



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



OPERAČNÍ PROGRAM
LIDSKÉ ZDROJE
A ZAMĚSTNANOST

PODPORUJEME
VAŠI BUDOUCNOST
www.esfcr.cz

Strategický plán rozvoje města Mladé Boleslavi

B. Návrh vize, priorit, opatření a akčního plánu

Pořizovatel: Statutární město Mladá Boleslav

Konzultant: SPF Group, v.o.s.

duben 2011

Obsah

Obsah	2
1 Úvod.....	3
1.1 Metodika	3
1.2 Struktura návrhové části.....	3
2 Rozvojová vize	6
2.1 Pojetí vize	6
2.2 Motto	6
2.3 Podrobná specifikace vize	6
2.4 Principy a zásady vize	7
3 Rozvojové problémy města	8
3.1 Urbanistický ráz	8
3.2 Životní prostředí	10
3.3 Volnočasový život	12
3.4 Dopravní situace.....	15
3.5 Změny skladby obyvatel.....	19
4 Priority a opatření.....	21
4.1 Zkvalitnění urbanistického rázu	21
4.2 Zlepšení stavu životního prostředí	25
4.3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu	28
4.4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy.....	34
4.5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby	38
5 Akční plán.....	43
6 Syntéza a návrh realizace strategického plánu	47
6.1 Provázanost problémů a opatření	47
6.2 Vyhodnocení finanční a organizační náročnosti opatření	50
6.3 Kroky při realizaci strategického plánu	50

1 Úvod

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

1.1 Metodika

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

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

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

1.2 Struktura návrhové části

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

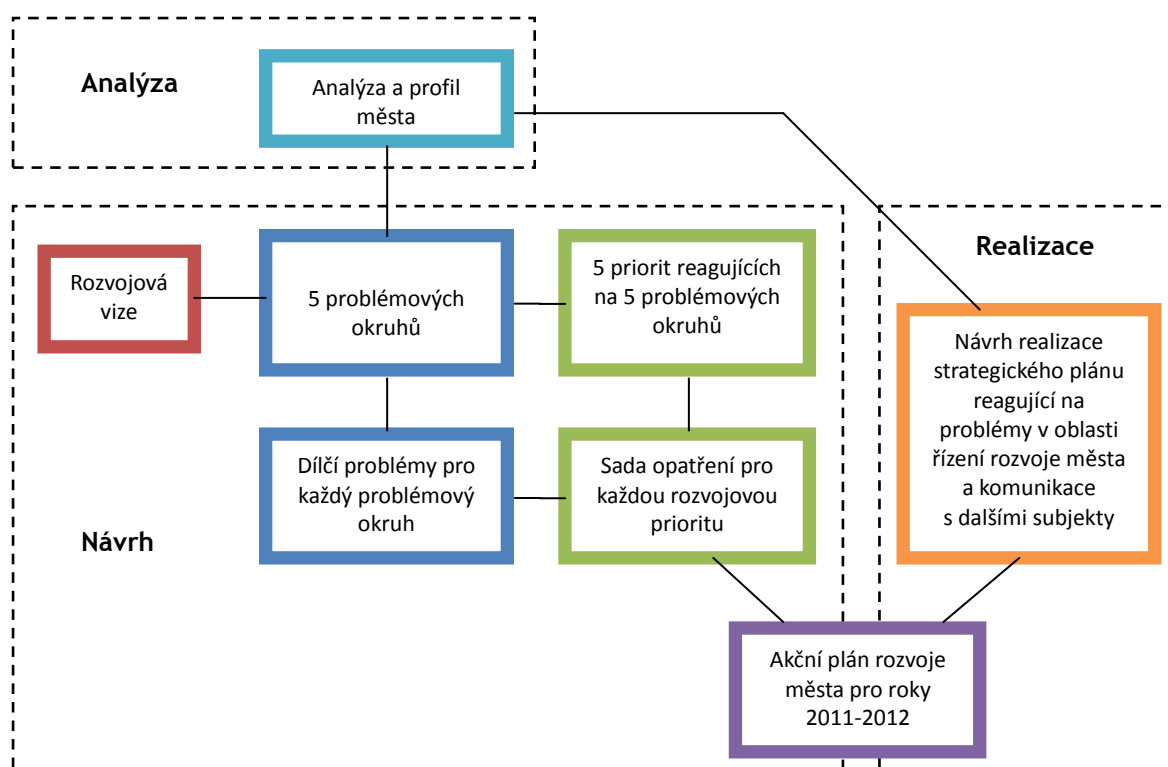
- ⇒ vize rozvoje města;
- ⇒ rozvojové problémy města;
- ⇒ rozvojové priority a opatření;
- ⇒ akční plán;
- ⇒ návrh realizace strategického plánu.

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

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

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

obrázek 1: Části strategického plánu a jejich provázanost



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

Popis všech opatření je zpracován v jednotné struktuře a obsahuje:

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

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

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

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

Součástí návrhové části Strategického plánu rozvoje města Mladé Boleslavi je také zpracování akčního plánu. Akční plán představuje souhrn vybraných projektů, jež budou realizovány nebo zahájeny s výhledem do konce roku 2012 (tedy v příštích cca 2 letech), přičemž následně se předpokládá průběžná aktualizace akčního plánu. Akční plán obsahuje následující prvky:

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

2 Rozvojová vize

2.1 Pojetí vize

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

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

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

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

2.2 Motto

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

2.3 Podrobná specifikace vize

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

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

Město bude dbát o kvalitní urbanistický rozvoj. Jednotlivé lokality města budou dostatečně vybavené pestrou skladbou domů a bytů a technickou a dopravní infrastrukturou včetně dostatečné infrastruktury pro automobilovou dopravu i pro alternativní druhy dopravy. Historické jádro města se stane živým funkčním i prostorovým centrem města, sídlištní části města se nestanou upadajícími zónami. Město bude bezpečné, bude mít stabilizovanou sociální skladbu obyvatel a eliminuje

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

Město bude kvalitně spravované a jako regionální centrum bude iniciátorem spolupráce a komunikace s (pří)městskými částmi, okolními městy a obcemi, s privátními subjekty i s veřejností. Z hlediska partnerství a komunikace bude pro město zásadním způsobem důležitá především automobilka Škoda Auto, a.s. jako subjekt ovlivňující řadu aspektů života ve městě. Správa města se bude věnovat řešení problémů města s důrazem na aktivity, které jsou jejím primárním posláním.

2.4 Principy a zásady vize

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

3 Rozvojové problémy města

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

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

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

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

3.1 Urbanistický ráz

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

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

3.1.1 Oslabená funkce historického jádra a dílčích center města

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

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

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

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

3.1.2 Existence a rozšiřování monofunkčních ploch ve městě

V urbanistické struktuře města dominují dvě hlavní monofunkční plochy - průmyslový areál Škoda Auto, a.s. a panelové Severní sídliště. Tyto plochy souvisí s rozvojem města ve 2. polovině 20. století. Průmyslový areál Škoda Auto, a.s. a jejích dodavatelů se dále rozvíjí východním směrem za rychlostní silnicí R10, další areál roste v údolí Jizery a kolem Ptácké ulice. Tyto monofunkční zóny jsou dané přítomností významné firmy a není možné je výrazně kombinovat s jinými funkcemi. Při jejich rozvoji lze pouze dbát na jejich adekvátní infrastrukturní napojení a občasně doplňování jiných funkcí (menší plochy veřejné zeleně či občanské vybavenosti). V případě Severního sídliště se jedná o rozsáhlou obytnou zónu, která bohužel postrádá lokální centrum, nabídku větších bytů, intimitu prostředí a přívětivost veřejných prostranství. Městu se daří postupná obnova veřejného prostoru i realizace některých opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti. Většina objektů však pochází ze 70. a 80. let a není postavena kvalitně, v důsledku čehož nyní vyvstává potřeba velkého množství rekonstrukcí (řada z nich již proběhla). Na druhé straně roztříštěná vlastnická struktura (velké množství společenství vlastníků jednotek) rekonstrukce a správu majetku spíše znesnadňuje. Sídlíště tedy bude v budoucnu čelit velké hrozbě zhoršení sociálního i fyzického stavu a také životního prostředí v důsledku intenzivní dopravy. Pozitivem může být, že tento problém pravděpodobně zasáhne většinu měst v Česku a že tedy bude nezbytné jej řešit komplexně a na celostátní úrovni.

Od 90. let 20. století ve městě probíhá proces rezidenční a komerční suburbanizace, který do Mladé Boleslavi a okolních obcí přinesl nové monofunkční plochy - lokality rodinných domů a obchodních a průmyslových center. Rozvoj rezidenční zástavby probíhá nejintenzivněji v lokalitách Kosmonosy a Bradlec (severní okraj aglomerace), Řepov, Plazy, Kolomuty atd. (východní okraj aglomerace), Bezděčín, Dubce, Podchlumí, Chrást, příp. Vinec a Neuberk (jižní část města s potenciálem pro vznik zcela nové rezidenční čtvrti) i na okraji intravilánu samotné Mladé Boleslavi (mj. na okraji Severního sídliště). Mírný nárůst rezidenční výstavby však zaznamenává i řada obcí a měst ve větší vzdálenosti od Mladé Boleslavi. V rámci komerční suburbanizace proběhla v Mladé Boleslavi a jejím okolí výstavba obchodních center i průmyslových zón. Ve většině případů se jedná o výstavbu v těsné blízkosti nebo v návaznosti na zastavěné území města. Takto došlo k rozšíření komerční zóny mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy a k výstavbě obchodních center Olympia, Interspar, Baumax a dalších u křižovatky komunikace R10 a ul. Jičínské a Interspar/OBI v lokalitě Na Radouči. Zatímco další výstavba obchodních center se již nedá předpokládat a je nežádoucí, výstavba rezidenčních lokalit bude pravděpodobně dále pokračovat. Nárůst odchodu obyvatel do okolních obcí s novými čtvrtěmi rodinných domů podporuje i slabá nabídka kvalitního bydlení v bytových domech ve městě, jejichž součástí by měla být také odpovídající občanská vybavenost umožňující vznik lokálních center v těchto částech města.

3.1.3 Nedostatek rozvojových ploch, zástavba rozsáhlých a často cenných ploch

Zastavěné území města je v nebyvale vysoké míře fragmentováno plochami a osami, které brání dalšímu rozvoji kvalitní, zejména pak bytové zástavby (areál Škoda Auto, silnice R10 na východě a I/38 na severu, záplavová území řek v obou údolích, obchodní zóny na východním a severním okraji města podél zmíněných silničních komunikací). Z tohoto stavu pramení nedostatek volných rozvojových ploch zejména pro bytovou výstavbu a občanskou vybavenost (mimo obchodní centra). V souvislosti s vysokou mírou správních dezintegrace v 90. letech 20. století město přišlo o většinu

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

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

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

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

3.1.5 Nedostatky v oblasti bydlení

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

3.2 Životní prostředí

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

⇒ Nezajištěná likvidace komunálního odpadu po roce 2012

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

3.2.1 Nezajištěná likvidace komunálního odpadu po roce 2012

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

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

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

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

3.2.3 Vysoká hladina hluku na řadě míst ve městě

Vlivem vysoké intenzity individuální automobilové dopravy dochází na řadě míst ve městě k překračování povolených denních i nočních úrovní hladiny hluku. Zvýšená hladina hluku je zaznamenávána především na silnicích R10, I/38, Jičínská/TGM/Jaselská a V. Klementa a dlouhodobě postihuje ve dne i v noci více než 2 000 osob. Nočním hlukem je postiženo dokonce nejvíce obyvatel z celého Středočeského kraje. Nadměrný hluk je méně vnímaným, avšak intenzivně působícím faktorem ovlivňujícím zdravotní stav obyvatel, který je i v důsledku toho zhoršený. Dlouhodobé působení hlukové zátěže na lidský organismus může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu

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

3.2.4 Potřeba rozvoje a úpravy zelených ploch ve městě

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

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

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

3.3 Volnočasový život

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.3 Nedostatečná iniciativa obyvatel a spolků

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

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

3.3.4 Pouze částečné využití specifických atraktivit a atrakcí pro cestovní ruch

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

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

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

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

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

V případě Klenice je samozřejmě vyhovující část údolí tvořící park Štěpánka, kde je třeba zachovat současný stav a hodnoty krajiny, příp. s dílčími architektonickými úpravami. Nevhodné (resp. nejasné) je naopak využití jiných úseků území podél Klenice. Do oblasti soutoku s Jizerou, letního kina a do oblasti za komunikací R10 směrem k Řepovu je možné umístit objekty ztraktivnější území z hlediska rekreace (ekologické centrum, pikniková místa, hřiště apod.). Osa Klenice dále

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

3.3.6 Slabé využití potenciálu města pro konferenční a obchodní cestovní ruch

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

Problematiku příměstské rekreace popisují jiné zmíněné problémy. Město má dále předpoklady pro pořádání seminářů a konferencí (např. s tematikou automobilového průmyslu, dopravy a dopravní techniky) i pro významnější prezentace a jednání podniku Škoda Auto, ať by se konaly v hotelu, který by byl součástí některé významné hotelové sítě, nebo o místní podnik. Takové konferenční centrum s hotelem ve městě v současnosti zcela chybí. Současná poptávka po těchto službách proto míří do Prahy. Naopak není reálné předpokládat, že by ve městě mohlo během několika let vzniknout velké kongresové centrum. Rozvojovým záměrem v oblasti konferenční turistiky byl prodej objektu bývalých kasáren určený pro výstavbu konferenčního centra. Objekt byl prodán firmě, která zde měla zřídit konferenční centrum s hotelem, zatím však tento záměr není ani v přípravě. V důsledku toho je zatím potenciál pro rozvoj konferenční a obchodní turistiky ve městě nenaplněn.

3.4 Dopravní situace

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

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

3.4.1 Deficity v silniční a železniční infrastruktuře města

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

V rámci dostavby a úprav silniční infrastruktury městu chybí především tangenciální komunikace a úseky městského obchvatu a některé přeložky a dílčí úpravy křižovatek. Nejvíce naléhavá se jeví severovýchodní komunikační tangenta, která by napojila jižní část areálu automobilky i některé obytné části přímo na silnici R10 bez nutnosti průjezdu obytnými zónami města. Pro zlepšení dopravní situace je v návaznosti na severovýchodní tangentu žádoucí zkapacitnit celou třídu V. Klementa od autobusového nádraží směrem na Kosmonosy včetně dobudování bypassu z třídy V. Klementa na Průmyslovou ulici (bez nutnosti vjezdu na kruhovou křižovatku). Městu schází také jihovýchodní tangenta přibližně v trase mezi křižovatkou Jičínská x R10, Podchlumím, Hejtmánkou a Neuberkem. Uvnitř města je nezbytné realizovat některé dílčí úpravy a přeložky, například rekonstrukce průtahu bývalé I/38 (Jičínská, T.G.M., Jaselská, Ptácká), která dosud není v majetku města. Následně je na tomto průtahu třeba provést úpravu křižovatky Ptácké a Laurinovy ulice (Kocanda) a přeložku východní části Jaselské ulice z centrálního kruhového objezdu přímo na křižovatku Jaselská x Palackého.

V případě železniční infrastruktury je situace ještě horší, protože většina infrastruktury odpovídá do značné míry době svého vzniku v 19. a 20. století. Budoucí rozvoj železnice byl v nedávné době limitován redukcí centrálně položeného městského nádraží, která neumožní jeho výhledovou přestavbu na hlavní městský železniční terminál v případě výstavby tzv. 5. koridoru vedeného variantně podél silnice R10 (v případě jeho výstavby je pro město jednoznačně vhodnější jeho přímé zaústění z Bezděčína podél R10 do stanice Mladá Boleslav město. V současné době se dále zvažují různé formy modernizace zázemí pro cestující na hlavním nádraží (nová budova vs. rekonstrukce stávající), které je v současné době ve zcela nevyhovujícím stavu. Na území města také citelně chybí některé železniční zastávky, které by mohly umožnit položení základů městské železnice nebo přispěly k rozvoji cestovního ruchu (Česana, východní průmyslová zóna, Podlázky-Michalovice, Bezděčín).

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

3.4.2 Extrémní intenzita individuální automobilové dopravy a její nárůst v čase

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

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

Další řešení dopravní infrastruktury na území města proto bude komplikované a spíše dílčí, protože zvyšování kapacity významných páteřních komunikací není obvykle prostorově možné ani žádoucí

(Havlíčková, Laurinova, Jaselská, T. G. Masaryka - Jičínská, Ptácká, Pražská, Nádražní, Viničná, průjezd Starým Městem). Výrazným problémem je také průjezd tranzitní dopravy cenným územím v případě Starého Města, Štěpánky (Viničná) a údolí Jizery (Ptácká), kterému chybí vhodná kapacitní vnitroměstská objízdná trasa, přičemž jihovýchodní tangenta jednak nebude vystavěna v dohledné době, a jednak situaci řeší jen částečně. V těchto lokalitách tedy bude proto nutné jít cestou zkldňování dopravy, které ale bez možnosti objezdu a snížení intenzity dopravy bude mít jen dílčí efekt. Zkldňování je možné dosáhnout například promyšlenou změnou směru provozu, zavedením jednosměrného provozu v některých ulicích či zákazem vjezdu větších nákladních vozidel (např. v případě průtahu Jičínská - T.G.M. - Jaselská poté, co bude převeden do majetku města). S ohledem na preferenci environmentálně šetrnější dopravy je vhodné uvažovat o zavedení vyhrazených pruhů pro autobusovou a cyklistickou dopravu (např. v Havlíčkově ulici).

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

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

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

Výrazně složitější pozici má na území mladoboleslavské aglomerace železniční doprava. Taková situace je dána především nízkou efektivitou a rychlostí historicky vedených jednokolejných tratí, které neplní ani páteřní rychlé dálkové spojení s okolními regionálními centry (Praha, Liberec, Jičín, Mnichovo Hradiště, Turnov...) ani neumožňují zavést efektivní systém příměstské aglomerační dopravy. Uvedený problém ještě výrazněji prohlubuje odlehlá poloha hlavního nádraží vzhledem k funkčnímu centru města, která je řešitelná jediné postupnou transformací výhodně položeného městského nádraží na hlavní železniční terminál. Taková změna a doplnění potřebných zastávek (Česana, východní nádraží, Bezděčín) by umožnila poměrně efektivně obsluhovat železniční alespoň frekvenčně zajímavou relaci Sobotka - Dolní Bousov - východní průmyslová zóna - centrum/automobilka - Česana - Čejetický - Bezděčín - Luštěnice - Nymburk. Pro převedení dalších relací na železnici a její faktické budoucí využívání pro dálkovou dopravu je ovšem třeba dobudovat chybějící úseky rychlostní železnice podél silnice R10 se zaústěním do stanice Mladá Boleslav město (minimálně propojení nymburské a bousovske tratě), což se zatím objevuje pouze jako variantní řešení připravovaných infrastrukturních staveb (5. koridor). Problémem jsou také prostorové limity městského nádraží po jeho redukci.

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

Některé z výše popsaných nedostatků veřejné dopravy by mohl vyřešit integrovaný dopravní systém, který by odstranil konkurenci mezi jednotlivými odvětvími veřejné dopravy a umožnil naopak jejich

větší provázanost a spolupráci. Pro vytvoření takového systému organizace dopravy jsou přitom v prostředí Mladé Boleslavi vytvořeny poměrně dobré podmínky, protože terminály jednotlivých druhů dopravy jsou navzájem provázané (městske nádraží: vlak - bus - MHD, hlavní nádraží: vlak - MHD). Nezbytnou podmínkou je ovšem modernizace a doplnění zastávek (Česana, východní průmyslová zóna, Bezděčín), pořízení vhodných vozidel pro rychlou aglomerační železnici, vyřešení časových návazností zejména mezi železniční a regionální autobusovou dopravou (návaznost MHD je vyhovující) a tarifní integrace všech tří druhů dopravy, která umožní pohodlné přestupování bez nutnosti zakoupení další jízdenky a zavedení časových předplatních jízdenek pro všechny druhy veřejné dopravy.

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

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

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

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

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

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

Systém parkování bude pravděpodobně nutné řešit komplexně pro celé město, protože realizaci řešení jen pro některou část města se problém parkování pouze „přelévá“ do jiných lokalit. Mladá

Boleslav se vydala cestou zpoplatnění povrchového stání na ulicích historického jádra a budování parkovacích domů. Pokud má být problém parkování vyřešen (respektive zmírněn), je třeba nastavit optimální cenový poměr mezi oběma druhy parkování, který povede k jejich efektivnímu využívání, a řešit tuto problematiku na území celého města, resp. intravilánu. Nastavení cenové úrovně musí zejména reflektovat obecnou nechuť motoristů k parkovacím domům a jejich všeobecná preference povrchového stání téměř vždy, když mají za srovnatelných podmínek na výběr (povrchové stání - dražší a spíše krátkodobé parkování, parkovací dům - levnější a dlouhodobé parkování). Zpoplatnění a uspořádání parkovacích míst by mělo také respektovat potřeby poskytovatelů služeb, živnostníků a obyvatel dané lokality.

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

3.5 Změny skladby obyvatel

Problémový okruh sestává z těchto dílčích problémů:

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

3.5.1 Slabá integrace cizinců a prostorová segregace obyvatel na území města

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

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

potřebnou vybavenost službami a různorodé byty s cílem částečně eliminovat potenciální vznik sociálních ghett pro úzké skupiny obyvatel. To v přiměřené platí i o výstavbě rodinných domů.

3.5.2 Nízká bezpečnost a vysoká míra kriminality v některých lokalitách

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

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

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

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

4 Priority a opatření

Návrh priorit a opatření představuje přehled kroků, které je třeba provést pro další rozvoj města a pro naplnění vize. Jedná se o témata, v nichž se soustřeďuje největší počet problémů. Hierarchie priorit a opatření se tak blíží hierarchii problémových okruhů a problémů, přičemž na problémové okruhy navazuje návrh priorit a na problémy reagují opatření (viz kapitola 3). Některá opatření však mohou reagovat na větší počet zjištěných problémů, na některé problémy naopak může reagovat více opatření. Některá opatření obsahují také aktivity, které nejsou úkolem či kompetencí města, a představují tak spíše formulaci pozice města vůči partnerským subjektům (Škoda Auto, Středočeský kraj apod.).

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

- ⇒ Zkvalitnění urbanistického rázu
- ⇒ Zlepšení stavu životního prostředí
- ⇒ Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu
- ⇒ Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy
- ⇒ Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby

Priority nejsou dále popisovány, protože svým obsahem představují souhrn popisu jednotlivých opatření. Každé opatření je charakterizované krátkým textem majícím jednotnou strukturu (viz kapitola 1.2). Aktivity týkající se řízení rozvoje města a realizace strategického plánu jsou zmíněny zvlášť v kapitole 0.

4.1 Zkvalitnění urbanistického rázu

4.1.1 Historické centrum a dílčí centra a osy

Cíl opatření

- ⇒ posílit funkci historického centra i dílčích center a os

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Historické jádro města dnes leží excentricky vzhledem k obytné městské zástavbě a v důsledku toho neplní tradiční funkci plnohodnotného centra. Postupně však dochází úsilím města a s využitím strukturálních fondů EU k jeho revitalizaci a má tedy potenciál stát se klidovou zónou odpočinku, drobných služeb, volného času a setkávání občanů. To se však může stát pouze za spolupráce s vlastníky jednotlivých objektů. Město musí u vlastníků jednotlivých objektů důsledně prosazovat zachování či zkvalitnění architektury budov prostřednictvím architektonické rady města. Ta bude prosazovat funkční a estetické požadavky na architektonickou hodnotu objektů a prostranství i vyjadřovat se k úpravám nebo případným odstraněním stávajících budov. Nezbytná je také rekonstrukce a revitalizace dalších centrálních prostranství a os (např. náměstí Republiky, náměstí Míru, Komenského náměstí, ulice Železná a Na Kozině, třídy T.G.M. a V. Klementa, Havlíčkova ulice, prostranství na Severním sídlišti). Vhodné je umožnit lokalizaci komerčních prostor i do nově budovaných objektů typu parkovacích domů.

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

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 300 mil. Kč a více

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.1.2 Monofunkční plochy

Cíl opatření

- ⇒ zkvalitnit a diverzifikovat monofunkční plochy

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

V případě monofunkčních sídlištních ploch, především pak Severního sídliště, je třeba zajistit revitalizaci veřejných prostranství (částečně již probíhá) a rekonstruovat technicky nevyhovující objekty veřejných služeb. Revitalizace prostředí a celková humanizace sídliště napomůže také zvýšení bezpečnosti na sídlišti (viz opatření 4.5.2). Tyto aktivity musí být výhledově doplněny zásadními proměnami sídliště. Lze uvažovat o postupné obnově bytového fondu ze strany vlastníků nemovitostí (např. scelování bytů nebo dostavby teras), které by mělo město alespoň nepřímo podporovat, nebo dokonce o nahrazení části panelových domů zónami s intimnějším bydlením (viladomy, řadovky). Předpokladem takových změn je shoda s obyvateli dotčených lokalit včetně nabídky adekvátního náhradního bydlení. Obdobné aktivity pravděpodobně bude možné řešit pouze za účasti státu a v rámci celého Česka. Město by také mělo iniciovat rozšiřování bytového fondu

realizací menších bytových projektů v intravilánu (zástavba proluk, demolice původních budov, využití menších, dosud nevyužívaných ploch apod.).

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

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

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 150 - 200 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročná

Časová priorita

- ⇒ nižší; vysoká v případě řešení Severního sídliště

4.1.3 Rozvojové plochy

Cíl opatření

- ⇒ zajistit uvážlivé využití stávajících i nových rozvojových ploch

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Vzhledem k minulému vývoji má v současné době Mladá Boleslav výrazný nedostatek rozvojových ploch a navíc je v neobvykle vysoké míře fragmentována plochami a osami, které brání dalšímu rozvoji kvalitní, zejména pak bytové zástavby. Do budoucna je třeba jednak velmi uvážlivě nakládat s dosud volnými plochami a zamezit další prostorové fragmentaci města novými bariérami (osami, ale i plochami) a zapracovat do územně-plánovací dokumentace evidenci cest, které je třeba dlouhodobě zachovat prostupné (např. podél toků, spojení z města na Chlum apod.). Součástí tohoto opatření může být také případné přemístění městského hřbitova, a to za předpokladu spolupráce se Škodou Auto. Uvedená opatření je nutno zapracovat do nového územního plánu.

Nejsystematičtější řešením z dlouhodobého hlediska se jeví možné rozšíření spolupráce se sousedními městy a obcemi (Kosmonosy, Řepov, Dalovice a další sousedící obce), které může v případě oboustranného zájmu vyústit až v jejich začlenění do Statutárního města Mladá Boleslav.

Aby taková změna byla možná, musí Mladá Boleslav sousedním městům a obcím nabídnout výhodné podmínky. V souvislosti s tím je možno zvážit zřízení samostatných městských částí.

Monitorovací ukazatele

⇒ celková rozloha města Mladá Boleslav

Finanční náročnost

⇒ 50 - 100 tis. Kč

Organizační náročnost

⇒ velmi náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.1.4 Bydlení

Cíl opatření

⇒ zvýšit kvalitu bydlení ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

Oblast rozvoje bydlení se prolíná s urbanistickým rozvojem města (viz opatření 4.1.1 - 4.1.3).

Monitorovací ukazatele

⇒ počet nových bytů (sledovat lze i v různých kategoriích, např. sociální byty)

⇒ poměr počtu bytů v bytových a rodinných domech v nových obytných zónách

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ náročné

Časová priorita

⇒ střední

4.2 Zlepšení stavu životního prostředí

4.2.1 Komunální odpad a třídění odpadu

Cíl opatření

⇒ zajistit likvidaci komunálního odpadu a zvýšit podíl tříděného odpadu

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ varianty likvidace komunálního odpadu, třídění odpadu

Popis opatření

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

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ nenáročná

Časová priorita

⇒ vysoká; střední v případě třídění odpadu

4.2.2 Ovzduší

Cíl opatření

⇒ zlepšit nebo alespoň stabilizovat stav ovzduší ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ snížení emisí O₃, PM₁₀ a PAU zklidňováním dopravy, změnami lokálního vytápění, výsadbou zeleně, instalací vodních prvků a preventivními opatřeními

Popis opatření

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

Ve střednědobém horizontu nelze předpokládat, že by došlo ke všeobecnému snížení intenzity automobilové dopravy. Město však může úpravami silniční infrastruktury (přeložky, zjednosměrnění ulic apod.) nebo jejím doplněním (výstavba SV tangenty, výhledové i JV tangenty) posílit regulaci automobilové dopravy ve městě s jejím částečným vyvedením z centra (viz opatření 4.4.1 a 4.4.2). Tím by mělo dojít ke snížení intenzity dopravy v místech s nejhoršími rozptylovými podmínkami. Pomoci by mělo také zavedení zákazu vjezdu kamionů a těžkých nákladních vozidel na bývalou silnici I/38 (ulice Jičínská/TGM/Jaselská). Tomuto kroku však musí předcházet její získání do majetku města. Kromě těchto restriktivních opatření bude hrát významnou roli také podpora alternativních druhů dopravy, především pak pěší a cyklistické dopravy, které mají potenciál především v ose Severní sídliště - Škoda Auto, a.s. V případě městské hromadné dopravy se pak jedná o možnost alternativního pohonu autobusů. Použity budou jak nástroje investiční (budování infrastruktury, preferenční opatření), tak neinvestiční (propagace a zvýhodňování) - viz opatření 4.4.3 a 4.4.4.

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

Uvedené aktivity, které budou aktivně snižovat koncentraci tří uvedených látek v ovzduší nebo alespoň zamezí jejímu dalšímu nárůstu, je vhodné kombinovat s aktivitami pasivně snižujícími negativní dopady. Dalšími možnými opatřeními jsou například výsadba zeleně a instalace vodních prvků a menších vodních ploch v obytných celcích, které budou vedle zvýšení estetické hodnoty prostranství sloužit také jako pohlcovače PM_{10} (viz opatření 4.2.4). Rozvoj městské zeleně ani menší vodní plochy v obytných zónách však nemají žádný efekt na imisní zátěž v zimním období, tedy v topné sezoně (opadá zeleň a vypuštění vodních prvků). Jedná se tedy spíše o doplňkové opatření. Zřetelný vliv na snížení množství PM_{10} v ovzduší během léta má důkladný jarní úklid města.

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

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

Organizační náročnost

⇒ středně náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.2.3 Hluk a světelný smog

Cíl opatření

- ⇒ snížit hladinu hluku a světelného smogu

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Prudký rozvoj automobilové dopravy v posledních 20 letech se v Mladé Boleslavi negativně projevil také prudkým nárůstem hladiny hluku, který se objevuje především v blízkosti hlavních komunikací. Nelze předpokládat, že by v budoucnu došlo ke snížení intenzity automobilové dopravy. Regulační opatření v dopravní infrastruktuře (zákaz vjezdu kamionů a těžkých nákladních vozidel na bývalou silnici I/38, zavedení jednosměrného provozu ve vybraných ulicích apod.) v kombinaci dalšími aktivitami (omezení rychlosti apod.) budou mít pozitivní dopad také na snížení hlukové zátěže - viz také opatření 4.4.2. V případě, že tyto aktivity nebude možné realizovat nebo nebudou dostatečné, bude potřeba zajistit snížení hladiny hluku výstavbou protihlukových stěn a pásů protihlukové zeleně. Tyto aktivity se týkají například komunikací I/38 mezi Mladou Boleslaví a Kosmonosy, rychlostní silnice R10 a území kolem provozů Škoda Auto (včetně nočních hodin a provozů Škoda Auto v letních měsících během větrání ve výrobních halách). Jednotlivé aktivity je třeba provádět na základě pořízených hlukových map a identifikace zdrojů hluku.

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.2.4 Veřejná zeleň

Cíl opatření

- ⇒ zvýšit kvalitu a estetickou a krajinnou hodnotu veřejné zeleně

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Obecně platí, že rozloha zelených ploch v Mladé Boleslavi je nižší ve srovnání s obdobně velkými městy a tyto plochy se soustřeďují spíše v jejich okrajových částech. Město se proto musí o ně pečlivě starat a rozvíjet každou zelenou plochu, kterou má k dispozici. Mezi organizačně, časově i

finančně nejnáročnější potřebné aktivity patří revitalizace a zatraktivnění využití okrajových částí parku Štěpánka (bývalé přírodní kino, koupaliště, tematické akce). Postupně je třeba revitalizovat také další parkové plochy ve městě, zejména Výstaviště a Nový park. Město by mělo vzhledem k omezené rozloze parků a rozsáhlejších ploch zeleně uvažovat také o založení nové zelené plochy pro příměstskou rekreaci nebo o revitalizaci některé plochy stávající (uvažován je například projekt úpravy lesa jiného určení Sahara). Zachovat hodnoty je třeba v případě chráněného území Radouč, avšak spíše s ohledem na jeho přizpůsobení původnímu rázu krajiny.

Mezi další významné aktivity patří revitalizace nevyhovujícího stavu zeleně na některých páteřních komunikacích (Jičínská, T.G.M., Václava Klementa), včetně jejího zakomponování do zástavby a s vazbou na dopravní řešení těchto komunikací (viz opatření 4.1.1. a 4.4.1). Vhodná je výsadba menších zelených zón na nevyužitých plochách v intravilánu města. V souvislosti s tím je potřebné do centrálních prostranství zakomponovat nejen zeleň, ale i vodní prvky (viz opatření 4.2.2) a zdobné prvky (plastiky, sochy, květinové kompozice, solitéry různého druhu atd.). Potřeba výsadby zeleně se týká také budoucích rozvojových lokalit, kde je třeba zeleň vysázet v předstihu již při přípravě území (například kolem budoucích ulic a veřejných prostranství). Při kladení inženýrských sítí je nezbytné dbát o to, aby trasy co nejméně narušily současnou zeleň a nebránily výsadbě nové.

Monitorovací ukazatele

- ⇒ plocha nových a zrevitalizovaných ploch veřejné zeleně

Finanční náročnost

- ⇒ 150 - 200 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročná

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu

4.3.1 Nabídka v oblasti volného času

Cíl opatření

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

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Současná nabídka města v oblasti volného času nevyžaduje zásadní rozšíření, ale spíše doplnění a koordinaci. Doplnit je třeba infrastrukturu pro volný čas pro rodiny, mládež a seniory (např. lanové centrum, malá sportoviště a centra aktivit pro mládež i seniory, umělou horolezeckou stěnu, naučnou stezku na Chlum) s ohledem na jejich dostupnost. Spolu s tím je nezbytné pokračovat v rekonstrukci stávajících dětských hřišť a rekreačních sportovišť. Specifickou aktivitou je pak zřízení trvalé expozice sbírky městských obrazů, která dosud není přístupná veřejnosti. V oblasti marketingu je vhodné usilovat o získání významných umělců do města v rámci jejich turné tak, aby Mladá Boleslav i v oblasti kultury plnila roli regionální metropole, již se chce stát. Současně je

potřebné zapojit několik významných českých kulturních osobností do kulturního života ve městě a navázat s nimi dlouhodobější spolupráci.

Pořádání jednotlivých volnočasových (kulturních, zájmových i sportovních) akcí je třeba koordinovat mezi městem, kulturními a sportovními zařízeními, zájmovými sdruženími a školami (např. formou pravidelných schůzek). Městské organizace zabývající se kulturou je vhodné začlenit pod jediný subjekt (vč. divadla, které je nyní samostatnou organizací, a nově vzniklé galerie). Město by mělo důsledněji plnit roli instituce poskytující souhrnné informace o pořádání volnočasových akcí v městských médiích (zejména internetové stránky města) a vytvořit městský kalendář kulturních a zájmových akcí.

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ velmi náročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.3.2 Objekty veřejných služeb

Cíl opatření

- ⇒ zrekonstruovat objekty veřejných služeb a optimalizovat jejich využití

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

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

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet zrekonstruovaných objektů veřejných služeb

Finanční náročnost

- ⇒ 200 - 300 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.3.3 Studentský život a vysoké školství

Cíl opatření

- ⇒ posílit studentský život a pozici vysokého školství ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet studentů ubytovaných na VŠ koleji
- ⇒ počet oborů na VŠ ŠA exkluzivních v rámci Česka

Finanční náročnost

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

Organizační náročnost

- ⇒ velmi náročné

Časová priorita

- ⇒ střední; vysoká v případě zřízení VŠ koleje

4.3.4 Spolková činnost a občanské iniciativy

Cíl opatření

- ⇒ zvýšit aktivitu obyvatel a spolků

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Zvýšení aktivity obyvatel a rozvoj spolkové činnosti ve městě je obtížný a dlouhodobý úkol. Město může k jeho splnění přispět úpravou grantových podmínek v oblasti volného času tak, aby granty byly dostupné i menším subjektům a skupinám obyvatel. Žádosti o grant by měly být vyplňovány v elektronické podobě (přínejmenším jako textový dokument, nejlépe v podobě elektronické aplikace). Společně s tím by město mělo zajistit administrativní podporu při zpracování žádostí o grant. V grantové komisi by měla být zastoupena také menší kulturní zařízení a spolky. Městské organizace se naopak nemají účastnit grantových projektů, ale musí mít peníze alokovány přímo z rozpočtu. Důsledným odstraněním střetu zájmu členů komise by mělo dojít k posílení transparentnosti jejího jednání. Při hodnocení žádostí o grant je třeba přihlížet i k termínovému sladění daného projektu s kalendářem kulturních akcí (viz opatření 4.3.1).

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

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet žádostí o grant podaných subjekty, které nespádají pod veřejný sektor
- ⇒ objem peněz poskytnutých těmto subjektům na projekty v oblasti volnočasového života

Finanční náročnost

- ⇒ 50 - 100 tis. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ středně náročné

Časová priorita

- ⇒ střední; vysoká v případě úpravy grantové politiky

4.3.5 Turistické atraktivity a jejich prezentace

Cíl opatření

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

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

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

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.3.6 Rekreační potenciál koridorů Klenice a Jizery

Cíl opatření

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

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

V případě území podél Jizery je podstatná optimalizace využití areálu Michalovic pro volný čas a cestovní ruch včetně zajištění související infrastruktury, ostrahy a zprůchodnění. Areál bývalého lihovaru bude revitalizován a dále využíván Škodou Auto. Město by mělo prosadit vznik zelených

ploch v části tohoto území (včetně případně zeleně na střechách objektů) a zajištění průchodnosti podél břehu Jizery. Území musí být revitalizováno také s ohledem na potřebnou rekonstrukci a úpravu Ptácké ulice (viz opatření 4.4.1). Město musí začít důsledně naplňovat projekt Pojizerské cyklotrasy (viz též opatření 4.4.4) jako investor úseků na svém území i jako iniciátor dalších úseků na Mladoboleslavsku, přičemž prioritní je realizace úseku Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou a následně úsek Mladá Boleslav - Benátky nad Jizerou.

Klenice může sloužit jako rekreační spojnice mezi Mladou Boleslaví a Českým rájem, přičemž dnes tuto funkci plní jen částečně. Potřebné je proto zejména vyznačení trasy podél Klenice směrem k hradu Kost pro cykloturistiku. Mladá Boleslav by měla být iniciátorem takového projektu ve spolupráci s dalšími městy a obcemi podél Klenice. Mladá Boleslav by se měla také více zapojit do projektu pojizerské cyklotrasy (partnerství s dalšími městy na Jizeře; viz též opatření 4.4.4).

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

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

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ střední

4.3.7 Konferenční a obchodní turistika

Cíl opatření

- ⇒ posílit význam konferenční a obchodní turistiky ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Konferenční a obchodní turistika představuje pro Mladou Boleslav poměrně významný a dosud téměř nevyužitý potenciál. Pro jeho naplnění je nezbytné iniciovat vybudování konferenčního centra včetně kapacitního a kvalitního ubytovacího zázemí soukromým investorem. Prioritní je tlak ze strany města na využití objektu bývalých kasáren, který byl prodán investorovi. Pro účely seminářů a konferencí je možné využívat také část kapacit Domu kultury.

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

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet konferencí a seminářů konaných ve městě

Finanční náročnost

⇒ 250 - 500 tis. Kč

Organizační náročnost

⇒ velmi náročné

Časová priorita

⇒ střední

4.4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy

4.4.1 Silniční a železniční infrastruktura

Cíl opatření

⇒ doplnit a zmodernizovat silniční a železniční infrastrukturu ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

Řešením silniční infrastruktury je vhodná výstavba nových a zkapacitňování stávajících komunikací jen v případě páteřních komunikací a komunikací odvádějících dopravu ven z města. Jinak je potřeba se zaměřit spíše na zklidňování dopravy a preferenci environmentálně šetrné dopravy (viz opatření 4.4.4). Prioritním úkolem je výstavba severovýchodní tangenty napojující jižní část areálu automobilky i některé obytné části přímo na silnici R10 bez nutnosti průjezdu obytnými zónami města. Pro zlepšení dopravní situace je žádoucí zkapacitnit v návaznosti na severovýchodní tangentu celou třídu V. Klementa od autobusového nádraží směrem na Kosmonosy včetně napojení ze Škody Auto a dořešení křižovatky s Průmyslovou ulicí. Potřebné je také zahájit přípravu jihovýchodní tangenty přibližně v trase křižovatka Jičínská s R10 - Podchlumí - Hejtmánka - Neuberk. Součástí tohoto projektu by mělo být i napojení průmyslové zóny Hejtmánka-Bezděčín.

Důležitá pro odlehčení křižovatky Jičínské ulice s R10 i pro obslužnost východní průmyslové zóny je přeložka silnice I/16 kolem Plazů, Židněvsí a Sukorad s přímým napojením na Průmyslovou ulici. V tomto projektu může být město pouze iniciátorem směrem k ŘSD jako investovatel a Škodě Auto jako případnému spolufinancujícímu subjektu. Potřebná je také rekonstrukce průtahu bývalé I/38 (Jičínská, T.G.M., Jaselská, Ptácká) městem, její převedení do majetku města a návazná úprava křižovatky Ptácké a Laurinovy ulice (Kocanda). V návaznosti na revitalizaci prostoru bývalého lihovaru je nezbytné provést rekonstrukci a úpravu Ptácké ulice.

Zatímco výstavbu a rekonstrukci silniční infrastruktury město přímo realizuje, v případě železniční infrastruktury je pouze v roli iniciátora. Jedná se především o dlouhodobý projekt výstavby 5. železničního koridoru (typu rychlodráhy), kde by město mělo vůči SŽDC prosazovat vhodnější variantu jeho přímého zaústění z Bezděčína podél R10 do stanice Mladá Boleslav město. V souvislosti s tím by také mělo prosadit zřízení železničních zastávek, které by umožnily položit základy městské železnice a přispěly k rozvoji cestovního ruchu (Česana, východní průmyslová zóna, Podlázky-Michalovice, Bezděčín). Zároveň je nutné vyřešit současný nevyhovující technický stav budovy

hlavního nádraží (nová budova nebo rekonstrukce budovy stávající) a upravit nástupiště a okolí nádraží. Nádraží lze doplnit zázemím pro nostalgické jízdy parních vlaků.

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

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

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

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

4.4.2 Automobilová doprava

Cíl opatření

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

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 5 - 10 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ středně náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.4.3 Veřejná doprava

Cíl opatření

⇒ integrovat jednotlivé druhy veřejné dopravy

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

Městu a jeho okolí chybí širší integrace veřejné dopravy, tj. mezi autobusovou MHD, meziměstskou autobusovou dopravou a železniční dopravou. Nositelem a iniciátorem integrace jednotlivých druhů veřejné dopravy musí být Středočeský kraj, a to pro celý středočeský prostor s vazbou na Prahu. Mladá Boleslav by měla být významným partnerem této integrace. Hlavními úkoly jsou transformace stanice Mladá Boleslav město na hlavní železniční terminál (v případě výstavby 5. železničního koridoru) a doplnění železničních zastávek na území města (např. Česana, východní nádraží, Bezděčín), viz též opatření 4.4.1. Vůči železničním dopravcům je potřebné prosadit prostřednictvím Středočeského kraje pořízení železničních vozidel pro rychlou aglomerační železnici. Součástí integrace veřejné dopravy musí být optimalizace linkového vedení a časové návaznosti autobusových a vlakových spojů, odstranění duplicit jednotlivých druhů dopravy v některých relacích a tarifní integrace MHD, meziměstské autobusové a železniční dopravy vč. zavedení časových předplatních jízdenek pro všechny druhy dopravy. Tyto „měkké“ atributy integrace veřejné dopravy je možné realizovat i ve stávajících podmínkách, tj. bez velkých infrastrukturních akcí.

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

⇒ 5 - 10 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ velmi náročné

Časová priorita

⇒ střední

4.4.4 Cyklistická a pěší doprava

Cíl opatření

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

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

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

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 50 - 100 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ středně náročné

Časová priorita

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

4.4.5 Doprava v klidu

Cíl opatření

- ⇒ komplexně vyřešit systém parkování ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

Některé nevyužité plochy (zvláště na sídlištích) umožňují zřizování nových parkovacích míst. Ve vhodných lokalitách (např. Komenského náměstí) je žádoucí podpora výstavby parkovacích domů a v rámci nich případných menších komerčních ploch k posílení atraktivity těchto domů a zejména pak příslušných lokalit města. Parkoviště je třeba zakomponovat do okolního prostředí nejen funkčně (dopravní napojení), ale i esteticky (zeleň apod.). Řešení problému nedostatku parkovacích míst může napomoci i změna směru provozu v některých ulicích (zavedení nebo otočení jednosměrného provozu), viz opatření 4.4.2.

Důležitou podmínkou efektivního fungování systému parkování je také výše parkovného. Při úpravě cenové politiky parkování je třeba zvýšit atraktivitu dosud méně využitých parkovacích domů, zohlednit potřeby poskytovatelů služeb, živnostníků a obyvatel. Potřebné je také zavést systém rezidentských karet i možnost krátkodobého povrchového stání po dobu cca 15-30 minut pro nákupy. Je vhodné rozlišit zóny s preferencí obyvatel nebo s preferencí služeb a rovněž více zpoplatnit rezidentské karty pro druhé a další auto v domácnosti. Zpoplatnění parkování a systém rezidenčních karet může pomoci redukovat např. problémy s pronájem bytů načerno a výskytem sociálně patologických jevů, viz opatření 4.5.2.

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

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 10 - 20 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ náročné

Časová priorita

- ⇒ vysoká

4.5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby

4.5.1 Cizinci a národnostní menšiny

Cíl opatření

- ⇒ integrovat cizince a národnostní menšiny do života ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

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

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

Monitorovací ukazatele

- ⇒ počet příslušníků národnostních menšin navštěvujících akce zaměřené na integraci cizinců a využívajících služeb příslušných organizací
- ⇒ míra kriminality (trestných činů, přestupků) mezi příslušníky národnostních menšin

Finanční náročnost

- ⇒ 2 - 5 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ velmi náročné

Časová priorita

- ⇒ střední; vysoká v případě spolupráce na pracovním trhu

4.5.2 Kriminalita a sociálně patologické jevy

Cíl opatření

⇒ snížit kriminalitu a výskyt sociálně patologických jevů

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

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

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

Posílením integrace cizinců do života ve městě se zabývá opatření 4.5.1. Směrem ke snížení kriminality a výskytu sociálně patologických jevů bude působit i fyzická revitalizace území (viz zejména opatření 4.1.1 a 4.1.2).

Monitorovací ukazatele

⇒ počet heren ve městě a jejich struktura z hlediska regulace

⇒ počet přestupků a trestných činů na území města

Finanční náročnost

⇒ 10 - 20 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ náročné

Časová priorita

⇒ vysoká

4.5.3 Sociálních služby pro seniory

Cíl opatření

⇒ optimalizovat kapacitu, kvalitu a skladbu sociálních služeb pro seniory

Aktivita (stručný přehled řešených témat)

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

Popis opatření

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

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

Výhledově je pak třeba vzhledem k předpokládanému nárůstu podílu i počtu seniorů uvažovat o posílení kapacity zařízení sociálních služeb pro seniory. S ohledem na to, že Mladá Boleslav zajišťuje tyto služby i pro okolní města a obce, je třeba zlepšit dostupnost sociálních služeb pro seniory z celého spádového obvodu města. Zlepšení podmínek pro seniory zahrnuje také snížení bariérovosti města, které je řešeno v opatření 4.4.4.

Monitorovací ukazatele

⇒ kapacita a skladba jednotlivých sociálních služeb pro seniory

Finanční náročnost

⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

⇒ středně náročné

Časová priorita

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

4.5.4 Sociální bydlení

Cíl opatření

- ⇒ optimalizovat nabídku bydlení pro sociálně slabé obyvatele

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

- ⇒ zvýšení kapacity a rekonstrukce objektů sociálního bydlení

Popis opatření

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

Monitorovací ukazatele

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

Finanční náročnost

- ⇒ 25 - 50 mil. Kč

Organizační náročnost

- ⇒ nenáročná

Časová priorita

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

5 Akční plán

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

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

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

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

- ⇒ název projektu,
- ⇒ příslušnost k opatřením návrhové části,
- ⇒ časový harmonogram,
- ⇒ finanční náročnost (přibližné náklady),
- ⇒ možnosti získání dotací.

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

Číslo	Název záměru	Opatření	Harmonogram	Náklady (mil. Kč)	Financování
111	Projektová příprava rekonstrukce hlavních ulic II (vč. zeleně, estetických a vodních prvků, parkování atd.): Havlíčkova, Na Radouči, Erbenova	1.1	2012 (pokrač. z roku 2011)	2	vlastní, příp. SF EU, SR
112	Rekonstrukce Komenského náměstí včetně parku	1.1, 2.4	2012-2013	15	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
131	Rozšíření spolupráce a partnerství s okolními městy a obcemi	1.3	2012 a dále průběžně	0	---
211	Realizace nové varianty nakládání s komunálním odpadem	2.1	2012 (projekt), 2012-2013 (realizace)	600	OP ŽP (40 %), vlastní (60 %)
241	Dokončení revitalizace Nového parku	2.4	2012	6	IPRM IOP (85 %), vlastní (15 %)
242	Revitalizace parku Výstaviště	2.4	2012-2013	20	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
243	Revitalizace parku Štěpánka vč. jeho okrajových částí	2.4, 3.6	2013	25	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
311	Vytvoření městského kalendáře kulturních akcí	3.1	2012	0,1	vlastní
312	Sloučení městských kulturních organizací pod jednu	3.1	2012	0,4	vlastní
313	Vybudování ekozahrady a zázemí v DDM	3.1	2012	12	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
314	Vybudování centra pro mládež s adrenalinovým parkem	3.1	2013	10	vlastní, příp. SF EU
315	Vybudování krytého bazénu	3.1, 3.6	2013 (pokrač. do roku 2014)	180	vlastní, příp. SF EU
316	Dokončení městského koupaliště (bez krytého bazénu)	3.1, 3.6	2012	6	vlastní
317	Dokončení rekonstrukce městského divadla	3.1, 3.2	2012-2013 (pokrač. z let 2010-2011)	85	IPRM ROP (85 %), vlastní (15 %)
321	Komplexní zateplení ZŠ Václavkova 1040	3.2	2012-2013	20	vlastní + OP ŽP či Zelená úsporám ¹
322	Komplexní zateplení ZŠ Dukelská	3.2	2012-2013	16	vlastní + OP ŽP či Zelená úsporám ²
331	Iniciace zřízení vysokoškolské studentské koleje	3.3	2012	0	---
341	Změna v grantech v oblasti kultury a volného času (financování městských organizací z rozpočtu mimo režim grantů, zavedení elektronického systému žádostí o grant)	3.4	2012	0,2	vlastní

¹ Získání vnějších finančních zdrojů je nezbytným předpokladem realizace projektu.

² Získání vnějších finančních zdrojů je nezbytným předpokladem realizace projektu.

Číslo	Název záměru	Opatření	Harmonogram	Náklady (mil. Kč)	Financování
361	Zahájení úprav pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) na území Mladé Boleslavi I vč. jejího napojení na vnitroměstské cyklostezky	3.6, 4.4	2013	6	vlastní
362	Inciciace výstavby pojizerské cyklotrasy (Greenway Jizera) v prioritních úsecích MB - Bakov n.J. a MB - Benátky n.J.	3.6, 4.4	2012-2013	0	---
371	Úpravy prostor Domu kultury pro konferenční turistiku	3.7	2012	0,3	vlastní
411	Výstavba severovýchodní tangenty	4.1	2012 (pokrač. z roku 2011)	15 ³	vlastní
412	Příprava jihovýchodní tangenty	4.1	2012-2013	7	vlastní
413	Převzetí bývalé silnice I/38 na území města vč. úpravy jejího povrchu a omezení vjezdu nákladních vozidel	4.1, 2.2, 2.3	2012	5 ⁴	vlastní
414	Podpora rekonstrukce budovy hlavního nádraží nebo výstavby budovy nové včetně úpravy nástupišť a okolí	4.1	2012-2013	0	---
421	Revitalizace Havlíčkovy ulice	4.2, 4.3 4.4, 1.1	2012-2013 (pokrač. z roku 2011)	35	vlastní, příp. SF EU
431	Vytvoření systému karet pro IDS na Mladoboleslavsku kompatibilního se systémy v jiných částech Středočeského kraje	4.3	2012-2013	3	vlastní, příp. SF EU
432	Podnět k optimalizaci vedení a časování spojů MHD, meziměstské autobusové a železniční dopravy	4.3	2012 a dále průběžně	0	---
441	Pokračování výstavby cyklostezek na Severním sídlišti (zejména prioritních relací sídliště - Škoda Auto a sídliště - Staré Město) vč. související infrastruktury	4.4	2013	5	vlastní
451	Inciciace vybudování parkovacího domu na Komenského náměstí ve vazbě na jeho rekonstrukci	4.5	2012	0	---
452	Zavedení jednotného systému parkování pro celé město	4.5	2012	0,8	vlastní
453	Jednání se Škodou Auto o systému parkování služebních vozidel	4.5	2012 a dále průběžně	0	---
522	Významné omezení počtu heren a jejich striktní regulace v návaznosti na změny legislativy ⁵	5.2	2012	0	---

³ Jedná se pouze o náklady na stavební objekty financované městem, tj. bez nákladů na stavební objekty financované jinými subjekty.

⁴ Jedná se o náklady na rekonstrukci chodníků, které hradí město.

⁵ Nezbytným předpokladem realizace je legislativní změna v podobě nového zákona a loteriích a jiných podobných hrách.

Číslo	Název záměru	Opatření	Harmonogram	Náklady (mil. Kč)	Financování
523	Vytvoření programu pravidelných preventivních akcí pro mládež zaměřených na bezpečnost (spolupráce s městskou policií)	5.2	2012 a dále průběžně	0,1 ⁶	vlastní
531	Osvětové a vzdělávací programy pro seniory	5.3	2012 a dále průběžně	0,3 ⁷	vlastní
532	Úprava volnočasového centra pro seniory	5.3, 3.1	2012 a dále průběžně	0,2 ⁸	vlastní
541	Rekonstrukce objektu sociálního bydlení v Bělské ulici	5.4, 1.4	2013	5	vlastní
542	Zvýšení kapacity (nájemního) sociálního bydlení ve městě	5.4, 1.4	2012-2013, příp. dále průběžně	10	vlastní

⁶ Jedná se o náklady za 1 rok.

⁷ Jedná se o náklady za 1 rok.

⁸ Jedná se o náklady za 1 rok.

6 Syntéza a návrh realizace strategického plánu

6.1 Provázanost problémů a opatření

Zvolené priority a opatření strategického plánu Mladé Boleslavi vychází z definovaných problémových okruhů a dílčích problémů. Na pět problémových okruhů tak navazuje pět priorit a na 23 dílčích problémů reaguje 24 opatření.

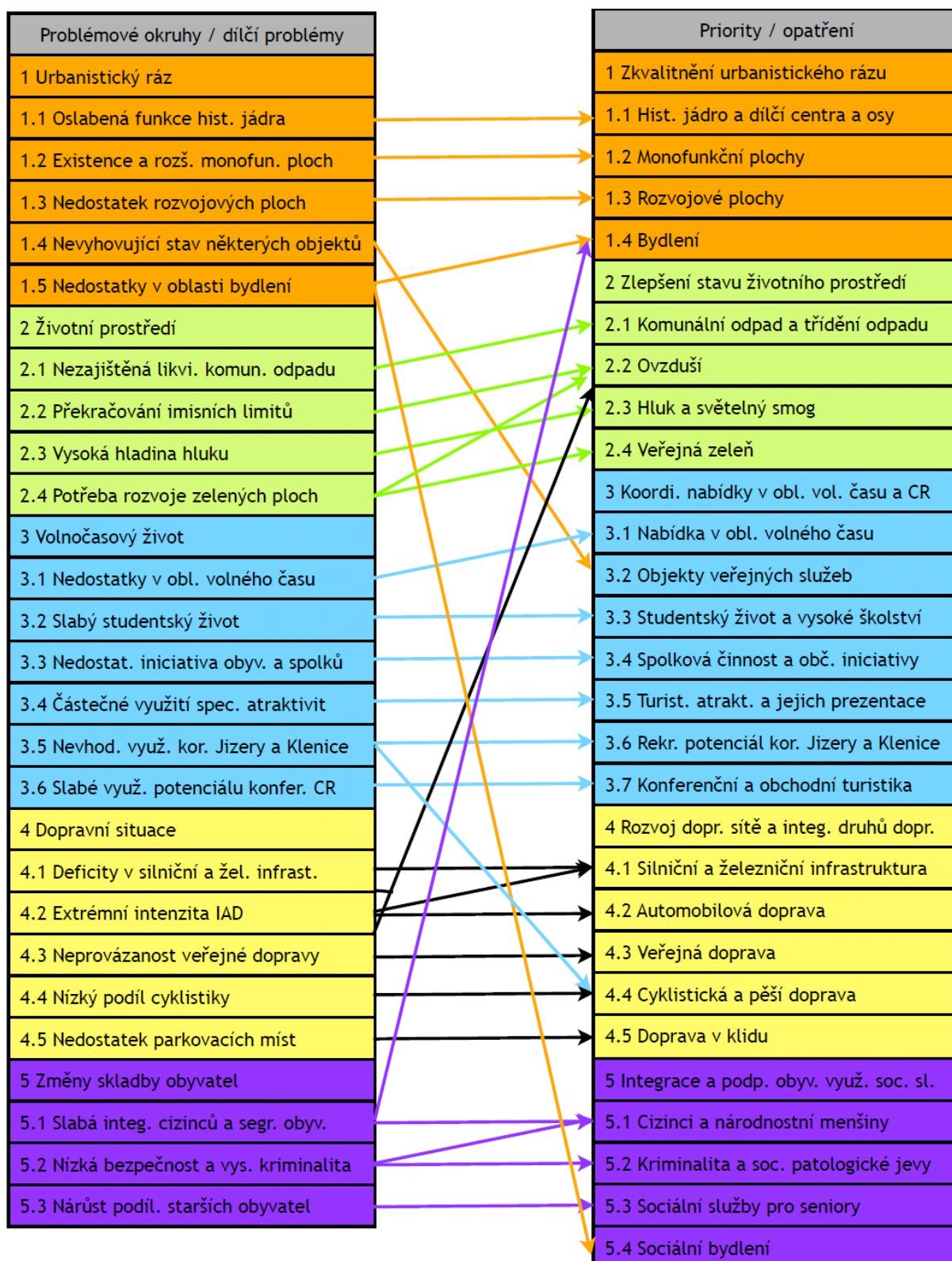
Jak ukazuje obrázek 2, velká část dílčích problémů je navázána a řešena jedním konkrétním opatřením. Některá opatření však reagují na větší počet zjištěných problémů a na některé problémy naopak reaguje více opatření. Příkladem jsou opatření 2.2 Ovzduší a 2.3 Hluk a světelný smog, která řeší několik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

Naopak několik dílčích problémů je řešeno více opatřeními. Patří sem problém 1.5 Nedostatky v oblasti bydlení (řešeno opatřeními 1.4 Bydlení a 5.4 Sociální bydlení), problém 3.5 Nedostatečné či nevhodné využití koridorů Jizery a Klenice pro rekreaci a cestovních ruch (řešeno opatřeními 3.6 Rekreační potenciál koridorů Jizery a Klenice a 4.4 Cyklistická a pěší doprava) a problém 5.1 Slabá integrace cizinců a prostorová segregace obyvatel na území města (řešeno opatřeními 1.4 Bydlení a 5.1 Cizinci a národnostní menšiny. Z problémového okruhu 4 Dopravní situace jsou pak všechny problémy (s výjimkou 4.5 Nedostatek parkovacích míst) řešeny nejen odpovídajícím opatřením v prioritě 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy, ale také opatřeními 2.2 Ovzduší a 2.3 Hluk a světelný smog.

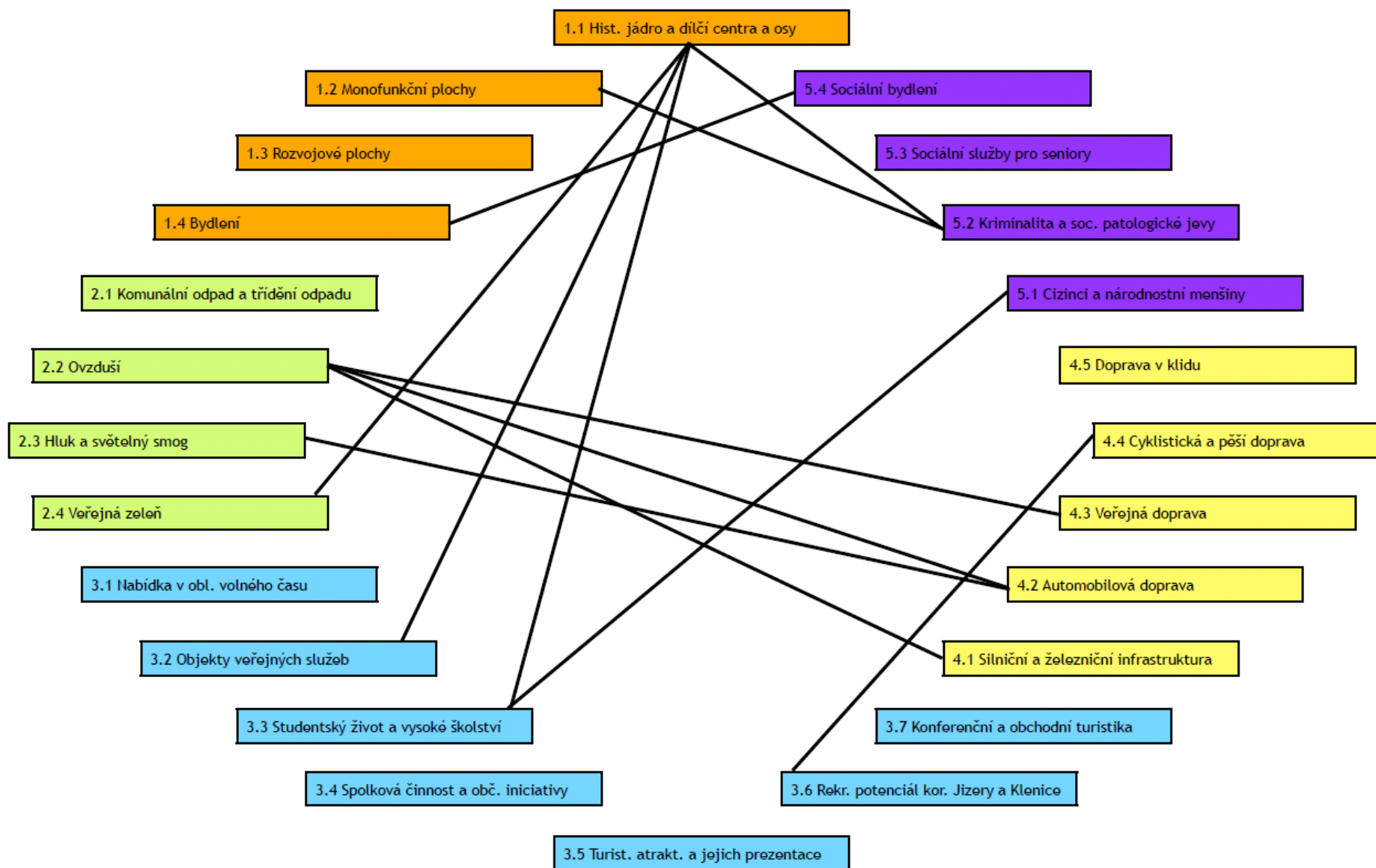
Vazby mezi jednotlivými opatřeními přibližuje obrázek 3. Schéma zobrazuje vzájemnou provázanost opatření z různých priorit. Obsahové souvislosti mezi opatřeními v jedné prioritě jsou dány samotným zařazením do této priority, a není proto třeba je ve schématu podrobně znázorňovat.

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

obrázek 2: Vazby mezi problémy a opatřeními



obrázek 3: Vazby mezi opatřeními



6.2 Vyhodnocení finanční a organizační náročnosti opatření

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

Na úrovni priorit je finančně nejnáročnější prioritou 4 Rozvoj dopravní sítě a integrace jednotlivých druhů dopravy s nutnými výdaji zhruba jedna miliarda korun, přičemž se zpravidla jedná o projekty po organizační stránce středně náročné. Oproti tomu mají prioritou 3 Koordinace a optimalizace nabídky v oblasti volného času a cestovního ruchu (s výjimkou opatření 3.2 Objekty veřejných služeb) a prioritou 5 Integrace a podpora skupin obyvatel využívajících sociální služby předpokládané výdaje pouze v řádech desítek milionů korun, ale vyznačují se výrazně vyšší organizační náročností realizace vzhledem k zapojení širokého spektra subjektů. Priority 1 Zkvalitnění urbanistického rázu a 2 Zlepšení stavu životního prostředí mají nižší organizační náročnost a potřebné výdaje v dané prioritě se pohybují na úrovni stovek milionů korun.

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

6.3 Kroky při realizaci strategického plánu

6.3.1 Město jako koordinátor aktivit v regionu

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

Vedle formálních i neformálních forem komunikace s okolními městy a obcemi se výhledově nabízí v případě oboustranného zájmu také možnost částečné integrace okolních obcí pod Statutární město Mladá Boleslav při současném využití možnosti členit statutární město na samosprávné městské části. Tato varianta však předpokládá dlouhodobou přípravu a především zájem dotčených měst a obcí.

6.3.2 Práce se strategickým plánem

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

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

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

6.3.3 Projektové řízení

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

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

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

Výběr projektu do akčního plánu

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

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

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

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

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

Realizace projektu

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

Monitoring projektu

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