

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Katedra geografie

**SOCIOEKONOMICKÝ A URBANISTICKÝ VÝVOJ
MLADÉ BOLESLAVI**

Bakalářská práce

Petra TOŠOVSKÁ

Studijní program Geografie
Studijní obor 1301R005 Geografie

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, PhD.

Olomouc 2009



Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2008/09

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

pro

Petru TOŠOVSKOU

obor

1301R005 Geografie

Název tématu:

Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi

Zásady pro vypracování:

Cílem bakalářské práce je provést stručný přehled determinant socioekonomického vývoje města Mladé Boleslavi s důrazem na jeho urbanistickou koncepci

Struktura práce:

- 1) Úvod
- 2) Základní informace o městě: počet obyvatel a jeho vývoj, postavení města v sídelním systému, v územně správní organizaci v rámci státu
- 3) Historický vývoj města: pre-industriální období, industriální město, socialistické město
- 4) Současné charakteristiky vývoje města (post-socialistické a post-industriální město)
- 5) Současná vnitřní diferenciaci města
 - 5.1. bydlení (rodinný, ekonomický a etnický status)
 - 5.2. členění města na sektory (podle převažujících funkcí – obytná, výrobní, rekreační, obslužná)
 - 5.3. nejdůležitější problémy rozvoje města v současnosti
- 6) Výhled do budoucnosti
- 7) Závěr

Bakalářská práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:
rešerše literárních pramenů červenec-prosinec 2008

kapitola č. 2
kapitoly č. 3 až 5
kapitoly č. 6 až 7

červenec-listopad 2008
prosinec 2008-únor 2009
únor-červen 2009

Rozsah grafických prací: text a rozšiřující přílohy: fotodokumentace, grafy, tabulky.

Rozsah průvodní zprávy: 12 000 – 15 000 slov + BP v elektronické podobě

Seznam odborné literatury:

Hall, P.: Urban and Regional Planning, Routledge, London, 1993, 259 s.
Hrůza, J., Zajíc, J.: Vývoj urbanismu I a II, FA ČVUT Praha, 1996, 1997, 186 s. a 150 s.
Janečková, L.: Vašítková, M.: Marketing měst a obcí, Grada, 1999, 178 s.
Limity využití území, ÚUR Brno 1995
Maier, K.: Územní plánování, FA ČVUT Praha, 2005, 81 s.
Perlín, R., Kubeš, J.: Územní plánování pro geography, Karolinum, Praha, 1998, 89
Územní plány a urbanistické studie (sborník příkladů 1996-97), UUR Brno 1998

Časopisy:

Urbanismus a územní rozvoj

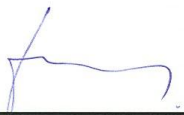
S - státní správa a samospráva

Materiály ČSÚ, Historický lexikon obcí, monografie, územní plán, strategický plán, ústní informace na příslušných úřadech

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Pavel Ptáček, PhD.

Datum zadání bakalářské práce: červen 2008

Termín odevzdání bakalářské práce: červen 2009



vedoucí katedry



vedoucí bakalářské práce

Tímto prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka, Ph. D. a uvedla jsem veškerou použitou literaturu a ostatní zdroje.

V Olomouci dne 11. 5. 2009

Vlastnoruční podpis autora

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph. D. za cenné rady a připomínky a panu Ing. arch. Jiřímu Podolskému za poskytnuté informace a materiály, které mi při psaní práce velice pomohly.

Obsah:

1. Úvod	7
2. Základní informace o městě Mladá Boleslav	10
3. Historický vývoj Mladé Boleslavi	14
3.1 Preindustriální období	14
3. 1. 1 Do příchodu Českých bratří	14
3. 1. 2. Bratrský Řím a následující období	17
3. 2 Industriální město	20
3. 2. 1 Automobilový průmysl	23
3. 3 Socialistické město	24
4. Současná charakteristika vývoje města	30
5. Současná vnitřní diferenciacie města	35
5. 1 Socioekonomická situace	38
5. 2 Bydlení	41
5. 3 Funkční členění města	42
5. 4 Problémy vývoje města v současnosti	45
6. Výhled do budoucnosti	48
7. Závěr	52
Seznam použité literatury a ostatních zdrojů:	54
Summary	
Přílohy	

1. Úvod

V sídelní struktuře České republiky bylo k 1. 1. 2007 celkem 6 249 obcí¹, jednou z nich je také Mladá Boleslav, která se ve 14. století stala městem. Prošla obdobím rozkvětu i úpadku, byla obyčejným provinčním městem, ale na chvíli také sídlem kraje (správní reforma z roku 1854) a později okresu. Před 114 lety zde vznikla dílna na výrobu jízdních kol. Zpočátku malá a vcelku bezvýznamná dílna položila základy pro průmyslový podnik, jehož význam postupně přerostl nejen hranice města. Nyní k sobě Mladá Boleslav a největší výrobce osobních automobilů v České republice, Škoda Auto, neodmyslitelně patří. Někdy je dokonce význam města překrýván významem podniku. Ale i když je automobilka podstatným faktorem rozvoje Mladé Boleslavi, tak její vývoj začal o mnoho století dřív, než zde bylo vyrobeno první auto.

Cíle

Cílem bakalářské práce je provést stručný přehled determinant socioekonomického vývoje města s důrazem na jeho urbanistickou koncepci v historii a současnosti města. Snažím se zachytit vznik a vývoj Mladé Boleslavi s poukazem na základní historické události, které ji výrazněji ovlivnily. Sleduji postupné etapy výstavby a snažím se ukázat, zda probíhaly podle určitých urbanistických plánů nebo naopak zcela neplánovitě. Práce by také měla ukázat současné členění města na jednotlivé sektory podle jejich převažující funkce. Zabývám se plochami vhodnými pro průmyslovou výrobu a obslužnost, bydlení, rekreaci a sport a snažím se vystihnout, zda jsou tyto funkce koncentrované do jednoho centra nebo jsou rozloženy do více zón. U jednotlivých ploch sleduji jejich dostupnost, dostatek a možnosti dalšího rozvoje. Cílem je rovněž nabídnout výhled do budoucnosti. Podle získaných informací ukázat, co se ve městě plánuje postavit nebo zrenovovat. V závěru jedné z kapitol bych chtěla provést ucelený přehled problémů, hrozeb, ale i potenciálních možností dalšího vývoje v podobě SWOT analýzy.

¹ Český statistický úřad: Statistický lexikon obcí České republiky 2007. Praha, ČSÚ a Ministerstvo vnitra ČR, 2008, 1352 s.

Metodika

Ke zpracování bakalářské práce jsem používala různé druhy materiálů. Při sepisování základních informací o městě jsem z největší míry využila literatury zaměřené na danou problematiku a statistických materiálů. Kapitola o historickém vývoji města byla sepsána na základě informací čerpaných především ze sekundárních zdrojů, z čtené literatury. Vše doplnily informace z Muzea Mladoboleslavsko v Mladé Boleslavi, kde je stálá expozice o vývoji města. Z důvodů snadnější orientace v textu jsem preindustriální období rozdělila na dvě části. V části o industriálním období je věnován větší prostor historii Škody Auto. Vývoj Mladé Boleslavi je natolik spjatý s rozvojem automobilky, že bychom se o její historii měli zmínit o něco více než o jiných firmách.

Informace k sepsání ostatních kapitol jsem čerpala především z materiálů a dokumentů Magistrátu Mladé Boleslavi, zápisů ze zasedání zastupitelstva, místního tisku, vlastních zkušeností, územního plánu a jeho regulativů. Veškeré dokumenty a materiály jsou poskytovány na webových stránkách města, na které většinou odkazují i pracovníci magistrátu. Cenné informace, nejen k historickému vývoji, mi poskytl Ing. arch. Jiří Podolský, člen současné stavební komise, podílející se na projektování města v období socialismu.

Statistická data čerpaná z materiálů Českého statistického úřadu musela být v některých případech přepočítána, jako například index stáří, což je podíl počtu obyvatel ve věku 65 let a více a počtu obyvatel ve věku 0 – 14 let.

Fotografie aktuální podoby města jsem si pořizovala sama na digitální fotoaparát, ostatní byly čerpané z příslušné literatury nebo webových stránek. Textová část práce je napsána v programu Microsoft Office Word 2007, tabulky a grafy jsou zpracované v programu Microsoft Office Excel 2007. Mapy a plány byly upravovány z podkladových map v programu Corel DRAW 9.

Diskuse s literaturou

O historii Mladé Boleslavi existuje poměrně hodně literárních zdrojů. V základních faktech, důležitých pro práci, se nerozházejí. Problém je v ideologickém podbarvení publikací vydaných ve druhé polovině 20. století, ale i v těchto knihách nalezneme základní fakta uváděná shodně s tituly vycházejícími v současnosti. Velmi podrobně je zpracováno období socialistické výstavby. Mladá Boleslav byla v této době dávána za příklad moderního socialistického města a tento obraz byl podporován mnohými vycházejícími pracemi. Jejich autory byli vesměs architekti podílející se na přestavbě města, socialistická výstavba je v této literatuře popisována naprosto nekriticky. V posledním období vychází poměrně hodně literatury věnující se historii a vývoji města, ale málokterá popisuje současný stav rozvoje. Informace se proto musí skládat dohromady z více zdrojů.

2. Základní informace o městě Mladá Boleslav

Město Mladá Boleslav se nachází v severní části Středočeského kraje. Do 1. ledna 2003 bylo okresním městem. Rozlohou (1 023 km²)² i počtem obyvatel (120 779)³ se jedná o třetí největší okres v kraji (rok 2007). Sousedí s okresy Libereckého kraje (Česká Lípa, Liberec, Semily), Královéhradeckého kraje (Jičín) a dalšími okresy Středočeského kraje (Nymburk, Praha – východ, Mělník).

Novela č. 313/2002 Sb. zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, rozšířila stávající počet statutárních měst v České republice o tři další města, mezi kterými byla i Mladá Boleslav. S účinností od 12. 7. 2002 je tedy Mladá Boleslav statutárním městem, které řídí magistrát v čele s primátorem, ale jehož území o celkové rozloze 2 895 ha se nedělí na samosprávné městské obvody.⁴ Ve Středočeském kraji má největší správní obvod z obcí s rozšířenou působností - 98 obcí.⁵

Obr. č. 1: Poloha Mladé Boleslavi v rámci ČR, kraje a okresu



Zdroj: <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/index>⁶

² Český statistický úřad: Statistická ročenka Středočeského kraje 2008, Praha, ČSÚ, 2007, 442 s.

³ Český statistický úřad: Statistická ročenka Středočeského kraje 2008, Praha, ČSÚ, 2007, 442 s.

⁴ Český statistický úřad: Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005, 1. díl. Praha, ČSÚ, 2006, 760 s.

⁵ Český statistický úřad: Statistická ročenka Středočeského kraje 2008, Praha, ČSÚ, 2007, 442 s.

⁶ Český statistický úřad: *Sčítání lidu, domů a bytů* [online]. 2005, 19. 9. 2007 [cit. 2009-04-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/index>>.

Okres Mladá Boleslav je z geologického pohledu jednotný, ovšem z pohledu biogeografického ho tvoří více rozmanitých bioregionů. Typickou část okresu tvoří dva bioregiony oddělené od sebe třetihorní zlomovou linií, ve které se vytvořilo údolí řeky Jizery. Na severu a na jihu zasahují do okresu další bioregiony. Především pro turistické využití může být na severovýchodě zajímavý Hruboskalský, ležící na hranici CHKO Český ráj. Mladá Boleslav leží na levém břehu Jizery, v Mladoboleslavském bioregionu.⁷

Z geomorfologického hlediska leží Boleslav v Mladoboleslavské kotlině, která je okrskem Turnovské pahorkatiny.⁸ Oblast tvoří vápnité horniny svrchní křídly, především slíny, slínovce a vápnité jílovce, ve vyšších polohách nalezneme i pískovce. Velké plochy z pokryvných útvarů tvoří štěrkopísky starých jizerských teras a nivní sedimenty, které však mají malou mocnost.⁹ V zalesněných částech převažují dubové lesy s břízou, habrem nebo borovicí. Nejvyšším bodem celého okrsku je vrchol Baba v nadmořské výšce 362,8 m, díky dubohabřinám s bohatou květenou a zvířenou je vyhlášen přírodní rezervací. Chráněným územím je také NPP Radouč, kde se na opukových stráních se zbytky skalních stepí nachází naleziště vzácné devaterky poléhavé.¹⁰

Půdní poměry jsou velmi rozmanité. V oblasti nalezneme černozemě, které jsou často oglejené, smolnice, černice na nivních sedimentech, pseudogleje, luvizemě nebo kambizemě na štěrkopískových plošinách.¹¹

Podle Quitta se Mladá Boleslav nachází v teplé oblasti T2, celý bioregion zasahuje ve své severní části do oblasti mírně teplé MT a MT9.

Mladá Boleslav:¹²

průměrná teplota: 8,2 °C

průměrný roční úhrn srážek: 550 mm

nadmořská výška: 235 m n. m.

Hydrologickou osu okresu tvoří řeka Jizera, pramenící v Polsku a vlévající se u Toušeně zprava do Labe. Přímo v Mladé Boleslavi ústí do Jizery jeden z jejích

⁷ Němec, J. a kolektiv: Příroda Mladobolesavska. Consult Praha a Envitypo Praha, Praha, 2000, 213s.

⁸ Demek, J. a kolektiv: Zeměpisný lexikon ČSR - hory a nížiny. Praha, Academia, 1987, 584 s.

⁹ Němec, J. a kolektiv: Příroda Mladobolesavska. Consult Praha a Envitypo Praha, Praha, 2000, 213s.

¹⁰ Demek, J. a kolektiv: Zeměpisný lexikon ČSR – hory a nížiny. Praha, Academia, 1987, 584 s.

¹¹ Němec, J. a kolektiv: Příroda Mladobolesavska. Consult Praha a Envitypo Praha, Praha, 2000, 213s.

¹² Němec, J. a kolektiv: Příroda Mladobolesavska. Consult Praha a Envitypo Praha, Praha, 2000, 213s.

levých přítoků, vodohospodářsky významná Klenice.¹³ Velice významné jsou na Mladoboleslavsku přírodní zásoby podzemních vod, ze kterých je čerpána pitná voda pro celý okres.

Poloha města je pro jeho rozvoj vždy velice významná. Mladá Boleslav leží na důležité spojnici Prahy a Liberce, rychlostní komunikaci R10 Praha - Turnov. Za hranicemi pražského území, ale stále v dobré dostupnosti k hlavnímu městu. Dobrá dostupnost je i ze sousedních okresních měst, přes Mladou Boleslav prochází silnice I. třídy I/38 spojující Nymburk a Českou Lípou a I/16 spojující Jičín a Mělník. Z pohledu železniční dopravy je v současné době nejvýznamnější nákladní doprava, která částečně zmenšuje zatížení silniční sítě.

V mladoboleslavském okrese se nachází včetně Mladé Boleslavi celkem 8 měst, ve kterých žilo v roce 2001 přibližně 68 % veškerého obyvatelstva okresu. Žádné z nich počtem obyvatel nedosahuje velikosti Boleslavi, která se přibližně od poloviny 19. století vyvíjí v jednoznačné centrum regionu. Růst počtu obyvatel byl dán několika faktory. Kromě všeobecných změn probíhajících v tomto období souvisí růst počtu obyvatel i s koncentrací průmyslových podniků na území města. Mírný pokles byl zaznamenán jen v roce 1950, po II. světové válce a následném osídlování pohraničních oblastí. Zvyšování počtu obyvatel jednoznačně souvisí s rozvojem výroby automobilů v mladoboleslavském automobilovém závodě Škoda. Zvyšování výroby v automobilovém průmyslu bylo v období 1948 – 1990 určováno politickými a národohospodářskými zájmy. V souvislosti se zvyšováním pracovních možností a rychlou bytovou výstavbou v Mladé Boleslavi byl nejdynamičtější nárůst počtu obyvatel zaznamenán mezi lety 1970 a 1980, kdy stoupl o 10 000.

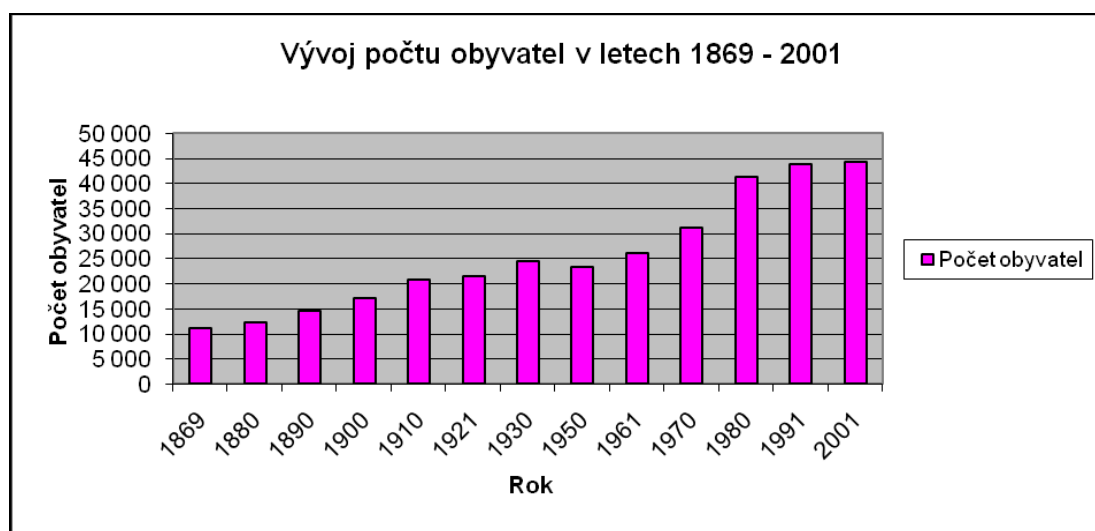
Velká dynamika růstu počtu obyvatel se v posledním období 20. století zastavila. Stagnace vývoje souvisí s mnoha faktory. Po roce 1990 došlo nejen k politickým, ale také územním změnám města způsobených odloučením se některých obcí. Zastavení růstu ukazuje na významnou změnu v trendu života obyvatel. Škoda Auto je i nadále největším zaměstnavatelem v kraji a stále přitahuje novou pracovní sílu, ale lidé nyní dávají přednost bydlení v klidném prostředí spádových oblastí města a za prací do Mladé Boleslavi raději dojíždí. Do této doby byla určujícím faktorem růstu

¹³ Vlček, V.: Zeměpisný lexikon ČSR – vodní toky a nádrže. Praha, Academia, 1984, 316 s.

migrace, ale v roce 2001 bylo již migrační saldo záporné. Přirozený přírůstek obyvatelstva je dlouhodobě velice nízký.

Obr. 2: Vývoj počtu obyvatel v Mladé Boleslavi v letech 1869 – 2001

Rok	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
Počet obyvatel	11003	12249	14452	17017	20640	21425	24488	23204	26021	31085	41226	43859	44255



Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005, 1. díl. Praha, ČSÚ, 2006.

3. Historický vývoj Mladé Boleslavi

3.1 Preindustriální období

3.1.1 Do příchodu Českých bratří

Oblast dnešní Mladé Boleslavi byla podle prokazatelných archeologických nálezů trvale osídlena až slovanskými kmeny, i když dřívější trvalé osídlení nelze vyloučit. Nejstarší důkazy o slovanských sídlech v okolí pozdějšího města pochází z 8. století. Přítomnost raně středověkého sídla z této doby přímo v místech budoucího městského jádra nemůžeme spolehlivě potvrdit, ale blízkou přítomnost lidí dokazuje nalezené pohřebiště na ostrohu, kde později vznikl boleslavský hrad a město.

Přesná doba vzniku hradu není spolehlivě prokázána. Za jisté se dá považovat, že ve druhé polovině 10. století již byla oblast Boleslavska, zabírající oblast od dolního Pojizeří až k severní hranici tehdejšího státu, kontrolována z hradiště na skalnatém ostrohu nad soutokem Jizery a Klenice, pravděpodobně nazývaného Nová Boleslav. První písemná zmínka o hradu ale pochází až z roku 1130. Při výběru místa pro nové centrum sehrály svou úlohu pravděpodobně strategické a vojenské aspekty. Česká knížata potřebovala nové sídlo, aby mohla lépe kontrolovat vzdálenější oblasti vznikajícího státu. Lokace hradu měla především obranné důvody. Skalnatý ostroh, přístupný pouze ze severní strany poskytoval tu nejlepší příležitost efektivní obrany proti případnému nepříteli.

Hospodářské zázemí hradu tvořila osada pod ním nazývaná Podolec. Neexistují o ní však téměř žádné zprávy. Podle nálezů archeologů osídlili oblast Podolce první lidé pravděpodobně ještě před založením hradu. Tato tržní osada ležela na staré obchodní cestě, která vedla podél Jizery z Prahy do Lužice. Zisky získávala z vybíraných cel a časem snad nabyla některá z městských práv. Již v 10. století zde stál kostel zasvěcený svatému Vítu, při kterém byla ve 13. století založena johanitská komenda. Tehdejší držitelé osady, Markvarticové věnovali johanitskému řádu několik pozemků přímo na Podolci.¹⁴

Během bojů ve 13. století byl Podolec i hrad nad ním zpustošen. Osada se dokázala do jisté míry z válečných útrap vzpamatovat, i přesto však trojúhelníkový

¹⁴ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s.

ostroh zvaný Hrobie poskytoval větší možnost obrany a více vyhovoval záměrům měšťanstva. V roce 1344 se držitel boleslavského panství Ješek z Michalovic rozhodl přenést osadu Podolec z podhradí k hradu a vytvořit tak reprezentační sídlo svého panství, tímto aktem je právě rok 1344 považován za založení města Mladé Boleslavi.

Půdorys středověkého města má trojúhelníkový tvar. V případě Mladé Boleslavi byl tento tvar předem daný přírodními podmínkami, které zprvu omezovaly stavební vývoj. Střed města tvořilo do špičky se sbíhající tržiště, na jehož konci, v nejužším místě ostrohu, stál hrad. Podél obou stran byly stavěny domy, v počátcích většinou dřevěné. Pozemky domů jsou až do dnešní doby dokladem typické středověké zástavby. Domy plnily funkci obytnou i hospodářskou. V přední části se nacházely prostory pro výkon živnosti, následovala obytná část. V zadní části měla většina domů úzké, hluboké parcely s hospodářským zázemím. V severní části rynku byl umístěn kostel. Svahy ostrohu omezovaly i složitější vývoj uliční sítě, z náměstí tak prakticky vybíhalo jen málo úzkých krátkých uliček. Hradby byly patrně do konce 14. století nedokončené. Za nimi, v jejich těsné blízkosti vznikl minoritský klášter a nová johanitská komenda.¹⁵

Obr. 3: Hradní ostroh



Zdroj: www.mb-net.cz¹⁶

Obr. 4: Pozůstatky středověké zástavby



Zdroj: Petra Tošovská, 20. 4. 2009

Aby se mohlo město hospodářsky rozvíjet a vytvořit tak centrum oblasti, dostalo od svého zakladatele všechna práva, která měl možnost udělit. V čele města byl rychtář, měšťané získali právo vařit pivo, ve městě byly masné krámy a další živnosti, svobodná krčma i radnice. V roce 1391 získalo město od krále Václava IV.

¹⁵ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

¹⁶ *Oficiální stránky Statutárního města Mladá Boleslav* [online]. 2007-2009, 06. 05. 2009 [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.mb-net.cz/?page=cz,fotogalerie>>.

právo pořádat osmidenní trhy. I přes všechny výsady postupoval hospodářský růst velmi pomalu a Mladá Boleslav si ještě dlouhou dobu udržovala zemědělsky – řemeslnický ráz.¹⁷

Zatímco měšťanské obyvatelstvo bylo soustředěno mezi městské hradby, které omezovaly prostorový vývoj města, chudší obyvatelé se usazovali za nimi. V původní osadě Podolec zůstali ti méně majetní. Postupně se zde usazovali také chudí přistěhovalci nejen z Čech, ale i z německých zemí. Ráz nejstaršího boleslavského předměstí určil tok Jizery a Klenice. Bezprostřední blízkost vody způsobila, že na Podolci začaly postupem času vznikat barvírny, sladovny, koželužny, mlýny, palírny a další dílny, kolem kterých se usazovali řemeslníci, tovaryši a námezdní čeled. Druhá nejstarší příměstská část vznikala přímo za hradbami, později se z ní vytvořilo Nové Město.

Během husitských válek byl všechn rozvoj města zastaven. V roce 1421 otevřelo obyvatelstvo města brány husitskému vojsku a vydalo se do rukou husitského hejtmana. Byl vypálen minoritský a johanitský klášter a došlo k částečnému poboření hradeb. Mladá Boleslav se stala častým cílem útoků, které ji hospodářsky zcela vyčerpaly.¹⁸

Husitské období změnilo především náboženskou strukturu obyvatelstva. I když byla Boleslav po válkách stále majetkem katolické šlechty, zastoupení kališníků zde bylo natolik silné, že si na vrchnosti vymohli právo vyznávat svobodně víru podobojí a nepřijímat do města nikoho, kdo by se s nimi v otázkách víry neshodoval. Tento fakt měl v příštích letech výrazně ovlivnit rozvoj města.¹⁹

Hospodářské obnově měl moci darovaný solný monopol, který představoval asi pětinu městských příjmů. Hradby byly obnovovány v předešlé podobě, takže dál omezovaly možnost většího růstu. Od 70. let 15. století však Boleslav vlastnila nová vrchnost a naprostá náboženská tolerance nového pána Jaroše Tovačovského z Cimburka a především jeho druhé manželky Johanky z Krajku poskytla městu možnost nového rozvoje. V následujícím století zažívala Mladá Boleslav nebyvalý rozkvět hospodářský i kulturní.

¹⁷ Sosnovec, P.: Město mladého Boleslava. In: Mladá Boleslav. Městem a okolím. Praha, Orbis, 1994, s. 5 – 6.

¹⁸ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

¹⁹ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s.

3. 1. 2. Bratrský Řím a následující období

Za období bratrského Říma je v boleslavské historii označována doba od konce 15. století, přibližně až do počátků Českého stavovského povstání. Město v této době prožilo hospodářský vzestup, rozvinula se řemesla, živnosti, zvýšila se úroveň vzdělávání, péče o zdraví obyvatel a hygiena, rozvinula se kultura.

Na konci 15. století získala v Mladé Boleslavi majetek, v té době ilegální, Jednota bratrská. Bratři přeměnili zpustlý minoritský klášter, v jeho blízkosti zřídili svou modlitebnu, školu, špitál a na počátku 16. století také tiskárnu lékaře Mikuláše Klaudiána, autora první tištěné mapy Čech. Za svobodným vyznáním přicházelo nové obyvatelstvo. Na čas se dominantním náboženstvím stalo bratrské vyznání a Boleslav se stala českým centrem Jednoty. V poklidu vedle sebe žili lidé kališnického, katolického, židovského a luteránského vyznání. Příliv nových obyvatel zaznamenaly hlavně příměstské části Pták a Podolec, kde se usazovali luteráni z Podkrušnohoří a německých zemí. Německá kolonie vznikla také ve vnitřním městě.²⁰

V 50. letech 16. století probíhala ve městě rozsáhlá stavební činnost. Domy na náměstí Starého Města byly přestavovány v renesančním duchu. V jeho severní části vznikla například honosná budova radnice. V severozápadní části byli usazeni židé, o nichž pochází první zmínky z roku 1480. Jejich obydlí však netvořila uzavřenou zástavbu, jednotlivé židovské domy byly včleněné mezi domy ostatních věřících. Majiteli staroměstských domů byli převážně zámožní měšťané živící se obchodem nebo zástupci výnosných řemesel. Na konci 16. století se na Starém Městě nacházely obytné domy a veřejné budovy jako radnice, škola, fara nebo hlavní městský kostel.²¹

Stavělo se i na Novém Městě, na Ptáku a na Podolci. Roku 1528 povýšil král Ferdinand I. předměstskou část Nové Město na město se všemi právy Starého Města. Mladá Boleslav se tak rozrostla o novou část, která však nebyla nikdy obehnaná hradbami. Byl zde zřízen nový hřbitov, dnes Havelský, a v padesátých letech zde Ital Matteo Borgorelli, který přestavěl na zámek také boleslavský hrad, projektoval renesanční nový sbor Jednoty bratrské. Pták, pod hradebními zdmi a Podolec

²⁰ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

²¹ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223s.

zůstávaly i nadále předměstími, kde se usazovali němečtí přistěhovalci a chudina a kde byly zakládány mlýny, soukenické barvírny, pivovar, lázně.²²

Obr. 5: Renesanční radnice



Zdroj: Petra Tošovská, 11. 4. 2009

Obr. 6: Sbor Jednoty bratrské



Zdroj: Petra Tošovská, 5. 5. 2009

Městský majetek se během 16. století rozmnožil o nové pozemky. Byly zakoupeny rybníky a vesnice v blízkém okolí, Dolní Stakory, Volenovice, Plazy, Husí Lhota a další. V městském držení bylo také několik mlýnů.

Vrchnost se svými nařízeními snažila zasahovat do cechovního zřízení. Cílem bylo zlepšení hospodářské situace. Počet cechů nebyl stabilní, a tudíž přesně známý. Cechy se neustále sdružovaly a opět rozdělovaly.

Ke zlepšení životních podmínek obyvatel přispěl v neposlední řadě také vodovod. Skalní masiv ostrohu, na kterém se Staré Město nachází, nedovoloval hloubení studní, proto byl již v 16. století zaveden na staroměstské náměstí dřevěný vodovod, čerpající vodu přes vodárenskou věž na svahu. Voda byla rozvedena i do některých měšťanských domů.²³

Posledním majitelem města byl Bohuslav Hasištejnský, který potřeboval velkou sumu na splacení svých dluhů, čehož využili boleslavští měšťané a roku 1595 Boleslav odkoupili. O pět let později si za nemalé úplaty vymohli na císaři Rudolfovi

²² Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

²³ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223s.

II. zařazení mezi královská města. Do nového století vstupovalo město zatížené velkými finančními výdaji, z části poničené požárem z roku 1595 a zasažené morovou epidemií.

Tab. 1: Počet domů v jednotlivých částech města v roce 1595

Městská část	Obytné domy
Staré Město	132
Nové Město	112
Podolec a předměstí	95
Pták, Sladovny, Trávník	72
	411

Zdroj: Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, s. 49.

Období rozkvětu definitivně skončilo Povstáním českých stavů, jehož se město aktivně účastnilo. Po bitvě na Bílé hoře byl na krátkou dobu městu zabaven veškerý majetek. Po třicetileté válce zůstalo hospodářsky vyčerpané a poničené. Ze 425 předválečných domů zůstávalo ještě roku 1651 170 z nich pustých. Nejvíce zasáhly válečné útrapy hradbami předměstí, která nebyla chráněna hradbami.

Zhruba 150 lidí odešlo v 17. století do emigrace. Ve městě převládalo české obyvatelstvo, i když počet Němců se po válce nepatrně zvýšil. Z rozmanité náboženské struktury zůstali pouze katolíci a židé. V Boleslavi bylo na konci 17. století 303 domů, z nichž 30 vlastnili židé. 132 majitelů domů provozovalo živnosti, převážně textilní a potravinářské.

V hospodářské sféře se začínaly v tomto období objevovat neshody mezi obyvateli. Do podnikání začala výraznou měrou zasahovat šlechta, která porušovala mílové právo. Nižší zisky pro měšťany ale nejvíc znamenalo židovské podnikání. Podle záznamů se počet židovského obyvatelstva neustále zvyšoval. V roce 1713 bylo ve městě zaznamenáno již 591 židů žijících celkem v 53 domech, o dvanáct let později dosahoval jejich počet 691. Počet židovského obyvatelstva se měšťané snažili regulovat. Po velkém požáru v roce 1697, který zničil velkou část města, se již nesměli vrátit na místa svých původních domů, ale byli odsunuti na jedno místo, kde začala vznikat židovská čtvrť. Na počátku 18. století byl pak jejich stav omezen vyhláškou na 700 lidí.

3. 2 Industriální město

Četné požáry v 18. století změnilly podobu města. Při největších v letech 1761 a 1779 shořelo dohromady na 168 domů, dalších 20 poničila povodeň na řece Klenici v roce 1789. Když se pak v roce 1790 číslily boleslavské domy, bylo, včetně očíslovaných veřejných budov, dosaženo čísla 385. Počet obyvatel, i po morové epidemii, přibližně dosáhl počtu lidí před bitvou na Bílé hoře, z národnostního hlediska jasně převažovali Češi. V počtu živností byl zaznamenán pokles. Živností bylo k roku 1757 evidováno jen 144, naopak byl zaznamenán mírný nárůst rodin, které se živili pouze zemědělstvím. Zásadní proměnou prošel boleslavský hrad, který byl přestavěn na kasárny pro trvalou vojenskou posádku.²⁴

Nový nejen hospodářský rozkvět přineslo Mladé Boleslavi industriální období. Rozvoj průmyslu byl v Habsburské monarchii neodmyslitelně spojen se státními pokusy o reformy v hospodářské oblasti. Boleslavský region měnil svou hospodářskou strukturu od poloviny 18. století, kdy zde začalo vznikat mnoho významných průmyslových podniků. Přímou v Boleslavi fungovalo množství podniků na pomezí živnostenské a tovární výroby, na rozvoj a vývoj města však měly zásadní vliv větší podniky vznikající převážně na předměstích a periferiích.²⁵

Průmyslová výroba se z největší míry začala soustřeďovat na Ptáku a na Podolci, kde pro ni byly i historické předpoklady. Podle urbanistů následujícího období bylo soustředění výroby do podhradí zcela nevhodné a nekoordinované. Problém viděli v blízkosti historického jádra a nevhodném půdním podloží.²⁶ Pro obyvatele těchto čtvrtí byl největším problémem zápach a znečištění prostředí. Velkým znečištěním trpěla také Jizera a Klenice.

Základy první boleslavské továrny byly položeny v roce 1819, kdy již v blízkém boleslavském okolí úspěšně fungovaly jiné podniky. Textilka na louce zvané „Prádlo“ se postupem času specializovala na produkci vlny. Nový majitel Klinger rozšířil závod o nové budovy a vytvořil z továrny moderní, prosperující firmu. Ve dvacátých letech minulého století zaměstnávala 1 500 zaměstnanců, pro některé se nad Ptákem stavěla malá čtvrť moderních obytných domů.

²⁴ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s

²⁵ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223 s.

²⁶ O nevhodnosti soustředění průmyslu v podhradí mluví ve svých pracích Hruška, Döbert nebo Kosík.

V celém okrese hojně rozšířené cukrovarnictví bylo v Boleslavi zastoupené cukrovarem v Čejetičkách, kde vznikla v tomto období také mlékárna. Městský pivovar byl přenesen z centra na okraj města směrem na Jičín. Na Podolci vyrostla pekárna, koželužna a firma Karla Hudce a Moritze Kohna na výrobu mýdla a voňavek, která úspěšně vyvážela do zámoří. Po I. světové válce však byla přebudována na pekárnu. Na protější straně ulice vznikla mýdlárna „Goldberg a Haas“. Jako mýdlárna byla provozována přes dvacet let, pak byla v roce 1908 přeměněna na výrobu akumulátorů firmy „TUDOR s.r.o.“. Od roku 1923 je známa jako pobočka firmy „Pražská akumulátorka a.s.“. Značný rozmach a úspěch zaznamenala také kovovýroba, velmi známou byla firma „Rolnická strojírna a slévárna Antonín Dobrý a. s.“.

Charakteristickým znakem industriální éry je železnice a rozvoj dopravy všeobecně. Rozvoj průmyslové výroby přispěl k rozvoji železnice a naopak vytvoření dopravní sítě významně podporovalo průmyslovou výrobu. Se stavbou silnic začali na svém panství Valdštejnové koncem 18. století. V roce 1816 byla do Boleslavi prodloužena silnice Bělá pod Bezdězem – Kuřívody, část významné obchodní trasy z Kolína do Žitavy. Vzápětí následovalo vybudování spojnice Praha – Liberec, jejíž stavbě musely v Mladé Boleslavi ustoupit městské brány. V roce 1864 byla do města zavedena dráha, zaměřená především na dopravu uhlí z Kralup do Turnova. Za tři roky se dalo po železnici dojet do České Lípy a dále do Rumburka a v roce 1870 také do Nymburka. Hospodářské přípojky vedly do nejvýznamnějších podniků v oblasti. Pro nádražní budovu byl, přes protesty boleslavských podnikatelů, vybrán pozemek až v Čejetičkách.²⁷

Po stavební stagnaci, kterou zažívalo město v předešlém období, se stavební činnost opět rozvíjela. Ucelenou stavební koncepci můžeme však nalézt jen v některých částech (Palackého ulice s gymnáziem, sokolovnou, divadlem,...) jinak se výstavba neplánovitě rozrůstá daleko za okrsek dosavadního města. V roce 1859 zničil rozsáhlý požár celou židovskou část a částečně také Staré Město, které tím ztratilo svou jednotnou architektonickou podobu. Od poloviny 19. století do II. světové války vznikly budovy pro gymnázium, vyšší dívčí školu, reálku, řemeslnickou školu. Založen byl také rozsáhlý park Štěpánka. Architektonicky

²⁷ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223 s.

cennou budovou je secesní divadlo od architektů Jana Kříženeckého a Jana Králíka nebo průmyslová škola z prvorepublikového období architekta Jiřího Kroha. Na výpadovce na Jičín byla postavena nová kasárna a obytné domy. Jako nevhodně zvolené se jeví místo pro novou nemocnici, která vznikla u velmi rušné silnice směrem na Kosmonosy. Městské ulice a náměstí byla dlážděná. Vzhled města změnilo bombardování 9. 5. 1945, které poničilo mnoho obytných a provozních budov, včetně prostoru automobilky. Původní budovy nebyly obnovovány a získané místo poskytlo prostor pro novou výstavbu v socialistickém urbanistickém stylu.

Obr. 7: Průmyslová škola



Zdroj: Petra Tošovská, 11. 4. 2009

Obr. 8: Městské divadlo



Zdroj: Petra Tošovská, 5. 5. 2009

Meziválečnou bytovou nouzí se snažilo řešit například stavební sdružení, které vypsaló soutěž na 60 obytných domů vznikajících na Rozvoji.²⁸ V tomto období se město začalo rozrůstat také naproti hradnímu ostrohu, vznikly čtvrti s rodinnými domy na Dubcích, na Hejtmánce nebo v oblasti zvané Belveder u dnešního letiště.²⁹

Počer obyvatel se v průběhu 19. století stále zvyšoval. Zatímco ve třicátých letech měla Mladá Boleslav 4 462 obyvatel a 452 domů, v roce 1854 to bylo podle odhadů 6 000 obyvatel³⁰ a o 15 let později už 8 777 lidí³¹. Do poloviny století byla Boleslav silně poněmčena. Německy byla vedena veškerá agenda a němčinu používali také majitelé průmyslových podniků a četných dílen, kteří však často byli židovského původu. Ve 20. století již jasně převažuje české obyvatelstvo. Komunita boleslavských židů byla zničena za II. světové války, z koncentračních táborů se vrátil jen zlomek židovských obyvatel.

²⁸ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s.

²⁹ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

³⁰ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s.

³¹ Český statistický úřad: Historický lexikon obcí 1869 – 2005, 1. díl. Praha, ČSÚ, 2006, 760 s.

3. 2. 1 Automobilový průmysl

Základy budoucího symbolu Mladé Boleslavi položili knihkupec Václav Klement a mechanik Václav Laurin v roce 1895. Začínali v malé pronajaté dílně se sedmi zaměstnanci výrobou velocipédů značky Slavia. Za dva roky začali nakupovat pozemky u silnice vedoucí do Kosmonos, stavět nové prostory a vyrábět motocykly značky „Laurin a Klement“. Výroba se rozrůstala a nové budovy zabíraly další pozemky na tehdejší městské periferii.

Vývoj dopravy a dopravních prostředků neustále postupoval dopředu a novým trendům se museli přizpůsobit i v Boleslavi. V roce 1905 vyjel z bran závodu první skutečný automobil. Vedle aut se vyráběly také letadlové motory nebo autobusy. Roku 1925 se v té době už akciová společnost sloučila s plzeňskými Škodovými závody a specializovala se na výrobu osobních automobilů. Rozrůstání továrny a počtu zaměstnanců je zachycen v tabulce. Novým impulsem pro další rozrůstání byl plzeňský kapitál. Přešlo se na pásovou výrobu a kromě jiných objektů byla postavena nová karosárna a mechanická dílna. Na konci 30. let zabíral podnik rozlohu 215 000 m².

Tab. 2: Vývoj ploch a počtu zaměstnanců v letech 1895 - 1925

	1895	1900	1905	1920	1925
Pracovní plocha (m²)	120	1100	9500	58 000	60 000
Počet strojů (ks)	2	36	206	820	800
Počet zaměstnanců	7	68	495	1 470	1 800

Zdroj: Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, s. 343.

Hospodářská krize si vynutila výrobu levnějších lidových automobilů, díky které neutrpěla automobilka takové ztráty jako ostatní boleslavská průmyslová odvětví. Během války pak klesla civilní výroba na minimum, německá správa podřídila výrobu válečným požadavkům.³²

³² Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223 s.

3. 3 Socialistické město

Před II. světovou válkou vznikla urbanistická koncepce Ing. arch. Emanuela Hrušky DrSc. Pro svou práci o soudobém urbanismu si zvolil příklad Mladé Boleslavi jako významného centra oblasti, na kterém se rozhodl demonstrovat hospodářskou, kulturní a společenskou jednotu města, vesnice a průmyslu ve větším prostoru. Vytvořil jednotně koncipovaný plán pro rozvoj města a jeho blízké okolí. V Mladé Boleslavi navrhl místa určená pro novou výstavbu bytů. Zaměstnancům průmyslu a služeb byly určeny svahy mezi Debří a Kosmonosy, pro majetnější byla určena chrástecká oblast. Průmysl se měl přeložit hlavně z podhradí na vhodnější plochy, kolem starého závodu Škodovky, doprava byla řešena jejím přeložením mimo centrum města. Město mělo svou výrobní, obytnou a rekreační část, do celého komplexu města byla citelným způsobem včleněna zeleň.³³ Hruškov plán nebyl nikdy realizován v takovém rozsahu, v jakém byl navržen, některé prvky však byly převzaty dalšími urbanisty v následujícím období. Bezprostředně po skončení války bylo ale prioritou eliminovat škody způsobené bombardováním v jejím závěru.

Prvořadým úkolem se stala obnova poničených částí automobilových závodů, což se částečně podařilo v několika následujících měsících. V roce 1945 byla automobilka znárodněna a přeměněna na „Automobilové závody, národní podnik“ (AZNP), následně k němu byly přidruženy i závody v Kvasinách a Vrchlabí. Roku 1959 bylo politickými špičkami rozhodnuto o zvýšení výroby osobních automobilů. Vládní projekt si kladl za cíl dosáhnout produkce 120 000 automobilů ročně.³⁴ AZNP potřebovaly nové prostory a nové pracovníky a ti potřebovali mít zajištěno bydlení. Tímto vládním rozhodnutím byl nastartován nový stavební vývoj Mladé Boleslavi, který naprosto změnil její podobu a podle soudobého tisku z ní vytvořil moderní město, které svým obyvatelům nabízelo vše, co potřebovali. Cílem urbanistické koncepce se stalo vytvořit reálný plán, který svou komplexností obsáhne nejen ekonomickou stránku, ale zaručí i vytvoření dobrého životního prostředí.

V průběhu pěti let vznikly na ploše o rozloze 80 ha nové haly AZNP, z nichž mechanické dílny a karosárna byly největšími výrobními halami ve státě. Další objekty se začaly stavět od roku 1968. Po požáru v roce 1969, kdy shořela velká část

³³ Hruška, E.: Krajina a její soudobá urbanisace. Praha, nakladatel B. Pyšvejc, 1946, 99 s.

³⁴ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223 s.

starého závodu, se o rok později rozběhla další výstavba, která by zakryla ztráty a dále byla naplánována tak, aby v několika fázích pokryla území severně od původního závodu až k průmyslovým objektům vznikajícím v okrajové části Kosmonos. V rámci projektů AZNP nevznikaly ale jen výrobní haly. Rozsáhlé investice směřovaly do vzdělání. Vzniklo učiliště zaměřené na výchovu nových kvalifikovaných pracovních sil. Školní budova byla umístěna do přestavěné staré karosárny, nově pro učně vznikl internát. Pro mladé zaměstnance byly budovány nové ubytovny. Se sociálním programem souvisel podíl na výstavbě nových jeslí a školek a také polikliniky nejen pro zaměstnance. V roce 1972 byla dokončena stavba kulturního domu, který plní svou funkci až do dnešní doby.

Obr. 9: Bývalé ubytovny AZNP



Zdroj: Petra Tošovská, 11. 4. 2009

Obr. 10: Kulturní dům



Zdroj: Petra Tošovská, 5. 5. 2009

Svůj charakter mělo město změnit zcela zásadně. Nebylo rozhodnuto pouze o nárůstu výroby, ale také o nárůstu obyvatel. Ve dvacetiletém výhledu mělo být dosaženo počtu 40 700 obyvatel, tím vznikla nutná potřeba řešit bytovou situaci. Rozvoj nové Mladé Boleslavi byl soustředěn do středu města Boleslavi bývalé. Urbanisté zavrhlí možnost stavět nová sídliště na odlehlých periferních místech. Rozvoj města se měl primárně řešit zásadní přestavbou v jeho dosavadním obvodu se zakomponováním stávající zeleně. Další rozvoj měl probíhat severním a východním směrem. Vztah sousedních Kosmonos byl řešen jako souměstí, ale s ponecháním svébytné charakteristiky obou měst. Individuální a družstevní zástavbě byly vymezeny jižní svahy Kosmonos a městské části Na Dubcích, Čejetice a Debř. Historickou část města řešil asanační plán v rámci rekonstrukce starých historických měst. Průmysl a hospodářské podniky byly umístěny do severovýchodní oblasti, ale s ponecháním potravinářského průmyslu v oblasti hlavního vlakového nádraží. Průmyslové zázemí v podobě skladů bylo odsunuto do oblasti plánovaného

nákladního nádraží v Řepově, směrem na Jičín. Městské části a okolní obce Debř, Čejetice, Bezděčín, Chrást a Jemníky Josefův Důl, Hrdlořezy, Kosmonosy, Bradlec, Dalovice a Řepov byly řešeny jako součást boleslavské aglomerace. Neuskutečněnými zůstaly plány na zapuštění trati přetínající město a také Hruškův návrh na odvedení hlavní dopravní tepny mimo město, které zůstalo i nadále zatíženo veškerou dopravou. Autobusové nádraží bylo umístěno k hlavní bráně AZNP na Slovance, u železniční zastávky, v dostatečné blízkosti školských zařízení a úřadů.

Přestavba začala roku 1959 ve východní části města s cílem splnit tuto etapu do roku 1965. Domům stavěným novou metodou, tzv. montovaného skeletu, která byla poprvé užita právě v Boleslavi, začaly ustupovat budovy staré zástavby. Došlo například k bourání na náměstí Míru, jež dostalo zcela novou podobu. Kolem hlavního dopravního tahu na Jičín, na třídě Lidových milicí, byly naplánované 4 až 5 podlažní obytné domy. U budovy soudu vzniklo nové Leninovo náměstí. Ve III. etapě výstavby východní části města vyrostly vícepodlažní panelové domy. Na novém sídlišti byla vybudována také základní škola s 27 třídami a hřištěm. Pro rekreaci občanů bylo určeno vybudované městské koupaliště.

Páteří města se stala třída Rudé armády spojující Boleslav a Kosmonosy. V jejím okolí byla naplánována VII. etapa nové výstavby, která měla využít již vybudované inženýrské sítě, navázat na výstavbu rodinných domů z 20. let a spojit město s výstavbou rodinných domků na jižních svazích Kosmonos. Ve východní části bylo počítáno se stále se rozšiřující průmyslovou zástavbou, západní strana měla tvořit obytnou a rekreační zónu. Takto řešil situaci již Hruška ve 40. letech. Mezi panelovými domy stavěnými ve IV. výstavbové etapě vznikl ústřední městský stadion, ale také nová základní a mateřská škola, neboť počet dětí se stále zvyšoval. Opačným směrem, blíže staré zástavbě, nad nemocnicí, byly odstraněny starší domy a vytvořen autosalon a obchodní středisko „Máj“.

Na dosud volných plochách byla realizována výstavba panelových domů ve III. etapě v Jilemnického ulici a ve IV. etapě na třídě Rudé armády a v ulici U Stadionu, v VI. etapě byla řešena ulice Hřbitovní a Purkyňova. Postupně byly ve všech etapách zastavěny všechny nezastavěné proluky dosavadní zástavby.

Tab. 3: Vývoj počtu obyvatel a počtu domů v období 1930 - 1991

	1930	1950	1961	1970	1980	1991
Počet obyvatel	24 448	23 204	26 021	31 085	41 226	43 859
Počet domů	2 511	3 071	3 142	3 183	3 340	3 714

Zdroj: Český statistický úřad: Historický lexikon obcí 1869 – 2005, 1. díl. Praha, ČSÚ, 2006, s. 136 -138.

Tab. 4: Stáří bytového fondu

Byty v trvale obydlených domech podle doby výstavby						
Celkem	Do r. 1870	1870- 1899	1900 - 1945	1946- 1960	1961 - 1970	Nezjištěno
10 377	731	669	4 588	1 367	2 870	152
Podíl (%) bytů postavených v době						
	Před r. 1900		1900 - 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	
	13,7		44,9	13,4	28	

Zdroj: Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, s. 350.

Obr. 11: Bývalá třída Lidových milicí

Zdroj: Petra Tošovská, 5. 5. 2009

Obr. 12: Bývalé Leninovo náměstí

Zdroj: Petra Tošovská, 5. 5. 2009

Jak ukazuje Tab. 3, počet obyvatel se v období 1961 – 1980 zvýšil o více jak 15 000 obyvatel, počet domů narostl o 198. Tato čísla svědčí o charakteru výstavby v tomto období. Cílem bylo ubytovat co nejvíce lidí na co možná nejmenší ploše. Výstavba panelových domů těmto požadavkům naprosto vyhovovala.

V období socialistické výstavby, v souvislosti se vzrůstajícím počtem obyvatel, vzniklo také mnoho zařízení zvyšující kvalitu občanské vybavenosti. Byla rozšířena síť škol a školek, vznikl zimní stadion, plavecký bazén, rozšířily se budovy nemocničního komplexu, vznikla nová čistička odpadních vod, budovala se

kanalizační síť, ulice byly zpevněny, ve východní části vznikl nový plynojem zásobující celou Boleslav a přilehlé oblasti plynem.³⁵

Vše ale neprobíhalo zdaleka tak idylickým způsobem, jak bylo období druhé poloviny 20. století prezentováno v médiích. Z dnešního pohledu bylo necitelně zasaženo do historické části města, když byly ve své době „moderní“ budovy včleněny do staré zástavby na Staroměstském náměstí. Chátraly objekty v nejstarších částech města, na Podolci a Na Ptáku, kam se téměř neinvestovalo. Do těchto lokalit se začali stěhovat problematičtí občané, převážně z řad romské populace, žijící na hranici chudoby. Bylo nařízeno zbourání některých soukromých domů v Železné ulici, patřící ke Starému Městu. Zdevastován byl velice umělecky cenný Havelský hřbitov. Za problém socialistické výstavby lze také označit decentralizaci města. Staré Město ztratilo svůj obchodní význam a nově přebudovávaná náměstí, náměstí Míru, Leninovo, svým architektonickým řešením nebyla vhodná pro vytvoření nového obchodního centra. Obchodem proto po dlouhá desetiletí nejvíce žila třída Lidových milicí. Lidé protestovali proti uniformitě vznikajících budov, stěžovali si na nedostatek zeleně a chybějící parkovací plochy.³⁶

Záměr o navýšení počtu obyvatelstva se vydařil. V období let 1950 – 1991 vzrostl počet lidí o 20 000, určené hranice původního plánu bylo dosaženo v období mezi lety 1970 – 1980, dosud však nedošlo k dosažení hranice 60 000, se kterou počítaly plány ze 70. let. Bylo zaznamenáno zvýšení počtu obyvatel ve věkové skupině 60 a více let, ale v produktivním věku žilo v Boleslavi stále kolem 60 % obyvatelstva. Výrazně se zvyšovala životní úroveň a kupní síla obyvatel. O tomto faktu svědčí „úroveň“ bytového fondu, ale také vzrůstající tržby v místní maloobchodní síti.³⁷

Dosud byly představeny pouze automobilové závody, které byly rozhodně určujícím faktorem nového městského vývoje, ale ne jediným průmyslovým závodem v Mladé Boleslavi. AKUMA, vyrábějící díly a příslušenství motorových vozidel, byla po válce znárodněna. V roce 1950 se stala hlavním závodem národního podniku „Pražská akumulátorka“. Na rozdíl od AZNP však socialistické období neznamenovalo pro tento podnik nový rozvoj, některá specializovaná výroba byla přesunuta do jiných závodů. Znárodnění potkalo také pekárny a další průmyslové

³⁵ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s.

³⁶ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

³⁷ Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, 375 s.

výroby, které přečkaly válečné období (lihovar, „Klingrovka“), a prakticky zničilo, kdysi na Mladoboleslavsku tak rozvinutou podnikatelskou činnost.³⁸

Pokud mluvíme o socialistickém období v Mladé Boleslavi, neměli bychom opomenout rok 1968, který výrazně zasáhl celé Československo. Do Mladé Boleslavi se krátce po příjezdu sovětských tanků trvale nastěhovala sovětská posádka, s rodinnými příslušníky se jednalo o téměř 4 000 osob. Kasárna neustále procházela rekonstrukcemi a pro armádní účely se zabíraly také civilní budovy a byty.

³⁸ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223 s.

4. Současná charakteristika vývoje města

Rokem 1989 začala v Mladé Boleslavi, stejně jako v celém tehdejší státě, nová vývojová etapa projevující se mnoha změnami, které proběhly nejen na politické úrovni.

Samosprávní ambice způsobily odtržení některých dříve připojených obcí. V roce 1990 se odtrhly obce Bradlec, Dalovice, Vinec a město Kosmonosy, v roce 1994 se osamostatnil Josefův Důl a o rok později Horní Stakory.³⁹

Jako priorita byl po roce 1989 chápán odsun sovětských vojsk. Poslední vojáci z početné sovětské posádky opustili město v dubnu roku 1991. Po jejich odchodu se rozběhla vleklá jednání zástupců města se zástupci armády a státu o převedení některých armádních objektů do správy města. Nejednalo se pouze o kasárna, ale také o původně civilní budovy a byty, které využívali sovětští příslušníci (např. budova bývalé rolnické školy, dnes majetek Škody Auto a.s.).⁴⁰

Rok 1989 byl významným mezníkem v ekonomické sféře. Nastal konec hospodářsko – politického systému centrálně řízeného shora, otevřely se hranice, změnila se státní politická orientace. Nastal prostor pro navazování nových obchodních kontaktů, trh se otevřel novým investicím. Investor se hledal i pro největšího českého výrobce automobilů. Jednání byla zahájena bezprostředně po revoluci. Svou nabídku představily BMW, GM, Renault nebo VW. V roce 1991 byla za partnera zvolena německá firma Volkswagen. Zpočátku bylo odprodáno 30 % akcií, později dalších 40 % a od roku 2000 je koncern VW 100% vlastníkem původní české boleslavské „Škodovky“. Zákazník měl pocítit vstup strategického partnera především na zlepšení kvality vyráběných aut.⁴¹ Mladá Boleslav a její obyvatelé stáli na prahu nového rozkvětu a vývoje města.

Porevoluční poměry umožnily opětovný rozvoj podnikání. Škoda Auto na sebe navázala množství dodavatelů, jejichž provozy jsou z větší části soustředěny kolem areálu automobilky. Za zmínku stojí nový rozvoj AKUMY, která byla v roce 1992 zprivatizována formou prodeje zahraniční společnosti, rozšířila výrobní areál v nádražní oblasti, nyní zaměstnává přes 700 lidí a pokrývá okolo 95 % českého trhu

³⁹ Magistrát města Mladá Boleslav: Profil města Mladá Boleslav. Mladá Boleslav, 2007, 42 s.

⁴⁰ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

⁴¹ Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223s.

v dodávkách autobaterií.⁴² Stále se zvyšuje podíl lidí zaměstnaných v terciéru (další nárůst je jedním ze strategických cílů města). Příležitost pro pracovní trh poskytuje komerční sféra, hlavně oblast obchodu a služeb obyvatelstvu. V Mladé Boleslavi je v této oblasti rozsáhlá síť soukromých podniků orientujících se na specializovaný maloobchod, hotelnictví, restaurační zařízení, kosmetické služby, kadeřnictví, apod.⁴³ Koncem 20. století se také rozmohlo stavění velkoobchodních řetězců, začala vznikat obchodní centra. Některá byla odsunuta na okraj města (viz. 5. kapitola), jiná, jako třeba Kaufland, byla začleněna přímo do městské zástavby.

I když počet obyvatel v postsocialistickém období stagnoval, byl v posledním období zaznamenán nárůst, k 1. 1. 2009 žilo v Mladé Boleslavi 45 507 lidí.⁴⁴ Škoda Auto a.s. je stále největším zaměstnavatelem v regionu a přitahuje nové zaměstnance, ale ukazuje se, že lidé dávají přednost dojížděce do zaměstnání před bydlením v místě pracovní příležitosti. O výstavbě nových bytů se dá všeobecně říct, že po roce 1989 byla poměrně dlouho odsouvána (více viz. Kapitola 5).

Problémem, který se snažil řešit již Hruška, byla neúnosná dopravní situace. Centrem města procházela silnice I/38, která nadměrně zatěžovala místní komunikace tranzitní dopravou. Realizace plánu na přeložení byla dokončena v roce 2005. Severně od zástavby sídliště Severní město (na severní straně města, ve směru na Kosmonosy, zástavba z minulého období) vznikl koridor odvádějící dopravu z centra, napojený na dříve realizovaný úsek vedený přes údolí Jizery na Českou Lípou z jedné strany a na rychlostní komunikaci R10 z druhé strany.

Významným počinem v oblasti dopravy bylo také zahloubení železniční trati na Slovanec, zrealizované o dva roky dříve. Od svého položení přetínaly koleje město na dvě části a křižovaly hlavní průtah. Nalézalo se zde nevhodně umístěné nákladní vlakové nádraží. Projíždějící a šibující vlaky blokovaly železniční přejezd, což v praxi znamenalo pravidelně kolabující dopravu. Dlouhé kolony osobních automobilů v době denních dopravních špiček byly nadále neudržitelnou situací. Investičním partnerem byla v tomto projektu mimo jiných také automobilka.

⁴² AKUMA Baterie [online]. c2002, 2005 [cit. 2009-05-01]. Dostupný z WWW: <http://82.193.8.14/akuma_website/cz/ind_aktual.htm>.

⁴³ Dokumenty Magistrátu města Mladá Boleslav a zprávy z tisku.

⁴⁴ Český statistický úřad: Středočeský kraj [online]. 2009, duben 2009 [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/home>>.

Velkou investicí v této oblasti byla také výstavba nového autobusového nádraží, otevřeného v loňském roce. Vzniklo na místě bývalého, ale v moderní podobě, zakomponované do nově vzniklé stavby obchodního „Bondy centra“.

Neustálým procesem je podporování vzniku nových parkovacích míst, s jejichž nedostatkem se město potýká od počátku nárůstu automobilizace. Jsou potřeba nejen v sídlištní oblasti, ale nedostatečná kapacita je také ve středu města. V poslední době vznikly např. garážové prostory v ulici Jaselská - v oblasti úřadu práce, středních škol a nového objektu Na Karmeli.

Rekonstrukci, přestavbu a novou výstavbu si žádal nemocniční komplex Klaudiánovy nemocnice v centru města. V roce 1994 byla dostavěna nová budova pro městskou knihovnu na třídě Václava Klementa (bývalá třída Rudé armády).⁴⁵ Na okraji sídliště v severní oblasti vznikla nová, moderní škola (9. ZŠ) a uprostřed Severního sídliště zdravotní středisko Modrá hvězda. Ve stejné oblasti byl, v souvislosti se vstupem boleslavského fotbalového týmu do nejvyšší české soutěže, zrekonstruován městský stadion. Vstoupit do nejvyšší soutěže se podařilo i hokejovému týmu, což si vyžádalo rekonstrukci zimní sportovní haly. Oblast sociálních služeb byla posílena například postavením Penzionu pro důchodce.

Obr. 13: Modrá hvězda



Zdroj: Petra Tošovská, 4. 5. 2009

Obr. 14: 9. Základní škola



Zdroj: Petra Tošovská, 4. 5. 2009

Samostatnou kapitolou jsou stavební změny související s aktivitami Škody Auto, která výrazně investovala do proměny závodu na moderní tovární komplex. Peníze ale nesměřovaly a nesměřují pouze do výrobních prostor. Zrekonstruovaná je poliklinika sloužící nejen zaměstnancům, budova odborného učiliště, vývojové centrum Česana umístěné v prostorách bývalé textilní továrny v nádražní oblasti,

⁴⁵ Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

a další administrativní a ubytovací prostory na třídě Václava Klementa. Kulturním účelům slouží zrekonstruované prostory starých administrativních budov, dnešního Škoda Auto muzea na stejné ulici. V roce 2000 byla do provozu uvedena moderní teplárna firmy ŠKO – ENERGO, s. r. o., která se stala hlavním dodavatelem tepla nejen pro továrnu, ale i pro obytnou zástavbu a objekty v centru města.⁴⁶ Na Ptácké ulici byla v loňském roce zprovozněna zcela nová budova vývojového centra Škoda Auto Česana.

Obr. 15: Nová budova vývojového centra



Zdroj: Petra Tošovská, 4. 5. 2009

Za zdařilou je považována rekonstrukce objektu Na Karmeli. Biblický název nese místo z dob, kdy zde bylo centrum Jednoty bratrské. Tato oblast byla vytipována jako vhodné místo pro vybudování společného projektu města Mladá Boleslav a Škody Auto. Od roku 2000 se ve městě nachází první firemní vysoká škola v České republice – Škoda Auto Vysoká škola. Soukromou vysokou školu neuniverzitního typu nabízející obory zaměřené na podnikání, ekonomiku a management studovalo v roce 2007, v rámci prezenčního a kombinovaného studia, 747 studentů. V roce 2007 bylo právě Na Karmeli otevřeno moderní vzdělávací centrum, kde je umístěna nejen vysoká škola, ale i další vzdělávací instituce.⁴⁷

⁴⁶ Magistrát města Mladá Boleslav: Profil města Mladá Boleslav. Mladá Boleslav, 2007, 42 s.

⁴⁷ Škoda Auto Vysoká škola [online]. 2008, 2008 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <http://www.savs.cz/company/CZE/savs/Pages/hp_tabstrips.aspx>.

Obr.16: Na Karmeli před rekonstrukcí Obr. 17: Na Karmeli po rekonstrukci



Zdroj: <http://www.savs.cz/company/cze/profil/nakarmeli/photogallery/pages/areaopening.aspx?pageIndex=1>⁴⁸

Charakteristickým znakem posledního období jsou vztahy s partnerskými městy v zahraničí (Pezinok na Slovensku, Dieburg v Německu). Zájem je soustředěn i na kulturní rozvoj města. Kulturní akce jsou podporovány nejen Magistrátem a soukromými subjekty, ale na jejich podpoře se velkou měrou podílí opět Škoda Auto. Ve spolupráci těchto partnerů vzniklo několik zajímavých projektů. Oblíbená „Muzejní noc“, „Dobový letecký den“, přehlídka starých automobilů během „Svatováclavských jízd“, „ Festival evropských filmových úsměvů“,... Kulturnímu využití opět slouží hradní objekt, který prošel rozsáhlou rekonstrukcí.

⁴⁸ Škoda Auto Vysoká škola [online]. 2008, 2008 [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: Zdroj: <http://www.savs.cz/company/cze/profil/nakarmeli/photogallery/pages/areaopening.aspx?pageIndex=1>⁴⁸

5. Současná vnitřní diferenciaci města

Celá kapitola je sepsána na základě informací čerpaných z územního plánu města, z Profilu města Mladá Boleslav, ze strategických plánů a výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2001. Základní historické informace jsou převzaty z knihy Čtení o Mladé Boleslavi (Herčík, 2004).

Mladá Boleslav se dělí na 13 městských částí (Mladá Boleslav I. – IV., Bezděčín, Čejetice, Čejetičky, Debř, Chrást, Jemníky, Michalovice, Podchlumí, Podlázky). Území města je tvořeno 7 katastry a 39 základními sídelními jednotkami (ZSJ). Hranice základních sídelních jednotek se neshodují s hranicemi jednotlivých městských částí, někde tak jedna ZSJ zasahuje do více částí obce. Jádrem města je tvořeno katastrálním územím Mladé Boleslavi, které je z urbanistického hlediska silně heterogenní. Tvoří ho historické jádro, rozsáhlá panelová sídliště, vilové čtvrti, areál Škody Auto, ale také nezastavěná území (park Štěpánka). Celé území jádra má městský charakter, stejně jako přilehlá část Čejetic, kde se nachází komerční zóna. Druhá část Čejetic a ostatní městské části si převážně udržely svůj vesnický ráz, který měly před administrativním přičleněním k Mladé Boleslavi. V těchto příměstských částech dominuje individuální rodinná zástavba, naopak na některých městských sídlištích (U Stadionu, Radouč, Nad Stadionem) se rodinné domy vůbec nevyskytují.⁴⁹

Mladá Boleslav I.

Mladá Boleslav I. je tvořena nejstarší částí města. Historickému centru nebylo v období socialismu věnováno příliš pozornosti. Došlo k zásahům do staré městské zástavby. V posledních letech směřují do této městské části velké investice, největší se chystá v letošním roce, kdy by mělo dojít k revitalizaci celého jádra. Jedním z hlavních cílů je odvézt dopravu z této oblasti a odstranit velké parkoviště, které se zde do této doby nachází.

Mladá Boleslav II.

Mladou Boleslav II. tvoří druhá nejstarší městská část, Nové Město. Podoba, kterou po četných požárech dostalo na konci 19. století, byla necitelně změněna

⁴⁹ SPF Group, v.o.s.: Integrovaný plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav. Magistrát města Mladá Boleslav, 2008, 83 s.

stavebními zásahy v 60. letech 20. století. Zástavba Nového Města je silně nesourodá. Na ulice s reprezentativními budovami města (divadlo, gymnázia, průmyslová škola apod.) a se starou zástavbou rodinných domů navazují ve směru na Kosmonosy panelové domy Severního sídliště, které dělá z této městské části nejlidnatější oblast města.

Mladá Boleslav III.

Na území této městské části se patrně nacházelo nejstarší osídlení Mladé Boleslavi. Je tvořena Podolcem. Oblast je z urbanistického pohledu opět silně heterogenní. Jsou zde bývalé průmyslové prostory, park Štěpánka, zástavba z první poloviny 20. století a sídliště z období socialismu.

Mladá Boleslav IV.

Mladou Boleslav IV. tvoří stará městská část Na Ptáku (Pták) a mladší Rožátov. Průmyslový charakter začala tato čtvrť ztrácet po I. světové válce, nyní zde není ojedinělým jevem nevyužívaný areál bývalého průmyslového závodu. Celou městskou částí prochází rušná silnice, Ptácká ulice. Dopravní situace by měla být řešena v nejbližší budoucnosti. V období socialismu se zde neuskutečnil záměr zástavby velkých zelených ploch kolem Jizery. Jedna z nich, Krásná louka, je v současnosti využívána ke sportovním účelům (například kynologové zde pořádají každoroční republikové i mezinárodní výstavy a soutěže apod.). Stejně jako Mladá Boleslav I. – III. je součástí strategických plánů města.

Bezděčín a Chrást

Součástí Mladé Boleslavi se staly Bezděčín a Chrást v roce 1950. Po celou dobu si zachovávají převážně vesnický charakter. Bezděčínem, do vybudování obchvatu města, procházela rychlostní silnice R10, kolem které se postupně rozrůstal. Nachází se v těsné blízkosti letiště, jehož provoz a s ním spojené problémy, např. nadměrný hluk, byly předmětem stížností občanů. Problémy způsobuje také stále nadměrné zatížení tranzitní dopravou v souvislosti s obslužnou zónou na Hejtmánce, jejíž první etapa byla otevřena v roce 2006. Do budoucnosti se v Bezděčíně plánuje dobudování kanalizační sítě (stejně tak i v Chrástu), zatím zde proběhla pouze první etapa její výstavby. Po dokončení kanalizace by mělo dojít ke zpevnění a úpravě komunikací.

Čejetice

Čejetice vznikly někdy ve 13. století, součástí města se staly v roce 1950. Od Boleslavi jsou odděleny hlubokým údolím Jizery a železniční trati. Blízkost

průmyslové výroby a nádraží činila v minulosti tuto lokalitu atraktivnější pro výstavbu rodinných domů, která se rozmohla především mezi světovými válkami. Individuální bytová výstavba je v této lokalitě povolena i podle nynějšího územního plánu.

Čejtičky

Archeologické nálezy na levém břehu Jizery dokazují středověké osídlení této oblasti, od roku 1850 byly průmyslovější součástí Čejetic a od roku 1950 pak částí Mladé Boleslavi. Stavební rozvoj začal v 18. století, kdy zde vznikl zámek Neuberk, kolem kterého bylo budováno panství, a pokračoval ve století následujícím, kdy zde bylo postaveno hlavní nádraží. Železniční trať významně podpořila rozvoj průmyslu, v Čejtičkách orientovaného hlavně na potravinářskou produkci. Byl postaven cukrovar nebo Rolnická družstevní mlékárna. Největší stavební činnost byla zaznamenána v období I. republiky, kdy se stavělo podél silnice směrem na Chrást a Bezděčín.

Debř

Debř začal vznikat ve 14. století na obou březích Jizery. Obec nikdy neměla zemědělský charakter, v období industrializace zde žili převážně dělníci zaměstnaní v textilce v sousedním Josefově Dole nebo v podnicích v Mladé Boleslavi. Původní zástavba se po I. světové válce rozšířila na vrchní planinu, směrem k Mladé Boleslavi. Současný územní plán zde povoluje novou individuální zástavbu, která však musí být v souladu se zástavbou dosavadní. Povoleny jsou domy s maximálně 2 nadzemními podlažími a využitelným podkrovním prostorem.

Jemníky

Jemníky jsou jedním z míst, na kterých je archeologicky dokázáno osídlení již v prehistorické době. Součástí Mladé Boleslavi se staly v roce 1950, ale nikdy nešlo o příliš velkou městskou část. Mírný stavební vývoj na počátku 20. století byl zastaven odlivem obyvatel do sousední Boleslavi, stavby zde nadále měly převážně rekreační charakter. Nová zástavba zde může být realizována pouze na základě kladného hydrogeologického posouzení, protože se jedná o sesuvné území s velkou svažitostí terénu.

Michalovice a Podlázky

Michalovice tvořily do roku 1344 centrum panství pánů z Michalovic, kteří založili město Mladá Boleslav. Po jejich přesídlení do města definitivně ztratily na

významu. V roce 1980 se staly součástí Boleslavi. Sousední Podlázky vznikly patrně ve 13. století u břehu řeky Jizery a od počátku se vyvíjely jako součást sousedních, ale menších Dalovic. K Boleslavi byly přičleněny také v roce 1980. Podle územního plánu se jedná o lokalitu s možností nové individuální zástavby. Všechny stavby však musí být postaveny na základě podmínek určených orgány ochrany památek a v souladu s vypracovanou zastavovací studií.

Podchlumí

Podchlumí vzniklo za městem až po I. světové válce jako nouzová kolonie, známá pod názvem Maroko, žili zde převážně nemajetní občané. Charakteristická nízkopodlažní zástavba malými rodinnými domy se zde zachovala do současnosti. Veškeré přestavby nebo dostavby proluk stavbami individuálního bydlení musí respektovat a zachovat ráz a atmosféru oblasti.

5. 1 Socioekonomická situace

Do roku 1990 se počet obyvatel města stále zvyšoval, pak se ale růst výrazně zpomalil. V tomto období zároveň docházelo ke zvyšování počtu obyvatel v okrese Mladá Boleslav, lze se tedy domnívat, že se zde uplatnil trend stěhování do klidného zázemí města. V posledním období 2 – 3 let došlo opět k mírnému zvýšení počtu obyvatel. V souvislosti s migrací do zaměstnání, do Škody Auto, sahá počet přítomných lidí ve městě v pracovní dny přes 50 000.

Podle Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 žilo v Mladé Boleslavi 6,5 % obyvatel, kteří při sčítání uvedli jinou než českou národnost. 100 lidí se přihlásilo k národnosti moravské, 2 ke slezské a 115 lidí k romské. Z cizích národností jsou nejvíce zastoupeni Slováci (2 %), Poláci (1,5 %) a Vietnamci (0,35 %).

Obyvatelé Mladé Boleslavi jsou relativně mladí. V produktivním věku je 72 % obyvatel, což je přibližně o 2 % více, než je krajský, okresní a republikový průměr. Příznivě pro Boleslav vyznívá i podíl osob starších 65 let, kterých ve městě žije přibližně 11,8 %, tedy asi o 2 % méně než v celé České republice, Středočeském kraji i okrese Mladá Boleslav. Přesto populace města postupně stárne. V produktivním věku je stále ještě mladá generace, která přišla ve druhé polovině 20. století do města za prací, což znamená, že reálnou hrozbou pro Mladou Boleslav je stárnutí obyvatel. Index stáří je v celém městě 0,74, ale jinak je hodně rozkolísaný

podle jednotlivých sídelních jednotek. Oblasti s největším a nejmenším indexem stáří se nedají obecně jednoznačně vymezit. Nejmenší index stáří je v oblasti hlavního průmyslového obvodu a kolem zemědělské školy, v oblasti nové zástavby. Poměrně nízký index je zaznamenán také na některých starších panelových sídlištích (Nad Stadionem, Radouč). Mladé rodiny se stěhují do cenově přijatelných bytů nebo jako v případě Radouče do nově postavených bytových jednotek. Naopak vysoký index stáří mají okrajové části (Chrást, Jemníky, Debř), kde dožívá starší usedlé obyvatelstvo. Stejná situace je na starých panelových sídlištích (Rozvoj, U Masarykovy třídy, Slovanka) nebo ve staré zástavbě rodinných domů (Neuberk, Vandrovka).

Nejvíce ekonomicky aktivních obyvatel Mladé Boleslavi je stále ještě zaměstnáno v oblasti průmyslu (51, 7 %), což je v porovnání s okresem a krajem o něco více. Zaměstnanost v zemědělství je téměř zanedbatelná. Největší podíl zaměstnaných v tomto sektoru vykazují některé okrajové části města (Podhradí, Bezděčín, Čejetice), kde jsou pro zemědělskou produkci příznivější podmínky. Největší procento obyvatel městské části živící se zemědělstvím je v Podhradí (14,3 %). Vyrovnané hodnoty mají ZSJ v počtu zaměstnaných v sekundárním sektoru. Nejmenší procento lidí pracujících v průmyslu je zastoupeno v Hlavním průmyslovém obvodu, kde jednoznačně převažují zaměstnanci terciéru (83, 5 %). Největší je pak na sídlišti Ústřední stadion (90,4 %). V panelových sídlištích by logicky měl být největší podíl zaměstnaných v průmyslové výrobě. Právě pro dělníky v průmyslu byla především stavěna. V Boleslavi se toto číslo pohybuje kolem 50 %, ještě větší hodnoty vykazují v poslední době okrajové části města Čejetičky (72,7 %) nebo Jemníky (68,4 %), kam se dělníci stěhují do rodinných domů.

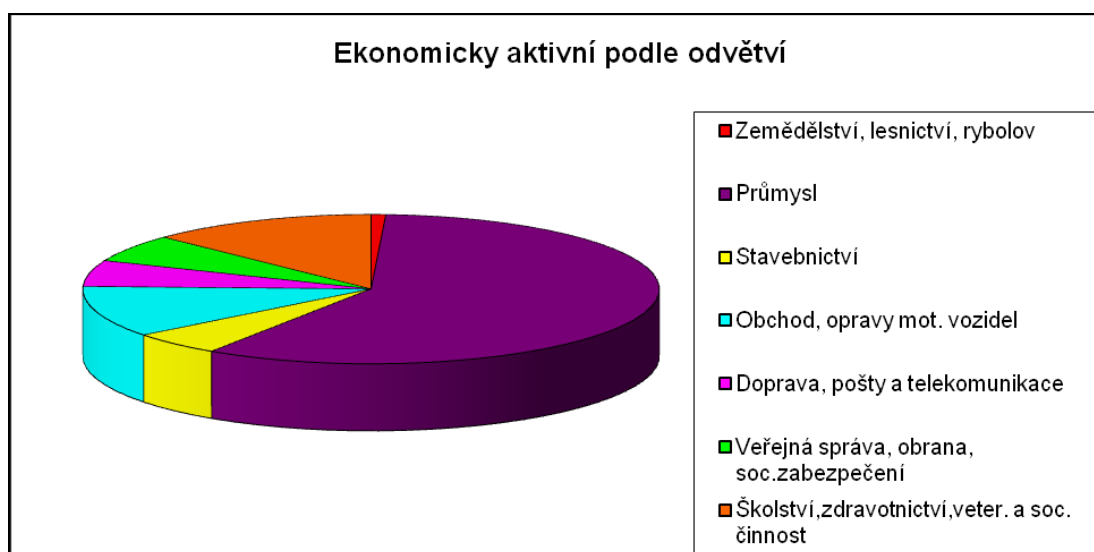
V budoucnosti by se podle plánů města měla zvyšovat především zaměstnanost v terciéru, která nyní činí 42,8 %. Nejméně lidí pracujících ve službách bydlí u Ústředního stadionu. Malý počet zaměstnanců terciéru žije také v Podchlumí (29,7 %), Čejetičkách (13,9 %), Jemníkách (23,7 %) a Chrástu (30 %).

Na socioekonomickou charakteristiku města má pozitivní vliv Škoda Auto. Je hlavním zaměstnavatelem v Mladé Boleslavi, v roce 2007 zaměstnávala 7 756 obyvatel města.⁵⁰ Firma má propracovanou sociální politiku, která může lákat nové zaměstnance. Svým zaměstnancům nabízí výhodné půjčky na bydlení, různé

⁵⁰ Magistrát města Mladá Boleslav: Profil města Mladá Boleslav. Mladá Boleslav, 2007, s. 12.

příspěvky rodinám s dětmi, příspěvky v období rodičovské dovolené apod. Její přítomnost ve městě je klíčovým faktorem pro nízkou míru nezaměstnanosti (v roce 2006 byla přímo ve městě 3,2 %, novější údaj pro samotné město není k dispozici)⁵¹. Podle tiskových zpráv vydávaných v posledním období, nepustila firma z důvodu ekonomické krize žádného kmenového zaměstnance. Magistrát města se přesto rozhodl zřídit krizové centrum pro pomoc lidem v peněžní tísní pro případ, že by v Mladé Boleslavi došlo k většímu propouštění. Negativní stránkou přítomnosti automobilky jsou poměrně vyšší ceny. Lze předpokládat, že průměrné platy v Mladé Boleslavi jsou o něco vyšší než v jiných regionech (přesné informace o průměrných platech lze získat pouze ze Sčítání lidu, domů a bytů a informace z roku 2001 jsou již neaktuální, proto není částka uvedena přesně), což zvyšuje kupní sílu obyvatel a s ní ceny nabízeného zboží.

Obr. 18: Ekonomicky aktivní v Mladé Boleslavi podle odvětví v roce 2001



Zdroj: <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/535419?OpenDocument>⁵²

⁵¹ Magistrát města Mladá Boleslav: Profil města Mladá Boleslav. Mladá Boleslav, 2007, s. 11.

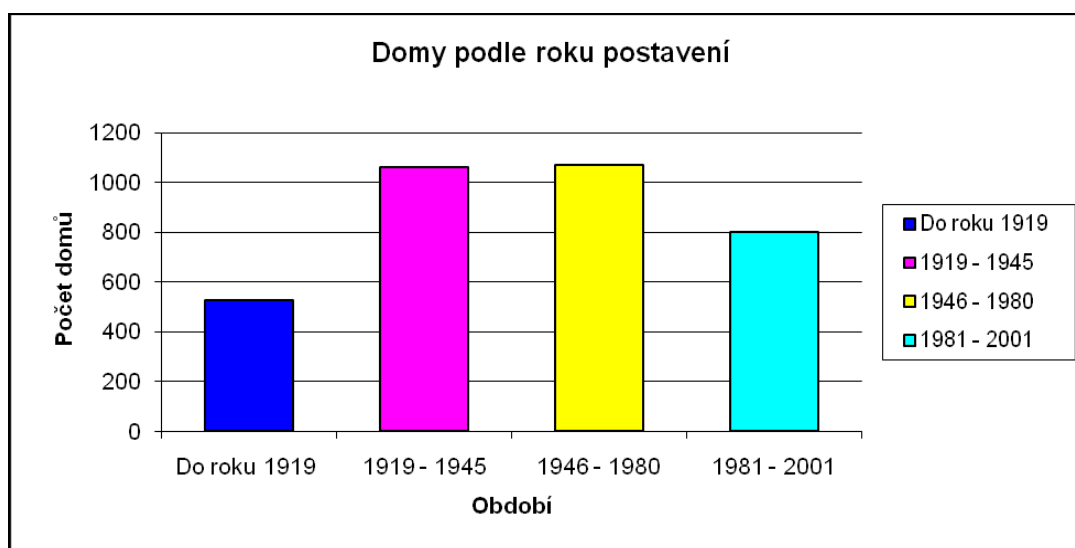
⁵² Český statistický úřad: Sčítání lidu, domů a bytů [online]. 2005, 2005 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/535419?OpenDocument>>.

5. 2 Bydlení

Domovní fond Mladé Boleslavi činilo v roce 2001 3 846 domů, z toho bylo 2 526 domů rodinných. Bytový fond činilo v tom samém roce 18 462 bytů, z toho se ale jen 3 133 nacházelo v rodinných domech. 92 % bytů je trvale obydlených. Jak již bylo řečeno výše, největší bytová výstavba probíhala v socialistickém období. Vznikla velká sídliště Nad stadionem, Radouč, Rozvoj, Nad Rožatovem, kde není žádné zastoupení bytů v rodinných domech, a která vykazují největší počty obyvatel ze všech sídelních jednotek.

Socialistická bytová výstavba měla probíhat především rychle. Co nejrychleji se mělo postavit co nejvíce bytů na malé ploše. Velikost sídlištních bytů z tohoto období, kterých je většina, se odráží na průměrné velikosti bytu ve městě. V Mladé Boleslavi má průměrný byt rozlohu 45,8 m², což je v porovnání s celorepublikovými průměry málo. Na jeden byt vycházelo v roce 2001 průměrně 2,56 osoby.

Obr. 19: Domy podle roku postavení



Zdroj: <http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/535419?OpenDocument>⁵³

Graf ukazuje počet postavených domů v jednotlivých obdobích, ale zatímco se do roku 1945 stavěly především rodinné domy, v následujícím období již jasně dominuje výstavba hromadných bytových domů.

⁵³ Český statistický úřad: *Sčítání lidu, domů a bytů* [online]. 2005, 2005 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/535419?OpenDocument>>.

Stavba nových bytových jednotek je jedním z cílů města. V bezprostředním období po roce 1989 byla bytová výstavba odsunuta na pozdější dobu, ale v úplném závěru minulého století vznikaly nejen rodinné domy, ale i byty v bytových domech. V územním plánu jsou vytipované lokality vhodné pro další výstavbu. Změnami územního plánu došlo k rozšíření ploch určených především pro individuální rodinnou výstavbu v okrajových částech města – Čejetice, Jemníky, Chrást a Debř.

Město se snaží pomoci v bydlení mladým lidem a nemohoucím. Ve správě majetku města je 52 tzv. startovacích malometrážních bytů a 162 bytů v domech s pečovatelskou službou, 97 na Radouči, 29 v Žižkových kasárnách a 36 v Sadové ulici.

Obr. 20 a 21: Bytová výstavba po roce 2000 – Jičínská ulice a 17. listopadu



Zdroj: Petra Tošovská, 5. 5. 2009

5. 3 Funkční členění města

Město se člení podle převládající funkce vymezených ploch. Základní vymezení funkčních zón bylo dáno již výstavbou města ve druhé polovině 20. století. Největší rozlohu zaujímají obytné plochy. Podle rozlohy zabraného území zaujímají druhé místo ve funkčním členění plochy výrobní. Pro splnění všech funkcí města, které by mělo plnit, jsou důležité také plochy pro rekreaci a sport, obslužnou činnost, plochy pro veřejnou zeleň apod. Ale podle odhadů vyjíždí stále hodně lidí za rekreací mimo město. Území města můžeme rozdělit na urbanizované zastavěné a zastavitelné (plochy pro bydlení) a neurbanizované krajinné zóny.

Plochy pro bydlení

Vyvinuly se již v minulosti, jsou tvořené zástavbou rodinných domů a panelových sídlišť. V současné době jsou územním plánem vymezené vhodné plochy pro novou individuální i hromadnou výstavbu. Dlouhodobě je například plánována výstavba v lokalitě Sahara, z projektu však odstoupil investor a nyní se hledá nový. Stavební činnost pro specifické lokality je upravena zvláštními regulativy (viz Podchlumí, Michalovice apod.) V zónách určených pro bydlení je zakázána veškerá výrobní nebo chovatelská činnost a centra dopravních služeb. Povolenu činností v této oblasti jsou služby obyvatelstvu, ubytovací, sociální nebo maloobchodní služby. Nová výstavba musí podle regulativů územního plánu vždy respektovat charakter předešlé zástavby. Ve zvláštních zónách (Jemníky, pozemky pasivní inundace, Michalovice) je před započítáním stavby vyžadován posudek odborníka na danou problematiku. U všech nových staveb je vyžadováno řešení parkování na vlastním pozemku.

Plochy pro průmyslovou výrobu

Poloha ploch pro průmyslovou výrobu je v Mladé Boleslavi určena historickými předpoklady. Největší průmyslová zóna se začala vyvíjet s rozvojem automobilky, ostatní měly předpoklady ještě z dob dřívějších. Největší průmyslovou zónou je Východní průmyslová zóna o rozloze 114 ha. Jedná se o území, na kterém realizuje výrobní činnost Škoda Auto a na ní navázaní subdodavatelé. Zóna je dobře dostupná především z rychlostní komunikace R 10. V současné době je ale pro nové investice vhodné již jen minimum ploch. Rozlohu 10 ha má nově otevřená průmyslová zóna Bezděčín, která je sice dobře dostupná (přípojka na R10), ale její umístění se ukázalo jako nevhodné. Tranzitní doprava nadměrně zatěžuje městskou část Bezděčín. Provozovatelé průmyslových objektů a skladů nacházejících se v údolní nivě řeky Jizery (take historické předpoklady) musí klást velký důraz na kvalitu životního prostředí a provádět pravidelné kontroly, aby nedošlo k překročení povolených limitů. V případě porušení, může město přistoupit k zvýšení daňového zatížení těchto provozovatelů.

Obchodní a obslužná zóna

V roce 2000 - 2001 bylo ve směru na Jičín otevřeno obchodní centrum Olympia. Směrem k centru města (od Jičína) jsou soustředěny jiné prodejny jako Interspar,

Baumax, Lidl, Breno a jiné. Nově bylo v loňském roce na Slovance otevřeno Bondy centrum s multikinem a prodejny nebo obchodní zóna na Radouči s prodejny OBI a Intersparem. Na Radouči je také již delší dobu v provozu obchodní centrum Radouč Park. Supermarkety nevznikají pouze soustředěně na jednom místě, ale jsou stavěny také ve volných prostorách původní zástavby (Kaufland). Problémy způsobuje obchodní a obslužná zóna Čejetičky a Hejtmánka, které jsou určeny pro podnikání větších firem. Zóna zde bezprostředně navazuje na obytnou zástavbu a obtěžuje místní obyvatelstvo. Nadměrně také zvedá dopravu v těchto částech města.

Plochy pro sport a rekreaci

Plochy pro sport a rekreaci nejsou ve městě koncentrovány do jednoho místa, ale jsou rozmístěné po celém jeho území. Dlouhodobě je jich ve městě nedostatek, jejich rozvoj je obsahem strategických plánů. Ve městě se nachází fotbalový stadion, plavecký bazén, zimní stadion s umělým ledem, cyklostezky, atletický stadion, tenisové kurty, koupaliště, přírodní koupaliště u Jizery apod., ale vybavenost neodpovídá významu města jako centra regionu. Již několik let je plánována výstavba aquaparku, ale její realizace je stále pouze plánem. V nejbližší době se plánuje pouze oprava stávajícího koupaliště. V roce 2007 byl v Michalovicích otevřen golfový areál. Ke zlepšení situace vedlo také zřízení sportovního areálu Radouč. Pro rekreaci slouží v neposlední řadě zahrádkářské kolonie (např. Jemníky). V rekreačních zónách je zakázána veškerá činnost, která by hlukem, prachem nebo exhalacemi narušovala prostředí zóny.

Zóny pro občanskou vybavenost

Plochy pro občanskou vybavenost jsou z největší míry soustředěny v centru města, v katastrálním území Mladé Boleslavi, kde se nachází administrativní a správní centrum, střední školy, vysoká škola, zařízení sociálních služeb, nemocnice, kulturní zařízení apod.

5. 4 Problémy vývoje města v současnosti

Město se v současné době potýká s mnoha problémy - hrozbami, jejich řešení je navrženo ve strategických plánech vývoje města. Projekty považované za nejvyšší nebo vysokou prioritu, řeší nejpálčivější problémy současného vývoje.

Nevyrovnaná věková struktura obyvatelstva je problém, který výrazně současný vývoj města neovlivňuje, ale zůstává velkou hrozbou do budoucna. Umělým zvyšováním počtu obyvatelstva, došlo k prudkému nárůstu lidí v produktivním věku, kteří se v této věkové kategorii nachází ještě dnes. Tato generace však postupně stárne. Obyvatelstva v předproduktivním věku je naopak pouze kolem 16 % (rok 2001).

Problém, který se v Mladé Boleslavi týká historie, současnosti i budoucna je doprava. Přetížení tranzitní dopravou je dáno uspořádáním města, kterým prochází více důležitých komunikací. I přesto, že funguje obchvat města a část dopravy byla již odvedena mimo městskou zástavbu, zůstává zatížení stále velké. Problémy způsobuje také stále rostoucí počet automobilů ve městě. Když se budovala velká sídliště, nepočítalo se patrně s tak výrazným vzestupem automobilismu přímo ve městě. Nedostatek parkovacích ploch je problémem týkajícím se nejen obytných zón, ale i obslužných oblastí. Podle regulativů územního plánu je podmínkou jakékoli nové bytové výstavby řešení garážování a parkování v rámci vlastního pozemku.

Dlouhodobým problémem okrajových částí města je nedobudovaná technická infrastruktura. V současné chvíli se v některých částech řeší dostavba kanalizační sítě. Po jejím dokončení, by vždy mělo v dané části dojít také k opravám komunikací. Jejich špatný stav je totiž častým předmětem stížností obyvatel.

Ještě v roce 2007 se řešení problému spočívajícího v orientaci pouze na jedno průmyslové odvětví a v závislosti na úspěchu pouze jedné firmy nezdálo být tolik aktuální, jako řešení jiných problémů. V souvislosti s celosvětovými událostmi v ekonomické oblasti v roce 2008 však tento problém aktuálnosti nabyl. Stagnace nebo výrazné snížení výroby a pokles zisků může způsobit propouštění zaměstnanců a tím růst nezaměstnanosti lidí, kteří již nenajdou jiné uplatnění.

Tab. 5: SWOT ANALÝZA MLADÉ BOLESLAVI

Silné stránky:

- Výhodná poloha mezi Prahou a Libercem
- Dobrá dostupnost po komunikaci R10
- Přítomnost VŠ a výzkumu
- Schválený územní plán
- Schválený strategický plán a jeho součinnost se strategickými plány vyšší úrovně
- Přítomnost Škody Auto a její provázanost s ostatními firmami
- Vysoká kupní síla obyvatel
- Vyhovující obslužnost veřejnou dopravou
- Nízká nezaměstnanost
- Vysoký podíl lidí v produktivním věku
- Růst sektoru služeb v souvislosti s vyšší životní úrovní
- Rozvoj podnikání v návaznosti na Škodu Auto

Slabé stránky:

- Hustá doprava v centru a nadměrné zatížení některých částí
- Stále nedostatečný počet parkovacích ploch
- Malá občanská vybavenost v okrajových částech
- Vyšší ceny v závislosti na velké kupní síle
- Nízký podíl obyvatel ve věku 0 – 14
- Nízký význam železniční dopravy a vzdálenost hlavního nádraží
- Nepřítomnost přirozeného centra
- Vylidňování města o víkendech
- Nárůst produkce komunálního odpadu
- Nedostatečná síť služeb pro kongresovou turistiku

Příležitosti

- Stavba nových úseků silnic, přispívající ke zlepšení dopravy
- Zkvalitňování služeb
- Nové investice do vzdělání a výzkumu
- Růst rezidenční funkce města
- Rozvoj cyklostezek
- Rozvoj ploch pro volnočasové aktivity a rekreaci občanů
- Modernizace železnice
- Posilování pozice města jako centra širší oblasti

Hrozby

- Recese automobilového průmyslu
- Neúspěch firmy Škoda Auto a. s.
- Zvrat ve vývoji zaměstnanosti při krachu Škody Auto nebo automobilového průmyslu
- Odchod obyvatel z města do klidnějších částí
- Stárnutí obyvatelstva

6. Výhled do budoucnosti

Celá kapitola je napsána na základě Strategického plánu rozvoje Mladé Boleslavi, Integrovaného plánu rozvoje města pro Regionální operační program NUTS II Střední Čechy, Integrovaného plánu rozvoje města pro Integrovaný operační program, Ročenky města 2008, informací z Magistrátu města a z médií.

Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi byl schválen zastupiteli města v lednu 2005. Na jeho vytvoření pracovala komise ve složení, na kterém se shodli zástupci města se zástupci místních podnikatelů, organizací, škol, jednotlivých úřadů apod. Byly vymezeny tři kritické oblasti rozvoje města: vztah mezi podniky a veřejnými institucemi, regionální postavení města, kvalita života. Mezi začátkem projektu a jeho dokončením byly některé z vytyčených cílů splněny (zhloubení trati na Slovance, přeložka silnice I/38, město se stalo městem statutárním, Klaudiánova nemocnice získala statut oblastní nemocnice). Záměry strategického plánu jsou průběžně aktualizovány. Plán je zasazen do kontextu plánů realizovaných na krajské a vyšší úrovni. V souladu se Strategickým plánem rozvoje Mladé Boleslavi existuje Integrovaný plán rozvoje města pro Regionální operační program NUTS II Střední Čechy (IPRM), který do plánu zasahuje prostřednictvím intervencí, investovaných ze strukturálních fondů Evropské unie. IPRM naplňuje cíle uvedené ve Strategickém plánu pod nejvyššími a vysokými prioritami. Druhým integrovaným plánem využívajícím finančních dotací EU je plán pro Integrovaný operační program a v Mladé Boleslavi je zaměřen na problematiku Severního sídliště.

Cílem Mladé Boleslavi je být nejvýznamnějším centrem oblasti mezi Prahou a Libercem. Město by chtělo úzce spolupracovat se stávajícími podniky, podporovat jejich růst a vytvořit příznivé podmínky pro rozvoj podniků orientovaných jiným směrem než na automobilový průmysl. Výrazně chce podporovat sektor služeb, aby došlo k jeho rozšíření, a tím se zvýšila atraktivita města a jeho blízkého okolí, ale také širší oblasti. Podniky a služby by chtělo posílit přilákáním nové pracovní síly, protože dosavadní demografický vývoj nenasvědčuje tomu, že by ke zvýšení počtu obyvatel v produktivním věku došlo přirozeným způsobem.

Nejvyšší prioritu, v době vzniku strategického plánu, měly být investiční akce: vysokoškolské zázemí, zhloubení trati Slovanka, přeložka silnice I/38, vytvoření parkovacích míst, křižovatka Jaselská – Ptácká, infrastruktura pro výstavbu bytů.

Naplněním cílů se má zvýšit atraktivita veřejných prostor v této oblasti města a zajistit tak jejich účelnější využití. Má také dojít ke zlepšení kvality a dostupnosti veřejných služeb, vzdělávání, kultury a volnočasových aktivit. Zvýšit by se měla i aktivita veřejné dopravy.

Druhý Integrační plán se týká oblasti Severního sídliště, o rozloze přibližně 105,5 ha. V dubnu 2009 byly městu schváleny finanční prostředky ve výši 108 milionů korun, které by měly být využity na zlepšení prostředí sídliště, dobudování sítě cyklostezek, na rozvoj vzdělanosti, sociální integrace, služeb, regeneraci infrastruktury a v neposlední řadě na regeneraci bytového fondu, který pochází z doby rozvoje města v socialistickém období.

Obr. 23: Vymezení oblasti Severního sídliště



Zdroj: Magistrát města Mladá Boleslav: Ročenka Mladé Boleslavi 2008. Mladá Boleslav, 2009, s. 23.

Mezi další plány do budoucna patří, podle strategického plánu a dalších dokumentů, například výstavba areálu vodních sportů nebo vybudování tzv. Severovýchodní tangenty, která by měla pomoci odvádět dopravu ze středu města směrem k rychlostní komunikaci R10. Ke zlepšení dopravní infrastruktury by měla pomoci také plánovaná rekonstrukce Ptácké ulice (součást IPRM). Nejbližšími připravovanými projekty je obnova vozového parku Dopravního podniku a revitalizace Staroměstského náměstí. Realizace projektu náměstí by měla být zahájena v letošním roce. Soukromý investor plánuje výstavbu víceúčelového domu

s 300 parkovacími místy na Komenského náměstí. S investicemi do parkovacích ploch je počítáno také ve schváleném rozpočtu města na rok 2009. Další peníze z městského rozpočtu by měly být v letošním roce použity na dětská hřiště a jiná veřejná prostranství, obnovu a výstavbu chodníků a komunikací, in – line dráhy a cyklostezky podél třídy Václava Klementa. Město se chystá investovat také do zázemí pro hokejbal u Domu dětí a mládeže, do rekreačních ploch na Krásné louce nebo do oprav městského stadionu. Nemalé investice budou směřovat do příměstských částí.

7. Závěr

V posledních letech se o Mladé Boleslavi mluví především jako o městě automobilů, někdy se dokonce objevuje spojení „město v továrně“, ale její vývoj začal již někdy v 10. století. V této době vznikl na místě budoucího historického centra správní hrad českých knížat. K hradu, na skalnatý ostroh byla později přenesena tržní osada, která obdržela městská práva. Od roku 1344 pak můžeme mluvit o městě Mladá Boleslav, které v budoucnosti prodělalo více vývojových zvrátů.

Prostorový vývoj města zprvu omezovaly přírodní podmínky, tok Jizery a Klenice a nepřístupnost skalního ostrohu. Již ve středověku tak byl určen směr dalšího vývoje. Město, které se postupně začalo rozvíjet severním směrem, zažilo největší rozkvět své dávné minulosti v období naprosté místní náboženské tolerance v 16. století. Ke zvratu následujícího a dlouhotrvajícího úpadku došlo až v 19. století, kdy byly v Mladé Boleslavi položeny základy průmyslové výroby. Ta významně ovlivnila rozvoj města, který probíhal zcela neplánovitě všemi směry.

Rozhodujícím obdobím pro současnou Mladou Boleslav bylo období socialismu, kdy bylo politickou reprezentací státu rozhodnuto o prudkém navýšení výroby v místní automobilce a o zvyšování počtu obyvatel. Obyvatelstvo přibývalo a bylo nutné, aby přibývaly také bytové prostory. Bytová nouze byla řešena rychlou cestou, stavbou jednotvárných panelových sídlišť, které zásadně změnily charakter a tvář města.

Novým impulsem rozvoje byl rok 1989, po kterém se otevřely nové možnosti hlavně pro zahraniční investory. Největší průmyslový podnik, Škoda Auto, se stala majetkem německé společnosti a i nadále zůstává významným faktorem rozvoje města. Mohlo by se zdát, že je jediným podnikem na území Mladé Boleslavi. Ve skutečnosti má Boleslav dlouholetou průmyslovou tradici i v jiných odvětvích, ale význam Škody Auto přesáhl hranice nejen města, ale celého kraje a v současnosti odsunul význam ostatních podniků do pozadí. Význam automobilky často překrývá

i význam samotné Mladé Boleslavi.

Mladá Boleslav se nyní vyznačuje nízkou nezaměstnaností, vysokým podílem lidí v produktivním věku a poměrně vysokou kupní silou obyvatel, což je jednoznačně důsledek přítomnosti Škody Auto. Její, nyní pozitivně hodnocená, přítomnost však zůstává největší hrozbou do budoucnosti, protože prosperita nejen města, ale i celé oblasti je závislá právě na prosperitě této firmy.

Město má rozsáhlý a dobře zpracovaný strategický plán, který je doplněn plány vyšších územních celků. Ve městě jsou plochy určené pro rozvoj bytové zástavby, ale také sportovišť a rekreačních zařízení. Významným projektem je další plánovaná výstavba dopravních komunikací, které by pomohly řešit dopravní situaci města, jenž je v Mladé Boleslavi dlouhodobým problémem.

Seznam použité literatury a ostatních zdrojů:

Literatura:

Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, 223 s.

Beneš, L., Městecká, S.: Mladá Boleslav. Pohledy a století. Město Mladá Boleslav, Mladá Boleslav, 2000, 168 s.

Demek, J. a kol.: Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny. Praha, Academia, 1987, 584 s.

Döbert, O.: Deset let z tisíce. Středočeské nakladatelství, Praha, 1974, 142 s.

Herčík, K.: Čtení o Mladé Boleslavi. Poděbrady, Kompakt, 2001, 256 s.

Herčík, K., Králík, J.: Mladá Boleslav. Továrna ve městě – město v továrně. Moto Public, Brno, 2005, s. 201.

Hruška, E.: Krajina a její soudobá urbanisace. Praha, nakladatel B. Pyšvejc, 1946, 99 s.

Hrůza, J., Zajíc, J.: Vývoj urbanismu I. FA ČVUT, Praha, 1996, 186 s.

Kolektiv autorů: Mladá Boleslav. Městem a okolím. Orbis, Praha, 1996, 43 s.

Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, s. 350.

Městecká, S.: Boleslavský uličník. Muzeum Mladoboleslavska, Mladá Boleslav, 2006, 112 s.

Němec, J. a kolektiv: Příroda Mladoboleslavska. Consult Praha a Envitypo Praha, Praha 2000, 213 s.

Podolský, J.: Struktura osídlení. Závěrečná práce, Katedra urbanismu, 1968, Vysoké učení technické v Brně.

Vlček, V.: Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže. Praha, Academia, 1984, 316 s.

Materiály z Magistrátu města Mladá Boleslav:

Berman Group: Strategický plán rozvoje Mladé Boleslavi. Magistrát města Mladá Boleslav, Mladá Boleslav, 2005, 40 s.

Magistrát města Mladá Boleslav: Profil města. Magistrát města Mladá Boleslav, Mladá Boleslav, 2008, 42 s.

Magistrát města Mladá Boleslav: Ročenka Mladé Boleslavi 2008. Mladá Boleslav, 2009, s. 32.

Raven EU Advisory: Integrovaný plán rozvoje Statutárního města Mladá Boleslav pro Integrovaný operační program – zóna Severní sídliště. Magistrát města Mladá Boleslav, Mladá Boleslav, 2008, 24 s.

SPF Group, v.o.s.: Integrovaný plán rozvoje města Mladá Boleslav. Mladá Boleslav, 2008, 83 s.

Statistická data:

Český statistický úřad: Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005, 1. díl. Praha, ČSÚ, 2006, 760 s.

Český statistický úřad: Statistická ročenka Středočeského kraje 2008, Praha, ČSÚ, 2007, 442 s.

Český statistický úřad: Statistický lexikon obcí 2007. Praha, ČSÚ, 2008, 442 s.

Webové stránky:

AKUMA Baterie [online]. c2002 , 2005 [cit. 2009-05-01]. Dostupný z WWW: <http://82.193.8.14/akuma_website/cz/ind_aktual.htm>.

Český statistický úřad: *Sčítání lidu, domů a bytů* [online]. 2005, 2005 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/535419?OpenDocument>>.

Mapy.cz. [online]. 2005-2008 , 2005 - 2008 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://www.mapy.cz/>>.

Oficiální stránky Statutárního města Mladá Boleslav [online]. 2007-2009 , 06. 05. 2009 [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.mb-net.cz/?page=cz,fotogalerie>>.

Oficiální stránky Statutárního města Mladá Boleslav : Zápisy z jednání [online]. 2007-2009 , 06. 05. 2009 [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.mb-net.cz/?page=cz,zapisy-z-jednani-zastupitelstva-a-usneseni>>.

Portál veřejné správy České republiky [online]. 2005-2009 , 2009 [cit. 2009-04-24]. Dostupný z WWW:<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/6966/_s.155/6966/place>.

Škoda Auto Vysoká škola [online]. 2008, 2008 [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <http://www.savs.cz/company/cze/profil/nakarmeli/photogallery/pages/areaopening.aspx?pageIndex=1>¹

TMapsServer : Regulativy územního plánu Mladá Boleslav [online]. 2008, 2008 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <<http://twist.mb-net.cz/ost/upd/index.php?frame>>.

TMapsServer : Územní plán Mladé Boleslavi [online]. 2008, 2008 [cit. 2009-04-30]. Dostupný z WWW: <http://twist.mb-net.cz/tms/upd_mb/index.php?client_type=map_resize&strange_opener=1&interface=tmv&interface=tmv&Theme=upd_mb_regulativy&Values=15&subproject=535419&=&Project=TMS_UPD_MB&strange_opener=1&client_lang=cz_win&cacheID=1242016826050>.

Mapa:

Quitt, E.: Mapa klimatických oblastí 1 : 500 000. Brno, Geografický ústav ČSAV, 1975.

Ústní informace:

Ing. arch. Jiří Podolský

Summary

Mladá Boleslav is currently a town which is inherently connected with a car production as well as a company Škoda Auto a.s.. Nevertheless, the development of this town in the north of Central Bohemia region started much earlier. The aim of this bachelor work is to carry out a brief summary of determinant of socio-economical development of Mladá Boleslav with the emphasis on its urban conception.

The foundations of Mladá Boleslav town were laid sometimes in the 10th century when the administrative centre of the area was built. The beginning of the town itself is placed in year 1344, when the market settlement from below the castle was moved to the castle itself. The development of the town was limited by natural conditions in the medieval age. From this time the triangle pattern of the town's centre has sustained till now since it is defined by a rock-massif. The course of the biggest town development was determined at that time.

The big economic and cultural boom of Mladá Boleslav underwent in the 16th century when there was the biggest religious toleration. The following period of decadence finished as far as in the 19th century when the industry started to develop mainly in the urban parts of the town. The most important industry became very fast the automotive industry..

Dynamic development of Mladá Boleslav started after year 1959. The production of cars was raised based on the government decision that year and that attracted a lot of new employees. The construction of panel buildings was started to satisfy the demand for living. Even the old build-up area had to be pulled down due to these buildings at the time of socialistic era. The town enlarged to all directions and the population increased. In the midst of 1970 – 1980 the population increased for more than 10 000 inhabitants and a big blocks were built.

After 1989 Škoda Auto was sold to an international investor and cooperation with new subcontractors was established. East industrial zone and commercial zone with business centres were built and other ones are being built but the distinctive change of a functional division didn't take place.

Mladá Boleslav is divided into 13th urban neighbourhoods which differ from each other by the number of its inhabitants, its age and number of houses. 72 % of inhabitants are in a productive age and 50 % of them are employed in an industry.

There is being planned revitalization of the towns centre, renovation of recreational areas, repairs of housing recourses or solution of problematic transportation. There is also effort to improve services and attract new inhabitants.

MAPOVÁ PŘÍLOHA

Seznam příloh:

Příloha 1: Přibližný územní rozsah středověké Mladé Boleslavi

Příloha 2: Části osídlené pravděpodobně již ve středověku

Příloha 3: Plán Mladé Boleslavi z roku 1790

Příloha 4: Plán města z roku 1912

Příloha 5: Navrhovací plán Emanuela Hrušky

Příloha 6: Urbanistické záměry z 60. let

Příloha 7: Základní sídelní jednotky podle počtu obyvatel + legenda + přehled ZSJ

Příloha 8: Jednotlivé městské části Mladé Boleslavi

Příloha 9: Vymezení funkčních zón v katastrálním území Mladé Boleslavi

Příloha 10: Výřez z digitální podoby územního plánu sídelního útvaru Mladá Boleslav

Přibližný územní rozsah středověké Mladé Boleslav



Zdroj: Podkladová mapa z www.mapy.cz / upraveno autorkou

Části města osídlené pravděpodobně již ve středověku



Zdroj: Podkladová mapa z www.mapy.cz / upraveno autorkou

Plán Mladé Boleslavi z roku 1790



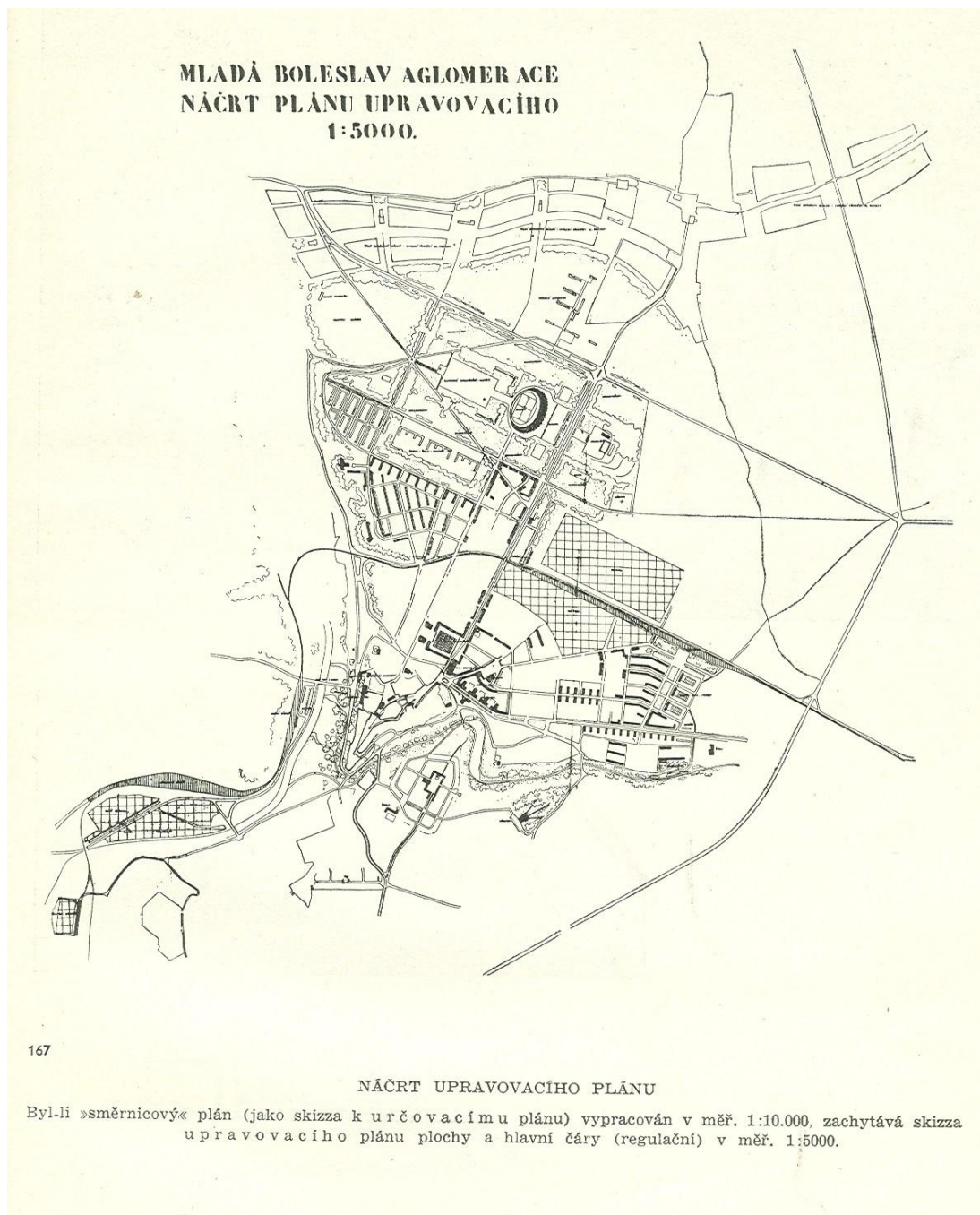
Zdroj: Kolektiv autorů: Mladá Boleslav. Od minulosti k dnešku, s. 51.

Plán města z počátku 20. Století



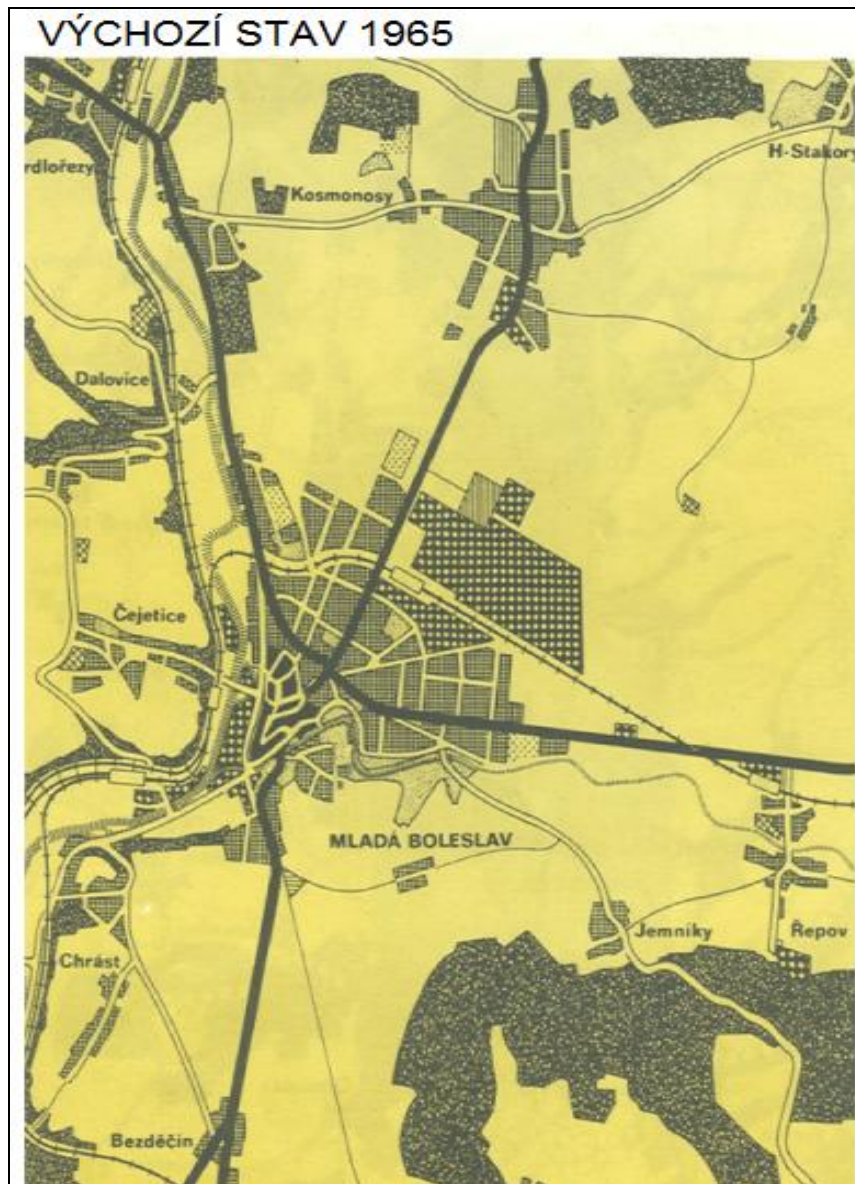
Zdroj: Beneš, L., Městecká, S.: Mladá Boleslav. Pohledy a století. Mladá Boleslav, 2000, s. 166.

Navrhovací plán Emanuela Hrušky



Zdroj: Hruška, E.: Hruška, E.: Krajina a její soudobá urbanisace. Praha, nakladatel B. Pyšvejc, 1946, s. 73.

URBANISTICKÉ ZÁMĚRY Z 60. LET



	Historická zóna
	Obytná zóna
	Nadsídlíšní zástavba
	Průmyslová zóna
	Zemědělská půda
	Rekreační zóna
	Lesní plochy
	Parky
	Vodní plochy
	Komunikace
	Železnice

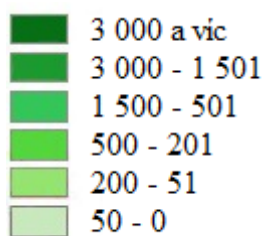
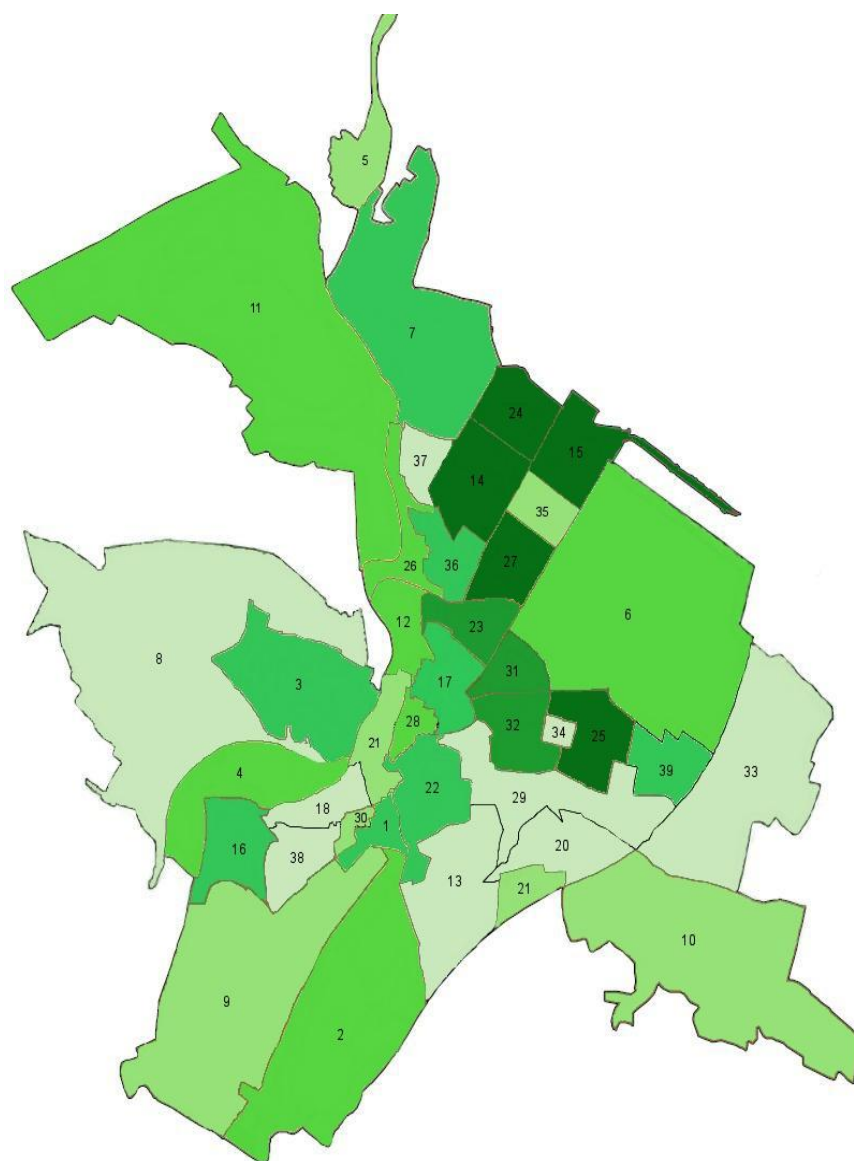


Zdroj: Archiv Ing. arch. Jiřího Podolského

Tab. 1: Základní sídelní jednotky s více jak 50 obyvateli, zaměstnanost podle odvětví

Název	Počet ob.	Index stáří	Zemědělství (%)	Průmysl (%)	Služby (%)	Rod. domy (%)
Bezděčín	235	0,37	5,7	54	39	78
Čejetice	923	0,56	14	57,3	39,8	89
Čejetičky	1 047	0,79	1,9	56,7	34	76
Čejetičky	271	0,32	2,7	72,7	13,9	28
Neuberk	614	1,22	1,5	49	43,5	89
U Belvederu	143	0,2	1,3	47,4	47,4	98
Debř	825	0,92	0,9	46,9	42,6	81
Horní Debř 1	669	0,96	1	49,2	41,5	87
Dolní Debř	156	0,75	0	37	47,6	62
Chrást	115	1,24	4	60	30	71
Jemníky	73	1,57	0	68,4	23,7	63
Mladá Boleslav I						
MB - Staré Město	478	0,67	0,4	56,9	37,8	21
Mladá Boleslav II	29 961	0,61	0,6	53,3	41,7	5
Nové Město 1	1 067	1,35	0,98	47	48,6	14
Pod výstavištěm	2 334	0,67	0,85	50,2	43,7	10
Vandrovka - jih 1	1 345	2,2	0,28	59	38,7	18
Slovanka	4 232	1,09	0,73	52	45	15
Ústřední stadión	62	0,5	0	90,4	9,6	0
Nad Rožatovem	9 139	0,73	0,5	57	37	0
U hřbitova 1	1 428	1	1,4	47	49,6	10
Nad stadionem	6 435	0,37	0,2	51	43,7	0
Radouč	3 895	0,09	0,7	53	42,5	0
Mladá Boleslav III	9 355	1,19	0,54	45	49	26
Nové Město 2	51	0,31	0	43,5	52	55
Hlavní průmyslový obvod	332	0,008	0	14,8	83,5	2
Zemědělská škola	616	0,17	0,3	41	54	0
Rozvoj	3 322	2,02	0,5	45,8	48	21
U Masarykovy třídy	2 983	1,69	0,4	45	49	21
Podolec - Dubce	1 044	0,46	1,2	44	50	74
Belveder 1	530	0,48	0,7	54	35,6	69
U hřbitova 2	425	1,92	0,5	59	37	25
Mladá Boleslav IV	799	0,65	1,3	44	43	68
Vandrovka - jih 2	144	0,36	1,2	43	55	92
Podhradí 2	55	1,63	14,3	50	25	9
Na Ptáku	398	0,47	0,4	39	40	68
Rožatov	202	1,03	0	54,7	44,3	71
Podchlumí	137	0,38	0	42,6	29,7	92
Podlázky						
Michalovice - Podlázky 1	292	0,77	0	51,6	44,5	75
Mladá Boleslav	44 255	0,74	0,7	51,7	42,8	17

Základní sídelní jednotky podle počtu obyvatel



Zdroj: Podkladová mapa z Integrovaného plánu rozvoje města, s. 25, upraveno autorkou.

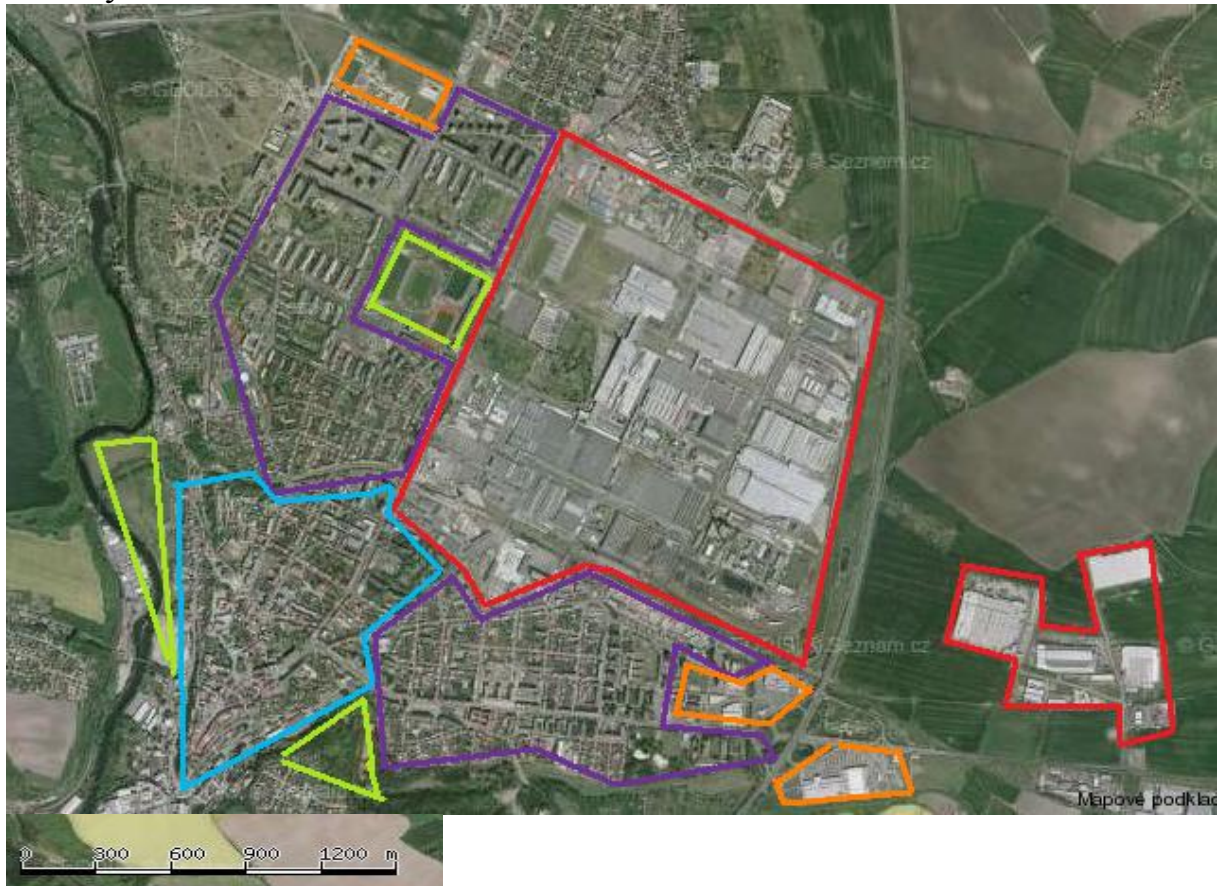
- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1 Belveder | 22 Podolec – Dubce |
| 2 Bezděčín | 23 Pod Výstavištěm |
| 3 Čejetice | 24 Radouč |
| 4 Čejetičky | 25 Rozvoj |
| 5 Dolní Debř | 26 Rožátov |
| 6 Hlavní průmyslový obvod | 27 Slovanka |
| 7 Horní Debř | 28 Staré Město |
| 8 Choboty | 29 Štěpánka |
| 9 Chrást | 30 U Belvederu |
| 10 Jemníky | 31 U hřbitova |
| 11 Michalovice – Podlázky | 32 U Masarykovy třídy |
| 12 Na Ptáku | 33 U Řepova |
| 13 Na velkém kuse | 34 U soudu |
| 14 Nad Rožátovem | 35 Ústřední stadion |
| 15 Nad stadionem | 36 Vandrovka - jih |
| 16 Neuberk | 37 Vandrovka - sever |
| 17 Nové Město | 38 Za Belvederem |
| 18 Pod borkem | 39 Zemědělská škola |
| 19 Podhradí | |
| 20 Pod Chlumem | |
| 21 Pochlumí | |






Jednotlivé městské části Mladé Boleslavi



Zdroj: Podkladová mapa převzatá z Integrovaného plánu rozvoje města, s. 26, upraveno autorkou.

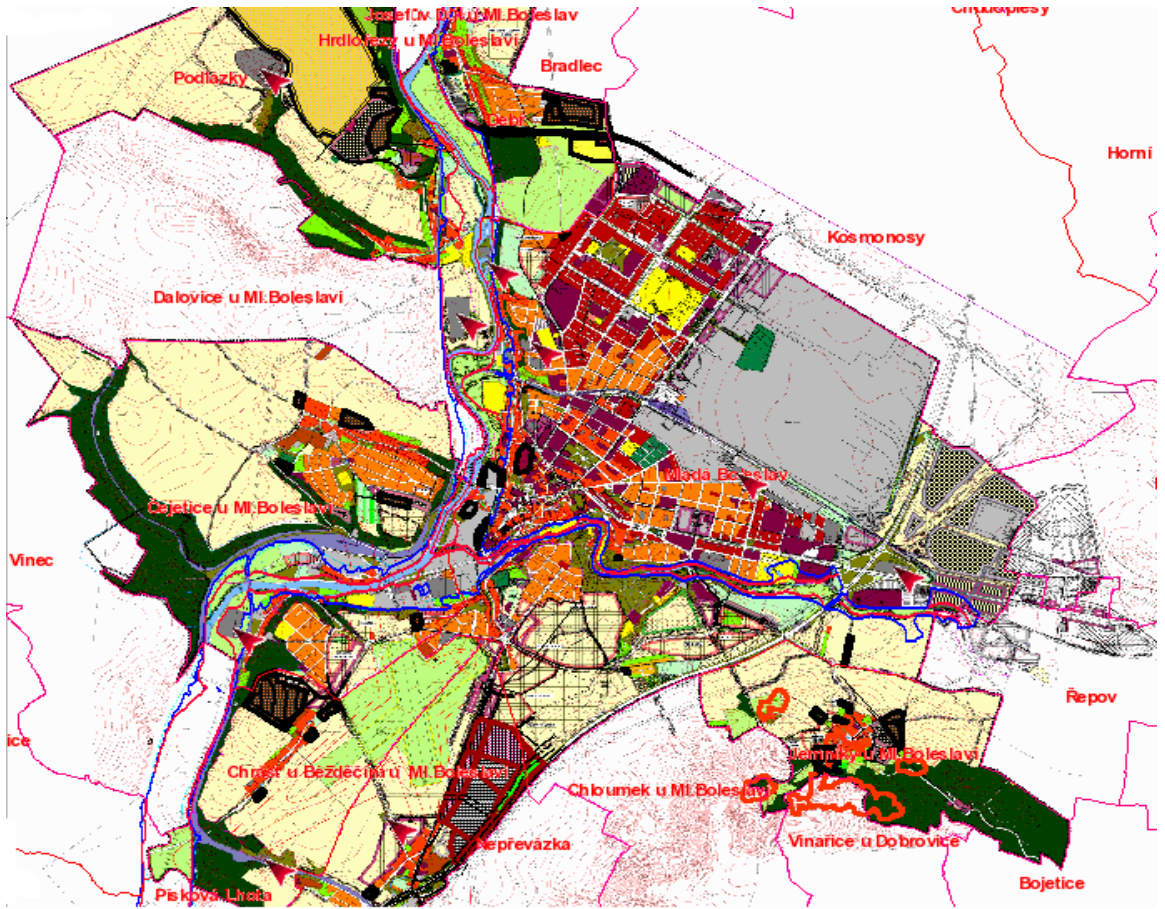
Vymezení funkčních zón v katastrálním území Mladé Boleslavi



-  Areál Škoda Auto a. s.
-  Plocha pro bydlení
-  Plocha s rekreační funkcí
-  Správní, administrativní, vzdělávací, kulturní centrum
-  Obchodní zóny⁵⁴

⁵⁴ Členění není striktní, je vyhotovené autorkou na základě převažujících funkcí využití ploch, znázorněné jsou plochy, o kterých bylo psáno výše. Podkladová mapa: www.mapy.cz

VÝŘEZ Z DIGITÁLNÍ PODOBY ÚZEMNÍHO PLÁNU SÍDELNÍHO ÚTVARU MLADÁ BOLESLAV



HRANICE

-----	HRANICE REŠENÉHO ÚZEMÍ
-----	HRANICE KATASTRU
-----	OCHRANNÁ PÁSMO
-----	PHO VODNÍCH ZDROJŮ
-----	HRANICE INUNDACE (Q100)
-----	ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ MĚSTA
-----	VYMEZENÍ ÚZEMNÍCH ZÓN (PRVKŮ)

OBJEKTY, AREÁLY, GEOGRAFIE

-----	MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA
-----	PAMÁTKOVÉ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY
-----	ARCHEOLOGICKÉ LOKALITY
-----	NÁRODNÍ PŘÍRODNÍ PAMÁTKA
-----	PŘÍRODNÍ PAMÁTKA
-----	VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY
-----	PAMÁTNÝ STROM
-----	REGISTROVANÉ SKLÁDKY
-----	VODNÍ PLOCHY A TOKY
-----	ORNÁ PŮDA
-----	LOUKY, DRNOVÝ FOND
-----	LESY
-----	VEŘEJNÁ (MĚSTSKÁ) A DOPROVDNÁ ZELEŇ
-----	ZAHŘADY A SADY
-----	ZAHŘADNICTVÍ
-----	HŘEBITOVY
-----	NEVYUŽÍVANÉ PLOCHY

ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ SÍDLA

BH	BYDLENÍ	- HROMADNÉ
BI		- INDIVIDUÁLNÍ
BJ		- INDIVIDUÁLNÍ SPECIFIČKÁ **
SC	FUNKČNĚ SMÍŠENÉ ZÓNY	- CENTRÁLNÍ
SM		- MĚSTSKÉHO TYPU
SMx		- MĚSTSKÉHO TYPU SPECIFIČKÁ
OV	OBSLUŽNÁ SFÉRA	- OBČANSKÁ VYBAVENOST
OD		- DOPRAVNÍ VYBAVENOST
OT		- TECHNICKÁ VYBAVENOST
RH	REKREACE	- HROMADNÁ
RHx		- INDIVIDUÁLNÍ SPECIFIČKÁ **
RS		- SPORTOVNÍ
VP	VÝROBNÍ SFÉRA	- PRŮMYSL, SKLADY
VPx		- PRŮMYSL, SKLADY - SPECIFIČKÁ **
VD		- DROBNÁ VÝROBA, SLUŽBY, REMESLA
ZS	SÍDELNÍ ZELEŇ	- VEŘEJNÁ
ZSx		- SPECIFIČKÁ
P	NEZASTAVITELNÉ ÚZEMÍ KATASTRU - KRAJINA	
	PŘÍRODNÍ ZÓNA	
	PLOCHY ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY	
Sx	SMÍŠENÁ ZÓNA (s Indexy zastavěných funkcí)	
Z	ZEMĚDĚLSKÁ PRODUKCE	

DOPRAVA, PROSTOROVÉ UTVÁŘENÍ SÍDLA

-----	LETIŠTĚ
-----	OCHRANNÁ PÁSMO VZLETOVÉHO (PŘÍSTÁVAČNÍ) PROSTORU
-----	UZPONA HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ
-----	RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE
-----	SILNICE I. TŘÍDY
-----	SILNICE II. TŘÍDY (HLAVNÍ MĚSTSKÉ SBĚRNÉ)
-----	SILNICE III. TŘÍDY (MĚSTSKÉ SBĚRNÉ)
-----	VYZNAČENÍ JEDNOSMĚRNOSTI
-----	MÍSTNÍ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE
-----	ÚČELOVÉ KOMUNIKACE
-----	HLAVNÍ PĚŠÍ PROPOJENÍ
-----	HLAVNÍ CYKLISTICKÉ TRASY
-----	PARKOVISTĚ (PP - PODPOVRCHOVÁ)
-----	ČERPAČÍ STANICE PHM
-----	NÁDRAŽÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY
-----	PLOCHY A NÁDRAŽÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY
-----	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
-----	VLEČKY
-----	TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
-----	ELEKTROVODY VN, VVN
-----	PLYNOVODY VTL
-----	VODOJEMY (VĚZOVÉ / ZEMNÍ)
-----	ČISTIŠNY ODPADNÍCH VOD



Zdroj: T Mapy spol. s. r. o., 2008.

FOTOGRAFICKÁ PŘÍLOHA

Seznam obrázků:

- Obr. 1: Kostel Nanebevzetí Panny Marie
- Obr. 2: Středověký palác Templ
- Obr. 3: Staroměstské náměstí
- Obr. 4: Jedna z ulic Starého Města
- Obr. 5: Zrekonstruovaný hrad
- Obr. 6: Hotel na Starém Městě
- Obr. 7: Podhradí
- Obr. 8: Budova Magistrátu města
- Obr. 9: Nevyužitý areál na Ptácké ulici
- Obr. 10: VŠ Škoda Auto
- Obr. 11: Náměstí Míru
- Obr. 12: Jičínská ulice
- Obr. 13: Lesopark Štěpánka
- Obr. 14: Náměstí Republiky
- Obr. 15: Objekt bývalých kasáren
- Obr. 16: Na Rozvoji
- Obr. 17: Jilemnického ulice
- Obr. 18: Domy z 1/2 20. století
- Obr. 19: Secesní vila
- Obr. 20: Znak Škody Auto
- Obr. 21: Stavba od Jiřího Krohy
- Obr. 22: Domy v Čechově ulici
- Obr. 23: Bytový dům z 50. let
- Obr. 24: Jedna ze ZŠ – 70. léta
- Obr. 25: U Stadionu
- Obr. 26: Domy na Severním sídlišti
- Obr. 27: Fotbalový stadion
- Obr. 28: Zahloubení trati na Slovance
- Obr. 29: Třída Václava Klementa
- Obr. 30: Bondy centrum
- Obr. 31: Muzeum Škody Auto
- Obr. 32: Sídlo vedení Škody Auto
- Obr. 33: Škoda Auto
- Obr. 34: Severní město
- Obr. 35: Zřícenina hradu Michalovice
- Obr. 36: Golfové hřiště
- Obr. 37: Mladá Boleslav na rytině ze 17. století
- Obr. 38: Pohled na současnou Mladou Boleslav z jihu
- Obr. 39: Část areálu Škody Auto

Obr. 1: Kostel Nanebevzetí P. Marie



Obr. 2: Středověký palác Templ



Obr.3: Staroměstské náměstí



Obr. 4: Jedna z ulic Starého Města



Obr. 5: Zrekonstruovaný hrad



Obr. 6: Hotel na Starém Městě



Obr. 7: Podhradí



Obr. 8: Budova Magistrátu města



Obr. 9: Nevyužitý areál na Ptácké ulici



Obr. 10: VŠ Škoda Auto



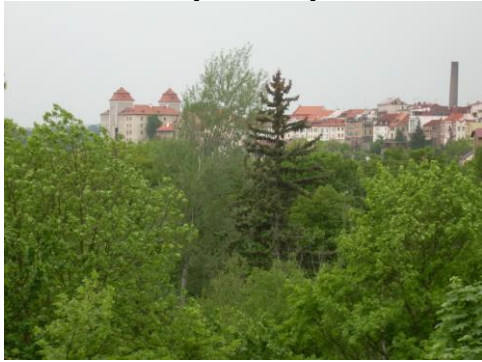
Obr. 11: Náměstí Míru



Obr. 12: Jičínská ulice



Obr. 13: Lesopark Štěpánka



Obr. 14: Náměstí Republiky



Obr. 15: Objekt bývalých kasáren



Obr. 16: Na Rozvoji



Obr. 17: Jilemnického ulice



Obr. 18: Domy z 1/2 20. století



Obr. 19: Secesní vila



Obr. 20: Znak Škody Auto



Obr. 21: Stavba od Jiřího Krohy



Obr. 22: Domy v Čechově ulici



Obr. 23: Bytový dům z 50. let



Obr. 24: Jedna ze ZŠ – 70. léta



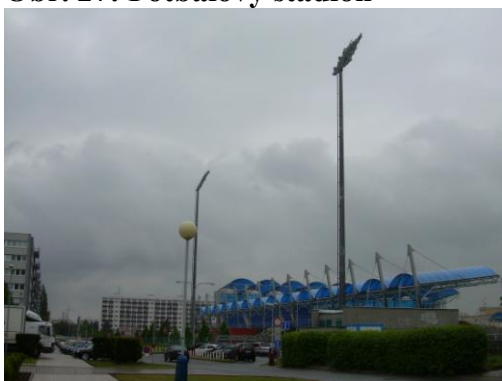
Obr. 25: U Stadionu



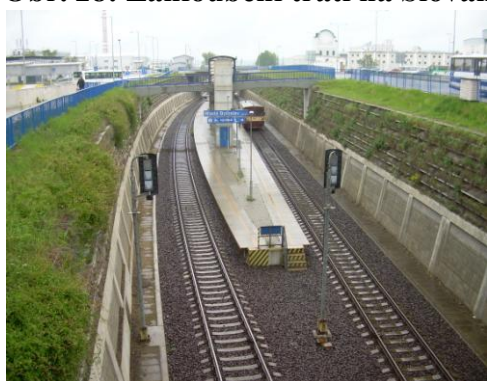
Obr. 26: Domy na Severním sídlišti



Obr. 27: Fotbalový stadion



Obr. 28: Zahloubení trati na Slovance



Obr. 29: Třída Václava Klementa



Obr. 30: Bondy centrum



Obr. 31: Muzeum Škody Auto



Obr. 32: Sídlo vedení Škody Auto



Obr. 33: Škoda Auto



Obr. 34: Severní město



Zdroj: Petra Tošovská, 2009 (veškeré fotografie)

Obr. 35: Zřícenina hradu Michalovice



Zdroj: <http://www.mb-net.cz/>⁵⁵

Obr. 36: Golfové hřiště



⁵⁵ *Oficiální stránky Statutárního města Mladá Boleslav* [online]. 2007-2009 , 06. 05. 2009 [cit. 2009-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.mb-net.cz/?page=cz,fotogalerie>>.

Obr. 37: Mladá Boleslav na rytině ze 17. století



Zdroj: Beneš, L. a kolektiv: Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku. Žehušice, Městské knihy, 2001, s. 20.

Obr. 38: Pohled na současnou Mladou Boleslav z jihu



Zdroj: Kolektiv autorů: Mladá Boleslav. Městem a okolím. Orbis, Praha, 1996, s. 4.

Obr. 39: Část areálu Škody Auto



Zdroj: Herčík, K. a Králík, J.: Mladá Boleslav. Továrna ve městě – město v továrně. Moto Public, Brno, 2005, s. 201.