Příklon ke konceptu Průmysl 4.0 • Blízkost Prahy a Liberce jako center VaVal • Další rozvoj vědecko-výzkumných kapacit 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nezvládnutí dynamického hospodářského rozvoje a související negativní dopady na všechny oblasti života • Zhoršení kvality nebo i ohrožení funkčnosti některých služeb (veřejná správa, školství, zdravotnictví) z důvodu nedostatku pracovních sil absorbovaných automobilovým průmyslem • Silný dopad na socioekonomickou situaci aglomerace v případě ekonomické krize, která by zasáhla automobilový průmysl

4.4 Cestovní ruch

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Solidní vybavenost, volnočasovou, kulturní a sportovní infrastrukturou • Muzeum ŠKODA AUTO je 4. nejnavštěvovanější atraktivitou Středočeského kraje • Špatný technický stav některých památek 	<ul style="list-style-type: none"> • Většina turistických zajímavostí má pouze regionální význam a nejsou významnými cíli cestovního ruchu, díky nimž by Mladoboleslavsko mohlo konkurovat tradičním domácím destinacím cestovního ruchu • Špatný technický stav některých památek
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Vysoký potenciál jednodenního cestovního ruchu • Potenciál pro rozvoj specifických druhů cestovního ruchu, např. industriální cestovní ruch, sportovní, kulturní a společenský cestovní ruch 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatek pracovních sil absorbovaných automobilovým průmyslem

4.5 Doprava a dopravní infrastruktura

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Kvalitní silniční propojení nadřazenými silnicemi s okolními regiony i hl. m. Prahou (dálnice D10 a silnice I/16 a I/38) • Postupná modernizace systému hlavních silničních komunikací v Mladé Boleslavi, a to včetně zahajované výstavby nového systému pro řízení silniční dopravy na území Mladé Boleslavi • Zájem státu na zajištění kapacitního napojení výrobního závodu ŠKODA AUTO, a.s. na dopravní infrastrukturu (jak silniční, tak i železniční) • Relativně kvalitní síť veřejné autobusové dopravy • Postupná výstavba infrastruktury veřejné dopravy i v menších sídlech v aglomeraci • Kapacitní silniční síť ve velkých sídlištích v Mladé Boleslavi • Kvalitní management dopravy v klidu • Relativní dostupnost na letiště Václava Havla v Praze • Postupný rozvoj a budování systému cyklotras v městě Mladá Boleslav i v okolních obcích 	<ul style="list-style-type: none"> • Z důvodu absence obchvatů Intenzivní tranzitní doprava zatěžující intravilány obcí • Peážní vedení tří nadregionálních silničních komunikací (D10, I/16 a I/38) na obchvatu Mladé Boleslavi • Zahlcení centra Mladé Boleslavi silniční dopravou v případě jakýchkoliv problémů na dálničním obchvatu města • Nevyhovující dopravní řešení v oblasti Řepova především z pohledu silniční nákladní dopravy • Nevyhovující stav silnic 2. a 3. třídy včetně špatného technického stavu mostů, viaduktů a propustků a nedostatečné údržby okolí silnic • Dlouhodobě okrajová úloha železnice v osobní dopravě, a to včetně polohy hlavního železničního nádraží • Pouze částečná integrace veřejné dopravy v aglomeraci • Vyčerpaná kapacita silničních komunikací v intravilánu Mladé Boleslavi a jeho nejbližším okolí především v časech střídání směn ve výrobním závodě ŠKODA AUTO, a.s. • Relativně vysoká míra dopravní nehodovosti na území Mladé Boleslavi
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Modernizace páteřních silničních komunikací aglomerace (zkapacitnění dálnice D 10, budování obchvatů sídel na silnicích I/16 a I/38, a to i v navazujících regionech) • Připravovaná modernizace železničního spojení s Prahou • Připravovaná výstavba nového železničního spojení (tzv. Bezděčínská spojka) • Rozšíření Integrované dopravy na území celé aglomerace • Zavádění telematických aplikací pro řízení silniční dopravy a pro zajištění preference veřejné dopravy • Modernizace informačních a odbavovacích systémů ve veřejné dopravě • Zvyšování počtu vozidel na alternativní pohon zajišťujících služby v dopravě ve veřejném zájmu 	<ul style="list-style-type: none"> • Problematická příprava projektů výstavby a modernizace silniční a železniční infrastruktury (jak z pohledu legislativního, tak i personálního a finančního) • Zajištění dostatečných finančních zdrojů na výstavbu, modernizaci a údržbu silniční infrastrukturu (i s ohledem na výpadek daňových příjmů souvisejících s epidemií COVID-19) • Nedostatečné legislativní řešení problematiky budování dopravních staveb veřejného významu (výkupy pozemků) • Nárůst intenzity osobní i nákladní dopravy v souvislosti s provozem výrobního závodu ŠKODA AUTO, a.s. a na něj navázaných provozů • Zvyšující se náklady na zajištění provozu veřejné dopravy (i s ohledem na případný výpadek daňových příjmů) • Konfigurace terénu nevyhovující potřebám

<ul style="list-style-type: none"> • Zájem dominantního zaměstnavatele v aglomeraci (ŠKODA AUTO, a.s.) na modernizaci dopravní infrastruktury • Zkvalitňování infrastruktury pro dopravu v klidu • Odstraňování bariér v pěší dopravě, výstavba výtahů, mimoúrovňových křížení, přechodů apod. 	<p>cyklistické dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nárůst IAD zejména v okrajových částech Mladé Boleslavi a v jeho nejbližším zázemí jako důsledek pokračující suburbanizace
---	---

4.6 Veřejná správa a SMART technologie

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Dlouhodobě stabilní organizační struktura magistrátu města Mladá Boleslav i ostatních obcí s pověřeným obecním úřadem, relativně velký počet pracovníků působících na magistrátu dlouhodobě • Relativně kompaktní rozmístění pracovišť magistrátu v centru Mladé Boleslavi • Postupné zavádění chytrých řešení a technologií v souladu s konceptem Smart Cities 	<ul style="list-style-type: none"> • Chybějící nastavení IT systému vůči veřejnosti • Existence dílčích, vzájemně nepropojených a relativně konzervativních IT platforem • Roztříštěnost jednotlivých agend a procesů (včetně elektronických procesů a systémů) uvnitř magistrátu • Dosavadní izolovanost a dílčí rozsah jednotlivých realizovaných chytrých řešení
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Značný prostor pro finanční podporu projektům na zefektivnění veřejné správy a elektronizace procesů z ESIF • Členství v síti chytrých měst „Smart Cities“ umožňující městu přenos a výměnu zkušeností a využít metodickou pomoc a inspiraci 	<ul style="list-style-type: none"> • Nekoncepční nastavení digitalizace úřadů ze strany státu, nahrávající zatím spíše lokálním řešením, jejichž vzájemná kompatibilita může být v budoucnu obtížná • Odosobnění komunikace uvnitř magistrátu a mezi jeho pracovníky a veřejností, vedoucí mj. k obtížnějšímu vyřízení nestandardních úkonů

5 ANALÝZA PROBLÉMŮ, ROZVOJOVÝCH POTŘEB A POTENCIÁLU ÚZEMÍ AGLOMERACE

V této kapitole jsou identifikovány klíčové problémy Mladoboleslavské aglomerace, jejich příčiny a jejich důsledky. Identifikace klíčových problémů vychází ze zpracované socioekonomické analýzy.

Na identifikované problémy navazují rozvojové potřeby území aglomerace. Na identifikované potřeby by mělo reagovat nastavení Strategického rámce ISg.

Konkretizace problémů a potřeb do úrovně případných projektových záměrů zde v této kapitole slouží pouze pro názornou ilustraci těchto problémů a potřeb. Navrhovaná opatření či případně projektové záměry jsou uvedeny výhradně ve strategické části ITI.

5.1 Analýza problémů

OBYVATELSTVO A OBČANSKÁ VYBAVENOST

PŘÍČINY	PROBLÉMY	DŮSLEDKY
<ul style="list-style-type: none"> Vzdělanostní struktura aglomerace determinovaná dominantním automobilovým průmyslem, který nenabízí tolik pracovních míst pro vysokoškolsky vzdělané pracovníky Mladá Boleslav je obsluhujícím centrem okresního významu, tudíž je zde oproti nadřazeným centřům limitovaně uplatněni ve veřejné sféře či na vyšších pozicích v soukromé sféře 	<p>01</p> <p>NÍZKÉ UPLATNĚNÍ VYSOKOŠKOLSKY VZDĚLANÝCH OBYVATEL NA MÍSTNÍM TRHU PRÁCE</p>	<ul style="list-style-type: none"> Omezený potenciál pro diverzifikaci ekonomiky a rozvoj vědy, výzkumu a inovačních aktivit Další zvyšování závislosti aglomerace na automobilovém průmyslu
<ul style="list-style-type: none"> Mnoho pracovníků stěhujících se do regionu ze vzdálených oblastí Česka nebo ze zahraničí a přicházejících často bez svých rodin 	<p>02</p> <p>VYSOKÁ KONCENTRACE ZAHRANIČNÍCH DÉLNÍKŮ BEZ VZTAHU K MĚSTU A JEHO ZÁZEMÍ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Zhoršení sociální stability místní komunity Růst kriminality a dalších sociálně patologických jevů Zvýšené nároky na odpovídající bydlení Zvýšené nároky na sociální začleňování a sociální služby
<ul style="list-style-type: none"> Omezené možnosti rozvoje bydlení na většině území aglomerace související s velikostí sídel, jejich technickou a občanskou vybaveností a ochranou přírody a krajiny Nedostatečná koordinace řešení problematiky bydlení mezi městy a obcemi Nízká atraktivita bydlení v Mladé Boleslavi pro střední a vyšší střední třídu 	<p>03</p> <p>NEDOSTATEČNÁ NABÍDKA V OBLASTI BYDLENÍ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatek bytů v současné době, ale i v budoucnu, a to vzhledem k populačnímu a ekonomickému rozvoji aglomerace Nedostatečná nabídka sociálního bydlení ve vlastnictví měst, ale i dostupného bydlení pro sociálně slabší obyvatele Riziko budoucí sociální destabilizace
<ul style="list-style-type: none"> Dlouhodobý proces zásadní změny věkové struktury populace Nedostatečná reakce na měnící se a rostoucí potřeby vybraných cílových skupin v oblasti sociálních služeb a zdravotnictví Chybějící nebo nedostatečné kapacity sociálních služeb pro děti a mládež Nedostatečné kapacity terénních programů a programů primární prevence pro osoby závislé na návykových látkách Nedostatečná koordinace v poskytování sociální práce v obcích Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na zdravotnictví a sociální služby 	<p>04</p> <p>DEFICITY V ROZVOJI SOCIÁLNÍCH SLUŽEB A ZDRAVOTNICTVÍ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečné kapacity terénních a ambulantních služeb pro seniory Riziko vzniku sociálně vyloučených lokalit s koncentrací sociálně patologických jevů Růst počtu sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením Riziko budoucí sociální destabilizace Odchod pracovníků sociálních služeb a zdravotnictví za lepšími podmínkami do zahraničí nebo do místního automobilového průmyslu a s tím související pokles kapacity a kvality těchto služeb
<ul style="list-style-type: none"> Normativní způsob financování školství Proces suburbanizace v zájmech Mladé Boleslavi Nedostatečné finanční prostředky z veřejných rozpočtů na školství 	<p>05</p> <p>ZASTARALÁ A KAPACITNĚ NEODPOVÍDÁJÍCÍ INFRASTRUKTURA PRO VZDĚLÁVÁNÍ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečné kapacity vybraných mateřských a základních škol, případně úplně chybějící školy, v některých městech a obcích Nedostatečné vybavení škol v Mladoboleslavské aglomeraci Nevhodný technický stav vybraných školních budov Hrozba nedostatečného počtu technicky vzdělaných absolventů SŠ a VŠ pro místní automobilový průmysl Odchod učitelů za lepšími podmínkami do automobilového průmyslu a s tím související pokles úrovně vzdělávání
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečné využití potenciálu řeky Jizery v rámci Mladé Boleslavi Nevyhovující technický stav některých sportovišť Omezená nabídka kulturních akcí komornějšího charakteru Omezená vybavenost v oblasti kultury a volnočasových aktivit v některých obcích a nevyhovující stav některých objektů pro kulturní a volnočasové využití 	<p>06</p> <p>NEVYUŽITÍ POTENCIÁLU ÚZEMÍ PRO VOLNOČASOVÉ AKTIVITY A TRÁVENÍ VOLNÉHO ČASU</p>	<ul style="list-style-type: none"> Omezené možnosti obyvatel Mladé Boleslavi a zejména dětí a mládeže pro trávení volného času, které mohou vést až k vyšší míře kriminality a zejména kriminality dětí a mládeže Omezené možnosti sportovního využití, což může mít dopady na zdraví a tělesnou zdatnost obyvatel Omezené možnosti kulturního využití, což může mít dopady na identitu obyvatel s místem bydliště



POTŘEBY

- Zajištění odpovídající nabídky v oblasti bydlení, vč. sociálního bydlení
- Potřeba rozvoje sociálních služeb a zdravotnictví (doplnění chybějících služeb, optimalizace kapacit existujících služeb)
- Potřeba modernizace infrastruktury pro vzdělávání a optimalizace jejich kapacit
- Odpovídající využití potenciálu území pro volnočasové aktivity a trávení volného času, rozvoj doplňkových složek občanské vybavenosti
- Spolupráce města s Vysokou školou ŠKODA AUTO v oblasti rozšíření nabídky studijních oborů
- Koordinované řešení problematiky zahraničních dělníků - rozvoj bydlení a sociálních služeb

PROSTŘEDÍ AGLOMERACE

PŘÍČINY	PROBLÉMY	DŮSLEDKY
<ul style="list-style-type: none"> Intenzivní využití a proměny prostoru v centrální části aglomerace a v ose podél dálnice D10 generující střety a nerovnoměrný rozvoj jednotlivých funkcí 	<p>01</p> <p>PROSTOROVÉ PROBLÉMY SOUVISEJÍCÍ S ROZVOJOVOU DYNAMIKOU REGIONÁLNÍ EKONOMIKY</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatek prostorových rezerv zejména v městských sídlech a v rámci nich zvláště v Mladé Boleslavi, hrozba vyčerpání prostorových rezerv v Mladé Boleslavi a některých dalších prostorově exponovaných sídlech v ose podél dálnice D10 Spíše nízký podíl funkčních ploch městské zeleně v intravilánech sídel (oproti rozsáhlejším plochám zeleně ve vošně krajině) Nedůstojná poloha Nového Hřbitova v Mladé Boleslavi (obestaven průmyslovými provozy, což devalvuje pietní charakter tohoto místa) a potřeba jeho přemístění (založení na jiné místo Omezený rozvojový potenciál excentricky položeného (jinak urbanisticky hodnotného) historického centra Mladé Boleslavi Nedostatek přirozených míst setkávání, lokálních center a infrastruktury pro volný čas v rychle rostoucích suburbálních Nedostatečná míra odkanalizování řady sídel zejména v jihozápadní části aglomerace (oproti vysoké a rostoucí míře odkanalizování centrálních částí aglomerace) Ve starší zastavbě častěji využívání tuhých, méně šetrných paliv (mj. uhlí) v zastaralých topeništích vedoucí v topné sezóně k nadměrnému znečišťování ovzduší Skládka v Mladé Boleslavi-Michalovicích dlouhodobě na hraně své kapacity Potřeba vybudování moderního zařízení pro třídění a mechanicko-biologickou úpravu odpadu Hrozba prohlubujícího se deficitu infrastruktury odpadového hospodářství v případě nerealizace třídícího centra a mechanicko-biologické úpravy odpadu s bioplynovou stanicí
<ul style="list-style-type: none"> Růst sociálně-ekonomických aktivit generující vyšší nároky na infrastrukturu Legislativní změny požadující změny v infrastruktuře (mj. energetika, odpadové hospodářství aj.) 	<p>02</p> <p>ZASTARÁNÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY</p>	<ul style="list-style-type: none"> Veřejná prostranství postrádají svoji městotvornou funkci Sídelní zeleň nepříspěvá k eliminaci negativních dopadů klimatických změn
<ul style="list-style-type: none"> Dynamika hospodářského rozvoje aglomerace Proměna skladby místního obyvatelstva (podle příjmů, sociálního statusu, životního stylu...) 	<p>03</p> <p>SOCIÁLNÍ NEROVNOSTI A VÝSKYT MÍSTNĚ SPECIFICKÝCH SOCIÁLNĚ PATOLOGICKÝCH JEVŮ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Veřejná prostranství postrádají svoji městotvornou funkci Sídelní zeleň nepříspěvá k eliminaci negativních dopadů klimatických změn Vyšší míra kriminality a zejména kriminality dětí a mládež Nedostatečná intenzita prevence a terénních programů pro drogově závislé a pro osoby opouštějící výkon trestu Růst nároků na sociální služby spojené s vyšší fluktuací obyvatelstva (nové, případně dočasné pracovní síly), příchodem nových skupin obyvatel (pracovníci bez rodin, cizinci, topmanažer...) a růstem sociální stratifikace Nedostatek v zázemí a vybavení provozoven a služeben jednotlivých složek integrovaného záchranného systému Zastarávání kamerového systému měst Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatek v pravidelné údržbě Veřejná prostranství a sídelní zeleň se nachází na konci své životnosti 	<p>04</p> <p>ZANEDBANÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A SÍDELNÍ ZELENĚ V NĚKTERÝCH MÍSTECH A OBCÍCH</p>	<ul style="list-style-type: none"> Zhoršený obraz daného území Nevyužití objektů památek
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatek finančních prostředků na revitalizaci památek Chybějící vize týkající se využití památek 	<p>05</p> <p>ŠPATNÝ STAV NĚKTERÝCH PAMÁTEK NA ÚZEMÍ AGLOMERACE</p>	<ul style="list-style-type: none"> Snižování kvality života obyvatel aglomerace Zvýšení rizik souvisejících s bezpečností obyvatel a ochranou majetku v souvislosti s klimatickými extrémů
<ul style="list-style-type: none"> Podcenění některých klimatických jevů Intenzivní zemědělské obhospodářování krajiny 	<p>06</p> <p>NEDOSTATEČNÁ ADAPTACE KRAJINY A URBÁNNÍHO PROSTORU NA ZMĚNU KLIMATU</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečně řešené nakládání s odpady
<ul style="list-style-type: none"> Administrativní potíže při zpracování návrhu řešení a jeho implementaci 	<p>07</p> <p>NEDOSTATEČNĚ ŘEŠENÉ NAKLÁDÁNÍ S ODPADY</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečně řešené nakládání s odpady



POTŘEBY

- Potřeba rozvoje kvalitního veřejného prostoru, vč. rozvoje sídelní zeleně
- Posílení funkce sídelní zeleně při eliminaci negativních dopadů klimatických změn, posílení biodiverzity a retenční schopnosti krajiny
- Revitalizace vybraných historických památek
- Koordinované řešení prostorového rozvoje ve spolupráci s podnikem ŠKODA AUTO a.s., vč. území dotčené jeho výrobní činností
- Zavedení programu prevence kriminality zaměřeného cíleně na problematiku zahraničních dělníků a kriminalitu dětí a mládeže
- Zvýšení intenzity prevence a terénních programů pro drogově závislé a pro osoby opouštějící výkon trestu
- Posílení adaptability krajiny a ekosystémů na změnu klimatu, obnovení krajinných prvků a zpomalení degradace krajiny, zvýšení bezpečnosti obyvatel a ochranu majetku v podmínkách klimatických extrémů
- Rozvoj zázemí a vybavení provozoven a služeben jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému
- Modernizace kamerového systému měst Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště
- Potřeba modernizace technické infrastruktury vč. zateplení veřejných budov
- Realizace záměrů řešící zásobování území energiemi v případě vyčerpání stávající kapacity
- Odkanalizování řady sídel zejména v jihozápadní části aglomerace
- Řešení kapacit pro nakládání s odpady
- Zvýšit efektivitu hospodaření s vodou v obcích i krajině
- Zvýšit zapojení veřejnosti v oblasti ochrany klimatu

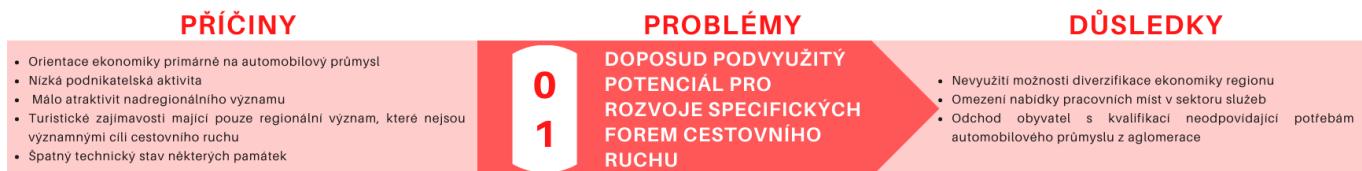
EKONOMICKÝ ROZVOJ A TRH PRÁCE



POTŘEBY

- Prohloubení spolupráce se společností ŠKODA AUTO a.s.
- Rozvoj v oblasti vědy, výzkumu a inovací
- Podpora aktivit vedoucích k diverzifikaci ekonomiky

CESTOVNÍ RUCH



POTŘEBY

- Rozvoj infrastruktury pro jednodenní cestovní ruch a další specifické druhy cestovního ruchu
- Revitalizace vybraných historických památek

DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

PŘÍČINY	PROBLÉMY	DŮSLEDKY
<ul style="list-style-type: none"> Nízká kapacita dálničního obchvatu Mladé Boleslavi (peáž D10, I/16 a I/38) Neexistující objízdná trasa dálničního obchvatu (pro případ nehod či jiných komplikací) znamenající zahlcení intravilánu Mladé Boleslavi tranzitní dopravou Vedení nadregionálních silničních komunikací intravilánem obcí Špatná kvalita silnic II. a III. třídy vyplývajících z nedostatečných prostředků na opravy, údržbu a odstranování bodových závad 	<p>01</p> <p>NEVYHOVUJÍCÍ INFRASTRUKTURA SILNIČNÍ DOPRAVY</p>	<ul style="list-style-type: none"> Silný negativní vliv ze silniční dopravy na kvalitu života v sídlech na území ITI MB (vibrace, hluk, emise škodlivých látek apod.) Zvýšené riziko dopravních nehod Zatížení intravilánu Mladé Boleslavi silniční dopravou v případě nepravidelnosti a nehod na nadřazené silniční síti
<ul style="list-style-type: none"> Nevyhovující napojení výrobního závodu SKODA AUTO, a.s. na silniční síť 	<p>02</p> <p>ZATÍŽENÍ INTRAVILÁNU MLADÉ BOLESLAVI SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVOU</p>	<ul style="list-style-type: none"> Konstantně silný provoz nákladních vozidel na silniční síti v Mladé Boleslavi Negativní dopady na kvalitu života ve městě a na bezpečnost dopravy Ztížené podmínky provozu pro veřejnou dopravu na území města
<ul style="list-style-type: none"> Z historických důvodů nevyhovující vedení železničních tratí (směrově i výškově) Umístění hlavního nádraží v Mladé Boleslavi na okraji města 	<p>03</p> <p>NÍZKÝ PODÍL ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA DÉLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE</p>	<ul style="list-style-type: none"> Železniční doprava představuje na území aglomerace Mladá Boleslav jen doplňkovou úlohu Omezené možnosti využití železniční dopravy pro nákladní dopravu
<ul style="list-style-type: none"> Nedokončená integrace systému veřejné dopravy na území ITI MB Nevyhovující stav terminálů veřejné dopravy Doposud nevybudovaný systém řízení silniční dopravy na území Mladé Boleslavi Nedostatečná preference infrastruktury pro cyklistickou dopravu Nedobudovaná síť infrastruktury cyklistické dopravy Nedostatečná kapacita parkovacích ploch pro zaměstnance významných průmyslových podniků 	<p>04</p> <p>NEVYHOVUJÍCÍ STAV VEŘEJNÉ DOPRAVY A INFRASTRUKTURY CYKLISTICKÉ DOPRAVY A DOPRAVY V KLIDU</p>	<ul style="list-style-type: none"> Plně nevyužitý potenciál veřejné dopravy pro délbu přepravní práce Zpoždování vozidel veřejné dopravy (především v případě kongescí na silniční síti v Mladé Boleslavi) Nevyužitý potenciál cyklistické dopravy pro cesty do a ze zaměstnání Problémy se zajištěním parkovacích míst pro zaměstnance podniků především na území Mladé Boleslavi
<ul style="list-style-type: none"> Vysoký počet míst na silniční síti nevyhovujících z pohledu bezpečnosti dopravy 	<p>05</p> <p>ZVÝŠENÉ RIZIKO DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI PŘEDEVŠÍM Z POHLEDU PĚŠÍ DOPRAVY</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vysoký počet kolízií aut s chodci



POTŘEBY

- Dobudování nadřazené silniční infrastruktury (zkapacitnění D10, obchvatu na silnicích I. třídy, odstranění bodových závad na silnicích II. a III. třídy apod.) - mimo ITI MB
- Zkvalitnění napojení velkých zaměstnavatelů na silniční síť - mimo ITI MB
- Stavební úpravy křižovatek a přilehlých úseků pro zvýšení kapacity i bezpečnosti silniční dopravy
- Eliminace nehodových míst, odstraňování kolizních bodů silniční, cyklistické a pěší dopravy
- Kompletní modernizace železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží a přilehlých úseků železniční trati - mimo ITI MB
- Eliminace úrovnových křížení silniční a železniční sítě v intravilánu Mladé Boleslavi - mimo ITI MB
- Dobudování a případné rozšíření systému pro řízení dopravy na území Mladé Boleslavi a jeho nejbližšího okolí
- Dobudování a rozšíření telematických aplikací pro řízení dopravy v klidu
- Budování přestupních terminálů veřejné dopravy v blízkosti stávajících železničních uzlů
- Odstraňování bariér pro cyklistickou i pěší dopravu
- Zavádění a integrace informačních, řídicích a odbavovacích systémů ve veřejné dopravě jak na úrovni koordinátora, tak i všech dopravců při respektování požadavku na jednotný systém na území celé aglomerace
- Další zpřístupňování veřejné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace (vozidla, přestupní uzly, zastávky apod.)
- Plná integrace systému veřejné dopravy
- Maximalizace počtu vozidel na alternativní pohon pro zajištění veřejné dopravy, výstavba odpovídající dobíjecí a plnicí infrastruktury
- Další výstavba a modernizace infrastruktury pro cyklistickou dopravu, a to i z pohledu dopravy do zaměstnání
- Komplexní řešení dopravy v klidu i s ohledem na potřeby významných zaměstnavatelů na území aglomerace
- Výstavba a rozšiřování parkovišť P+R

VEŘEJNÁ SPRÁVA

PŘÍČINY	PROBLÉMY	DŮSLEDKY
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící nastavení IT systému pro komunikaci vůči veřejnosti Existence dílčích, vzájemně nepropojených a relativně konzervativních IT platforem Nekoncepční nastavení digitalizace úřadů ze strany státu, nahrávající zatím spíše lokálním řešením, jejichž vzájemná kompatibilita může být v budoucnu obtížná 	<p>01</p> <p>OMEZENÉ MOŽNOSTI A KAPACITA DIGITÁLNÍCH PLATFÖREM PRO URÝCHLENÍ PROCESŮ VE VEŘEJNÉ SPRÁVĚ VČ. ZAJIŠTĚNÍ KYBERBEZPEČNOSTI</p>	<ul style="list-style-type: none"> Obtížná možnost integrace jednotlivých IT platforem, které využívají jednotlivá pracoviště magistrátu, příspěvkových organizací, příp. dalších subjektů Roztržitost jednotlivých agend a procesů (včetně elektronických procesů a systémů) uvnitř magistrátu Dosud velmi konzervativní komunikace města směrem k veřejnosti Vyrazná převaha analogových a „papirovyých“ forem vyřizování jednotlivých úkonů uvnitř magistrátu i směrem k občanům
<ul style="list-style-type: none"> Bouřlivý rozvoj velkého množství chytrých řešení, mezi nimiž je obtížné zvolit ta, která jsou pro město nejpotřebnější a která technologicky nezastarají v krátké době Dosud spíše dílčí aplikace chytrých řešení v jednotlivých oblastech života ve městě a obecně obrovské množství tematických oblastí, v nichž je možné chytrá řešení teoreticky využít (automobilová doprava, veřejná doprava, parkování, odpadové hospodářství, energetika, školství, technická infrastruktura...) 	<p>02</p> <p>DÍLČÍ, VZÁJEMNĚ NEPROVÁZANÝ ROZVOJ CHYTRÝCH ŘEŠENÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU MĚSTA</p>	<ul style="list-style-type: none"> Dosavadní izolovanost a dílčí rozsah jednotlivých realizovaných chytrých řešení Neefektivní zátěž a využití infrastruktury města v řadě oblastí Finanční ztráty města a řady dalších subjektů, které ve městě působí, jako důsledek této neefektivnosti



POTŘEBY

- Komplexní dobudování digitálních platforem vůči veřejnosti i uvnitř Magistrátu města Mladá Boleslav
- Další rozvoj chytrých řešení ve veřejném prostoru města a jejich vzájemné provázání



5.2 Rozvojové potřeby

OBYVATELSTVO A OBČANSKÁ VYBAVENOST	<ul style="list-style-type: none">➤ Zajištění odpovídajících nabídek v oblasti bydlení, vč. sociálního bydlení➤ Potřeba rozvoje sociálních služeb a zdravotnictví (doplnění chybějících služeb, optimalizace kapacit existujících služeb)➤ Potřeba modernizace infrastruktury pro vzdělávání a optimalizace jejich kapacit➤ Odpovídající využití potenciálu území pro volnočasové aktivity a trávení volného času, rozvoj doplňkových složek občanské vybavenosti➤ Spolupráce města s Vysokou školou ŠKODA AUTO v oblasti rozšíření nabídky studijních oborů➤ Koordinované řešení problematiky zahraničních dělníků – rozvoj bydlení a sociálních služeb
---	---

PROSTŘEDÍ AGLOMERACE	<ul style="list-style-type: none">➤ Potřeba rozvoje kvalitního veřejného prostoru, vč. rozvoje sídelní zeleně➤ Posílení funkce sídelní zeleně při eliminaci negativních dopadů klimatických změn, posílení biodiverzity a retenční schopnosti krajiny➤ Revitalizace vybraných historických památek➤ Koordinované řešení prostorového rozvoje ve spolupráci s podnikem ŠKODA AUTO a.s., vč. území dotčené jeho výrobní činností➤ Zavedení programu prevence kriminality zaměřeného cíleně na problematiku zahraničních dělníků a kriminalitu dětí a mládeže➤ Zvýšení intenzity prevence a terénních programů pro drogově závislé a pro osoby opouštějící výkon trestu➤ Posílení adaptability krajiny a ekosystémů na změnu klimatu, obnovení krajinných prvků a zpomalení degradace krajiny, zvýšení bezpečnosti obyvatel a ochranu majetku v podmínkách klimatických extrémů➤ Rozvoj zázemí a vybavení provozoven a služeben jednotlivých složek integrovaného záchranného systému➤ Modernizace kamerového systému měst Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště➤ Potřeba modernizace technické infrastruktury vč. zateplení veřejných budov➤ Realizace záměrů řešící zásobování území energiemi v případě vyčerpání stávající kapacity➤ Odkanalizování řady sídel zejména v jihozápadní části aglomerace➤ Řešení kapacit pro nakládání s odpady➤ Zvýšit efektivitu hospodaření s vodou v obcích i krajině➤ Zvýšit zapojení veřejnosti v oblasti ochrany klimatu
-----------------------------	--

<p>EKONOMICKÝ ROZVOJ A TRH PRÁCE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prohloubení spolupráce se společností ŠKODA AUTO a.s. ➤ Rozvoj v oblasti vědy, výzkumu a inovací, rozvoj vědecké-výzkumných kapacit ➤ Podpora aktivit vedoucích k diverzifikaci ekonomiky
<p>CESTOVNÍ RUCH</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rozvoj infrastruktury pro jednodenní cestovní ruch a další specifické druhy cestovního ruchu ➤ Revitalizace vybraných historických památek
<p>DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dobudování nadřazené silniční infrastruktury (zkapacitnění D10, obchvaty na silnicích I. třídy, odstranění bodových závad na silnicích II. a III. třídy apod.) – mimo ITI MB ➤ Zkvalitnění napojená velkých zaměstnavatelů na silniční síť - – mimo ITI MB ➤ Stavební úpravy křižovatek a přilehlých úseků pro zvýšení kapacity i bezpečnosti silniční dopravy ➤ Eliminace nehodových míst, odstraňování kolizních bodů silniční, cyklistické a pěší dopravy ➤ Kompletní modernizace železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží a přilehlých úseků železniční trati – mimo ITI MB ➤ Eliminace úrovnových křížení silniční a železniční sítě v intravilánu Mladé Boleslavi – mimo ITI MB ➤ Dobudování a případné rozšíření systému pro řízení dopravy na území Mladé Boleslavi a jeho nejbližšího okolí ➤ Dobudování a rozšíření telematických aplikací pro řízení dopravy v klidu ➤ Budování přestupních terminálů veřejné dopravy v blízkosti stávajících železničních uzlů. Odstraňování bariér pro cyklistickou i pěší dopravu ➤ Zavádění a integrace informačních, řídicích a odbavovacích systémů ve veřejné dopravě jak na úrovni koordinátora, tak i všech dopravců při respektování požadavku na jednotný systém na území celé aglomerace ➤ Další zpřístupňování veřejné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace (vozidla, přestupní uzly, zastávky apod.) ➤ Plná integrace systému veřejné dopravy ➤ Maximalizace počtu vozidel na alternativní pohon pro zajištění veřejné dopravy, výstavba odpovídající dobíjecí a plnicí infrastruktury (včetně bateriových úložišť/akumulací energie) ➤ Další výstavba a modernizace infrastruktury pro cyklistickou dopravu, a to i z pohledu dopravy do zaměstnání ➤ Komplexní řešení dopravy v klidu i s ohledem na potřeby významných zaměstnavatelů na území aglomerace ➤ Výstavba a rozšiřování parkovišť P+R

VEŘEJNÁ SPRÁVA	<ul style="list-style-type: none">➤ Komplexní dobudování digitálních platforem vůči veřejnosti i uvnitř Magistrátu města Mladá Boleslav➤ Další rozvoj chytrých řešení ve veřejném prostoru města a jejich vzájemné provázání
-------------------	---

6 ANALÝZA STAKEHOLDERŮ

Analýza stakeholderů identifikuje subjekty, které mohou aktivně přispět k rozvoji Mladoboleslavské aglomerace a naplnění cílů strategie, případně subjekty, které mohou být realizací strategie významně ovlivněny. Vedle klíčových stakeholderů jsou identifikováni také potenciální významní nositelé projektů a subjekty, které mají ve sledované problematice v zájmovém území nebo jeho části vliv.

Nositel strategie je Město Mladá Boleslav a město tak zajišťuje přípravu, schválení, realizaci a vyhodnocování Integrované strategie Mladoboleslavské aglomerace. Nositel rovněž nese odpovědnost za naplňování principu partnerství a koordinaci aktivit relevantních aktérů v rámci funkčního území.

Hlavními zdroji informací pro analýzu stakeholderů je provedená analýza stakeholderů v rámci IPRÚ Mladá Boleslav 2013-2020, která byla aktualizovaná na základě provedené socioekonomické analýzy a na základě konzultace s nositelem strategie.

Analýza stakeholderů byla zpracována ve formě přehledných tabulek, které jsou k nahlédnutí níže v dokumentu.

Identifikované subjekty, resp. vybraní zástupci těchto subjektů, mohou být zároveň přizváni k činnosti v rámci pracovních skupin, které se budou podílet na tvorbě strategie aglomerace pro programové období 2021-2027. Pracovní skupiny budou vytvořeny na základě tematického rozdělení. Pro návrh na zařazení do pracovních skupin byla posouzena následující kritéria:

- zájem a vliv daného subjektu
- zda je subjekt nositel projektových záměrů
- zda se jedná o zastřešující subjekt více organizací

Tabulka 12: Hlavní aktéři relevantní z hlediska přípravy nebo realizace Integrované strategie Mladoboleslavské aglomerace

Kategorie aktérů	Konkrétní stakeholdeři relevantní z hlediska ISg
Všechna města a obce v daném území	<ul style="list-style-type: none"> • Mladá Boleslav jako nositel ISg • Města a obce ve sledovaném území
Středočeský kraj	<ul style="list-style-type: none"> • Středočeský kraj
Státní a veřejné instituce	<ul style="list-style-type: none"> • Úřad práce • Ministerstva (MMR, MPSV, MŠMT, MD, MPO) jako ŘO IROP, OPZ+, OP JAK, OPD3, OP TAK)
Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací (např. hospodářská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy apod.)	<ul style="list-style-type: none"> • Okresní hospodářská komora Mladá Boleslav (okrajově - ISg není primárně zaměřena na podnikatelský sektor) • Okresní agrární komora Mladá Boleslav (okrajově - ISg se nezaměřuje na oblast zemědělství) • Svaz zemědělských družstev a společností Mladá Boleslav (okrajově - ISg se nezaměřuje na oblast zemědělství)
Významné podniky	<ul style="list-style-type: none"> • ŠKODA AUTO a.s. jako významný subjekt nejen z hlediska hospodářského, ale také jako aktér v oblasti místního rozvoje • Dodavatelské podniky vázané na ŠKODU AUTO, a.s., např.

	<p>Faurecia Interior Systems, Johnson Controls (okrajově - ISg není primárně zaměřena na podnikatelský sektor)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compag Mladá Boleslav, s.r.o. (zajišťování komunálních služeb ve městě)
<p>Vlastníci a správci důležité infrastruktury (dopravní, energetická, environmentální, telekomunikační, vodohospodářská apod.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o. • Ředitelství silnic a dálnic ČR • Správa železnic, státní organizace • Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o. • Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o. • Provozní středisko MB státního podniku Povodí Labe jako zdroj informací • Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav, a.s. (okrajově - ISg se nezaměřuje na vodohospodářskou infrastrukturu) • ŠKO-ENERGO, s.r.o. (dodavatel energie pro Škodu Auto, a.s., dodavatel většiny tepla pro Mladou Boleslav)
<p>Školská a vzdělávací zařízení - školy, školící poradny, akademická obec (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ, vědeckotechnologické parky)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Školská a vzdělávací zařízení všech stupňů • ŠKODA AUTO Vysoká škola, o.p.s.
<p>Výzkumné instituce</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ŠKODA AUTO, výzkum je zaměřený na dopravní bezpečnost, samostatně se výzkumu věnuje rovněž ŠKODA AUTO Vysoká škola (zejména oblast ekonomie)
<p>Nadace a nadační fondy</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nadační fond ŠKODA AUTO • Nadační fond Šance pro děti (primární prevence rizikového chování)
<p>Další organizace zřízené či založené městem, ostatními obcemi či krajem</p>	<ul style="list-style-type: none"> • HZS Středočeského kraje, územní odbor MB • Městské divadlo MB • Kultura města Mladá Boleslav a.s. • Kulturní zařízení v aglomeraci (např. knihovny, muzea, výstavní prostory...) • Městská policie • Městská společnost sportovní a rekreační areály s.r.o. • Městské parkovací domy Mladá Boleslav s.r.o. • Oblastní nemocnice MB (zřizovatel Středočeský kraj) • Pečovatelská služba města Mladá Boleslav • Psychiatrická nemocnice Kosmonosy • Sbor dobrovolných hasičů jednotlivých obcí (nejen ve vazbě na bezpečnost, ale i na zajištění volnočasových aktivit v obcích) • Poskytovatelé sociálních služeb zřízené dalšími obcemi aglomerace • Poskytovatelé sociálních služeb zřízené Středočeským krajem
<p>Nevládní neziskové organizace – zejména v oblasti poskytování</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Centrum pro integraci cizinců, o.p.s. • Centrum pro zdravotně postižené a seniory Středočeského kraje, o.p.s.

sociálních služeb a volnočasových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Česká společnost pro duševní zdraví, pobočka Mladá Boleslav • DMO-Pobyty – pomoc hendikepovaným k aktivnímu způsobu života • Dobrovolnické centrum města Mladá Boleslav • Dům seniorů Mladá Boleslav • Fokus Mladá Boleslav, sdružení pro péči o duševně nemocné • Jistoty domova, z.ú. • Kluby důchodců města Mladá Boleslav • Linka bezpečí pro děti a mládež • Meta o.s., sdružení pro příležitosti mladých migrantů • Naděje • Pionýr Mladá Boleslav • Poradna pro občanství / občanská a lidská práva • Proxima sociale, o.p.s. • Respondeo (dříve občanská poradna Nymburk, o.s.) • R-Mosty, z.s. • Semiramis, o.s. • Skaut • Slánka – volnočasové aktivity pro děti • Spokojený domov, o.p.s. • Společnost pro podporu lidí s mentálním postižením v ČR • Svaz tělesně postižených v ČR, o.s. okresní organizace MB • další relevantní subjekty
Provozovatelé památek, atraktivit cestovního ruchu a volnočasové infrastruktury, kteří nejsou organizacemi zřízenými či založenými městem, ostatními obcemi či krajem	<ul style="list-style-type: none"> • ŠKODA Muzeum • Dobrovická muzea o.p.s. • další relevantní subjekty

Zdroj: vlastní zpracování.

Identifikovaní relevantní aktéři byli analyzováni z hlediska jejich zájmu a vlivu na přípravu a naplňování integrované strategie. Hodnocení bylo provedeno prostřednictvím tříступňové škály – vysoký zájem/vliv, nízký zájem/vliv a okrajový zájem/vliv. Výsledky této analýzy jsou uvedeny v následující tabulce, v níž je současně i naznačeno, jakou formou mohou být daní stakeholderi zapojeni do přípravy nebo realizace ISg. Byli vyřazeni aktéři, kteří v obou hlediscích spadali do kategorie okrajový.

Tabulka 13: Analýza zájmu a vlivu relevantních stakeholderů

Stakeholder / kategorie stakeholderů	Zájem	Vliv
Statutární město Mladá Boleslav	Vysoký	Vysoký
Obce ve sledovaném území	Vysoký	Vysoký
Středočeský kraj, resp. region soudržnosti NUTS 2 Střední Čechy	Vysoký	Vysoký
Skupiny subjektů prostřednictvím zastřešujících organizací (např. hospodářská komora, asociace neziskových organizací, profesní svazy)	Okrajový	Nízký

apod.)		
ŠKODA AUTO, a.s	Vysoký	Vysoký
Další podniky (např. Faurecia Interior Systems, Johnson Controls)	Okrajový	Nízký
Vodovody a kanalizace Mladá Boleslav	Vysoký	Vysoký
Ředitelství silnic a dálnic	Vysoký	Vysoký
Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.	Vysoký	Vysoký
Školská a vzdělávací zařízení všech stupňů	Vysoký	Nízký
ŠKODA AUTO Vysoká škola, o.p.s.	Vysoký	Vysoký
ŠKODA AUTO - výzkum	Nízký	Nízký
Nadační fondy v oblasti sociálních služeb	Vysoký	Nízký
Nadační fond ŠKODA AUTO	Vysoký	Vysoký
Městská policie	Vysoký	Nízký
Městská kulturní zařízení	Nízký	Okrajový
Další organizace zřízené či založené městem, ostatními obcemi či krajem v oblasti kultury, zdravotnictví, vzdělávání vč. zájmového, sociálních služeb, sportu a volnočasových aktivit	Nízký	Okrajový
HZS Středočeského kraje, územní odbor MB	Nízký	Okrajový
Sbor dobrovolných hasičů jednotlivých obcí	Nízký	Okrajový
NNO v oblasti poskytování sociálních služeb a volnočasových aktivit	Vysoký	Okrajový
Provozovatelé památek, atraktivit cestovního ruchu a volnočasové infrastruktury	Vysoký	Nízký

Zdroj dat: Vlastní zpracování

III. STRATEGICKÁ ČÁST

7 STRATEGICKÝ RÁMEC

Vize a cíle integrované strategie vycházejí ze zjištění, která vyplynula z provedených analýz, respektují vize a cíle souvisejících strategických rozvojových dokumentů a reflektují cíle stanovené na evropské úrovni. Vize a cíle integrované strategie zohledňují potřebu hledání a následné realizace integrovaných řešení.

Vize rozvoje území Mladoboleslavské aglomerace je formulována jako výrok, který vyjadřuje žádoucí budoucí stav, jehož má být naplněním strategie dosaženo. K naplnění vize dojde ve střednědobém až dlouhodobém časovém rámci (tj. vize nemusí být naplněna bezprostředně po ukončení realizace integrované strategie a k jejímu naplnění nevede pouze tato strategie). Mladoboleslavská aglomerace realizovala v období let 2014 – 2020 Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ), který stanovil vizi aglomerace a globální cíl. V rámci tohoto plánu se podařilo realizovat projekty, které k naplnění vize přispěly. Vzhledem k omezenému množství témat, která územní dimenze stanovila pro IPRÚ a limitované alokaci však stále nejsou vize a globální cíl naplněny. Z toho důvodu vize i globální cíl aglomerace zůstává nadále platný.

7.1. Vize a globální cíl

MLADOBOLESLAVSKO – SOUČASNÉ A LASKAVÉ

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

7.2. Strategické cíle

Specifikace vize a globálního cíle aglomerace se odráží ve třech strategických cílech, která vychází z analýzy problémů a rozvojových potřeb aglomerace a jsou pro její budoucí rozvoj nezbytné.

Nicméně je zjevné, že některé identifikované problémy a potřeby nebudou moci být podpořeny z operačních programů formou integrovaného nástroje ITI v rámci územní dimenze. Tyto intervence jsou ve struktuře strategické části ISg naznačeny jen částečně, avšak svými synergickými vlivy jsou pro kvalitativní posun aglomerace a naplnění vize důležité. Jedná se například o oblast silniční a železniční dopravy vč. dopravy nákladní, parkování, oblast technické infrastruktury, snižování emisí z vytápění, modernizace složek IZS, zdravotnické služby, oblast kultury a sportu, využití potenciálu území pro volnočasové aktivity a trávení volného času, rozvoj doplňkových složek občanské vybavenosti a celou oblast diverzifikace ekonomiky a rozvoje VaVal vč. dalšího rozvoje Vysoké školy ŠKODA AUTO. Pro tyto intervence je tak třeba nalézt další zdroje financování (vlastní zdroje, národní dotační programy či je řešit formou individuálních projektů financovaných z ESIF mimo nástroj ITI).

A. DOPRAVA

Území Mladoboleslavské aglomerace bude nadále klást důraz na zkvalitňování veřejné dopravy. Bude pokračovat modernizace vozového parku, zajištění nízkoemisní/bezemisní veřejné dopravy vč. související infrastruktury, realizace bezbariérových opatření, předpokládá se plná integrace MHD Mladá Boleslav do IDS Středočeského kraje, zavedení informačního systému pro cestující či budování dopravních terminálů.

Nadále bude doplňována a zkvalitňována infrastruktura pro cyklodopravu, především jako alternativní formy dopravy do zaměstnání, za službami i v rámci cestovního ruchu a systém zachytných parkovišť P+R, K+R a B+R.

Cílem je díky růstu podílu cyklodopravy a veřejné dopravy (na úkor individuální automobilové dopravy) dosáhnout zlepšení kvality ovzduší v aglomeraci a rovněž zvýšení bezpečnosti cyklodopravy.

Aglomerace bude dále zlepšovat svoji dopravní síť a nadstandardní postavení v rámci celonárodní silniční sítě. V rámci integrované strategie je v oblasti silniční sítě kladen důraz především na bezpečnost v dopravě (především pro pěší) a zavádění telematiky v silničním provozu.

B. KVALITA ŽIVOTA

Vybavenost území aglomerace veřejnými službami (především sociálními službami a vzdělávací infrastrukturou) bude reagovat na aktuální vývoj poptávky. Kapacitu a strukturu služeb pro různé cílové skupiny bude město Mladá Boleslav ve spolupráci s obcemi a dalšími organizacemi průběžně přizpůsobovat měnící se demografické skladbě obyvatel (zejména nárůstu podílu i počtu obyvatel v poproduktivním věku). Zařízení sociálních služeb budou postupně doplňována a modernizována tak, aby jejich služby odpovídaly skutečným potřebám jejich uživatelů a současným standardům kvality. Realizace širokého spektra projektů v oblasti zaměstnanosti významně přispěje k začlenění osob znevýhodněných na trhu práce do společnosti, zvýšení zaměstnanosti a jejich pracovnímu uplatnění. Mladoboleslavské školství se bude na všech úrovních rozvíjet v úzké vazbě na aktuální potřeby a výzvy trhu.

Současně budou realizovány aktivity vedoucí k další modernizaci a zefektivnění fungování orgánů veřejné správy.

Na území aglomerace tak díky výše uvedeným aktivitám dojde ke zvýšení bezpečnosti obyvatel především prostřednictvím vyšší míry integrace sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených osob do společnosti. Realizované aktivity ve výsledku zvýší sounáležitost a sebeidentifikace obyvatel s městem a územím Mladoboleslavska a celkově přispějí ke zvýšení kvality života v aglomeraci.

C. PROSTŘEDÍ AGLOMERACE

Na území aglomerace dojde k integrovanému řešení některých lokalit. Pozornost bude zaměřena na kvalitu obytného prostoru sídel i urbanizované krajiny aglomerace. Aktivity se budou zaměřovat na revitalizaci veřejných prostranství v sídlech, revitalizaci sídelní zeleně a na adaptaci krajiny na změnu klimatu v extravilánu sídel.

Přirozenou součástí atraktivity sídel pro místní obyvatele je i péče o památkově chráněné objekty, muzea a knihovny. Atraktivitu sídel pro návštěvníky pak podpoří i doplňkové služby cestovního ruchu.

Z hlediska jednotlivých složek životního prostředí klade strategie důraz na budování komplexního systému oběhového hospodářství, doplňkově pak na zvyšování energetické účinnosti veřejných budov.

V aglomeraci rovněž budou snahy o opětovné využití brownfieldů a jejich přeměnu na podnikatelské objekty nebo na objekty občanské vybavenosti.

Každý strategický cíl je rozpracován do konkrétnější úrovně několika specifických cílů, ke kterým jsou navázána jednotlivá opatření, jejichž prostřednictvím budou cíle naplňovány.

7.3. Specifické cíle a opatření

7.3.1. A: Doprava

V rámci **Strategického cíle A: Doprava** budou prostřednictvím územní dimenze realizovány následující cíle a jejich opatření:

- **Specifický cíl A.1: Zvýšení využívání veřejné dopravy a cyklodopravy a zvýšení bezpečnosti**
 - Opatření A.1.1 Veřejná doprava
 - Opatření A.1.2 Cyklistická doprava
 - Opatření A.1.3 Bezpečnost v dopravě

7.3.1.1. Opatření A.1.1 Veřejná doprava

Název opatření	A.1.1 Veřejná doprava
Cíl opatření	Cílem opatření je zvýšit potenciál a míru využívání veřejné dopravy a podpořit tak veřejnou dopravu jako alternativu k dopravě individuální.
Zdůvodnění opatření	<p>Modernizace a zkvalitňování celého systému veřejné dopravy je nutnou podmínkou, aby byla zvyšována její konkurenceschopnost s dopravou individuální, která je v aglomeraci velmi intenzivní. Vyšší úroveň systému veřejné dopravy dokáže přispět k redukci negativních dopadů na životní prostředí a kvalitu života v aglomeraci obecně.</p> <p>Infrastruktura i organizace veřejné dopravy na území aglomerace vykazuje celou řadu nedostatků. Jsou jak organizační (nedokončená integrace veřejné dopravy v rámci Středočeského kraje), tak i technické spočívající jak v nevyhovujícím stavu přestupních terminálů, tak i nedostatečné úrovni řídicích, informačních a odbavovacích systémů. V celé aglomeraci pak platí, že je třeba modernizovat stávající či budovat nové zastávky (terminály) veřejné dopravy v polohách zajišťujících jejich lepší dostupnost.</p> <p>Opatření má tedy úzkou vazbu na následující identifikované problémy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedokončená integrace systému veřejné dopravy na území ITI MB ▪ Nevyhovující stav terminálů veřejné dopravy <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření přispěje k naplnění následujících rozvojových potřeb:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Budování přestupních terminálů veřejné dopravy v blízkosti stávajících

	<p>železničních uzlů</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zavádění a integrace informačních, řídicích a odbavovacích systémů ve veřejné dopravě jak na úrovni koordinátora, tak i všech dopravců při respektování požadavku na jednotný systém na území celé aglomerace ▪ Další zpřístupňování veřejné dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace (vozidla, přestupní uzly, zastávky apod.) ▪ Plná integrace systému veřejné dopravy ▪ Maximalizace počtu vozidel na alternativní pohon pro zajištění veřejné dopravy, výstavba odpovídající dobíjecí a plnicí infrastruktury ▪ Výstavba a rozšiřování parkovišť P+R
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku; • nákup silničních nízkoemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo biometan. • výstavba dobíjecích stanic nebo vodíkových plnicích stanic pro silniční bezemisní vozidla poskytující veřejné služby v přepravě cestujících; • výstavba plnicích stanic pro silniční nízkoemisní vozidla poskytující veřejné služby v přepravě cestujících a využívající alternativní palivo biometan • zavedení a modernizace telematických aplikací ve veřejné dopravě (odbavovací, platební, informační, řídicí, monitorovací, preferenční, kooperativní systémy) • výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu • výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R) • realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací
Zdroje financování	IROP, SC 6.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství
Nositelé projektů	<ul style="list-style-type: none"> • Středočeský kraj • obce • dobrovolné svazky obcí • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí

7.3.1.2. Opatření A.1.2: Cyklistická doprava

Název opatření	A.1.2 Cyklistická doprava
Cíl opatření	Cílem tohoto opatření je zvýšení atraktivity, využití a bezpečnosti cyklistické dopravy. Opatření se zaměřuje na dobudování infrastrukturu cyklistické dopravy na území aglomerace.
Zdůvodnění opatření	Integrovaná strategie Mladoboleslavské aglomerace si klade za cíl zkvalitnit a doplnit síť cyklistické dopravy. Ta je pro celou oblast významná nejen z pohledu cestovního ruchu, ale hraje i významnou roli v každodenním dojíždění do škol, zaměstnání, za službami apod. Mladoboleslavská aglomerace má navíc pro rozvoj cyklodopravy dobré

	<p>podmínky.</p> <p>Síť cyklotras a cyklostezek je na území aglomerace relativně hustá. V některých lokalitách však chybí dílčí úseky tras, či trasy mají nevyhovující parametry. Ne zcela vyhovující je rovněž vybavení doplňkovou infrastrukturou vč. dobíjecích stojanů pro elektrokola.</p> <p>Z pohledu dalšího rozvoje cyklo dopravy je potřeba se zaměřit na dobudování chybějících úseků, odstraňování kolizních míst a celkové zvyšování bezpečnosti. Podpora se zaměří jak na komunikace sloužící pro denní dojíždění (do zaměstnání, škol, za službami apod.), tak i na úseky hlavních tras cyklistické dopravy v České republice včetně cyklostezek a cyklotras sloužících k volnočasovému vyžití. Opatření podpoří i dobudování a modernizaci doprovodné cyklistické infrastruktury u dopravně významných cyklistických komunikací.</p> <p>V oblasti infrastruktury cyklistické dopravy se však projevují nedostatky identifikované v analýze problémů:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedostatečná preference infrastruktury cyklistické dopravy ▪ Nedobudovaná síť infrastruktury cyklistické dopravy <p>Tyto nedostatky tak vedou k tomu, že na území aglomerace není využitý potenciál cyklistické dopravy především pro cesty do a ze zaměstnání.</p> <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření tak přispěje k naplnění rozvojové potřeby</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Další výstavba a modernizace infrastruktury pro cyklistickou dopravu, a to i z pohledu dopravy do zaměstnání
<p>Popis typových aktivit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami, včetně doprovodné infrastruktury; • výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty na hlavních trasách cyklistické dopravy v České republice, včetně doprovodné infrastruktury; • realizace doprovodné cyklistické infrastruktury při vyhrazených komunikacích pro cyklisty s vysokou intenzitou dopravy.
<p>Zdroje financování</p>	<p>IROP, SC 6.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství</p>
<p>Nositelé projektů</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Středočeský kraj • obce • dobrovolné svazky obcí • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí

7.3.1.3. Opatření A.1.3 Bezpečnost v dopravě

<p>Název opatření</p>	<p>A.1.3 Bezpečnost v dopravě</p>
<p>Cíl opatření</p>	<p>Cílem opatření je podpořit aktivity, které mají za cíl eliminovat rizika dopravních nehod a zvýšit tak bezpečnost jak silniční, tak i pěší dopravy.</p>

<p>Zdůvodnění opatření</p>	<p>Na řadě míst silniční sítě v aglomeraci se vyskytují místa a lokality, která nevyhovují z pohledu zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu. Tato místa a lokality znamenají vyšší riziko dopravních nehod. Stavební aktivity podpořené v rámci tohoto opatření se soustředí na odstraňování těchto nehodových míst a lokalit s tím, že priorita bude dána opatřením, která prokáží přímou vazbu za zvýšení bezpečnosti pěší dopravy.</p> <p>Významný vliv na zvyšování bezpečnosti silniční dopravy má i instalace a rozvoj inteligentních dopravních systémů v dopravě. Opatření bude podporovat výstavbu, modernizaci a rozvoj těchto technologií přinášející lepší a bezpečnější řízení dopravního provozu na silniční síti na území aglomerace. Inteligentní dopravní systémy mohou být rovněž využity pro účely řešení problémů s parkováním především na území Mladé Boleslavi.</p> <p>Opatření reaguje na problém související s nedokončeným systémem řízení silniční dopravy na území Mladé Boleslavi a na problém týkající se existence nehodových míst, především u kolizních míst mezi silniční a pěší dopravou.</p> <p>Opatření rovněž reaguje na identifikovaný problém</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zvýšené riziko dopravní nehodovosti, především z pohledu pěší dopravy <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stavební úpravy křižovatek a přilehlých úseků pro zvýšení kapacity i bezpečnosti silniční dopravy ▪ Eliminace nehodových míst, odstraňování kolizních bodů silniční, cyklistické a pěší dopravy ▪ Odstraňování bariér pro cyklistickou i pěší dopravu ▪ Dobudování a případné rozšíření systému pro řízení dopravy na území Mladé Boleslavi a jeho nejbližšího okolí ▪ Dobudování a rozšíření telematických aplikací pro řízení dopravy v klidu
<p>Popis typových aktivit</p>	<p>IROP</p> <ul style="list-style-type: none"> • výstavba, modernizace a rekonstrukce komunikací pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy; • zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy stavebními úpravami pro pěší a pro cyklisty a instalace prvků zklidňujících dopravu v nehodových lokalitách; • doplňkové aktivity: pro zvýšení bezpečnosti nemotorové dopravy nezbytné přímo související stavební úpravy pozemní komunikace. <p>OPD</p> <ul style="list-style-type: none"> • výstavba, modernizace a rozvoj inteligentních dopravních systémů využívajících informačních a komunikačních technologií pro lepší a bezpečnější řízení dopravního provozu.
<p>Zdroje financování</p>	<p>IROP, SC 6.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství</p> <p>OP D, SC 1.2 Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility</p>
<p>Nositelé projektů</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Středočeský kraj • obce • dobrovolné svazky obcí

	<ul style="list-style-type: none"> • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí • Ředitelství silnic a dálnic ČR
--	---

7.3.2. B: Kvalita života

V rámci **Strategického cíle B: Kvalita života** budou prostřednictvím územní dimenze realizovány následující cíle a jejich opatření:

- **Specifický cíl B.1: Posílení bezpečnosti a sociálního začlenění obyvatel**
 - Opatření B.1.1 Sociální infrastruktura
 - Opatření B.1.2 Uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti
 - Opatření B.1.3 E-government a kyberbezpečnost
- **Specifický cíl B.2: Zlepšení uplatnitelnosti obyvatel na trhu práce**
 - Opatření B.2.1 Školství a vzdělávání
 - Opatření B.2.2 Zaměstnanost znevýhodněných osob

7.3.2.1. Opatření B.1.1 Sociální infrastruktura

Název opatření	B.1.1 Sociální infrastruktura
Cíl opatření	Zvýšit kapacitu, dostupnost a kvalitu sociálních a návazných služeb pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením
Zdůvodnění opatření	<p>Nabídka infrastruktury sociálních služeb a návazných služeb v území Mladoboleslavské aglomerace neodpovídá aktuálním a v budoucnosti očekávaným potřebám cílových skupin. Některé druhy sociálních služeb mají nedostatečné kapacity, jiné druhy sociálních služeb v území aglomerace úplně chybí.</p> <p>V souvislosti s očekávaným nárůstem obyvatel ve věkové kategorii seniorů lze předpokládat nedostatečné kapacity v zařízeních pro seniory, zejména domovech se zvláštním režimem. Současně bude třeba navýšit pozorovat například u služeb pro osoby sociálně vyloučené a sociálním vyloučením ohrožené. Na území aglomerace dle normativů výrazně chybí rovněž kapacity sociálních služeb pro děti a mladistvé, kapacity v azylových domech, terénních programech a není vůbec zastoupena krizová pomoc a služby následné péče. Je třeba rovněž zajistit nabídku prostorově nesegregovaného sociálního bydlení.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vysoká koncentrace zahraničních dělníků bez vztahu k městu a jeho zázemí

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedostatečná nabídka v oblasti bydlení ▪ Deficity v rozvoji sociálních služeb a zdravotnictví ▪ Sociální nerovnosti a výskyt místně specifických sociálně patologických jevů <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zajištění odpovídajících nabídek v oblasti bydlení, vč. sociálního bydlení ▪ Potřeba rozvoje sociálních služeb a zdravotnictví (doplnění chybějících služeb, optimalizace kapacit existujících služeb) ▪ Koordinované řešení problematiky zahraničních dělníků – rozvoj bydlení a sociálních služeb
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Rozvoj infrastruktury sociálních služeb poskytovaných podle zákona č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, ve znění pozdějších předpisů („zákon o sociálních službách“) • Deinstitutionalizace sociálních služeb (pro osoby se zdravotním postižením, seniory a osoby s mentálním postižením) za účelem sociálního začleňování • Pořízení a adaptace bytů, bytových domů a nebytových prostor pro potřeby sociálního bydlení a pořízení nezbytného základního vybavení
Zdroje financování	<p>IROP, SC 4.2 Podpora socioekonomického začlenění marginalizovaných komunit, domácností s nízkými příjmy a znevýhodněných skupin včetně osob se zvláštními potřebami, pomocí integrovaných opatření, včetně bydlení a sociálních služeb</p>
Nositelé projektů	<ul style="list-style-type: none"> • nestátní neziskové organizace (v případě infrastruktury a deinstitutionalizace sociálních služeb – NNO, které minimálně 5 let bezprostředně před podáním žádosti nepřetržitě poskytovaly sociální služby podle zákona o sociálních službách) • organizační složky státu • příspěvkové organizace organizačních složek státu • Středočeský kraj • obce • dobrovolné svazky obcí • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí • církve • církevní organizace

7.3.2.2. Opatření B.1.2 Uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti

Název opatření	B.1.2 Uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti
Cíl opatření	Zlepšit a/nebo obnovit schopnost sociálního fungování jednotlivců, skupin i komunit ve společnosti
Zdůvodnění opatření	Zásadním faktorem uplatnění sociálně vyloučených osob ve společnosti a osob ohrožených sociálním vyloučením je realizace vhodných neinvestičních projektů podporující jejich začleňování. Na území Mladoboleslavské aglomerace se jedná především o podporu sociálně slabých rodin s dětmi, které mají nedostatečné rodičovské kompetence, osoby pečující o malé děti či osobu blízkou, rodiče

	<p>samoživitelé, rodiny s dětmi ohrožené chudobou, rodiče s dětmi do 15 let věku se sociálním a zdravotním znevýhodněním, etnické menšiny, osoby po nebo ve výkonu trestu, osoby se zdravotním postižením, bezdomovci, imigranti ale také poskytovatelé a zadavatelé sociálních, zdravotních služeb, služeb pro rodiny a děti a dalších služeb na podporu sociálního začleňování. Specifickou skupinou jsou pak zahraniční dělníci, jejichž koncentrace je v aglomeraci velmi vysoká. Dostatečné není ani pokrytí sociální prací, která může působit jako prevence proti sociálnímu vyloučení a ranná péče o děti do 3 let.</p> <p>V oblasti zdravotnictví je rovněž na území aglomerace identifikován deficit v některých druzích zdravotních služeb např. nedostatečná kapacita dětské psychiatrické péče s ohledem na stoupající potřebnost této odborné péče o děti a mládež.</p> <p>Mladá Boleslav se potýká s poměrně vysokou kriminalitou a především pak extrémně vysokou kriminalitou dětí a mládeže a kriminalitou související s vysokou koncentrací zahraničních dělníků. Problémem je nedostatečná intenzita prevence a terénních programů pro drogově závislé a pro osoby opouštějící výkon trestu.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Deficity v rozvoji sociálních služeb a zdravotnictví ▪ Sociální nerovnosti a výskyt místně specifických sociálně patologických jevů <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potřeba rozvoje sociálních služeb a zdravotnictví (doplnění chybějících služeb, optimalizace kapacit existujících služeb) ▪ Koordinované řešení problematiky zahraničních dělníků – rozvoj bydlení a sociálních služeb ▪ Zavedení programu prevence kriminality zaměřeného cíleně na problematiku zahraničních dělníků a kriminalitu dětí a mládeže ▪ Zvýšení intenzity prevence a terénních programů pro drogově závislé a pro osoby opouštějící výkon trestu
<p>Popis typových aktivit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Podpora sociálního začleňování osob a skupin osob sociálně vyloučených či sociálním vyloučením ohrožených prostřednictvím sociálních služeb, služeb pro rodiny a děti a služeb na sociálně zdravotním pomezí se zaměřením na zapojení těchto osob do ekonomického, sociálního, pracovního života společnosti; • Podpora služeb poskytovaných terénní a ambulantní formou, podpora služeb komunitního charakteru; • Rozvoj aktivit, včetně vzdělávání a poradenství, na podporu neformální péče a sdílené péče; • Podpora výkonu a rozvoje sociální práce jako aktivity zaměřené na pomoc jednotlivcům, skupinám osob, rodinám či komunitám zlepšit nebo obnovit jejich schopnost sociálního fungování v jejich přirozeném prostředí • Podpora specifických nástrojů k prevenci a řešení problémů v sociálně vyloučených lokalitách; • Podpora sociálního bydlení, podpora dostupného a udržitelného bydlení, podpora sociální práce v oblasti bydlení, podpora nástrojů prevence ztráty bydlení a znovu začlenění do bydlení, udržení si bydlení, podpora rozvoje programů housing led a housing first pro znevýhodněné skupiny osob, propojení jednotlivých nástrojů, které vedou k předcházení ztráty bydlení či jejímu řešení;

	<p>podpora osob opouštějících zařízení ústavní péče či náhradní rodinnou péči v oblasti bydlení;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vzdělávání a poradenství, aktivizační, asistenční a motivační programy na podporu rodičovských kompetencí, získávání základních sociálních a profesních dovedností, digitální gramotnosti, apod.; • Podpora využívání asistivních technologií při řešení situace osob ocitajících se v sociálně nepříznivých situacích s cílem jejich sociálního začleňování a návratu či udržení na trhu práce; • Programy právní, numerické a finanční gramotnosti, programy prevence a řešení zadluženosti a předluženosti jednotlivců a domácností (včetně poradenství); • Programy prevence rizikových společenských jevů a prevence kriminality; programy pro osoby opouštějící zařízení pro výkon trestu odnětí svobody, pro osoby ve výkonu trestu, probační a resocializační programy; • Aktivity přispívající k boji s diskriminací, například vzdělávací aktivity pro pracovníky a další osvětové aktivity zaměřené na destigmatizaci cílové skupiny, na informování o příčinách, formách diskriminace a způsobech prevence a odstraňování diskriminace, poskytování poradenství cílovým skupinám týkající se nediskriminace a rozvoj různých forem služeb pro oběti diskriminace; • Programy v oblasti sociálně-právní ochrany dětí, programy podpory transformace systému péče o ohrožené děti ve smyslu rozvoje nástrojů k včasné pomoci rodinám za účelem zabránění odebrání dítěte z péče vlastních rodičů a jejich umístění do náhradní péče, programy zaměřené na rozvoj a profesionalizaci náhradní rodinné péče, programy na podporu aktivní účasti dětí a dospívajících mladých lidí při rozhodování o záležitostech, které se jich týkají; • Programy pro osoby ohrožené závislostmi nebo závislé na návykových látkách a nelátkových závislostech (včetně podpory adiktologických služeb) s výjimkou programů primární prevence; • Programy pro osoby s duševním onemocněním; • Programy na podporu obětí násilí (včetně obětí domácího a genderově podmíněného násilí) a pomoc násilným osobám; • Programy na podporu integrace imigrantů a cizinců; • Podpora v oblasti sociálního podnikání: vznik a rozvoj podnikatelských aktivit v oblasti sociálního podnikání, podpora startu, rozvoje a udržitelnosti sociálních podniků; <p>Podporovány budou také projekty, které zajistí a doloží udržitelnost aktivit i po ukončení podpory.</p>
<p>Zdroje financování</p>	<p>OP Zaměstnanost, SC 2.1 Posílit aktivní začleňování občanů, a podpořit tak jejich rovné příležitosti a aktivní účast a nabídnout jim lepší zaměstnanost</p>
<p>Nositelé projektů</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nestátní neziskové organizace • Středočeský kraj • obce • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • církve • církevní organizace

7.3.2.3. Opatření B.1.3 E-government

Název opatření	B.1.3 E-government a kyberbezpečnost
Cíl opatření	<p>Rozvoj elektronizace veřejné správy vedoucí k vytvoření jednoduchých a srozumitelných služeb pro občany, které budou přístupné z jednoho místa.</p> <p>Opatření rovněž cílí na zajištění institucí veřejných služeb implementací relevantních HW a SW nástrojů. Cílovou skupinu jsou v tomto případě zaměstnanci institucí či obecně uživatelé ICT infrastruktury, kterou využívají pro svou každodenní práci.</p>
Zdůvodnění opatření	<p>Území Mladoboleslavské aglomerace se v oblasti elektronizace veřejné správy potýká s nedostatečně nastaveným IT systémem vůči veřejnosti. Veřejná správa dosud využívá pouze dílčí, vzájemně nepropojené a konzervativní platformy. Záměrem je rozvoj portálu občana, který by umožňoval přihlášení občana a následné vyřešení určité životní situace vč. např. přímého elektronického podání.</p> <p>Obdobně chybí integrace systémů pro jednotlivé agendy a procesy uvnitř magistrátu města Mladá Boleslav a dalších měst v aglomeraci. Nedostatečně je rovněž zajištěna kyberbezpečnost systémů institucí veřejných služeb.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Omezené možnosti a kapacita digitálních platforem pro urychlení procesů ve veřejné správě (vč. zajištění kyberbezpečnosti) ▪ Dílčí, vzájemně neprovázaný rozvoj chytrých řešení ve veřejném prostoru města <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Komplexní dobudování digitálních platforem vůči veřejnosti i uvnitř Magistrátu města Mladá Boleslav ▪ Další rozvoj chytrých řešení ve veřejném prostoru města a jejich vzájemné provázání
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Elektronizace vybraných služeb veřejné správy • Rozšíření propojeného datového fondu • Integrace elektronických služeb veřejné správy a informací o službách veřejné správy na portál gov.cz • Opatření vedoucí k intenzivnímu využívání existujících bezpečných systémů elektronické identifikace • Publikace dat veřejné správy jako OpenData • Rozvoj neveřejné síťové infrastruktury veřejné správy a rozvoj backofficových služeb prostřednictvím Centrálního místa služeb a rozvoj backofficových služeb veřejné správy v CMS a přístupu k nim prostřednictvím komunikační infrastruktury veřejné správy a neveřejných sítí veřejné správy, včetně doprovodné infrastruktury (DWDM, MPLS apod.), její územní rozšíření a užití pro kvalitnější výkon tzv. digitálního úřadování státu • Kybernetická bezpečnost • Transakční portálová řešení s využitím zaručené elektronické identity • Automatizace zpracování digitálních dat (robotizace) • Centralizace, standardizace a sdílení elektronických služeb veřejné správy
Zdroje financování	IROP, SC 1.1 Využívání přínosů digitalizace pro občany, podniky, výzkumné organizace a veřejné orgány

Nositelé projektů	<ul style="list-style-type: none"> • obce • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • Středočeský kraj • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem
--------------------------	---

7.3.2.4. Opatření B.2.1 Školství a vzdělávání

Název opatření	B.2.1 Školství a vzdělávání
Cíl opatření	Zvýšit kvalitu všech úrovní systému školství, zajistit dostatečné kapacity, zlepšit jejich vzájemné provázání a zvýšit atraktivitu technických a přírodovědeckých oborů
Zdůvodnění opatření	<p>V minulých letech došlo k velmi výraznému zlepšení ve vybavenosti škol, přesto některé školy v Mladoboleslavské aglomeraci stále nemají optimální vybavení pro zajištění vysoké kvality výuky, a to především v oblasti rozvoje klíčových kompetencí žáků (jazykové kompetence, přírodovědné a technické kompetence). Některé školy také nemají optimální podmínky pro zajištění potřeb žáků se speciálními vzdělávacími potřebami.</p> <p>Co se týče středního školství, aglomerace se potýká s problémem slabé provázanosti mezi jednotlivými úrovněmi škol na jedné straně a mezi školami a praxí na druhé straně. To ve výsledku způsobuje nedostatečný počet absolventů či uchazečů o zaměstnání s vhodnou kvalifikací a kompetencemi pro potřeby zaměstnavatelů a k uspokojení poptávky firem.</p> <p>Problém s kapacitami v samotném městě Mladá Boleslav je již víceméně vyřešen na úrovni MŠ, kdy chybějící kapacity jsou již díky realizaci několika projektů saturovány. Výjimku činí pouze okrajové části města, kde MŠ mohou plnit i roli spádového zařízení pro blízké obce. Na úrovni ZŠ jsou kapacity ve městě stále nedostatečné.</p> <p>Nadále přetrvává problém s dostupností MŠ a ZŠ v některých obcích, které prodělaly v souvislosti s procesem suburbanizace rapidní územní rozvoj se značným přírůstkem obyvatel. V mnoha obcích zcela chybí školská zařízení, nebo nemají dostačující kapacity. I přesto, že v minulých programovacích obdobích bylo v rámci aglomerace realizováno několik projektů na vybudování nových nebo rozšíření kapacit stávajících MŠ a modernizaci učeben ZŠ, nadále je obsazenost MŠ a ZŠ na hranici možností. V souvislosti s demografickým vývojem je pak nadále nutné kapacitně reagovat na výkyvy v poptávce po místech v předškolních a školních zařízeních.</p> <p>Rovněž je nadále infrastruktura některých základních škol podinvestovaná z hlediska vybavenosti vč. nedostatku moderní ICT infrastruktury.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zastaralá a kapacitně neodpovídající infrastruktura pro vzdělávání <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potřeba modernizace infrastruktury pro vzdělávání a optimalizace jejich kapacit
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění dostatečných kapacit v MŠ dle jejich obsazenosti a demografického vývoje • Zvyšování kvality podmínek v MŠ pro poskytování vzdělávání

	<ul style="list-style-type: none"> • Vybudování, modernizace a vybavení odborných učeben ZŠ ve vazbě na přírodní vědy, polytechnické vzdělávání, cizí jazyky, práci s digitálními technologiemi pro formální, zájmové a neformální vzdělávání a celoživotní učení • Budování vnitřní konektivity škol • Budování zázemí pro školní družiny a školní kluby • Doplnkové aktivity (budování a modernizace zázemí pro školní poradenská pracoviště a pro práci s žáky se speciálními vzdělávacími potřebami, budování a modernizace zázemí pro pedagogické i nepedagogické pracovníky škol vedoucí k vyšší kvalitě vzdělávání ve školách, budování a modernizace vnitřního i venkovního zázemí pro komunitní aktivity při ZŠ vedoucí k sociální inkluzi) • Zájmové a neformální vzdělávání a celoživotní učení (vybudování, modernizace a vybavení odborných prostor ve vazbě na přírodní vědy, polytechnické vzdělávání, cizí jazyky, práci s digitálními technologiemi v zařízeních pro zájmové a neformální vzdělávání a celoživotní učení. • Školská poradenská zařízení, vzdělávání ve školách a třídách zřízených dle § 16 odst. 9 školského zákona a střediska výchovné péče (vybudování nebo úpravy zázemí pro poskytování služeb školských poradenských zařízení, opatření umožňující přechod žáků do hlavního vzdělávacího proudu a samostatný způsob života, vybudování nebo úpravy zázemí pro poskytování preventivně-výchovné péče
Zdroje financování	<p>IROP, SC 4.1 Zlepšování rovného přístupu k inkluzivním a kvalitním službám v oblasti vzdělávání, odborné přípravy a celoživotního učení pomocí rozvoje přístupné infrastruktury, mimo jiné posilováním odolnosti pro distanční a online vzdělávání a odbornou přípravu</p>
Nositelé projektů	<ul style="list-style-type: none"> • školské právnické osoby • obce • dobrovolné svazky obcí • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • nestátní neziskové organizace, které minimálně 2 roky bezprostředně před podáním žádosti nepřetržitě působí v oblasti vzdělávání nebo asistenčních služeb • církve • církevní organizace • organizační složky státu • příspěvkové organizace organizačních složek státu • ostatní právnické osoby, vykonávající činnost škol a školských zařízení, zapsané v Rejstříku škol a školských zařízení (např. akciové společnosti, komanditní společnosti, společnosti s ručením omezeným, veřejné obchodní společnosti)

7.3.2.5. Opatření B.2.2 Zaměstnanost znevýhodněných osob

Název opatření	B.2.2 Zaměstnanost znevýhodněných osob
Cíl opatření	Zlepšit uplatnitelnost znevýhodněných osob na trhu práce
Zdůvodnění	Zásadním faktorem je realizace vhodných neinvestičních projektů podporující

<p>opatření</p>	<p>začleňování sociálně vyloučených osob a osob ohrožených sociálním vyloučením do společnosti a v tomto opatření pak především na trh práce. Na území ITI Mladoboleslavské aglomerace se jedná především o podporu osob se zdravotním postižením, ekonomicky neaktivní osoby, bezdomovce, osoby vracející se na trh práce po mateřské/rodičovské dovolené, osoby znevýhodněné na trhu práce (55 – 64 let, do 25 let, příslušníci etnických menšin nebo s nízkou úrovní kvalifikace) a cizince.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Deficity v rozvoji sociálních služeb a zdravotnictví ▪ Sociální nerovnosti a výskyt místně specifických sociálně patologických jevů <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potřeba rozvoje sociálních služeb a zdravotnictví (doplnění chybějících služeb, optimalizace kapacit existujících služeb)
<p>Popis typových aktivit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Podpora vzdělávání sloužící jako prevence vyloučení z trhu práce a adaptace na očekávané změny • Poradenské a informační činnosti pro znevýhodněné skupiny na trhu práce • Motivační aktivity zaměřené na zvýšení orientace na trhu práce, posílení účasti na dalším profesním vzdělávání a prevence nezaměstnanosti nejzranitelnějších skupin • Podpora aktivit vedoucích k získání udržitelného a vhodného zaměstnání • Doprovodná opatření umožňující začlenění podpořených osob na trh práce <p>Podporovány budou takové projekty, které zajistí a doloží udržitelnost aktivit i po ukončení podpory.</p>
<p>Zdroje financování</p>	<p>OP Zaměstnanost, SC 1.1 Zlepšit přístup k zaměstnání pro všechny uchazeče o zaměstnání, zejména mladé lidi a dlouhodobě nezaměstnané a znevýhodněné skupiny na trhu práce a neaktivní osoby, podporovat samostatně výdělečné činnosti a sociální ekonomiku</p>
<p>Nositelé projektů</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nestátní neziskové organizace • Středočeský kraj • obce • organizace zřizované nebo zakládáné Středočeským krajem • organizace zřizované nebo zakládáné obcemi

7.3.3 C: Prostředí aglomerace

V rámci **Strategického cíle C: Prostředí aglomerace** budou prostřednictvím územní dimenze realizovány následující cíle a jejich opatření:

- **Specifický cíl C.1: Zvýšení atraktivity sídel a jejich zázemí**
 - Opatření C.1.1 Veřejná prostranství a sídelní zeleň
 - Opatření C.1.2 Památky, muzea, knihovny a infrastruktura cestovního ruchu
 - Opatření C.1.3 Adaptace na změnu klimatu
- **Specifický cíl C.2: Zlepšení životního prostředí**

- Opatření C.2.1 Oběhové hospodářství a energetická účinnost
- **Specifický cíl C.3: Využití brownfieldů**
 - Opatření C.3.1 Brownfieldy

7.3.3.1 Opatření C.1.1 Veřejná prostranství a sídelní zeleň

Název opatření	C.1.1 Veřejná prostranství a sídelní zeleň
Cíl opatření	Zvýšení atraktivity veřejných prostranství měst a obcí, posílení jejich městotvorné funkce, zkvalitnění sídelní zeleně měst a obcí jako prvku majícího vliv na estetickou hodnotu sídel a eliminaci negativních dopadů klimatických změn
Zdůvodnění opatření	<p>I přes pravidelnou péči o veřejná prostranství a sídelní zeleň v Mladé Boleslavi a dalších sídlech aglomerace jsou veřejná prostranství a sídelní zeleň zanedbané a chybí v nich prvky, které by motivovaly k pobytu a setkávání občanů. Některá veřejná prostranství tak postrádají svojí městotvornou funkci. Revitalizaci vyžadují i plochy sídelní zeleně vč. posílení biodiverzity těchto lokalit a využití její schopnosti přispět k zadržování vody v krajině tak, aby přispívaly k eliminaci negativních dopadů klimatických změn.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zanedbaná veřejná prostranství a sídelní zeleň v některých městech a obcích <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potřeba rozvoje kvalitního veřejného prostoru, vč. rozvoje sídelní zeleně ▪ Posílení funkce sídelní zeleně při eliminaci negativních dopadů klimatických změn, posílení biodiverzity a retenční schopnosti krajiny
Popis typových aktivit	<p>IROP</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zelená infrastruktura ve veřejném prostranství měst a obcí <ul style="list-style-type: none"> ○ Ucelené (komplexní) projekty veřejných prostranství zaměřené na zelenou infrastrukturu (modrou i zelenou složku), veřejnou a technickou infrastrukturu a související opatření v řešeném území nezbytná pro rozvoj a zlepšení kvality ekosystémových služeb měst a obcí; ○ Revitalizace a modernizace stávajících veřejných prostranství ○ Revitalizace a úprava nevyužívaných ploch. <p>OPŽP</p> <ul style="list-style-type: none"> • V oblasti přizpůsobení se na sucho a povodňové prevence: <ul style="list-style-type: none"> ○ tvorba nových a obnova stávajících přírodně blízkých vodních prvků v krajině včetně sídel; ○ tvorba nových a obnova stávajících vegetačních prvků a struktur, včetně opatření proti vodní a větrné erozi; ○ úprava lesních porostů směrem k přirozené struktuře a druhové skladbě za účelem posílení jejich stability; ○ zakládání a obnova veřejné sídelní zeleně; ○ odstranění či eliminace negativních funkcí odvodňovacích zařízení v

	<p>krajině;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ realizace protipovodňových opatření, zejména zprůtočnění nebo zvýšení retenčního potenciálu koryt vodních toků a přilehlých niv a zakládání povodňových parků; obnovení, výstavba a rekonstrukce, modernizace, případně změna využití vodních děl nebo rušení vodních děl a příčných staveb za účelem zvýšení povodňové ochrany; ○ realizace opatření ke zpomalení odtoku, pro vsak, retenci a akumulaci srážkové vody vč. jejího dalšího využití; realizace zelených střech; opatření na využití šedé vody; opatření pro řízenou dotaci podzemních vod; ○ zpracování studií a plánů (studie systému sídelní zeleně, územní studie krajiny, plán územního systému ekologické stability); ○ podpora preventivních opatření proti povodním a suchu, zejména budování, rozšíření, zkvalitnění a obnova monitorovacích, předpovědních, hlásných, výstražných a varovných systémů; zpracování digitálních povodňových plánů; zpracování analýzy odtokových poměrů (podklady pro přípravu plánů pro zvládnutí povodňových rizik, pro stanovování záplavových území a pro vymezení území ohroženého zvláštní povodní, studie odtokových poměrů včetně návrhu možných opatření); ○ podpora povodňové operativy, zvyšování kapacit pro reakce obcí na povodně technickými prostředky, zvyšování povědomí obyvatel o povodňovém riziku, zvyšování resilience citlivých objektů před povodněmi; ○ monitoring a rebilance dlouhodobě využitelných zdrojů podzemních vod pro obce v krystaliniku Českého masivu. <ul style="list-style-type: none"> ● V oblasti sesuvů půdy a skalních řícení: <ul style="list-style-type: none"> ○ obnova stability svahů, stabilizace a sanace extrémních svahových nestabilit vzniklých v důsledku přírodních jevů.
<p>Zdroje financování</p>	<p>IROP, SC 2.2 Posilování ochrany a zachování přírody, biologické rozmanitosti a zelené infrastruktury, a to i v městských oblastech, a omezování všech forem znečištění</p> <p>OP ŽP, SC 1.3 Podpora přizpůsobení se změně klimatu, prevence rizika katastrof a odolnosti vůči nim s přihlédnutím k ekosystémovým přístupům</p>
<p>Nositelé projektů</p>	<p>IROP</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ obce ▪ organizace zřizované nebo zakládané obcemi ▪ Středočeský kraj ▪ organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem ▪ církve ▪ církevní organizace ▪ organizační složky státu ▪ příspěvkové organizace organizačních složek státu ▪ veřejné a státní vysoké školy ▪ státní podniky ▪ státní organizace

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ veřejné výzkumné instituce <p>OPŽP</p> <ul style="list-style-type: none"> • vlastníci a správci pozemků bez ohledu na jejich právní formu, • obce a jiné veřejné subjekty.
--	--

7.3.3.2 Opatření C.1.2 Památky, muzea, knihovny a infrastruktura cestovního ruchu

Název opatření	C.1.2 Památky, muzea, knihovny a infrastruktura cestovního ruchu
Cíl opatření	<p>Cílem opatření je prostřednictvím revitalizace památek, modernizace muzeí a knihoven a budováním infrastruktury cestovního zlepšit obraz některých lokalit aglomerace a posílit sebeidentifikaci obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko.</p>
Zdůvodnění opatření	<p>I přes snahy o revitalizaci některých památek v minulých letech, stále na území aglomerace jsou památky, které jsou v zanedbaném stavu. Výsledkem je pak zhoršený obraz daného území, jelikož kulturní dědictví lze vnímat jako významný prvek zvyšující kvalitu prostředí aglomerace.</p> <p>Modernizaci si zaslouží rovněž některá muzea a knihovny, která je možné považovat za infrastrukturu mající vliv i na kultivaci sociálního kapitálu aglomerace a sebeidentifikaci obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko.</p> <p>Mladá Boleslav a její aglomerace má předpoklady pro rozvoj některých méně obvyklých forem turismu. Pro rozvoj těchto specifických forem cestovního ruchu je však třeba doplnit vybavenost území potřebnou infrastrukturou.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zanedbaný stav některých památek na území aglomerace ▪ Doposud podvyužitý potenciál pro rozvoj specifických forem cestovního ruchu <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozvoj infrastruktury pro jednodenní cestovní ruch a další specifické druhy cestovního ruchu ▪ Revitalizace vybraných historických památek
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Revitalizace a vybavení pro činnost památek přispívající k ochraně kulturního dědictví: <ul style="list-style-type: none"> ○ revitalizace památek; ○ expozice a depozitáře; ○ technické a technologické zázemí; ○ návštěvnická a edukační centra; ○ restaurování, vybavení pro konzervaci a restaurování; ○ evidence a dokumentace mobiliárních fondů, vč. zařízení pro digitalizaci a aplikační software; ○ ochrana a zabezpečení památek; ○ parky u národních kulturních památek a u památek UNESCO nebo z Indikativního seznamu UNESCO;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ doplňkové aktivity: parkoviště u památek. ● Revitalizace, odborná infrastruktura a vybavení pro činnost muzeí a knihoven: <ul style="list-style-type: none"> ○ revitalizace muzeí a knihoven, včetně nové výstavby; ○ expozice a depozitáře; ○ technické zázemí; ○ návštěvnická a edukační centra; ○ restaurování sbírek muzejní povahy a knihovnických fondů, vybavení pro konzervaci a restaurování; ○ evidence a dokumentace sbírek muzejní povahy a knihovnických fondů, včetně zařízení pro digitalizaci a aplikační software; ○ ochrana muzejních sbírek a knihovnických fondů; ○ technické vybavení knihoven. ● Veřejná infrastruktura udržitelného cestovního ruchu: <ul style="list-style-type: none"> ○ budování a revitalizace doprovodné infrastruktury cestovního ruchu; ○ budování páteřních, regionálních a lokálních turistických tras a revitalizace sítě značení; ○ naučné stezky; ○ propojená a otevřená řešení návštěvnického provozu a navigačních systémů měst a obcí; ○ rekonstrukce stávajících a budování nových turistických informačních center.
Zdroje financování	IROP, SC 4.4: Posilování úlohy kultury a udržitelného cestovního ruchu v hospodářském rozvoji, sociálním začleňování a sociálních inovacích
Nositelé projektů	<p>Památky:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● vlastníci památek ● subjekty s právem hospodaření <p>Muzea:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Středočeský kraj a organizace zřizované nebo zakládané krajem ● obce a organizace zřizované nebo zakládané obcemi ● organizační složky státu ● příspěvkové organizace organizačních složek státu <p>Knihovny:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● obce a organizace zřizované nebo zakládané obcemi ● zřizovatelé základních knihoven se specializovaným knihovnickým fondem <p>Aktivita veřejná infrastruktura udržitelného cestovního ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● obce ● organizace zřizované nebo zakládané obcemi ● dobrovolné svazky obcí ● Středočeský kraj ● organizace zřizované nebo zakládané Středočeským krajem ● nestátní neziskové organizace činné v oblasti cestovního ruchu minimálně 2 roky ● organizační složky státu ● příspěvkové organizace organizačních složek státu ● církve ● církevní organizace

	<ul style="list-style-type: none"> • státní podnik
--	---

7.3.3.3 Opatření C.1.3 Adaptace krajiny na změnu klimatu

Název opatření	C.1.3 Adaptace krajiny na změnu klimatu
Cíl opatření	Cílem opatření je eliminovat negativní dopady klimatických změn v krajině a z toho vyplývající rizika.
Zdůvodnění opatření	<p>Mladoboleslavská aglomerace se stejně jako zbytek Česka potýká s projevy změn klimatu. Zvyšuje se frekvence nepříznivých atmosférických jevů, na jedné straně přivalových dešťů a povodní, na druhé straně období sucha, která vystavují tlaku zásoby podzemních i povrchových vod. Míra odolnosti vůči stávajícím a očekávaným dopadům změny klimatu je v sídlech i krajině nedostatečná. Očekává se přitom, že projevy extrémních jevů přitom budou nadále silnit.</p> <p>V aglomeraci v důsledku intenzivního zemědělství je zemědělská půda ohrožena degradací. Intenzivně obdělávaná krajina neumožňuje dostatečnou retenci vody a v krajině zůstává méně vody pro zajištění jejích ekologických funkcí a dostatečné doplňování zásob podzemních vod.</p> <p>Opatření se váže na tyto problémy uvedené v Analýze problémů, rozvojových potřeb a potenciálu území aglomerace analytické části ITI Mladoboleslavské aglomerace:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedostatečná adaptace krajiny a urbánního prostoru na změnu klimatu <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření reaguje na následující potřeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Posílení funkce sídelní zeleně při eliminaci negativních dopadů klimatických změn, posílení biodiverzity a retenční schopnosti krajiny ▪ Posílení adaptability krajiny a ekosystémů na změnu klimatu, obnovení krajinných prvků a zpomalení degradace krajiny, zvýšení bezpečnosti obyvatel a ochranu majetku v podmínkách klimatických extrémů ▪ Zvýšit efektivitu hospodaření s vodou v obcích i krajině ▪ Zvýšit zapojení veřejnosti v oblasti ochrany klimatu
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • V oblasti přízpusobení se na sucha a povodňové prevence: <ul style="list-style-type: none"> ○ tvorba nových a obnova stávajících přírodně blízkých vodních prvků v krajině včetně sídel; ○ tvorba nových a obnova stávajících vegetačních prvků a struktur, včetně opatření proti vodní a větrné erozi; ○ úprava lesních porostů směrem k přirozené struktuře a druhové skladbě za účelem posílení jejich stability; ○ zakládání a obnova veřejné sídelní zeleně; ○ odstranění či eliminace negativních funkcí odvodňovacích zařízení v krajině; ○ realizace protipovodňových opatření, zejména zprůtočnění nebo zvýšení retenčního potenciálu koryt vodních toků a přilehlých niv a zakládání povodňových parků; obnovení, výstavba a rekonstrukce, modernizace, případně změna využití vodních děl nebo rušení vodních děl a příčných staveb za účelem zvýšení povodňové ochrany; ○ realizace opatření ke zpomalení odtoku, pro vsak, retenci a akumulaci

	<p>srážkové vody vč. jejího dalšího využití; realizace zelených střech; opatření na využití šedé vody; opatření pro řízenou dotaci podzemních vod;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ zpracování studií a plánů (studie systému sídelní zeleně, územní studie krajiny, plán územního systému ekologické stability); ○ podpora preventivních opatření proti povodním a suchu, zejména budování, rozšíření, zkvalitnění a obnova monitorovacích, předpovědních, hlásných, výstražných a varovných systémů; zpracování digitálních povodňových plánů; zpracování analýzy odtokových poměrů (podklady pro přípravu plánů pro zvládnání povodňových rizik, pro stanovování záplavových území a pro vymezení území ohroženého zvláštní povodní, studie odtokových poměrů včetně návrhu možných opatření); ○ podpora povodňové operativy, zvyšování kapacit pro reakce obcí na povodně technickými prostředky, zvyšování povědomí obyvatel o povodňovém riziku, zvyšování resilience citlivých objektů před povodněmi; ○ monitoring a rebalace dlouhodobě využitelných zdrojů podzemních vod pro obce v krystaliniku Českého masivu. <ul style="list-style-type: none"> ● V oblasti sesuvů půdy a skalních řícení: <ul style="list-style-type: none"> ○ obnova stability svahů, stabilizace a sanace extrémních svahových nestabilit vzniklých v důsledku přírodních jevů.
Zdroje financování	OP ŽP, SC 1.3 Podpora přizpůsobení se změně klimatu, prevence rizika katastrof a odolnosti vůči nim s přihlédnutím k ekosystémovým přístupům
Nositelé projektů	<ul style="list-style-type: none"> ● vlastníci a správci pozemků bez ohledu na jejich právní formu ● obce a jiné veřejné subjekty

7.3.3.4 Opatření C.2.1 Oběhové hospodářství a energetická účinnost

Název opatření	C.2.1 Oběhové hospodářství a energetická účinnost
Cíl opatření	Cílem opatření je snížení energetické náročnosti budov a infrastruktury, snížení energetické náročnosti systémů technologické spotřeby energie v aglomeraci, přechod aglomerace na principy oběhového hospodářství a zlepšení uplatňování hierarchie nakládání s odpady uvnitř aglomerace
Zdůvodnění opatření	<p>Opatření reaguje na potřebu snížení energetické náročnosti území, zahrnující energetickou náročnost podnikatelských aktivit, veřejných služeb i spotřebitelů (bydlení apod.). Smyslem opatření je přispět nejen k energetickým úsporám (na straně spotřeby energie), ale i k úsporám energetických zdrojů, snížení celkové energetické spotřeby a tím také k uhlíkové neutralitě (na straně výroby energie). Opatření dále reaguje na potřebu přechodu na principy oběhového hospodářství, na zlepšení nakládání s odpady prostřednictvím prevence jejich vzniku a prostřednictvím znovuvyžití a recyklace odpadu. Specifický problém představuje skládka Mladá Boleslav – Michalovice, která je dlouhodobě na hranici svých kapacit.</p> <p>Opatření má úzkou vazbu na následující identifikované problémy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prostorové problémy související s rozvojovou dynamikou regionální

	<p>ekonomiky</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nedořešený problém nakládání s odpady ▪ Zastarání technické infrastruktury <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření přispěje k naplnění následujících rozvojových potřeb:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potřeba rozvoje kvalitního veřejného prostoru, vč. rozvoje sídelní zeleně ▪ Potřeba modernizace technické infrastruktury vč. zateplení veřejných budov ▪ Realizace záměrů řešící zásobování území energiemi v případě vyčerpání stávající kapacity ▪ Řešení kapacit pro nakládání s odpady
<p>Popis typových aktivit</p>	<p>Snížení energetické náročnosti veřejných budov</p> <ul style="list-style-type: none"> • snížení energetické náročnosti veřejných budov a veřejné infrastruktury • snížení energetické náročnosti systémů technologické spotřeby energie • výstavba nových veřejných budov, které budou splňovat parametry pro pasivní nebo plusové budovy • doplňkově také zlepšení kvality vnitřního prostředí budov • doplňkově také zvýšení adaptability budov/infrastruktury na změnu klimatu • komplexní projekty, které v sobě zahrnují rovněž instalaci obnovitelných zdrojů energie <p>Oběhové hospodářství</p> <ul style="list-style-type: none"> • kompostéry pro předcházení vzniku komunálních odpadů • RE-USE centra pro opětovné použití výrobků včetně aktivit pro opravy a prodloužení životnosti výrobků, podpora prevence vzniku odpadu • budování infrastruktury potravinových bank • podpora prevence vzniku odpadů z jednorázového nádobí nebo jednorázových obalů • výstavba a modernizace sběrných dvorů, doplnění a zefektivnění systému odděleného sběru/svozu zejména komunálních odpadů včetně podpory door-to-door systémů a zavádění systémů PAYT ("Pay-as-You-Throw") • podpora třídících a dotřídňovacích systémů (včetně úpravy) pro separaci odpadů kategorie „ostatní“ • budování zařízení pro úpravu a zpracování čistírenských odpadních kalů z čistíren odpadních vod, včetně úpravy vyčištěných odpadních vod pro jejich opětovné využívání • výstavba a modernizace zařízení pro materiálové využití odpadů • výstavba a modernizace zařízení pro energetické využití odpadů, včetně bioplynových stanic pro zpracování odpadů • budování a modernizace zařízení pro chemickou recyklaci odpadů • budování a modernizace zařízení pro sběr a nakládání s nebezpečnými odpady
<p>Zdroje financování</p>	<p>OP Životní prostředí</p> <ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 Podpora energetické účinnosti a snižování emisí skleníkových plynů • SC 1.5 Podpora přechodu na oběhové hospodářství účinně využívající zdroje
<p>Nositelé projektů</p>	<ul style="list-style-type: none"> • obce a organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • Středočeský kraj a organizace zřizované nebo zakládáné krajem • dobrovolné svazky obcí a organizace zřizované nebo zakládáné DSO

	<ul style="list-style-type: none"> • subjekty v oblasti nakládání s odpady, nakládání s potravinami, energetiky, výroby a průmyslu bez ohledu na právní formu • vysoké školy • veřejné výzkumné instituce • organizační složky státu • neziskové organizace (spolky, církve, fundace, ústavy apod.)
--	--

7.3.3.5 Opatření C.3.1 Brownfieldy

Název opatření	C.3.1 Brownfieldy
Cíl opatření	<p>Cílem opatření je revitalizace území se starou stavební zátěží zahrnující energeticky účinnou renovaci, příp. novou výstavbu budov, komplexní přeměnu lokalit a ekologickou stabilitu území, omezení záboru zemědělské půdy a vytvoření nových zelených ploch. Celkově má opatření přispívat k uhlíkové neutralitě. Regenerovaná území mají sloužit především pro potřeby občanské vybavenosti (škola, kulturní dům, sportoviště, úřad, park apod.) a pro podnikatelské využití.</p>
Zdůvodnění opatření	<p>Vzhledem k dlouhodobé orientaci regionu na průmysl, ale v okrajových částech aglomerace také zemědělství, se v zájmovém území dochovalo velké množství brownfieldů. Brownfieldy vč. případných ekologických zátěží se často nacházejí v intravilánech sídel, což narušuje jejich urbanistickou, funkční a prostorovou strukturu a nepřímo přispívá k nežádoucímu prostorovému rozmachu sídel a záboru zemědělského půdního fondu. Brownfieldy představují v prostorově poměrně vyčerpaném území také bariéru rozvoje podnikání a občanské vybavenosti (na rozdíl od jiných krajů v Česku, kde jsou brownfieldy spojené primárně se sociálními problémy). Ve vazbě na to existuje v aglomeraci výrazná potřeba rozvoje kvalitního veřejného prostoru včetně zeleně, který musí na objekty a plochy podnikání a občanské vybavenosti navazovat.</p> <p>Opatření má úzkou vazbu na následující identifikované problémy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prostorové problémy související s rozvojovou dynamikou regionální ekonomiky ▪ Zastarání technické infrastruktury ▪ Nedostatečná nabídka v oblasti bydlení ▪ Nevyužití potenciálu území pro volnočasové aktivity <p>Realizace projektů v rámci tohoto opatření přispěje k naplnění následujících rozvojových potřeb:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potřeba rozvoje kvalitního veřejného prostoru, vč. rozvoje sídelní zeleně ▪ Potřeba modernizace technické infrastruktury ▪ Zajištění odpovídající nabídky v oblasti bydlení, vč. sociálního bydlení ▪ Odpovídající využití potenciálu území pro volnočasové aktivity a trávení volného času, rozvoj doplňkových složek občanské vybavenosti
Popis typových aktivit	<ul style="list-style-type: none"> • Investiční podpora revitalizace specifických území se starou stavební zátěží, tj. brownfieldů o velikosti několika hektarů s větším množstvím různorodých objektů a potenciálně kontaminovaných ploch pro další rozvoj a zamezení záboru dosud nezastavěných ploch • Investiční podpora regenerace brownfieldů ve vlastnictví obcí a krajů pro

	<p>nepodnikatelské využití v intravilánech měst, jejichž regenerace pro účely občanské vybavenosti významně přispěje k podpoře lokálních investic, ke zlepšení nedostatečné občanské vybavenosti, rozšíření možností bydlení a ke snížení záboru zemědělského půdního fondu, vzniku městské zeleně atd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investiční podpora regenerace brownfieldů ve vlastnictví obcí a krajů pro podnikatelské využití, tj. revitalizace zastaralých a nevyužívaných areálů typu brownfield (využívaných dříve např. pro vojenské, průmyslové, zemědělské, dopravní účely) a jejich přeměna na průmyslové a podnikatelské plochy (doplňkově i pro účely nepodnikatelské) vedoucí ke vzniku nových pracovních míst a snížení záborů zemědělské půdy pro stavby na zelené louce <p>Všechny tři typy revitalizací brownfieldů zahrnují např. tyto dílčí typové aktivity:</p> <ul style="list-style-type: none"> • výkupy a směny pozemků • průzkum a sanace ekologických zátěží • investiční příprava území (technická infrastruktura, dopravní komunikace, terénní úpravy) • úpravy veřejného prostoru, rekonstrukce a výstavba objektů pro nové využití revitalizovaných brownfieldů • vytváření zelených ploch, liniové a izolační zeleně
<p>Zdroje financování</p>	<p>Národní plán obnovy (Evropský fond Nástroj na podporu oživení a odolnosti/Recovery and Resilience Facility; mimo nástroj ITI)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pilíř 2. Fyzická infrastruktura a zelená tranzice, komponenta 2.8 Revitalizace území se starou stavební zátěží
<p>Nositelé projektů</p>	<ul style="list-style-type: none"> • obce a organizace zřizované nebo zakládáné obcemi • Středočeský kraj a organizace zřizované nebo zakládáné krajem • dobrovolné svazky obcí a organizace zřizované nebo zakládáné DSO • subjekty v oblasti nakládání s odpady, nakládání s potravinami, energetiky, výroby a průmyslu bez ohledu na právní formu • vysoké školy • veřejné výzkumné instituce • organizační složky státu • soukromé subjekty (fyzické a právnické osoby v oblasti průmyslu, stavebnictví, služeb apod.)

8 VAZBA NA STRATEGICKÉ DOKUMENTY

8.1 Vazba na Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+

Cíle ISg Mladoboleslavské aglomerace jsou v souladu s cíli Strategie regionálního rozvoje ČR 21+ (dále též „SRR21+“). Následující tabulka popisuje, jak ISg Mladoboleslavské aglomerace napomáhá naplňovat specifické cíle Strategie regionálního rozvoje ČR 21+.

Tabulka 14: Vazba ISg na Strategii regionálního rozvoje ČR 21+

Specifický cíl ISg Mladoboleslavské aglomerace 2021-2027	Specifický cíl Strategie regionálního rozvoje ČR 21+	Vazba mezi cíli
<p>A.1: Zvýšení využívání veřejné dopravy a cyklodopravy a zvýšení bezpečnosti</p>	<p>2.2: Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy.</p> <p>2.4: Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu</p>	<p>SC se zaměřuje na několik aspektů zlepšení podmínek pro cestování ve veřejné dopravě a jeho cílem je tak přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy a tím regulaci negativních vlivů individuální automobilové dopravy na kvalitu životního prostředí. V rámci SC bude podpořena modernizace vozového parku vč. doprovodné infrastruktury, výstavba a modernizace infrastruktury integrované veřejné dopravy vč. budování terminálů, výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu a zavádění telematiky ve veřejné dopravě, infrastruktura alternativních paliv. Dále se SC zaměřuje na podporu dalšího rozvoje cyklodopravy.</p> <p>SC se dále zaměřuje na snížení rizika dopravní nehodovosti a snížení negativní zátěže z dopravy na životní prostředí prostřednictvím zavádění ITS pro řízení a usměrňování silniční dopravy a realizaci opatření na zvýšení bezpečnosti chodců.</p> <p>Specifický cíl ISg Mladoboleslavské aglomerace se tak odráží v následujících typových opatření SRR21+:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zajistit kvalitní dopravní napojení a obslužnost území aglomerací pro osobní i nákladní dopravu • Efektivněji řídit dopravu a přispět ke snížení jejich negativních vlivů • Podpořit udržitelný prostorový rozvoj aglomerací • Zlepšit mikroklimatické podmínky v aglomeracích • Zajistit kvalitní dopravní napojení a obslužnost území aglomerací

		<p>pro osobní i nákladní dopravu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efektivněji řídit dopravu a přispět ke snížení jejich negativních vlivů
<p>B.1: Posílení bezpečnosti a sociálního začlenění obyvatel</p>	<p>2.3: Zajištění dostatečného rozsahu služeb a předcházení vzniku a prohlubování sociálního vyloučení</p>	<p>SC se zaměřuje na řešení sociálního vyloučení a to v několika aspektech. SC se zaměřuje na zvýšení kapacity, dostupnosti a kvality sociálních a návazných služeb vč. sociálních bytů pro sociálně vyloučené osoby a osoby ohrožené sociálním vyloučením a zlepšení a obnovu schopnosti sociálního fungování jednotlivců, skupin i komunit ve společnosti. Součástí SC je i rozvoj elektronizace veřejné správy vedoucí k vytvoření jednoduchých a srozumitelných služeb pro občany, které budou přístupné z jednoho místa.</p> <p>Specifický cíl ISg Mladobeslavské aglomerace se tak odráží v následujících typových opatření SRR21+:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zajistit dostatečný rozsah sociálních a zdravotních služeb • Zajistit dostatečnou kapacitu dostupných a sociálních bytů pro ohrožené skupiny obyvatelstva nebo osoby, které ztratily bydlení, a to mimo segregované a vyloučené lokality
<p>B.2: Zlepšení uplatnitelnosti obyvatel na trhu práce</p>	<p>2.3: Zajištění dostatečného rozsahu služeb a předcházení vzniku a prohlubování sociálního vyloučení</p>	<p>SC se zaměřuje na zvýšení kvality všech úrovní systému školství, zajištění dostatečné kapacity škol a školských zařízení, zlepšení jejich vzájemného provázání a zvýšení atraktivity technických a přírodovědeckých oborů. Cílem je dále umožnit znevýhodněným osobám zapojit se na trh práce a udržet se na něm. Cíl se zaměřuje na rozšíření tzv. měkkých aktivit (např. zvyšování pracovních kompetencí, realizace prostupného zaměstnávání, flexibilní formy zaměstnání apod.), které přispějí k vyšší míře uplatnění znevýhodněných osob na volném trhu práce a současně přispějí ke zvýšení míry zaměstnanosti v periferiích, menších sídlech aglomerace.</p> <p>Specifický cíl ISg Mladobeslavské aglomerace se tak odráží</p>

		<p>v následujících typových opatření SRR21+:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zajistit dostatečný rozsah sociálních a zdravotních služeb • Zlepšit dostupnost vzdělávání, zajistit kvalitní vzdělávací infrastrukturu a infrastrukturu služeb péče o děti
<p>C.1: Zvýšení atraktivity sídel a jejich zázemí</p>	<p>2.3: Zajištění dostatečného rozsahu služeb a předcházení vzniku a prohlubování sociálního vyloučení</p> <p>2.4: Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu</p>	<p>SC se zaměřuje na zvýšení atraktivity veřejných prostranství měst a obcí, posílení jejich městotvorné funkce, zkvalitnění sídelní zeleně v intravilánu měst a obcí jako prvku majícího vliv na estetickou hodnotu sídel a eliminaci negativních dopadů klimatických změn. SC se rovněž zaměřuje na revitalizaci památek, modernizaci muzeí a knihoven a budováním infrastruktury cestovního tak, aby bylo docíleno lepšího obrazu některých lokalit aglomerace a byla posílena sebeidentifikace obyvatel s městem Mladá Boleslav a regionem Mladoboleslavsko.</p> <p>SC se dále zaměřuje na eliminaci negativních dopadů klimatických změn v krajině a z toho vyplývajících rizik. Podstatou aktivit, které mohou snížit rizika spojená s klimatickými změnami, je realizace zejména adaptačních opatření a částečně i opatření mitigačních.</p> <p>Specifický cíl ISg Mladoboleslavské se tak odráží v následujících typových opatření SRR21+:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Napomáhat rozvoji a využití potenciálu aglomerací v oblasti kultury a cestovního ruchu • Podpořit udržitelný prostorový rozvoj aglomerací • Zlepšit mikroklimatické podmínky v aglomeracích
<p>C.2: Zlepšení životního prostředí</p>	<p>2.4: Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu</p>	<p>SC se zaměřuje na snížení energetické náročnosti budov a infrastruktury, snížení energetické náročnosti systémů technologické spotřeby energie v aglomeraci, Cílem je rovněž přechod aglomerace na principy oběhového hospodářství a zlepšení uplatňování hierarchie nakládání s odpady uvnitř aglomerace</p>

		<p>Specifický cíl ISg Mladoboleslavské aglomerace se tak odráží v následujících typových opatření SRR21+:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podpořit udržitelný prostorový rozvoj aglomerací • Zlepšit mikroklimatické podmínky v aglomeracích
<p>C.3: Využití brownfieldů</p>	<p>2.4: Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu</p>	<p>Cílem SC je revitalizovat lokality brownfieldů a transformovat je pro nové využití.</p> <p>Specifický cíl ISg Mladoboleslavské aglomerace se tak odráží v následujících typových opatření SRR21+:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podpořit udržitelný prostorový rozvoj aglomerací • Zlepšit mikroklimatické podmínky v aglomeracích

8.2 Vazba na další strategické dokumenty

ISg Mladoboleslavské aglomerace byla zpracována v souladu se strategickými dokumenty, které z úrovně národní, regionální a místní mají vztah k řešenému území i k vymezeným tématům.

V následující tabulce je znázorněna vazba stanovených strategických a specifických cílů ISg na strategické dokumenty na úrovni státu, kraje a největších měst aglomerace.

Tabulka 15: Vazba ISg na další strategické dokumenty

Strategický dokument	Relevantní část strategického dokumentu	SC Doprava		SC Kvalita života		SC Prostředí aglomerace		
		A.1: Zvýšení využívání veřejné dopravy a cyklo dopravy		B.1: Posílení bezpečnosti a sociálního začlenění obyvatel	B.2: Zlepšení uplatitelnosti obyvatel na trhu práce	3 C.1: Zvýšení atraktivity sídel	C.2: Zlepšení životního prostředí	C.3: Využití brownfieldů
Soulad se strategiemi na národní úrovni								
Dopravní politika České republiky 2021	1.2.1 Osobní přeprava	x						
	1.3.1 Mítigační opatření a energetické úspory, alternativní energie v jednotlivých dopravních módech	x						
	1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury	x						
	1.3.5 Bezpečnost provozu	x						
	SC 2.1 Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou	x						
	SC 2.3 Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM	x						
	SC 2.7 Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě	x						
	SC 3.1 Telematika v dopravě	x						
Národní program reform	3.2 Spravedlnost: bydlení, práce, sociální politika a vzdělávání			x	x			
	3.3 Produktivita: investice, podnikatelské prostředí a veřejná správa			x				
	3.4 Udržitelnost: životní prostředí, doprava a energetika	x				x	x	x
Národní inovační strategie (RIS3)	Všechny specifické cíle							
Národní plán obnovy	2. Fyzická infrastruktura a zelená tranzice					x	x	x
	3. Vzdělávání a trh práce				x			
Státní politika ŽP	1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel					x		x
	2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány	x					x	
	2.2 Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR						x	
	3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu						x	

Strategie v sociální oblasti	Strategie sociální začleňování	x		x				
	Strategie přípravy na stárnutí české společnosti	x						
	Koncepce sociálního bydlení ČR	x						
	Strategie prevence kriminality v ČR 2016-20	x						
	Akční plán prevence kriminality na léta 2016-20, SC 4: Komplexní přístup k prevenci kriminality v rizikových lokalitách	x						
	Koncepce integrace cizinců	x						
Strategie v oblasti vzdělávání	Strategie vzdělávací politiky ČR 2030			x	x			
	Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy ČR			x	x			
Soulad se strategiemi na krajské úrovni								
Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014-2020	A.1.3 Podpora cestovního ruchu					x		
	A 3.1 Využití nabídky pracovní síly				x			
	A 3.2 Zlepšení podmínek uplatnění znevýhodněných osob na trhu práce				x			
	B 1.1 Rozvoj a modernizace dopravní infrastruktury	x						
	B 1.2 Rozvoj a modernizace technické infrastruktury			x				
	B 2.1 Zlepšení dopravní obslužnosti Středočeského kraje – veřejná doprava	x						
	B 3.1 Podpora bydlení a budování občanské vybavenosti v obcích			x	x	x		
	B 3.2 Péče o památky a kulturní dědictví					x		x
	C1.1 Zvyšování vzdělanosti obyvatel a celoživotní učení				x			
	C1.2 Vytvoření podmínek pro zvyšování kvality vzdělání, efektivní a funkční rozvoj vzdělávací soustavy				x			
	C1.3 Vzdělávání a zaměstnávání osob se speciálními potřebami a vzdělávání dospělých				x			
	C2.1 Sociální péče			x				
	E1.1 Ochrana významných a chráněných území, krajiny a krajinných prvků, ochrana neživé přírody							x
	E2.1 Snižování energetické náročnosti a využívání alternativních zdrojů energie							x
	E2.2 Odpadové hospodářství, staré ekologické zátěže							x
E2.3 Snižování emisí a ochrana kvality ovzduší	x						x	
Soulad se strategiemi na místní úrovni								
Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi (aktualizace 2018)	1. Zkvalitnění urbanistického rázu					x		
	2. Zlepšení stavu životního prostředí					x	x	
	3. Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu					x	x	x
	4. Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy	x						
	5. Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby			x	x			
	6. Rozvoj konceptu SMART City	x		x				x

Strategický plán program rozvoje města Bakov nad Jizerou 2021-2031	1.1 Zajistit dostupnost a rozvoj školství				x			
	1.2 Zklidnit dopravu, zlepšit kvalitu dopravní sítě a řešit dopravní prostupnost města	x						
	1.3 Zlepšit podmínky pro společenský život					x		
	1.4 Rozvíjet infrastrukturu cestovního ruchu						x	
	1.5 Zlepšit fyzický vzhled města a zajistit efektivní správu městského majetku			x		x	x	x
	1.7 Zlepšit stav životního prostředí a péči o zeleň					x	x	x
	2.2 Rozvíjet vzdělávací aktivity				x			
	2.3 Zefektivnit rozvoj cestovního ruchu						x	
	2.5 Rozvíjet podmínky sociální a zdravotní péče			x				
	2.6 Zajistit bezpečnost a zdraví obyvatel			x				
Strategický plán rozvoje města Mnichovo Hradiště 2016-2026	Priorita: 1. Bydlení			x				
	Priorita: 2. Sociální a zdravotní infrastruktura a služby, bezpečnost			x				
	Priorita: 3. Školství a vzdělanost				x			
	Priorita: 4. Kultura, sport, volný čas a komunitní život					x		
	Priorita: 5. Péče o vzhled města a veřejný prostor					x		x
	Priorita: 6. Kvalita a řízení péče o životní prostředí					x	x	
	Priorita: 7. Technická infrastruktura města a doprava	x				x		
	Priorita: 8. Rozvoj pěší a cyklistické dopravy	x						
	Priorita: 9. Udržitelný územní a urbanistický rozvoj					x	x	
	Priorita: 11. Cestovní ruch					x		
Priorita: 12. Výkon veřejné správy, správa majetku, vnější vztahy			x				x	
Strategický plán rozvoje města Bělá pod Bezdězem	1.1 Optimalizovat budovy a areály sloužící pro vzdělávání				x			
	1.3 Přizpůsobit strukturu a kapacitu sociálních služeb potřebám obyvatel			x	x			
	1.4 Vytvářet podmínky pro rozvoj bydlení			x				
	2.1 Zajistit urbanistické řešení včetně optimalizace objektů a areálů ve městě					x		x
	2.2 Rozvíjet a obnovovat dopravní a technickou infrastrukturu	x						
	2.3 Zkvalitňovat životní prostředí					x	x	x
	3.3 Zlepšit podmínky pro rozvoj cestovního ruchu					x		
Integrovaný plán rozvoje města Dobruška	I.B Zlepšení kvality životního prostředí ve městě i blízkém okolí					x	x	
	I.C Zkvalitnění technické infrastruktury ve městě a v místních částech	x				x		
	I.D Rozvoj města v oblasti bydlení			x				
	IV.A Investice do infrastruktury cestovního					x		

INTEGROVANÁ STRATEGIE MLADOBESLAVSKÉ AGLOMERACE

	ruchu							
	IV.B Rozvoj potenciálu cestovního ruchu					x		
SUMP	Mladá Boleslav	x						
Strategie adaptace na změnu klimatu	Mladá Boleslav	x				x	x	x
MAP	MAP ORP Mladá Boleslav MAP Mnichovohradištsko				x			

9 POPIS INTEGROVANÝCH RYSŮ STRATEGIE

Integrovaností na úrovni opatření ISg neboli synergií rozumíme vzájemnou provázanost jednotlivých cílů a opatření strategie, kdy tyto cíle se vzájemně doplňují, posilují či podmiňují. Stejně jako identifikované problémy vychází zpravidla z více příčin v různých tematických oblastech, tak i jejich řešení spočívá v intervencích zaměřených na vícero problematických bodů z různých tematických oblastí.

Vazby mezi jednotlivými opatřeními strategie jsou popsány v následujícím schématu (koincidenční matici). Znázorněna je i síla vazby mezi jednotlivými opatřeními, a to následovně:

0 = slabá vazba mezi opatřeními

x = silná vazba mezi opatřeními

xx = zásadní vazba mezi opatřeními

Tabulka 16: Integrovanost na úrovni opatření

Opatření	A.1.1	A.1.2	A.1.3	B.1.1	B.1.2	B.1.3	B.2.1	B.2.2	C.1.1	C.1.2	C.1.3	C.2.1	C.3.1
A.1.1		xx	x						x				
A.1.2	xx		xx							xx			
A.1.3	x	xx							x				
B.1.1					xx		xx	xx	x				
B.1.2				xx			xx	xx	x				
B.1.3									x				
B.2.1				xx	xx			xx					
B.2.2				xx	xx		x						
C.1.1	x		x	x	x	x				xx	xx	xx	xx
C.1.2		xx							xx				
C.1.3									xx	x			
C.2.1									xx				x
C.3.1									xx			x	

Problémy ve vybraných oblastech, tedy dopravě a dopravní infrastruktuře, sociální oblasti a školství a ve fyzickém stavu sídel a krajiny nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Naopak je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření, které jsou schopny pouze společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury společně s podporou lidských zdrojů). V rámci ISg Mladoboleslavské aglomerace je možné tyto intervence sdružit tak, aby mohly být spolu koordinovány a jejich výsledný efekt byl co největší. Právě proto je nutná intervence z více OP, které jsou k sobě v mnoha oblastech komplementární. Prostřednictvím ISg bude zajištěno, že subjekty budou mít možnost využít více zdrojů k řešení jednoho problému a proto budou schopni dosáhnout znásobeného efektu.

Území Mladoboleslavské aglomerace zahrnuje sídla intenzivně funkčně propojené s Mladou Boleslaví. Vzniklo tak území zahrnující sídla mající různou velikost a funkční specializaci. Na

jedné straně se nachází Mladá Boleslav jako jedno z největších průmyslových a hospodářských center v Česku, na straně druhé se pak nacházejí menší města a obce, které se potýkají jak s typickými projevy svého venkovského charakteru (infrastrukturní deficit), tak s dopady exponované polohy v zázemí velkého města (nárůst intenzity dopravy, nárůst počtu obyvatel, suburbanizace a postupná proměna v sídla městského typu), případně s oběma typy problémů současně.

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

Město Mladá Boleslav začalo v programovém období let 2007 – 2013 realizovat aktivity a projekty integrovaného charakteru na straně jedné (prostřednictvím Integrovaných plánů rozvoje města) a s dopadem na zázemí města na straně druhé. Tento proces dostal významný impulz díky silnějšímu důrazu na urbánní rozvoj v programovacím období let 2014 – 2020, jehož klíčovým nástrojem byl integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ).

Dosavadní spolupráce v rámci území Mladoboleslavské aglomerace se nejsilněji rozvíjela v oblasti **dopravy**. Došlo tak zlepšování vzájemné propojenosti regionu především v oblasti veřejné dopravy a rozvoje cyklo dopravy jako alternativní formy dopravy do zaměstnání a za službami. I pro období 2021-2027 jsou nadále výzvou navazující opatření v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy vedoucí k snížení intenzity IAD, dobudování chybějící infrastruktury a zavádění moderních forem řízení a organizace veřejné dopravy. S rostoucí intenzitou dopravy je tématem rovněž bezpečnost v dopravě pro pěší i cyklisty.

Kvalitu života z hlediska lidských zdrojů pak řeší cíle zaměřené na sociální oblast a oblast vzdělávání v přímé vazbě na uplatnitelnost na trhu práce.

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

Pro lepší uplatnitelnost obyvatel na trhu práce je pak řešena oblast vzdělávání. **V oblasti vzdělávání** nabízí území aglomerace nadstandardně široké spektrum škol a studijních oborů. Cílem pro následující období je zajistit zvýšení kvality nadále posílit provázanost mezi jednotlivými úrovněmi

školy, zvýšení zájmu o technické obory a zlepšit propojení škol s praxí. Strategie se zaměřuje na zvýšení kvality vzdělávání prostřednictvím zlepšení vybavenosti škol. Současně je potřeba reagovat na změny v demografické struktuře obyvatel úpravou kapacit mateřských škol v území.

Poslední kapitolou kvality života obyvatel aglomerace je pak **fyzické prostředí sídel a okolní krajiny**. Strategie je vedena jednak směrem ztraktivnění veřejných prostranství sídel, ale rovněž adaptací sídel a krajiny na změny klimatu. Řešeny jsou i další aspekty životního prostředí v aglomeraci – v souladu s územní dimenzí se strategie zaměřuje na zlepšení energetické účinnosti a řešení odpadového hospodářství.

V následující tabulce stručně popsány jsou vazby mezi jednotlivými opatřeními.

Tabulka 17: Popis vazeb mezi opatřeními

Opatření	Opatření	Popis synergických vazeb
A.1.1	A.1.2	Opatření zaměřené na veřejnou dopravu má zásadní vazbu na rozvoj cyklo dopravy jako alternativě k individuální automobilové dopravě.
A.1.1	A.1.3	Silnou vazbu má veřejná doprava rovněž na bezpečnost v dopravě, protože zlepšuje kvalitu mobility obyvatel aglomerace.
A.1.1	C.1.1	Veřejná doprava je jedním z aspektů posilující atraktivitu sídel.
A.1.2	A.1.3	Rozvoj cyklo dopravy úzce souvisí s opatřením zaměřeným na bezpečnost v dopravě, kdy opatření zvyšující bezpečnost pěších a cyklistů jsou často realizovány souběžně v jednom území.
A.1.2	C.1.2	Vzhledem k tomu, že cyklistická doprava může sloužit i pro cestovní ruch.
A.2.1	C.1.1	Bezpečnost v dopravě je jedním z aspektů posilující atraktivitu sídel.
B.1.1	B.1.2	Opatření zaměřené na sociální infrastrukturu má zásadní vazbu na další opatření zaměřená na kvalitu života obyvatel aglomerace, konkrétně na opatření zaměřené na uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti.
B.1.1	B.2.1	Opatření zaměřené na sociální infrastrukturu má zásadní vazbu na další opatření zaměřená na kvalitu života obyvatel aglomerace, konkrétně na opatření zaměřené na zvyšování kvality školství a obecně na vzdělávání obyvatel aglomerace.
B.1.1	B.2.2	Opatření zaměřené na sociální infrastrukturu má zásadní vazbu na další opatření zaměřená na kvalitu života obyvatel aglomerace, konkrétně na opatření zaměřené na zvýšení zaměstnanostiznevýhodněných osob.
B.1.1	C.1.1	Opatření zaměřené na sociální infrastrukturu má silnou vazbu na opatření posilující atraktivitu sídel, kterou sociální skladba obyvatelstva může značně ovlivňovat.
B.1.2	B.2.1	Opatření zaměřené na uplatnění vyloučených skupin obyvatel ve společnosti má zásadní vazbu na zkvalitnění vzdělávací infrastruktury, jelikož vzdělání je jedním z významných aspektů předcházení sociálnímu vyloučení.
B.1.2	B.2.2	Opatření zaměřené na uplatnění vyloučených skupin obyvatel ve společnosti má zásadní vazbu na zaměstnanost znevýhodněných osob, protože získání a udržení zaměstnání zásadním způsobem ovlivňuje sociální status obyvatelstva.

B.1.2	C.1.1	Silnou vazbu má opatření zaměřené na uplatnění sociálně vyloučených ve společnosti na opatření posilující atraktivitu sídel, kterou sociální skladba obyvatelstva může značně ovlivňovat.
B.1.3	C.1.1	Opatření má silnou vazbu na opatření posilující atraktivitu sídel, ke které může přispět i zlepšení digitalizace veřejné správy.
B.2.1	B.2.2	Opatření zaměřené na zlepšení školství a vzdělávání v aglomeraci se zásadně promítá i do zlepšení zaměstnanosti znevýhodněných osob.
C.1.1	C.1.2	Atraktivita veřejných prostranství je přímo navázaná na další opatření řešící prostředí aglomerace. Fyzický stav památek, muzeí či knihoven, jakož i doplňková infrastruktura cestovního ruchu se přímo do fyzického prostředí aglomerace promítá, má vliv na atraktivitu veřejných prostranství i na celkovou image aglomerace.
C.1.1	C.21.3	Atraktivita veřejných prostranství je přímo navázaná na další opatření řešící prostředí aglomerace. Opatření zaměřené na adaptaci na změnu klimatu se přímo projeví na veřejných prostranství, v sídelní zeleni apod.
C.1.1	C.2.1	S atraktivitou veřejných prostranství přímo souvisí i další opatření zaměřené na zlepšování životního prostředí ve městě, resp. konkrétně zaměřené na oběhové hospodářství (realizováno i na veřejných prostranství) či energetickou účinností (realizováno na veřejných budovách tvořících součást veřejných prostranství města).
C.1.1	C.3.1	S atraktivitou veřejných prostranství přímo souvisí i opatření zaměřené na využití brownfieldů, protože nová veřejná prostranství mohou být budována i na území brownfieldů.
C.1.2	C1.3	Opatření zaměřené mimo jiné i na budování infrastruktury cestovního ruchu může přímo souviset s opatřením zaměřeným na adaptaci na změnu klimatu, protože některé realizace budou probíhat v jednom území či některé výsledky opatření na adaptaci na změnu klimatu (modrozelená infrastruktura) může zároveň tvořit prvek pro cestovní ruch.
C.1.3	C.2.1	V rámci opatření budou realizovány projekty zaměřené na adaptaci na změnu klimatu (modrozelená infrastruktura), což má synergické vazby s dalšími opatřeními zlepšujícími životní prostředí ve městě (oběhové hospodářství a zvyšování energetické účinnosti).
C.2.1	C.3.1	Opatření se zaměřuje na některé aspekty životního prostředí aglomerace a z toho důvodu má silnou vazbu na opatření zaměřené na revitalizaci brownfieldů. Součástí revitalizace brownfieldů mohou být i realizace zaměřené na oběhové hospodářství (např. sběrný dvůr může vzniknout v území mající charakter brownfieldu) či realizace zaměřené na zvyšování energetické účinnosti (např. zateplování objektů majících charakter brownfieldu).

10 POPIS ZAPOJENÍ PARTNERŮ

10.1 Zapojení partnerů ve fázi přípravy strategie

V souladu s čl. 8 návrhu ON jsou do procesu vzniku ISg zapojeni následující partneři na základě analýzy stakeholderů:

- městské a jiné orgány veřejné správy;
- hospodářští a sociální partneři;
- příslušné subjekty zastupující občanskou společnost, partneři v oblasti životního prostředí a subjekty zodpovědné za prosazování sociálního začlenění, základních práv, práv osob se zdravotním postižením.

Řídicí výbor

Do přípravy strategie jsou partneři zapojeni prostřednictvím Řídicího výboru. Řídicí výbor byl ustanoven Zastupitelstvem města Mladá Boleslav č. usnesení 4036 ze dne 18. 10. 2021. Personální složení Řídicího výboru vychází z analýzy stakeholderů analytické části dokumentu strategie a respektuje ustanovení č. 8 ON.

Řídicí výbor je složen na principu partnerství, a to následovně:

- zástupci města jako nositele ITI;
- zástupce kraje;
- zástupců měst a obcí z aglomerace;
- zástupce MAS;
- zástupce neziskové sféry;

Složení Řídicího výboru respektuje minimální požadavky stanovené Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014-2020, která jsou platná i pro programové období 2021-2027 a vychází ze zkušeností z minulého období a analýzy stakeholderů.

Statut a jednací řád Řídicího výboru byl schválen 18.10.2021 a je dostupný na webových stránkách nositele <https://www.mb-net.cz/iti-mlada-boleslav>.

Řídicí výbor, resp. jeho členové, se v záležitostech přípravy ISg na další programovací období operativně scházeli a dílčí témata diskutovali. Finální schválení strategie v Řídicím výboru proběhlo

6. 12. 2021. Následně byla strategie schválena v Zastupitelstvu města Mladé Boleslavi dne 13. 12. 2021 pod číslem usnesení 4255.

Pracovní skupiny pro tvorbu ISg

V rámci tvorby ISg byl návrh ISg v září 2021 projednán s neformální pracovní skupinou složenou ze zástupců stakeholderů věcně příslušných odborů Magistrátu města Mladá Boleslav. Členové této neformální pracovní skupiny poskytli nositeli připomínky k návrhu ISg, které byly zapracovány.

Pracovní skupiny pro výběr projektů do programových rámců

Nositelem ISg mohou být zřízeny **Pracovní skupiny jako poradní orgány ŘV.**

Ustavení pracovních skupin vycházelo z provedené analýzy stakeholderů, která mapuje všechny aktéry v regionu, kteří mohou aktivně přispět k rozvoji Mladoboleslavské aglomerace a naplnění cílů

strategie, případně subjekty, které mohou být realizací strategie významně ovlivněny. Analýza stakeholderů identifikuje všechny významné partnery z veřejného, soukromého i neziskového sektoru a vyhodnocuje jejich potenciální vliv a zájem v souvislosti s řešenými tématy. Na základě tohoto vyhodnocení pak analýza stakeholderů i doporučila způsob zapojení jednotlivých aktérů.

Návrh na obsazení pracovních skupin je součástí analýzy stakeholderů. Konkrétní jmenná nominace za řádného člena pracovní skupiny je plně v kompetenci nominované organizace či instituce a může být z podnětu statutární zástupců měněna.

Pracovní skupiny jsou poradním orgánem výběr projektů do programových rámců, které naplňují stanovené cíle a opatření ISg. Členy PS jsou i nositelé těchto projektů. Pracovní skupiny jsou vnímány jako otevřená platforma, jejímž úkolem je navrhnout odborná doporučení, nikoli rozhodovat nebo je schvalovat.

Je předpoklad, že počet a tematické zaměření pracovních skupin budou určeny v souladu se strukturou návrhové části, a to následovně:

- PS Doprava;
- PS Kvalita života;
- PS Prostředí aglomerace.

V případě zřízení pracovních skupin bude statut a jednací řád, zápisy z jednání, dokumentace zapojení Pracovních skupin na webových stránkách nositele ISg <https://www.mb-net.cz/iti-mlada-boleslav>.

Další formy spolupráce s partnery

Zástupci nositele se také účastní jednání **Regionální stálé konference ve Středočeském kraji**, kde dochází k pravidelnému informování o stavu přípravy ISg, i možné spolupráce s ostatními krajskými stakeholdery.

Integrovaná strategie je průběžně komunikována s **Místními akčními skupinami** nacházejícími se na území aglomerace. S MAS je řešena provazba jejich strategií CLLD a ISg ITI Mladoboleslavské aglomerace. Zástupce ISg, IPRÚ a předpokládáme od budoucna i ISg, ITI je součástí ŘV projektu Místní akční plán vzdělávání II. v ORP Mladá Boleslav.

V přípravné fázi probíhala rovněž **jednání s jednotlivými ŘO**, se kterými byly projednány záměry strategických projektů. Na základě těchto jednání a zpřesňování dostupné alokace z jednotlivých OP je postupně tvořen indikativní seznam strategických projektů.

Sběr projektových záměrů

1. Sběr projektů u konkrétních aktérů

Nositel ISg v průběhu září a října 2020 cíleně oslovil všechny **významné aktéry z aglomerace** s výzvou k předložení projektových záměrů. Osloveni byli tito aktéři:

- všechny obce zařazené v aglomeraci;
- neziskové organizace působící v aglomeraci na základě podkladů sociálního odboru města;
- organizace zřízené či založené městy a obcemi;
- Dopravní podnik Mladá Boleslav.

V průběhu září a října bylo realizováno celkem 8 setkání s těmito aktéry, na kterých jim byl představen nástroj ITI a byly vyzvány k předkládání vhodných projektových záměrů. Záměry mohli aktéři předkládat do konce roku 2020. Sběr již aktualizovaných projektů v pokročilé fázi přípravy probíhá formou otevřené výzvy (viz níže).

2. Otevřená výzva k předkládání projektových záměrů

Kromě toho byla rovněž na webových stránkách města Mladá Boleslav zveřejněna **otevřená neformální výzva k předkládání projektových záměrů**. Výzva je k dispozici na tomto odkazu <https://www.mb-net.cz/iti-mlada-boleslav>. Výzva je zcela veřejná, je tedy přístupná všem aktérům vč. široké veřejnosti. Na základě této výzvy mohl jakýkoliv subjekt v aglomeraci předat nositeli ITI svůj projektový záměr a žádný subjekt nebyl z této možnosti vyloučen.

10.2 Zapojení partnerů ve fázi tvorby programových rámců a ve fázi realizace strategie

Ve fázi přípravy programových rámců a v realizační fázi bude princip partnerství nadále naplňován prostřednictvím Řídicího výboru. V případě potřeby bude ŘV využívat i pracovních skupin jako svého odborného poradního orgánu.

Tvorba programových rámců

V souladu s MP INRAP jsou programové rámce tvořeny na základě:

- partnerského principu uplatňovaného po celou dobu tvorby ISg (jednání odborných pracovních skupin a ŘV),
- podmínek operačních programů a
- koncepční části ISg, obsahující opatření strategie, resp. integrovaná řešení.

Výběr projektů do programových rámců probíhá formou **výzvy žadatelů k předkládání/aktualizaci strategických projektů**. Tato výzva je vyhlášována až v momentě, kdy jsou známy konkrétní podmínky operačních programů a pro její vyhlášení budou dodrženy následující minimální požadavky stanovené MP INRAP:

- výzva bude zveřejněna na webových stránkách města Mladá Boleslav <https://www.mb-net.cz/iti-mlada-boleslav>,
- výzva bude zveřejněna minimálně 10 pracovních dní, tzn. každý žadatel v aglomeraci bude mít možnost se v této lhůtě přihlásit se svým strategickým projektem/aktualizovat svůj strategický projekt.

Projekty, které budou shromážděny na základě této výzvy, budou následně vyhodnoceny na základě kritérií k výběru projektových záměrů do ISg. Soubor kritérií bude ještě před vyhlášením výzvy schválen ŘV.

Projekty budou nejprve vyhodnoceny ze strany manažera ITI, následně budou posouzeny příslušnou pracovní skupinou, která sestaví Seznam strategických projektů. Seznam strategických projektů následně posoudí a schválí ŘV.

Konkrétní postupy přípravy, zveřejnění a vyhodnocení výzvy žadatelů k předkládání projektových záměrů budou popsány v interních pravidlech nositele ISg.

Změna programových rámců

V případě, že v realizační fázi bude potřeba provést změnu ISg a příslušného programového rámce - některý ze strategických projektů bude třeba vypustit či naopak doplnit (uvolněná alokace umožní realizaci náhradního strategického projektu), bude výběr takovýchto projektů opět proveden na základě výzvy žadatelů k předkládání projektových záměrů.

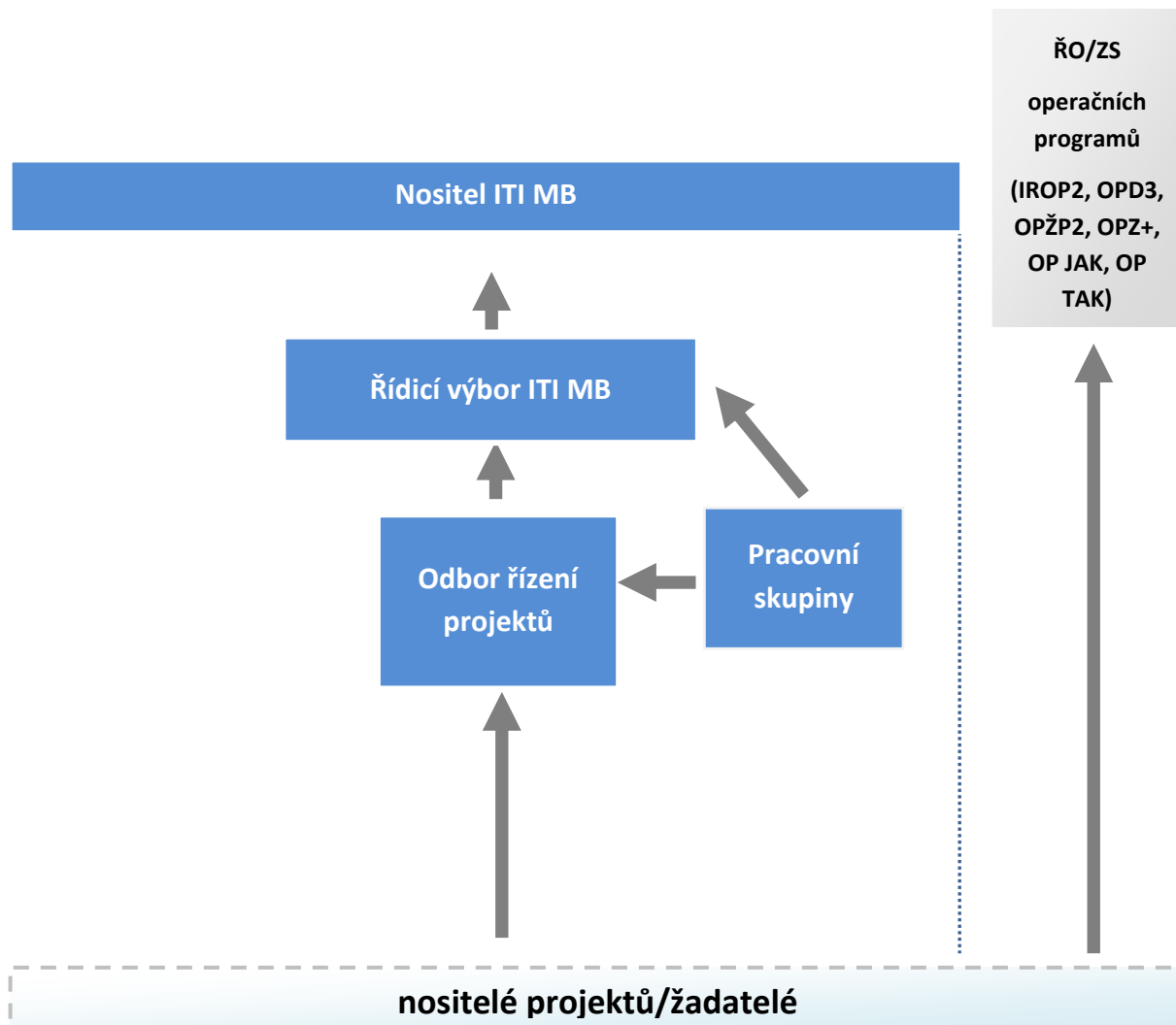
Formalizovaný sběr projektových záměrů se v realizační fázi předpokládá rovněž v případě síťových projektů.

11 POPIS ŘÍZENÍ VČETNĚ ŘÍDICÍ A IMPLEMENTAČNÍ STRUKTURY

11.1 Řídicí a implementační struktura ISg

Řídicí a realizační struktury ukazuje následující schéma.

Obrázek 10: Organizační schéma řídicí a realizační struktury ITI MB



Roli nositele ITI MB, pověřeného na základě zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o regionálním rozvoji), vykonávají příslušné orgány města Mladá Boleslav, které přijímají zásadní rozhodnutí dle zákona o obcích. Jedná se o Radu města a Zastupitelstvo města Mladá Boleslav. V jejich gesci je schvalování ISg a schvalování podstatných změn strategie.

Nositel ITI MB koordinuje aktivity v souladu s harmonogramem ISg, monitoruje naplňování ISg a přijímá opatření k jejímu plnění (vč. její aktualizace). Nositel ISg je odpovědný za její přípravu, za naplňování principu partnerství a koordinaci aktivit místních aktérů v daném území, výběr strategických projektů pro plnění cílů ISg, monitoring a reporting průběhu plnění ISg, realizaci

strategie jako celku a plnění jejích schválených cílových hodnot indikátorů (které vznikají agregací hodnot realizovaných projektů). Nositel zodpovídá také za publicitu ISg jako celku.

Nositel ITI MB:

- zpracovává ISg pro území Mladoboleslavské aglomerace;
- zřizuje Řídicí výbor a pracovní skupiny Řídicího výboru;
- zastupitelstvo nositele schvaluje ISg a na strategii navazující akční plán, jehož nedílnou součástí je seznam strategických projektů;
- podílí se na výběru operací schválení předkládaného programového rámce (obsahujícího seznam strategických projektů ITI) zastupitelstvem města a Řídicím výborem;
- je členem Národní stálé konference a Regionální stálé konference;
- zveřejňuje zápisy z Řídicího výboru a pracovních skupin ŘV na webových stránkách nositele;
- podává ISg do monitorovacího systému pro programové období 2021-2027
- zajišťuje plnění ISg;
- průběžně monitoruje a podává Zprávy o plnění ISg;
- provádí povinnou mid-term evaluaci.

Řídicí výbor ITI MB

V čele organizační struktury nositele stojí **Řídicí výbor**, který je složen na principu partnerství. Jedná se o nezávislou platformu bez právní subjektivity mimo správní strukturu města Mladá Boleslav. Složení Řídicího výboru je v kap. 10.1.

Řídicí výbor ITI MB:

- napomáhá dlouhodobému rozvoji Mladoboleslavské aglomerace;
- je odpovědný vůči nositeli za řádný průběh realizace ISg;
- posuzuje projektové záměry přispívající k plnění cílů ISg;
- schvaluje ISg a na strategii navazující akční plán, jehož nedílnou součástí je seznam strategických projektů;
- vydává vyjádření o souladu/nesouladu projektového záměru ze seznamu strategických projektů s ISg.

Pracovní skupiny ŘV

Mohou být zřízeny jako odborné pracovní skupiny, na kterých jsou ve fázi tvorby/aktualizace ISg projednávány projektové záměry potenciálních žadatelů a jejich zařazení na seznam strategických projektů k financování z nástroje ITI, případně jiných zdrojů.

Výkon agendy nositele ISg ITI MB je zajištěn v rámci Magistrátu města Mladá Boleslav odborem řízení projektů, kde je vytvořena organizační struktura zajišťující realizaci integrované strategie.

Odbor řízení projektů:

- je odpovědný nositeli ISg ITI MB za každodenní řízení a koordinaci realizace strategie;

- administruje změny ISg (strategických a specifických cílů a opatření, harmonogramu, rozpočtu specifických cílů a opatření, finančního plánu v letech, indikátorů, indikativního seznamu strategických projektů);
- administruje změny Programových rámců;
- administruje výzvy žadatelů k předkládání/aktualizaci strategických projektů;
- monitoruje průběh realizace projektů (nositelé projektů informují nositele ISg ITI MB a předkládají veškeré podklady);
- administruje Zprávy o realizaci ISg;
- vyhodnocuje pokrok v realizaci ISg a naplňování jeho cílů/indikátorů;
- zajišťuje evaluaci ISg;
- zajišťuje včasné řešení případných problémů;
- komunikuje s nositeli strategických projektů a v případě potřeby podněcuje absorpční kapacitu;
- zajišťuje publicitu a PR pro ISg;
- zajišťuje agendu spojenou s Řídicím výborem a pracovními skupinami.

11.2 Popis monitoringu a evaluace

Nositel ITI bude provádět monitorovací a evaluační činnosti v souladu s Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027 a v souladu s doplňujícími metodickými instrukcemi Ministerstva pro místní rozvoj, odboru regionální politiky.

12 SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ**Seznam tabulek**

Tabulka 1: Mladoboleslavská aglomerace ve vztahu ke Středočeskému kraji a její charakteristiky populační dynamiky	7
Tabulka 2: Přehled obcí zahrnutých do vymezené Mladoboleslavské aglomerace	7
Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatel v Mladoboleslavské aglomeraci	13
Tabulka 4: Věková struktura obyvatel v Mladoboleslavské aglomeraci v roce 2019	17
Tabulka 5: Počet cizinců na 100 obyvatel v obcích aglomerace v roce 2011 a 2020	21
Tabulka 6: Počet škol v obcích Mladoboleslavské aglomerace (březen 2021)	24
Tabulka 7: Velká zařízení pro nakládání s odpady na území ITI mladoboleslavské aglomerace	37
Tabulka 8: Odvětvová struktura zaměstnanosti (2011)	40
Tabulka 9: Ekonomické subjekty v aglomeraci podle ORP	42
Tabulka 10: Bilance trhu práce v okrese Mladá Boleslav (2005 – 2020)	42
Tabulka 11: Nabídka a poptávka na trhu práce v okr. Mladá Boleslav (prosinec 2020)	42
Tabulka 12: Hlavní aktéři relevantní z hlediska přípravy nebo realizace Integrované strategie Mladoboleslavské aglomerace	74
Tabulka 13: Analýza zájmu a vlivu relevantních stakeholderů	76
Tabulka 14: Vazba ISg na Strategii regionálního rozvoje ČR 21+	102
Tabulka 15: Vazba ISg na další strategické dokumenty	107
Tabulka 16: Integrovanost na úrovni opatření	111
Tabulka 17: Popis vazeb mezi opatřeními	113

Seznam obrázků

Obrázek 1: Mapa Mladoboleslavské aglomerace v rámci Středočeského kraje	9
Obrázek 2: Mapa Mladoboleslavské aglomerace	11
Obrázek 3: Změna počtu obyvatel v obcích Mladoboleslavské aglomerace mezi lety 1991 a 2011	15
Obrázek 4: Změna počtu obyvatel v obcích Mladoboleslavské aglomerace mezi lety 2011 a 2020	16
Obrázek 5: Index stáří v obcích Mladoboleslavské aglomerace v roce 2019	20
Obrázek 6: Mapa nejnavštěvovanějších turistických cílů v roce 2019	44
Obrázek 7: Atraktivita cestovního ruchu v ORP Mladá Boleslav	45
Obrázek 8: Atraktivita cestovního ruchu v ORP Mnichovo Hradiště	46
Obrázek 9: Mapa plánovaného rozvoje dopravní infrastruktury	50
Obrázek 10: Organizační schéma řídicí a realizační struktury ITI MB	119

PŘÍLOHA 1: PŘEHLED OBCÍ ZAHRNUTÝCH DO VYMEZENÉ MLADOBOLESLAVSKÉ AGLOMERACE

Kód obce	Název obce	Katastr. výměra v ha	Počet obyvatel k 1.1.2020
535427	Bakov nad Jizerou	2 701	5 175
535443	Bělá pod Bezdězem	6 321	4 792
535486	Bítouchov	710	381
570788	Bradlec	263	1 356
571946	Branžež	670	240
535559	Brodce	1 099	1 052
535583	Březno	1 111	1 047
599514	Březovice	1 632	347
535605	Bukovno	1 504	733
570991	Ctiměřice	166	146
535630	Čistá	899	824
570818	Dalovice	388	262
535656	Dlouhá Lhota	594	446
535672	Dobrovice	2 464	3 421
571989	Dobšín	354	281
535702	Dolní Bousov	2 431	2 788
535711	Dolní Krupá	1 120	251
570940	Dolní Stakory	386	310
535818	Horky nad Jizerou	415	588
535869	Hrdlořezy	968	705
565733	Hrušov	494	225
599522	Husí Lhota	332	159
535931	Chotětov	535	931
566039	Jizerní Vtelnno	696	334
529613	Josefův Důl	66	438
536008	Katusice	1 613	835
536024	Kláster Hradiště nad Jizerou	462	999
536041	Kněžmost	4 045	2 147
571172	Kobylnice	210	154
570974	Kolomuty	227	404
570826	Kosmonosy	1 139	5 233
536121	Kosořice	633	516
536164	Krásná Ves	444	202
536172	Krnsko	562	572
536202	Ledce	866	392
536211	Lhotky	544	157
536270	Luštěnice	1 478	2 212
535419	Mladá Boleslav	2 890	44 740
536326	Mnichovo Hradiště	3 432	8 846
536334	Němčice	292	188
536351	Nepřevázka	604	422
571121	Niměřice	426	298















536377	Nová Telib	337	274
570893	Obrubce	765	207
536407	Obruby	448	249
571032	Pěčice	877	198
598241	Pětikozly	304	76
536431	Petkovy	560	304
536440	Písková Lhota	468	946
536458	Plazy	334	500
565580	Plužná	554	237
570923	Přepeře	319	122
529605	Rokytá	1 061	298
571148	Rokytovec	535	152
536580	Řepov	238	723
536610	Semčice	397	764
536709	Strašnov	506	282
536717	Strenice	424	186
536768	Sukorady	544	365
565628	Vinařice	448	328
570842	Vinec	442	295
536989	Žerčice	778	411
536997	Židněves	450	363
	CELKEM	59 754	103 170



Zdroj: ČSÚ, VDB, 2020

PŘÍLOHA 2: LEGENDA K MAPÁM TURISTICKÝCH CÍLŮ






Legenda kartogramů

Atraktivita cestovního ruchu:

- | | |
|---|--|
|  přírodní pozoruhodnost |  historické podzemí |
|  historický městský soubor |  muzeum, galerie |
|  historický vesnický soubor |  muzeum v přírodě, skanzen |
|  zámek |  lázeňské místo |
|  hrad, tvrz, zřícenina |  zoologická zahrada, zoopark |
|  křesťanská sakrální památka |  botanická zahrada, arboretum |
|  židovská památka |  aquapark, plavecký bazén |
|  vojenská památka |  golfové hřiště |
|  pietní památník |  farma pro hipoturistiku |
|  technická památka |  vinařský věhlas |
|  archeologická památka |  pivovarnický věhlas |

-  jiná atraktivita CR
-  přidaná hodnota: památka UNESCO

Velikost symbolu (bodová hodnota):

-  do 20
-  25 - 35
-  40 - 50
-  55 - 75
-  100

Plochy a linie ovlivňující cestovní ruch:

- | | |
|--|--|
|  rekreační a turistická krajina typ I |  břeh vodní plochy typ I |
|  rekreační a turistická krajina typ II |  břeh vodní plochy typ II |
|  rekreační a turistická krajina typ III |  řeka vhodná ke splouvání |
|  rekreační a turistická krajina typ IV |  silnice I. třídy |
|  urbanizovaný prostor |  železnice typ I |
|  průmyslový a těžební prostor |  železnice typ II |
|  dálnice a R-silnice se sjezdem |  přidaná hodnota: národní park |
|  areál dálniční dostupnosti typ I |  přidaná hodnota: chráněná kraj. oblast |
|  areál dálniční dostupnosti typ II | |

Zdroj: Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice, Ústav územního rozvoje, 2010