

A topographic map of the Brandýs nad Labem - Stará Boleslav region, rendered in shades of purple. The map features contour lines, a river (Labe), and various urban and rural areas. A prominent white outline highlights a specific area of interest, likely the city's boundary or a specific urban area. The text is overlaid on the map in white.

BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV
JEDNO MĚSTO - DVA CHARAKTERY

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ANALYTICKÁ ČÁST

VYPRACOVALA
Bc. VICTORIA CHEREMNYKH

VEDOUcí PRÁCE
Ing. ARCH. VERONIKA ŠINDLEROVÁ, PH.D.

FAČVUT
LS 2022/2023

OBSAH

ANALÝZA ÚZEMÍ

01 ÚDAJE MĚSTA	7
02 SPADOVÉ OBLASTI	9
03 ŠIRŠÍ VZTAHY	13
04 HISTORIE A VYVOJ URBANISTICKÉ STRUKTURY	17
05 DEMOGRAFIE	27
06 EKONOMIKA MĚSTA.....	39
07 PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN	47
08 USPOŘADÁNÍ KRAJINY	51
09 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA.....	55
10 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	59
SPACE SYNTAX	63
11 OBČANSKÁ VYBAVENOST	
ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ	65
KULTURA	71
SPORT A REKREACE	75
ZDRAVOTNICTVÍ A OCHRANA	79
OBCHODY A SLUŽBY	83
12 STRUKTURA ZÁSTAVBY	87
FOTODOKUMENTACE	91
13 SWOT ANALÝZA	93
VÝKRES POZITIV A NEGATIV	

ANALÝZA PROBLÉMU

ÚVOD.....	101
PŘÍPADOVÁ STUDIA	107
ZÁVĚR.....	129
ZDROJE	131

ÚVOD

Území dnešního dvojměstí Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi bylo významné již ve středověku, přes řeku Labe tu byl nejdůležitější přechod řeky na cestě z Prahy do Mladé Boleslavi a dále do Lužice. Původně samostatná města Brandýs nad Labem a Stará Boleslav prošla odlišným urbanistickým vývojem, zejména pak ve vztahu k řece Labi. Dnes tvoří obě města jeden správní celek, stále však fungují do značné míry autonomně a vzájemná integrace obou částí dvojměstí je dodnes klíčovým tématem jejich rozvoje.

Cílem diplomové práce je zpracování vize a celkové koncepce rozvoje města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.

Cílem analytické části diplomové práce je shromáždění podkladů o řešeném území, týkající se výše uvedené tématu.

V části první se zabývá mapováním a vyhodnocením současného stavu města Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi.

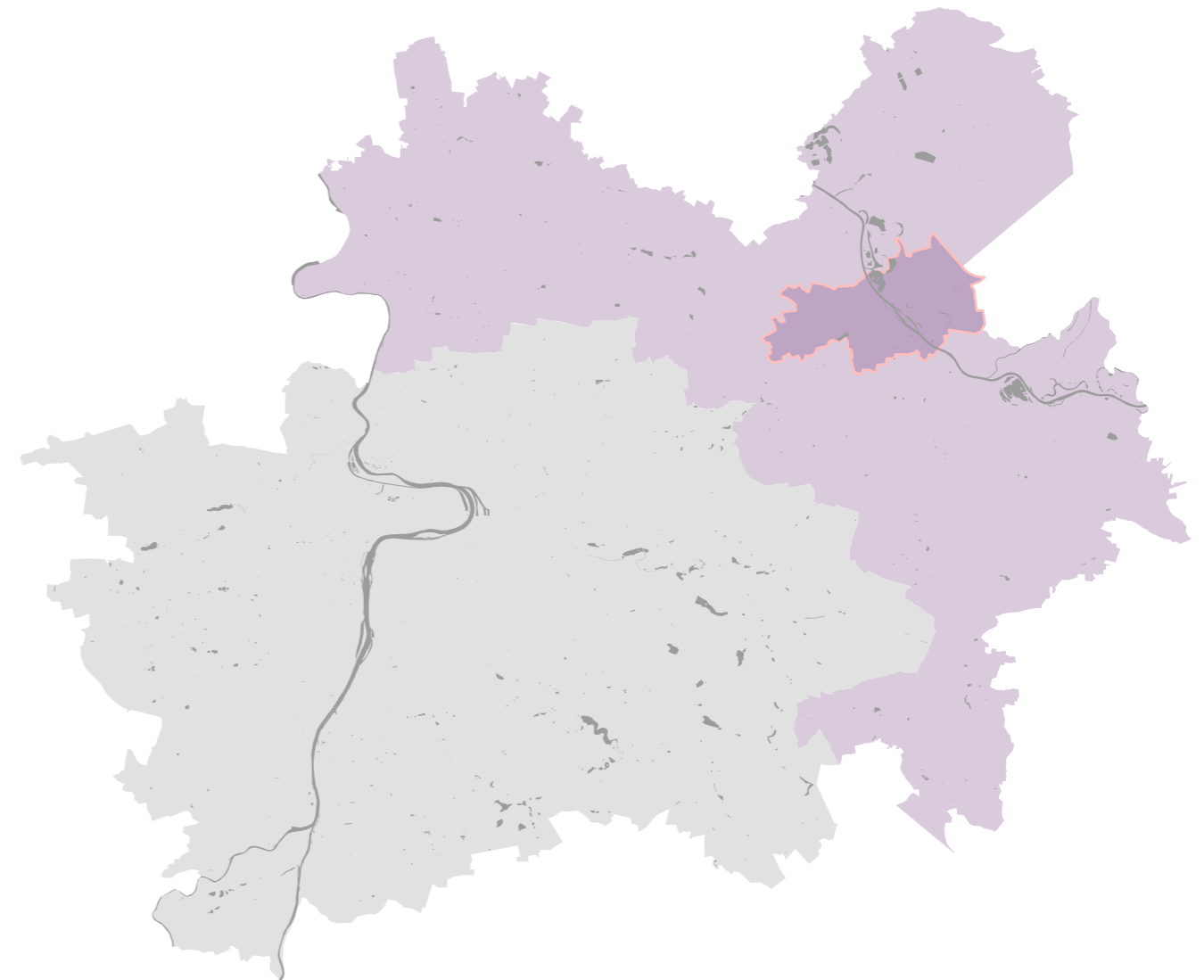
Ve části druhé se věnuje tematice dvojměstí a prezentuje případové studie.

01

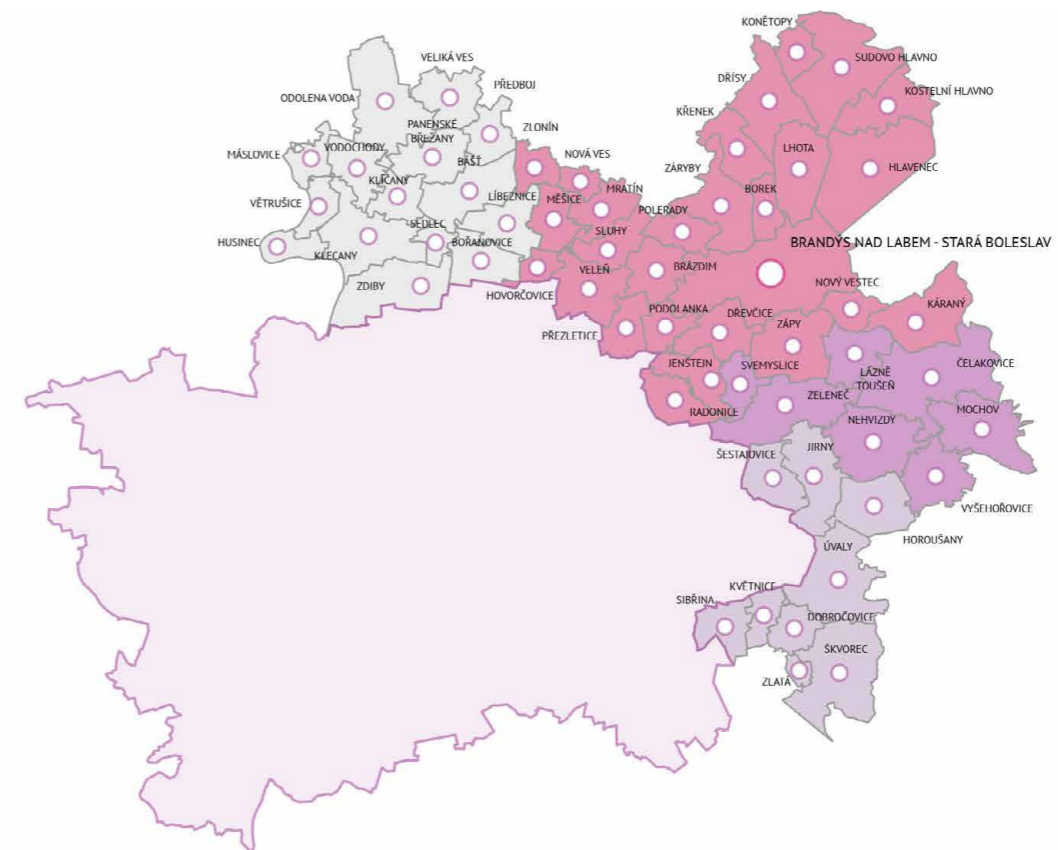
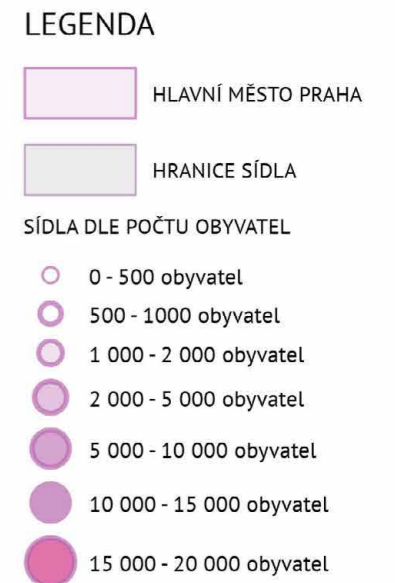
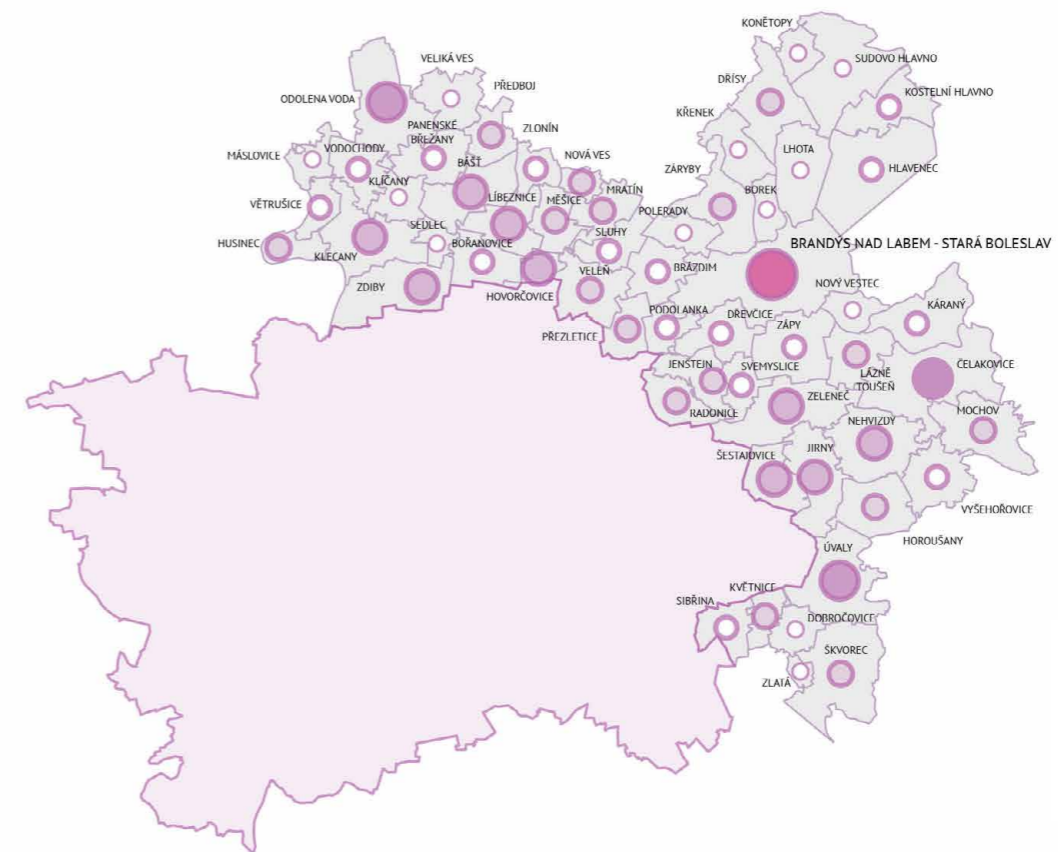
ÚDAJE MĚSTA

 BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV

KRAJ	STŘEDOČESKÝ
OKRES	PRAHA - VÝCHOD
ORP	BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV
UMÍSTĚNÍ	50°11'09"N A 14°39'34"E
NADMOŘSKÁ VÝŠKA	180 -230 m n.m.
PLOCHA	2 267 ha
POČET OBYVATEL	18 755 (1.01.2022)



02 SPADOVÉ OBLASTI

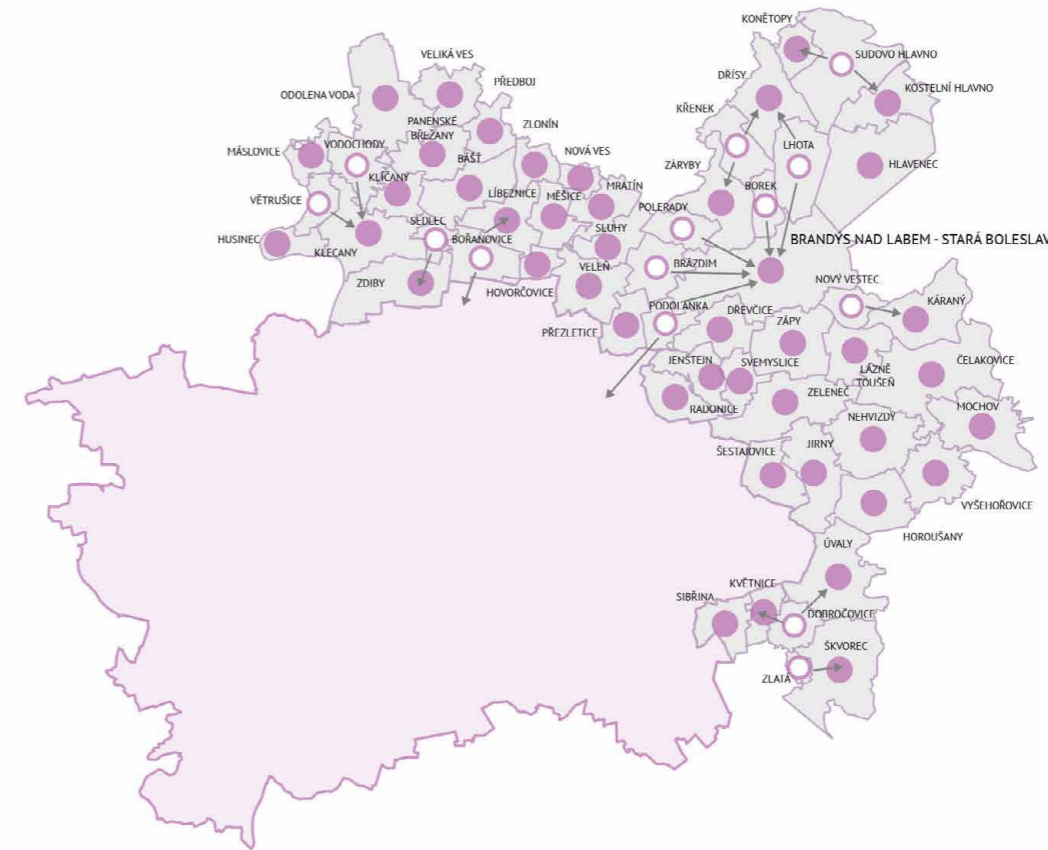


ŠKOLSTVÍ ORP BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV

OBEC / MĚSTO	POČET OBYVATEL	PRŮMĚRNÝ VĚK	POČET OBYVATEL VE VĚKU 15-64 LET	MŠ	ZŠ
BÁŠŤ	2816	33,9	1879	●	●
BOREK	321	42,5	214	●	●
BOŘANOVICE	887	40,4	582	●	●
BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV	19225	40,46	12301	●	●
BRÁZDÍM	678	41,6	436	●	●
ČELAKOVICE	12273	41,1	7702	●	●
DOBROČOVICE	330	36,6	228	●	●
DŘEVČICE	811	38,9	547	●	●
DŘÍSY	1067	40,3	727	●	●
HLAVENEC	527	37,6	397	●	●
HOROUŠANY	1538	35,5	1021	●	●
HOVORČOVICE	2514	38,8	1619	●	●
HUSINEC	1510	38,8	880	●	●
JENŠTEJN	1356	34,7	852	●	●
JIRNÝ	2901	38,1	1860	●	●
KÁRANÝ	785	43,6	490	●	●
KLEČANY	3608	38	2330	●	●
KLÍČANY	449	39,3	301	●	●
KONĚTOPY	315	41,3	205	●	●
KOSTELNÍ HLAVNO	509	39,2	328	●	●
KŘENEK	276	42,9	183	●	●
KVĚTNICE	1719	34,4	1122	●	●
LÁZNĚ TOUŠEN	1398	40,5	881	●	●
LHOTA	483	43,4	322	●	●
LÍBEZNICE	2953	35,8	1832	●	●
MÁSLOVICE	371	43	240	●	●
MĚŠÍCE	1937	37,8	1271	●	●
MOCHOV	1403	39,5	961	●	●
MRATÍN	1382	37,6	908	●	●
NEHVIZDY	3575	32,9	2349	●	●
NOVÁ VES	1351	33,1	900	●	●
NOVÝ VESTEC	466	43	303	●	●
ODOLENA VODA	6136	39,3	3889	●	●
PANENSKÉ BŘEZANY	613	40,5	382	●	●
PODOLANKA	558	43,1	356	●	●
POLERADY	339	35,2	245	●	●
PŘEDBOJ	1146	35,1	761	●	●
PŘEZLETICE	1849	36,6	1148	●	●
RADONICE	1021	38,4	633	●	●
SEDLÉC	417	38	283	●	●
SIBŘINA	912	38	611	●	●
SLUHY	700	42	458	●	●
SUDOVO HLAVNO	496	40,6	321	●	●
SVĚMYSLICE	512	33,1	341	●	●
ŠESTAJOVICE	3905	36,3	2498	●	●
ŠKOVOREC	1909	37,1	1158	●	●
ÚVALY	6884	39,5	4250	●	●
VELEŇ	1641	35,4	1069	●	●
VELIKÁ VES	382	36,9	265	●	●
VĚTRUŠICE	625	38,7	424	●	●
VODOCHODY	691	38,7	457	●	●
VYŠEHOŘOVICE	654	40,9	453	●	●
ZÁPY	876	40,6	580	●	●
ZÁRYBY	1029	38,9	671	●	●
ZDIBY	3805	36,6	2493	●	●
ZELENEČ	3185	36,6	2051	●	●
ZLATÁ	369	34,7	245	●	●
ZLONÍN	844	31,5	554	●	●

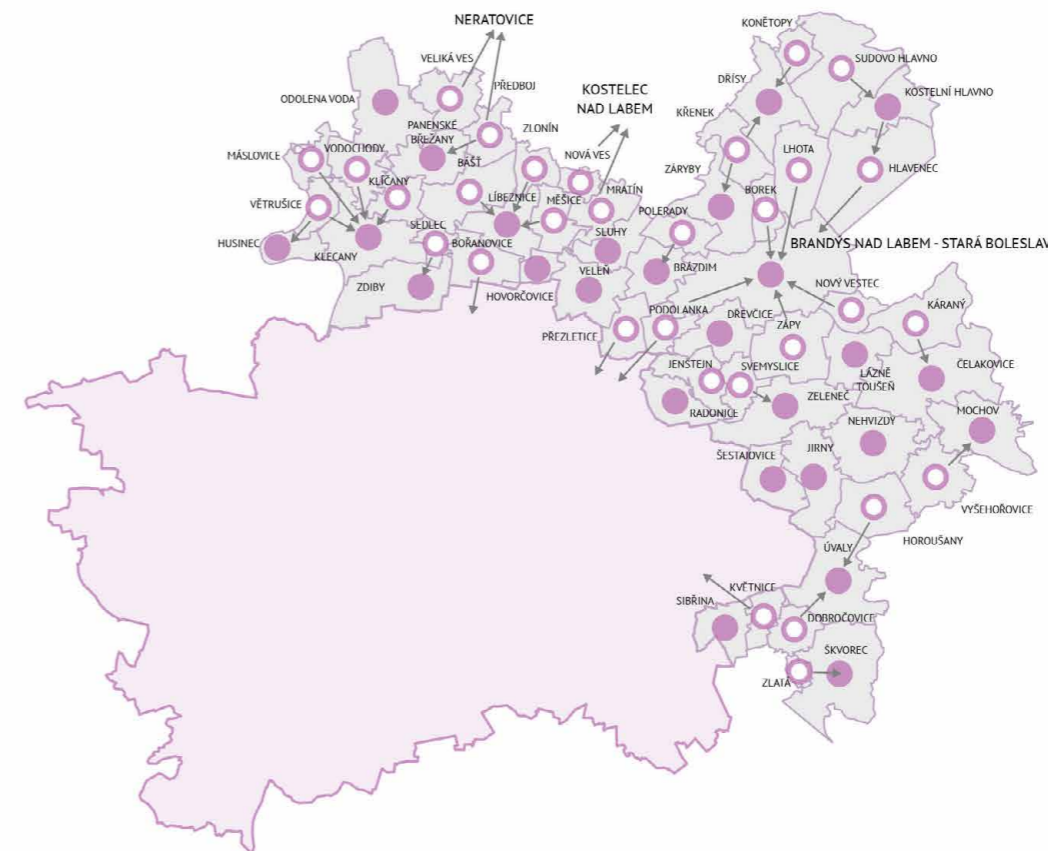
LEGENDA

- OBEC SE ZŠ/MŠ
- OBEC BEZ ZŠ/MŠ



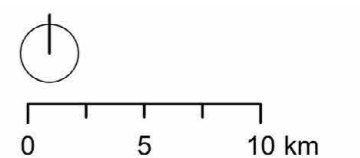
LEGENDA

- ▭ HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- ▭ HRANICE SÍDLA
- SÍDLA BEZ MŠ
- SÍDLA S MŠ
- SPÁDOVOST



LEGENDA

- ▭ HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- ▭ HRANICE SÍDLA
- SÍDLA BEZ ZŠ
- SÍDLA SE ZŠ
- SPÁDOVOST



03

ŠIRŠÍ VZTAHY

Brandýs nad Labem – Stará Boleslav se nachází severovýchodně od Prahy v okrese Praha-Východ, ve vzdálenosti cca 10 km.

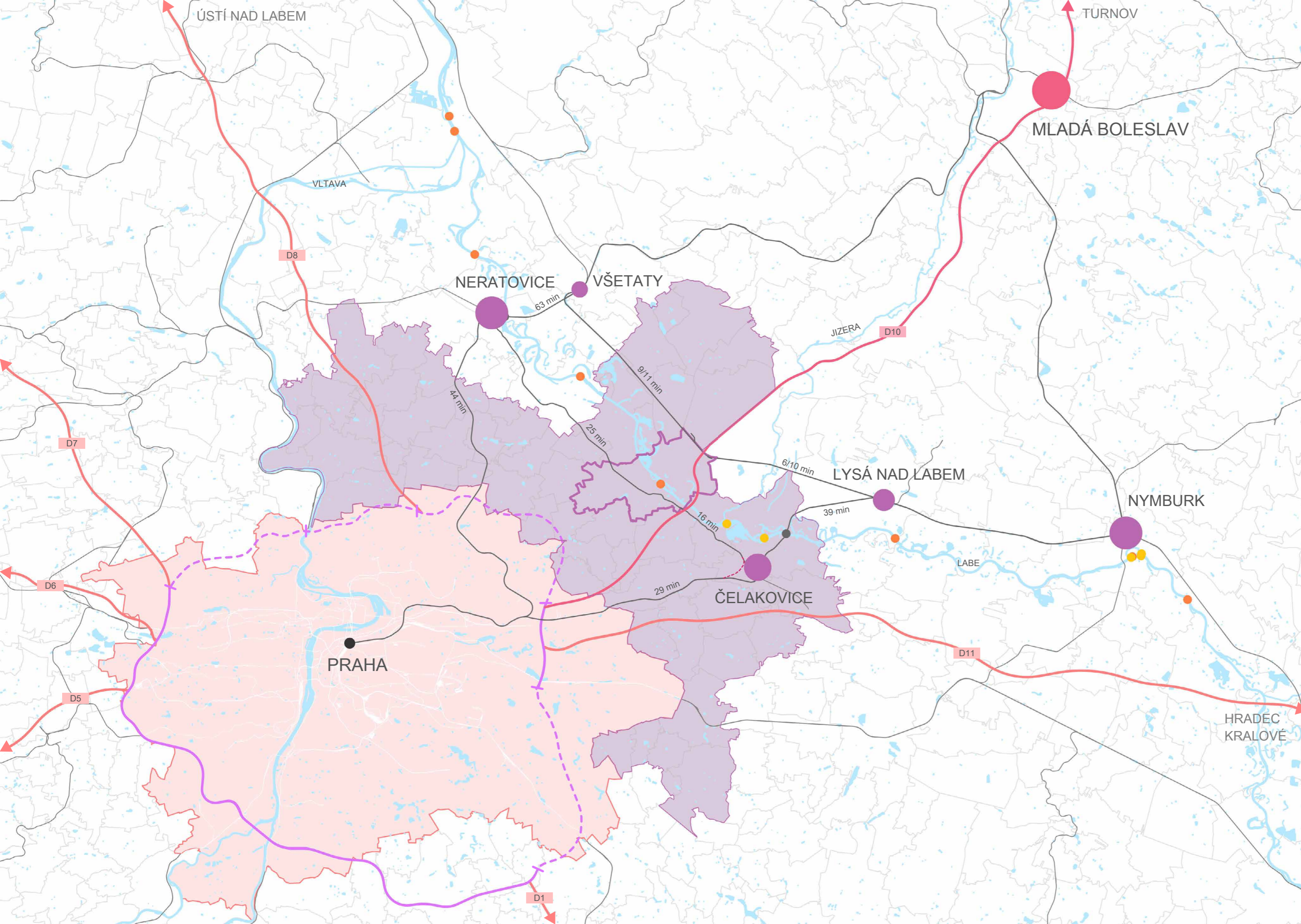
Bez ohledu na to, že město je lokalizováno v těsné blízkosti Hlavního města, napojení je však problematické. Dálnice D10 vede skrz intravilán, kde výrazně se zvyšuje prašnost a hluk. Souměstí je napojeno na železnici v rámci Pražské integrované dopravy, ale kvůli tomu, že nemá přímý spoj a dle konfigurace k řešenému území železniční trať je tangenciální, město je hodně závislé na individuální automobilové dopravě.

V oblasti Čelakovic a Mstětic je plánovaná spojka stávajících tratí č. 074 (Čelákovice – Neratovice) a č. 231 (Praha – Čelákovice – Lysá nad Labem – Nymburk), která by umožnila přímý spoj bez přestupů (Praha – Brandýs nad Labem). Daná investice by mohla být jedním z iniciátorů rozvoje města a zároveň by odlehčila dopravní zátěž.

Díky umístění ku Praze je zde značný podíl obyvatel, kteří do Prahy dojíždí za prací, nelze však opomenout i poměrně vysokou vyjížďku do Mladé Boleslavi, kterou ovlivňuje stávající napojení pomocí dálnice D10.

Kromě toho, že původně samostatná města, Brandýs nad Labem a Stará Boleslav, mají významnou historii, území je atraktivní tím, že leží v turistické oblasti Polabí. Podél řeky pochází Polabská cyklostezka, která propojuje několik historicky významných měst a obcí na levém břehu Labe: Kostelec nad Labem, Záryby, Zápy a Lázně Toušeň.

V řešeném území existuje nejen značné turistické cesty, ale městem prochází i Svatá cesta – Via Sancta Mariana, která byla vybudována v roce 1680 a vedla z Prahy do významného střediska mariánského kultu Staré Boleslavi. Cesta je lemována kapličkami s obrazy Panny Marie a sv. Václava. Dnes jich zbylo jenom 18 ze 44.

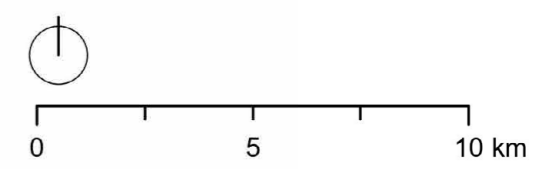


LEGENDA

- HRANICE MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV
- ORP BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV
- HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
- VODNÍ TOKY
- HRANICE OBCÍ
- ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
- ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ V KONTEXTU ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
- DÁLNICE D8/D7/D6/D5/D1/D11
- DÁLNICE D10 PRAHA - MLADÁ BOLESLAV - TURNOV
- DÁLNICE D0 - ÚSEK V PROVOZU
- DÁLNICE D0 - ÚSEK V PŘÍPRAVĚ
- ŽELEZNIČNÍ SPOJKA 231-074
- MOST PŘES LABE / VLTAVU
- MOST PRO PĚŠÍ PŘES LABE
- ŽELEZNIČNÍ MOST PŘES LABE
- PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
- PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

MĚSTA / OBC V ŠIRŠÍM KONTEXTU VZÁJEMNÝCH VZTAHŮ

- 0 - 5 000 OBYVATEL
- 5 000 - 10 000 OBYVATEL
- 10 000 - 15 000 OBYVATEL
- 15 000 - 20 000 OBYVATEL
- 20 000 - 50 000 OBYVATEL



04

HISTORIE A VÝVOJ URBANISTICKÉ STRUKTURY

Novodobý vývoj Brandýsa nad Labem se začal koncem 18. století. Důležitým krokem rozvoje se stala železnice.

Následně vznikla velká strojírna na východní straně silnice do Vrábí a Prahy. Začátkem 20. století byly zastavěné plochy mezi městem a Královicemi (východ města), při hřbitovní kapli sv. Rozálie, mezi tratí a novou strojárnou.

Za 1. republiky na okrajích města vyrostla pravidelná parcelace rodinné zástavby. Růst města pokračoval i v období socialismu, kdy zároveň došlo k narušení městské struktury výstavbou panelových domů mezi náměstím a nádražím.

V 80. letech byl vybudován dalniční obchvat města.

Rozvoj Vrábí souvisel s vývojem Brandýsa nad Labem, s kterým bylo Vrábí stávebně spojeno začátkem 20. století pomocí areálu brandýské strojírny při hlavní silnici. Stejně byla vybudována silnice z Brandýsa na severní konec vsi, pokračující do Hrušova.

Na přelomu 19. a 20. století začaly ve Vrábí vznikat nová rodinná zástavba, podél silnice z Hrušova směrem ke strojárně.

Za 1. republiky mezi nádražím Brandýsa a vsí vznikla velká čtvrť rodinných domů. V

roce 1949 bylo Vrábí připojeno k Brandýsu a roku 1964 bylo jako administrativní jednotka zrušeno.

V období do roku 1918 růst Staré Boleslavi byl mnohem zřejmější než v sousedním Brandýse nad Labem. Existující rozvětvená silniční síť ve tvaru vějíře, která je vedená z jádra městečka, ovlivněla vytvoření urbanistické struktury nových čtvrtí.

Od roku 1874 byla Stará Boleslav napojena na železnici, trať které avšak byla vedena daleko od jádra. Díky tomu na okrajích vyrostly průmyslové závody. V roce 1910 Stará Boleslav měla statut města, což bylo spojeno se vznikem secesní radnice v severovýchodní části náměstí.

Za 1. republiky pokračovala výstavba stejným směrem na dosud nezastavěné části města mezi silnicí do Dřísů a mladoboleslavskou silnicí, mezi centrální částí a novým hřbitovem, který výrazně omezil rozsah zástavby. V období socialismu růst nebyl přerušen, na východě města vyrostla skupina panelových domů. Naštěstí kromě místa zrušené pily za kaplí bl. Podivena skoro nic nebylo narušené. Dokonce nehledně na to, že město bylo zatíženo průjezdní dopravou, městská brána u kapituly je zachovaná, a na úkor k ní přiléhající zástavby byl vybudován objezd.

1910

- STARÁ BOLESLAV STALA MĚSTEM
- VZNIK NOVÉ SECESNÍ RADNICE

1918 - 1938

- VÝSTAVBA NA SEVERNÍM OKRAJI MĚSTA

1948 - 1989

- RŮST MĚSTA POKRAČOVAL VÝCHODNÍM SMĚREM
- VYROSTLA SKUPINA PANELOVÝCH DOMŮ

1874

- STARÁ BOLESLAV BYLA NAPOJENÁ NA ŽELEZNICI
- EXISTUJÍCÍ VĚJÍR SILNIC NAPOMOHL RUSTU VÝSTAVBY NOVÝCH ČTVRTÍ

XVII. STOLETÍ

- CÍRKEVNÍ VÝZNAM STARÉ BOLESLAVI POSÍLEN, BYL VYBUDOVÁN NOVÝ POUTNÍ A FÁRNÍ CHRÁM

XIII. STOLETÍ

- BYLO LOKOVÁNO MĚSTEČKO NA EMFYTEUTICKÉM PRÁVU. STARÁ BOLESLAV ZŮSTAVALA MYLÝM A NEVÝZNAMNÝM MĚSTEČKEM

PŘELOM

XI. A XII. STOLETÍ

- BYLO ZESÍLENO OPEVNĚNÍ HRADIŠTĚ

PŘELOM

IX. A X. STOLETÍ

- BYLO ZALOŽENO HRADIŠTĚ JAKO OPERNÝ BOD PŘEMYSLOVSKÉ DOMENY

HISTORICKÁ JÁDRA BYLY VYHLÁŠENÁ ZA PAMÁTKOVÉ ZÓNY

1992

1960

V ROCE 1960 VZNIKLO MĚSTO BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV SPOJENÍM DVOU SAMOSTATNÝCH MĚST

20. LETA XX. STOLETÍ

- NOVÁ ZÁSTAVBA MEZI MĚSTEM A KRÁLOVECIMI, MEZI TRATÍ A NOVOU STROJÍRNOU

1918 - 1938

- VZNIKLA RODINNÁ ZÁSTAVBA NA PRAVIDELNÉ PARCELACI PO OBVODU MĚSTA
- VZNIKLA NOVÁ ČTVRŤ VÝCHODNĚ OD STROJÍREN
- STAVĚLO SE I JIHOZÁPADNĚ OD MĚSTA, ČÍMŽ DOŠLO K ZAPOJENÍ MĚSTEČKA VRÁBÍ S VÍSKOU HRUŠOVEN DO SOUVISLÉ AGLOMERACE

1948 - 1989

- PLOŠNÉ DEMOLICE A ROZRUŠENÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY VÝSTAVBOU PANELOVÝCH DOMŮ MEZI NÁMĚSTÍM A NÁDRAŽÍM

80. LETA XX. STOLETÍ

- VYBUDOVÁN DÁLNIČNÍ OBCHVAT CELÉ BRANDÝSKO - STAROBOLESLAVSKÉ AGLOMERACE

1883 - 1889

- VYBUDOVÁNÍ ŽELEZNICI U JIŽNÍ HRANICI INTRAVILÁNU
- VZNIK STROJÍRNY PO VÝCHODNÍ STRANĚ SILNICE DO VRÁBÍ A PRAHY

1600 - 1604

- BYL POSTAVEN NOVÝ KAMENNÝ MOST PŘES MLÝNSKÉ RAMENO (DNES ZACHOVÁN)

1420

- HRÁDEK BYL PŘIPOJEN K BRANDÝSKÉMU PANSTVÍ

NEJSTARŠÍ VÝVOJ BRANDÝSA NENÍ DOSTATEČNĚ ZNÁM.

- KOSTEL SV. VAVŘINCE** BÝVAL CENTREM DÁVNÉ OSADY NIŽŠÍ HRÁDEK, KTERÁ V XVI. STOLETÍ SPLYNULA S BRANDÝSEM
- KOSTEL SV. PETRA** BÝVAL KOSTELEM OBČANŮ OSADY VYŠŠÍ HRÁDEK, ROZLOŽENÉ NA VRŠKU NAD ŘEKOU NAPROTI ZÁMKU
- KOLEM OBOU KOSTELŮ SE ROZKLÁDALO ROZSAHLÉ OSÍDLENÍ, KTERÉ JE DOLOŽENO ROKU 1290 A MĚLO SPOLEČMÉ JMÉNO HRÁDEK

BRANDÝS NAD LABEM

XVIII. STOLETÍ

- BYL DOTVOŘEN MANÝRISTICKÝ KOSTEL, JEHO DVOJVĚŽÍ SE STALO HLAVNÍ DOMINANTOU
- BYLO POSTAVENO DĚKANSTVÍ
- ZANIKLO OPEVNĚNÍ MĚSTEČKA, NA MÍSTĚ KTERÉHO VZNIKALY NOVÉ BUDOVY

1639 - 1640

- STAROU BOLESLAV OVLÁDALO ŠVÉDSKÉ VOJSKO
- ŠVEDOVÉ VYBUDOVALI MOHUTNÉ OPEVNĚNÍ
- VĚTŠINA STAVEB BYLA ZBOŘENA
- PO VYPUZENÍ ŠVĚDŮ MĚSTEČKO BYLO NĚKOLIK LET ZCELA OPUŠTĚNO

1668 - 1686

- ZAČALI DOMINOVAT JEZUITÉ
- PŘI POUTNÍM CHRÁMU VYBUDOVALI REZIDENCI

KONEC XII. STOLETÍ

- ROZVÍJELA SE ZÁSTAVBA PREDHRADÍ
- PŮDORYS TROJÚHELNĚHO NÁMĚSTÍ NABYL DNEŠNÍ PODOBY
- STARŠÍ DVORCE ZANIKALY

ROK 929/935

- BYL ZAVRAŽDĚN KNÍŽE VÁCLAV
- NAHRADIŠTI STAL KOSTEL SV. KOSMY A DAMIÁNA, BOLESLAVŮV DVOREC, DVOREC DRUŽNÍKA (?) HVĚSY, DŮM KNĚŽE KRAŠTĚJE A OBYDLÍ KNĚŽNY DRAHOMÍRY
- NA HRADIŠTĚ PŘEVAŽOVALA ZÁSTAVBA ROUBENÉ A DRÁŽKOVÉ KONSTRUKCE

STARÁ BOLESLAV

1559

- HRÁDEK ZANIKL JAKO SAMOSTATNÁ OBEC

1568 - 1569

- VYBUDOVÁNÍ KAMENNÉHO RENESANČNÍHO MOSTU DO STARÉ BOLESLAVI

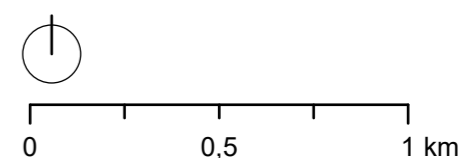
1360

- PRVNÍ PÍSEMNÁ ZMÍNKA VSI VRÁBÍ

PŘELOM



XI. A XII. STOLETÍ

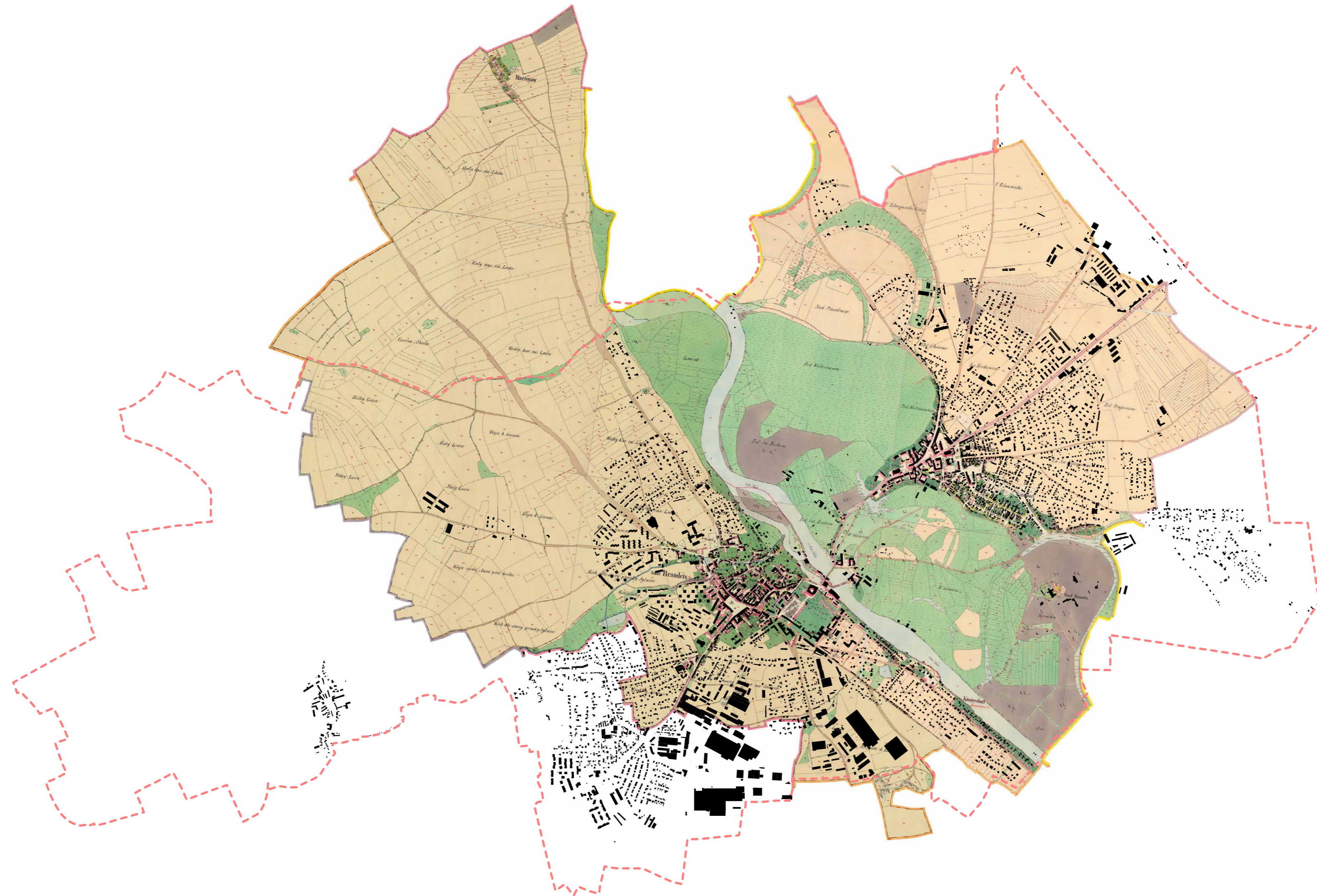
- JAN Z MICHALOVIC ZALOŽIL NA SKÁLE PEVNÝ HRAD, KTERÝ SE STAL STŘEDISKEM NOVÉHO BRANDÝSKÉHO PANSTVÍ. JIŽNĚ BYLO VYSAZENO MĚSTEČKO BRANDÝS S OBDĚLNÍM TRŽIŠTĚM



POROVNÁNÍ 19. A 21. STOLETÍ

LEGENDA



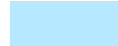







-  SOUČASNÁ HRANICE MĚSTA BRANDÝS NAD LABEM - STARÁ BOLESLAV
-  SOUČASNÁ ZÁSTAVBA

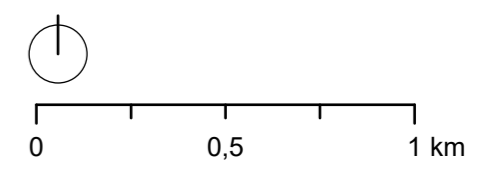
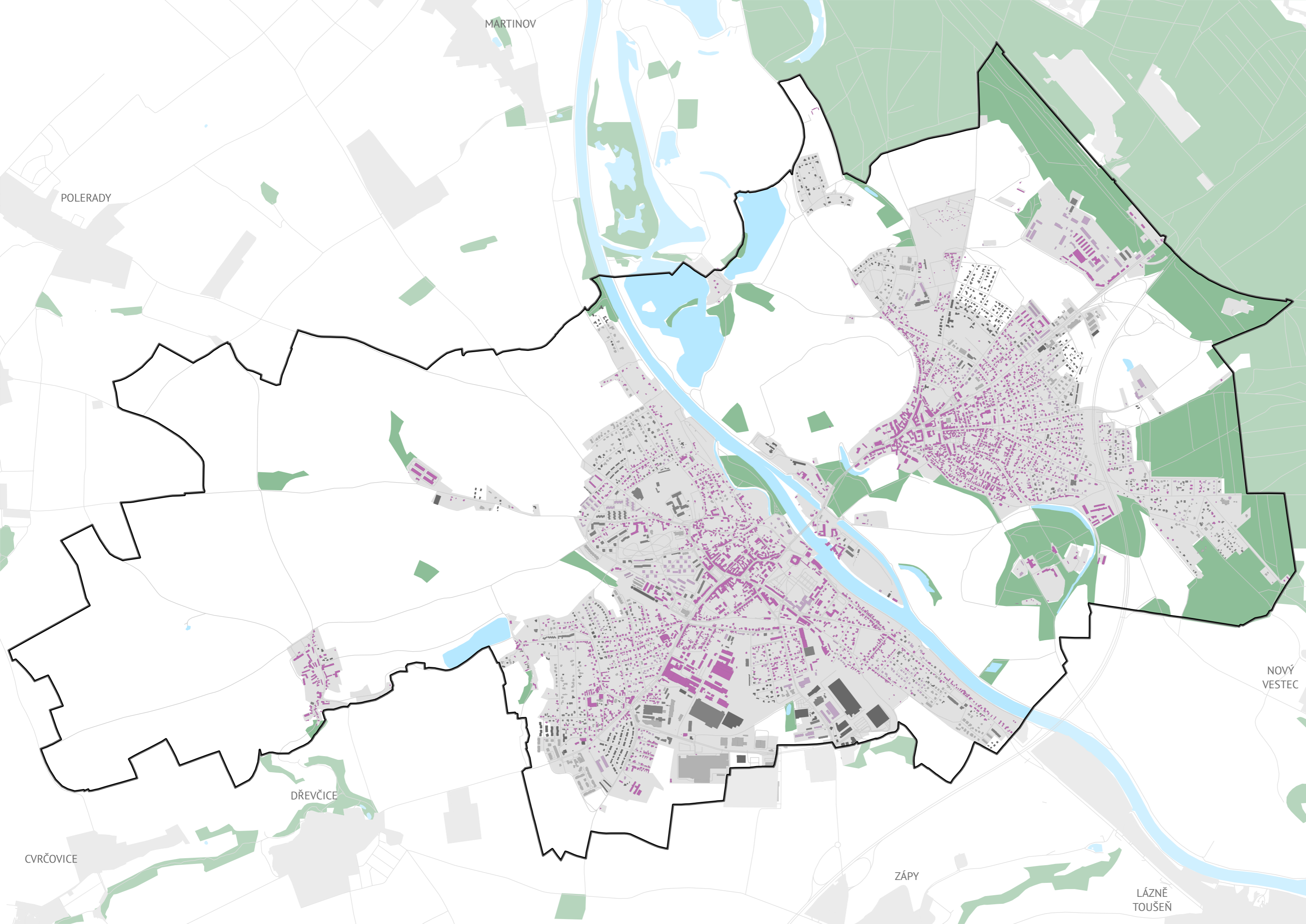


0 0,5 1 km

VÝVOJ VÝSTAVBY

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  VODNÍ TOKY
-  LESY
-  ZÁSTAVBA ROKU 1960
-  ZÁSTAVBA ROKU 1975
-  ZÁSTAVBA ROKU 1995
-  ZÁSTAVBA ROKU 2010
-  AKTUÁLNÍ ZÁSTAVBA
-  KOMUNIKACE



POLERADY

MARTINOV

DŘEVČICE

CVRČOVICE

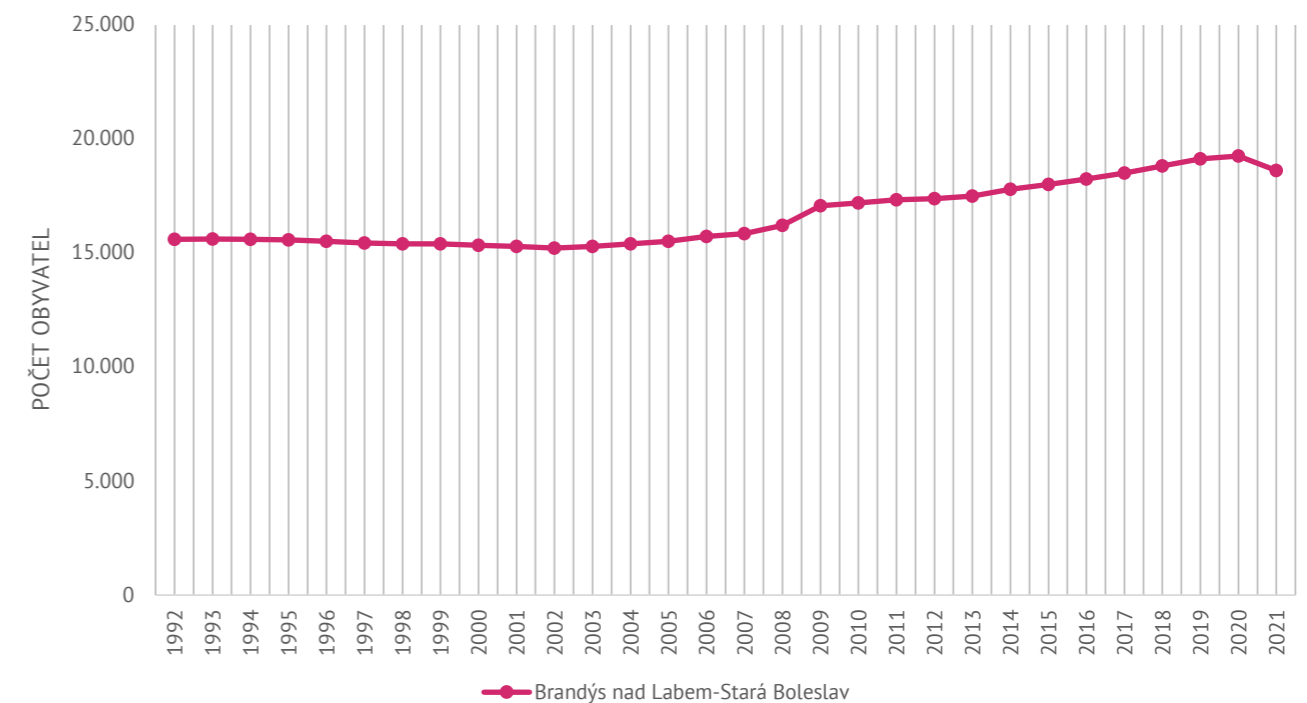
ZÁPÝ

LÁZNĚ
TOUŠEŇ

NOVÝ
VESTEC

05 DEMOGRAFIE

Vývoj počtu obyvatel v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi
k 1.1. v letech 1991 - 2021



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi k 1.1. v letech 1992 - 2021,
zdroj: ČSÚ - Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2021)

Vývoj počtu obyvatel v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi od roku 1992 je zachycen na následujícím grafu, ve kterém můžeme pozorovat růst počtu obyvatel až do roku 2021.

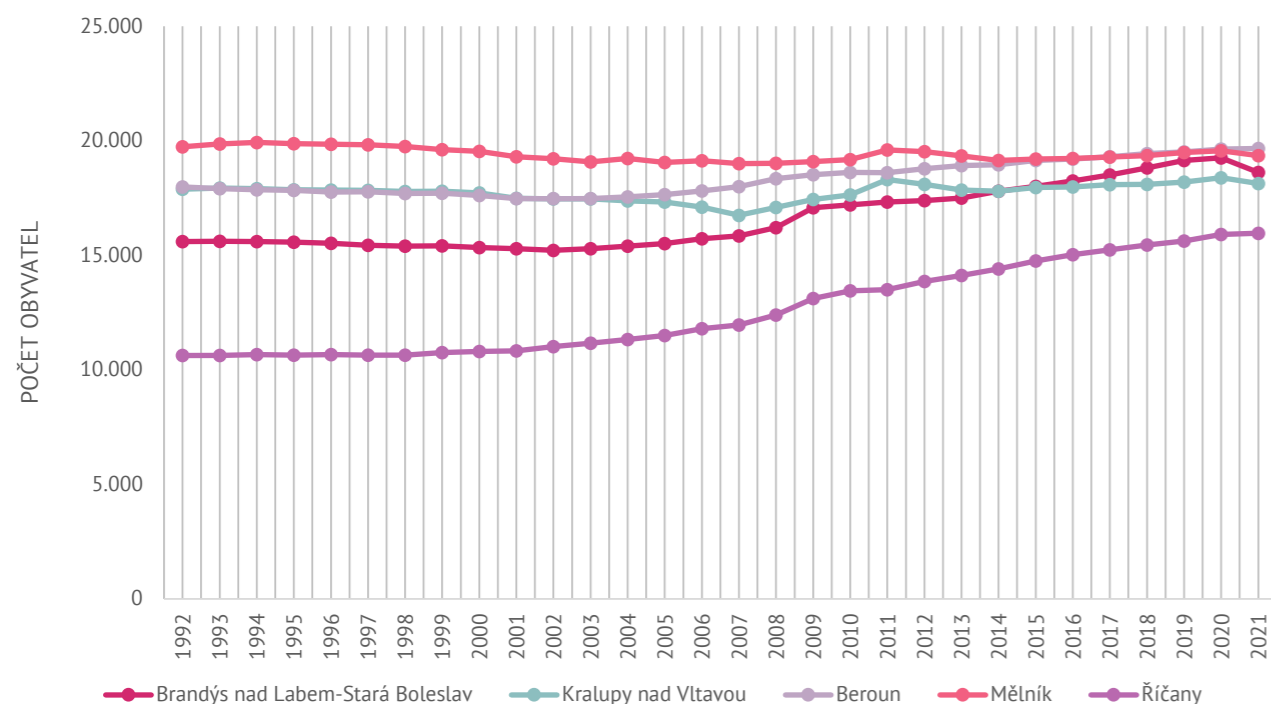
Na počátku 90. let se řada obyvatel stěhovala spíše do větších měst. Nyní se ve Středočeském kraji projevuje spíše situace opačná – v posledních zhruba 11 letech nachází řada obyvatel zázemí v okolí Prahy – na vesnici i ve městech.

Lze sledovat za poslední tři dekády tři hlavní období, a sice období od přelomu počátku devadesátých let do přelomu ti-

síciletí, kdy počet obyvatel mírně klesal. Poté období od počátku tisíciletí do roku 2009, kdy lze pozorovat mírný nárůst, z velké části z důvodu rozšíření suburbanizační zóny hlavního města Prahy.

V období od roku 2009 lze konstatovat, že oblasti v bezprostředním okolí Prahy jsou již saturovány a proto zde počet obyvatel roste více.

Vývoj počtu obyvatel k 1.1. v letech 1992 - 2021



Graf 2: Vývoj počtu obyvatel k 1.1. v letech 1992 - 2021, zdroj: ČSÚ - Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2021)

GRAF 2

V porovnání těchto měst lze jasně na první pohled vidět, že Brandýs nad Labem - Stará Boleslav a Říčany v porovnání rostly více. Tyto města pojí dohromady podobná vzdálenost v suburbanizačním regionu hl. m. Prahy.

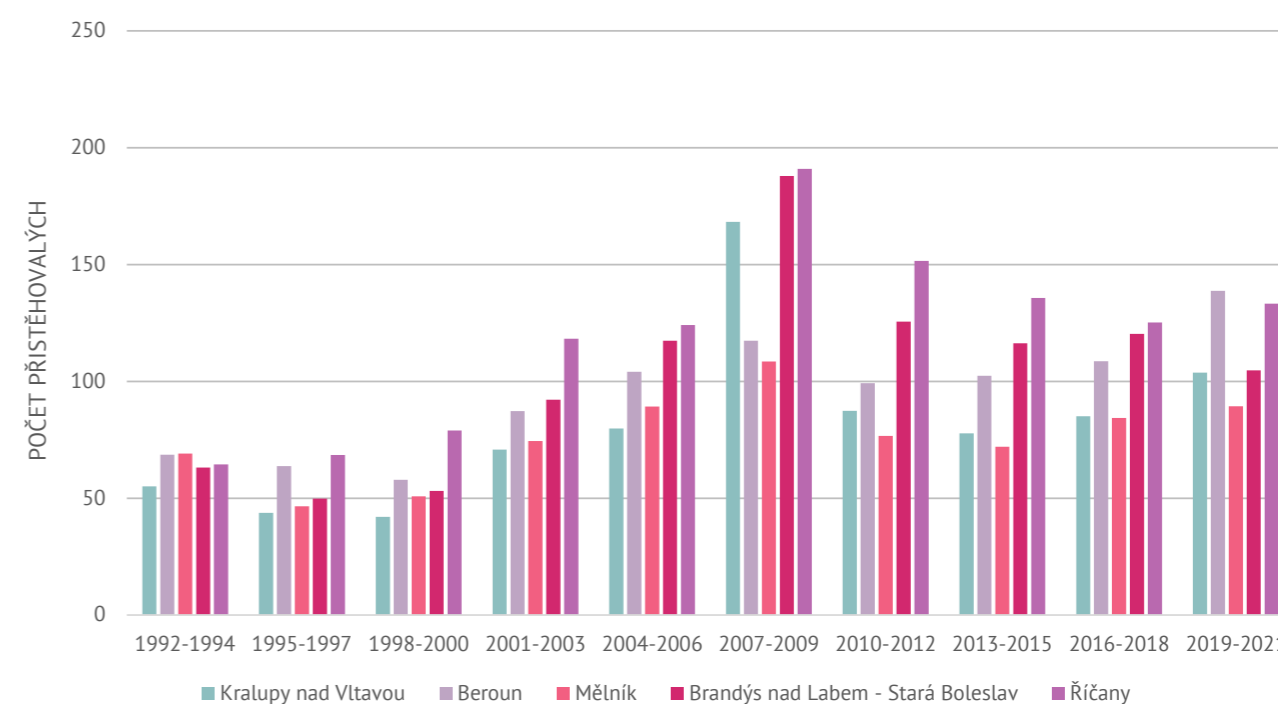
GRAF 3

Významnější změny vlivem přistěhova-lých zaznamenaly města v letech 2007–2009. Největší výkyv zaznamenaly města Říčany, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Kralupy nad Vltavou. Nejvýraznější nárůst zaznamenaly koncem sledovaného období města Beroun a Říčany. Vyšší počty přistěhova-lých v letech 2007–2009 mohou souviset s výstavbou nových byto-vých souborů.

GRAF 4

Nejvýznamnější změny vlivem migrace zaznamenaly Říčany, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Beroun. Hodnoty migračního salda na začátku sledovaného období se mění jen minimálně. Města Kralupy nad Vltavou a Mělník sledovaly od roku 2007 podobný trend, tedy nárůst, následný pokles a opětovný mírný nárůst na konci sledovaného období. Tento vývoj může souviset s rozvojem příměstské dopravy v letech 2007-2009 a s výrazným nárůstem cen bytů v Praze v posledních letech.

Vývoj počtu přistěhova-lých v přepočtu na 1000 obyvatel v letech 1992-2021



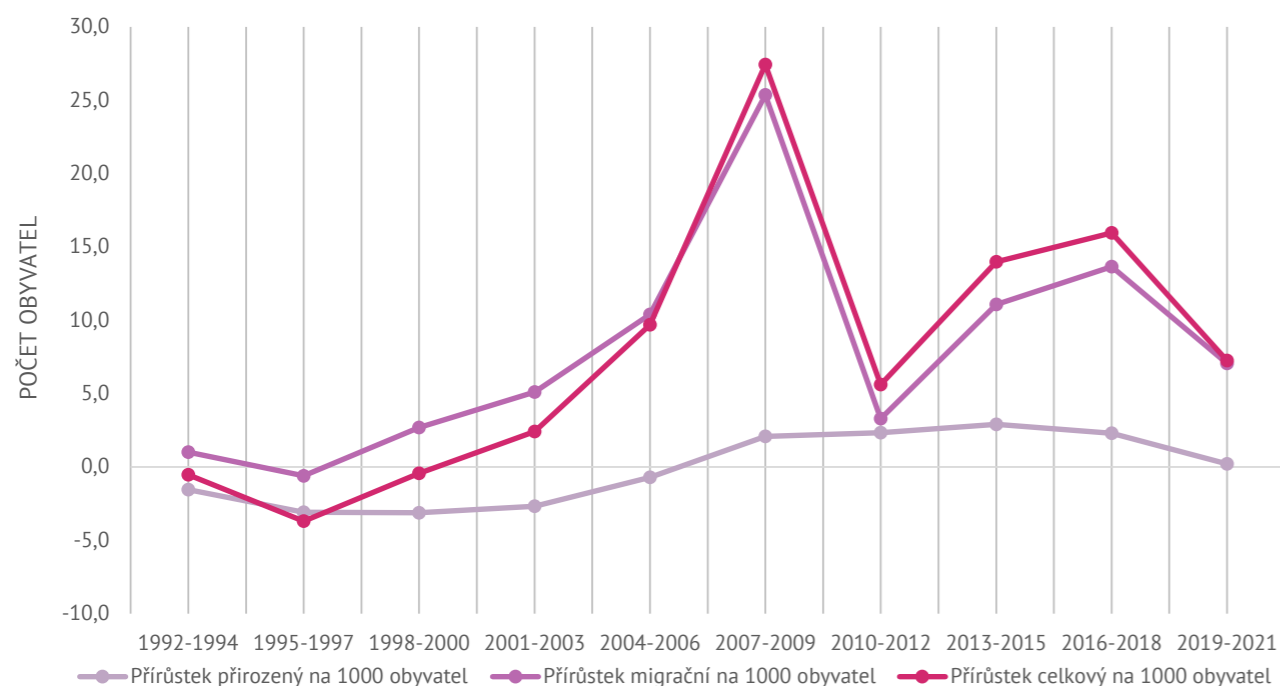
Graf 3: Vývoj počtu přistěhova-lých v přepočtu na 1000 obyvatel v letech 1992-2021, zdroj: ČSÚ - Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2021)

Srovnání migračního salda v přepočtu na 1000 obyvatel v jednotlivých obcích v letech 1992-2021



Graf 4: Migrační saldo v přepočtu na 1000 obyvatel v letech 1992-2021, zdroj: ČSÚ – Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2021)

Vývoj přirozeného přírůstku a migrační saldo
v letech 1992 - 2021



Graf 5: Vývoj počtu vystěhovaných a přistěhovaných a migrační saldo v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v letech 1992-2021, zdroj: ČSÚ - Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1992-2021)

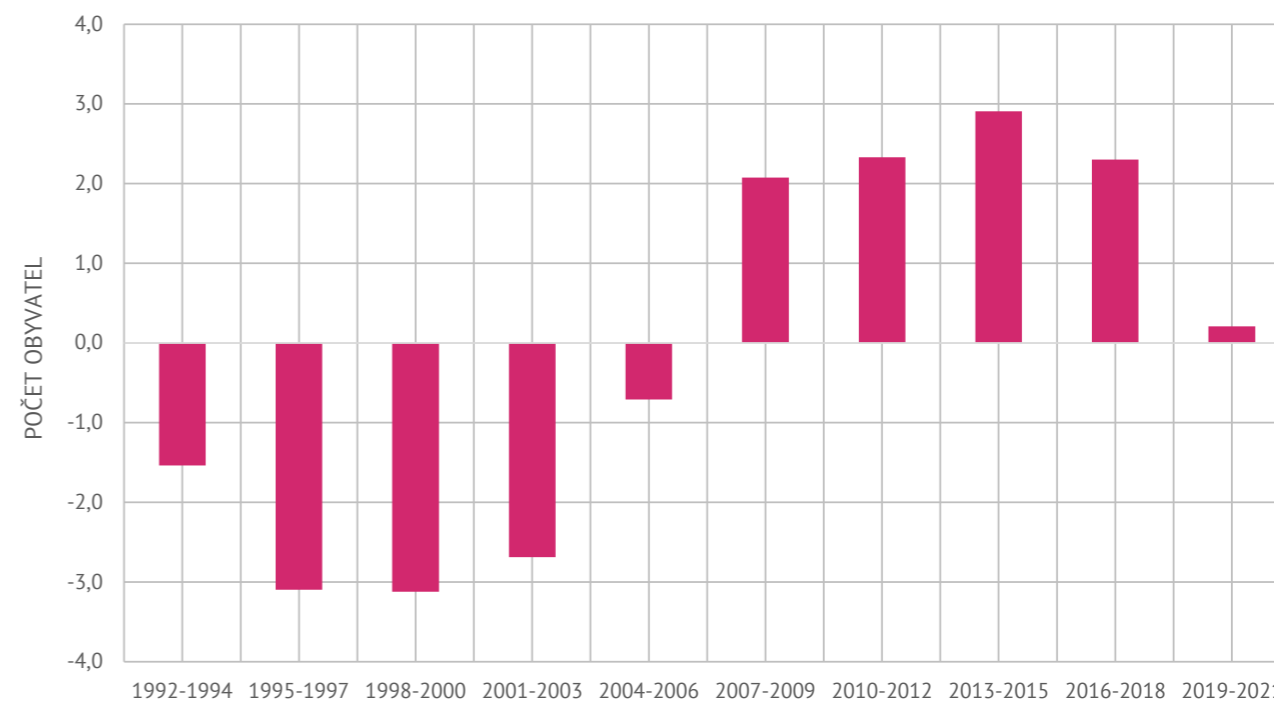
GRAF 5

Z grafu jasně vyplývá, že hlavní podíl na nárůstu obyvatel ve městech má přírůstek migrační. Z této informace lze usoudit, že věkový průměr obyvatel bude spíše nižší vzhledem k tomu, že se většinou stěhují mladé rodiny, které v této oblasti využijí snadné dostupnosti pracovních příležitostí v Praze spojené s možností života v maloměstském prostředí. Průměrný věk v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi se pohybuje kolem 40 let.

GRAF 6-7

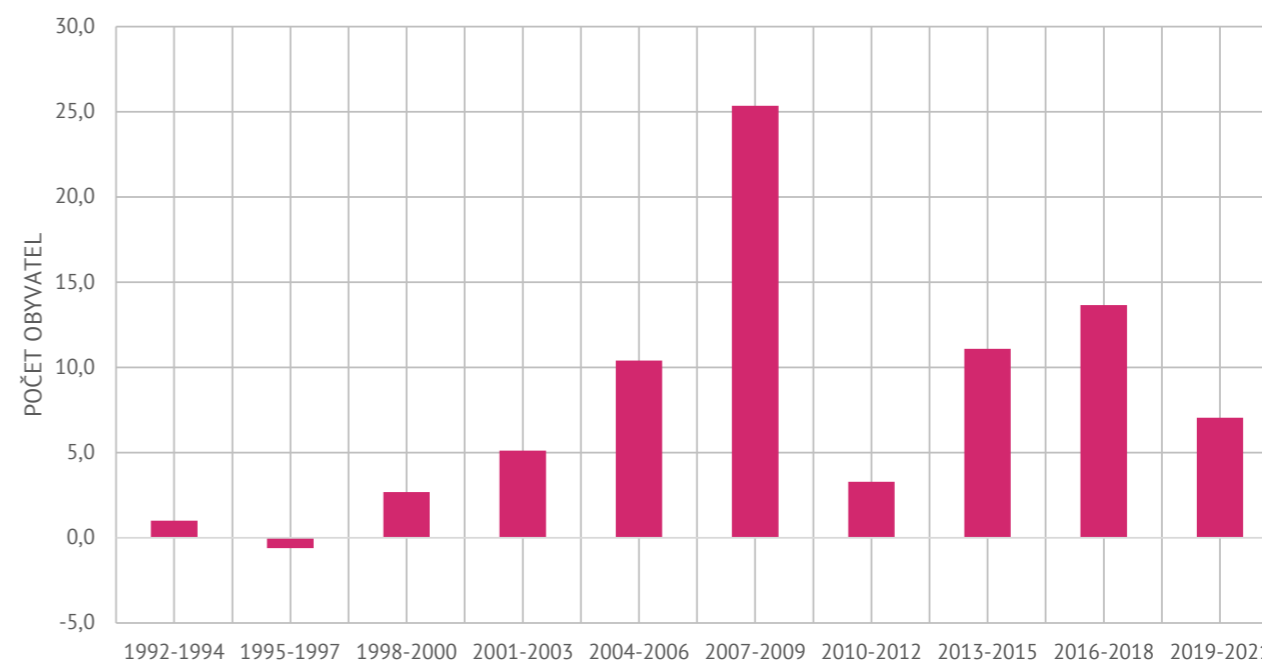
Celkově má ve městě větší podíl proces migrace. Ten má ale souvislost s přirozeným přírůstkem obyvatel. Z grafů je zřejmé, že výraznější nárůst migrací má v následujícím období přímý vliv na nárůst přirozeného přírůstku. Například nejvyšší přírůstek migrací v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi v období 2007 – 2009 a s tím spojený nárůst přirozeného přírůstku v letech 2010 – 2015.

Vývoj přirozeného přírůstku v přepočtu na 1000 obyvatel
v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v letech 1992-2021



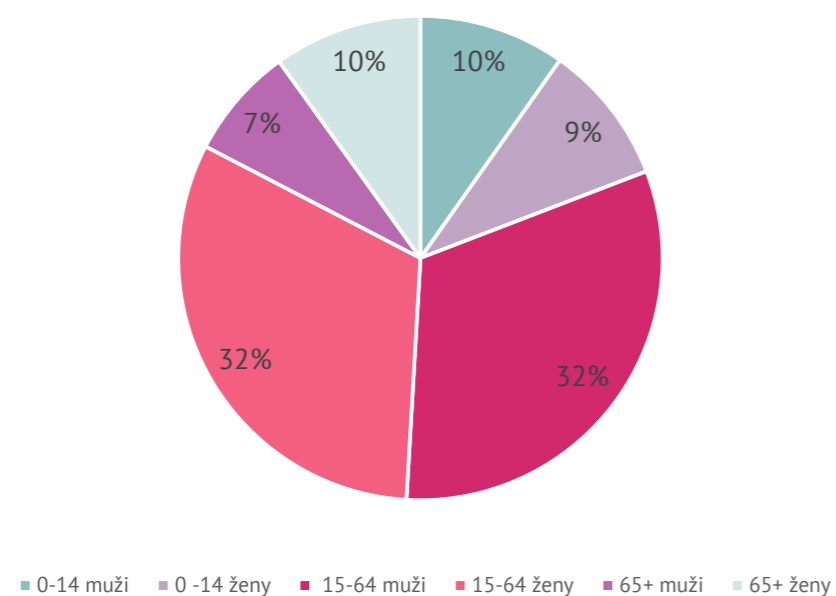
Graf 6: Vývoj počtu přirozeného přírůstku v přepočtu na 1000 obyvatel v letech 1992-2021, zdroj: ČSÚ - Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2021)

Migrační saldo v přepočtu na 1000 obyvatel
v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v letech 1992-2021



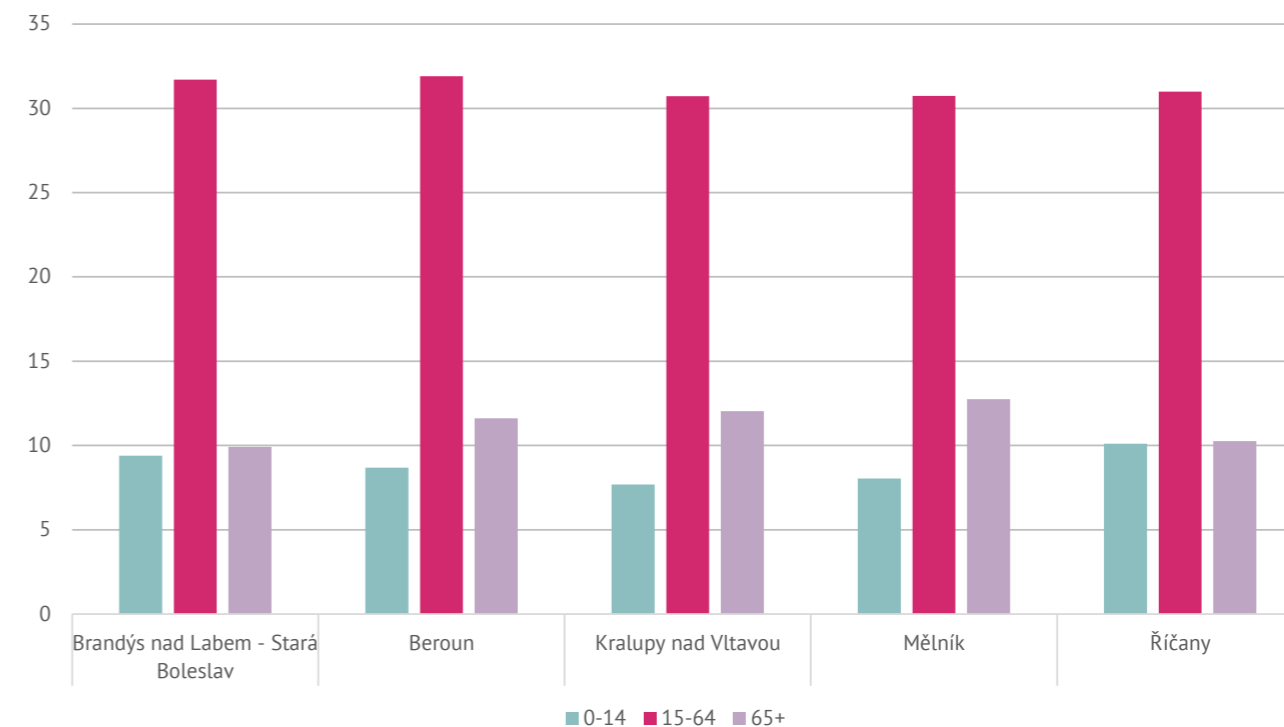
Graf 7: Migrační saldo v přepočtu na 1000 obyvatel v letech 1992-2021, zdroj: ČSÚ - Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2021)

Věková struktura Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi roku 2020 vyjádřená v procentech



Graf 8: Věková struktura Brandýsa nad Labem - Staré Boleslavi roku 2020 vyjádřená v procentech
zdroj: ČSÚ - Archiv - Věkové složení obyvatelstva Středočeského kraje

Ženská věková struktura roku 2020



Graf 9 : Ženská věková struktura roku 2020
zdroj: ČSÚ - Archiv - Věkové složení obyvatelstva Středočeského kraje

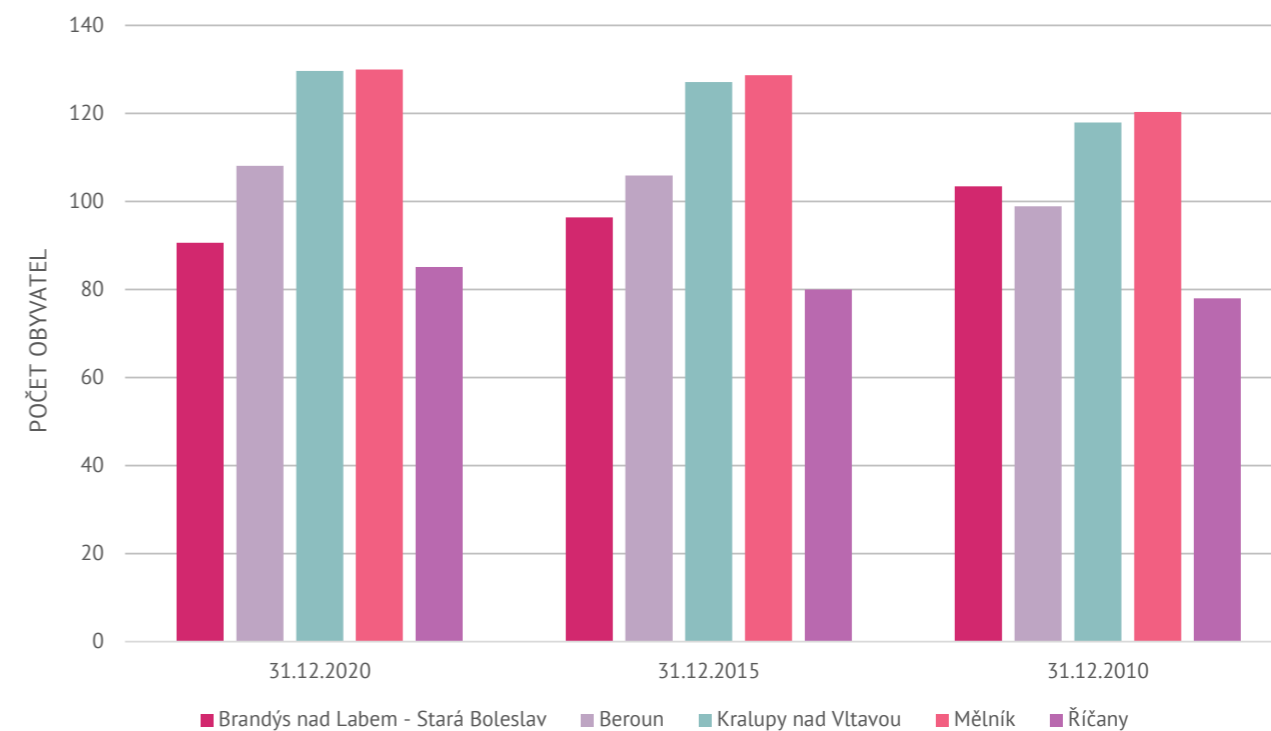
GRAF 8

Z grafu věkové struktury z roku 2020 je patrné, že většinový podíl tvoří obyvatelé ve věku 15–64 let. Věkový průměr města v roce 2020 je 40,6 let. Obyvatelé ve věku 0–14 skoro nepřevyšují skupinu 65+. Věková struktura mužské populace je v zásadě podobná ženské.

GRAF 10

Z výsledků zkoumání indexu stáří vyplývá, že trend stárnutí obyvatelstva ve Brandýse nad Labem je v porovnání s Berounem, Mělníkem a Kralupy nad Vltavou slabší. V posledních letech spíše stagnoval.

Index stáří



Graf 10: Index stáří
zdroj: ČSÚ - Archiv - Věkové složení obyvatelstva Středočeského kraje

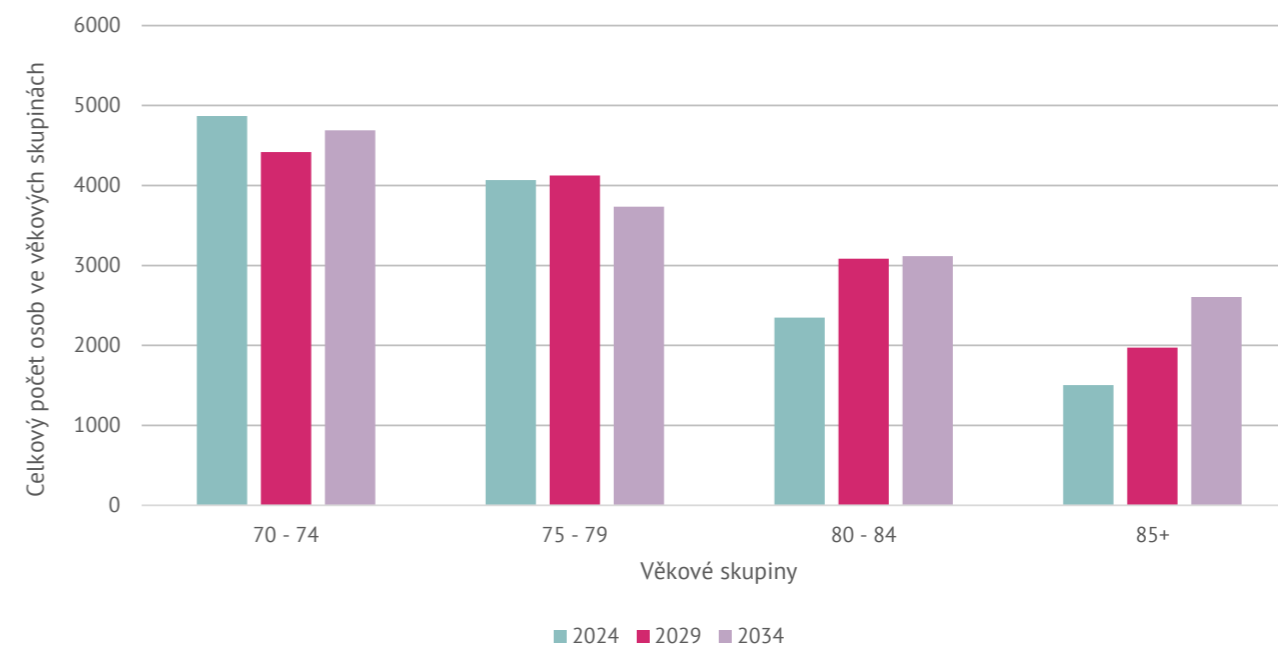
GRAF 11

Do budoucna můžeme předpokládat velké zvýšení počtu seniorů a následně zvýšení poptávky po sociální péči a pečovatelských domech. V roce 2034 se počet obyvatel starších 85 let zvýší cca o 40% oproti současnému stavu.

GRAF 12

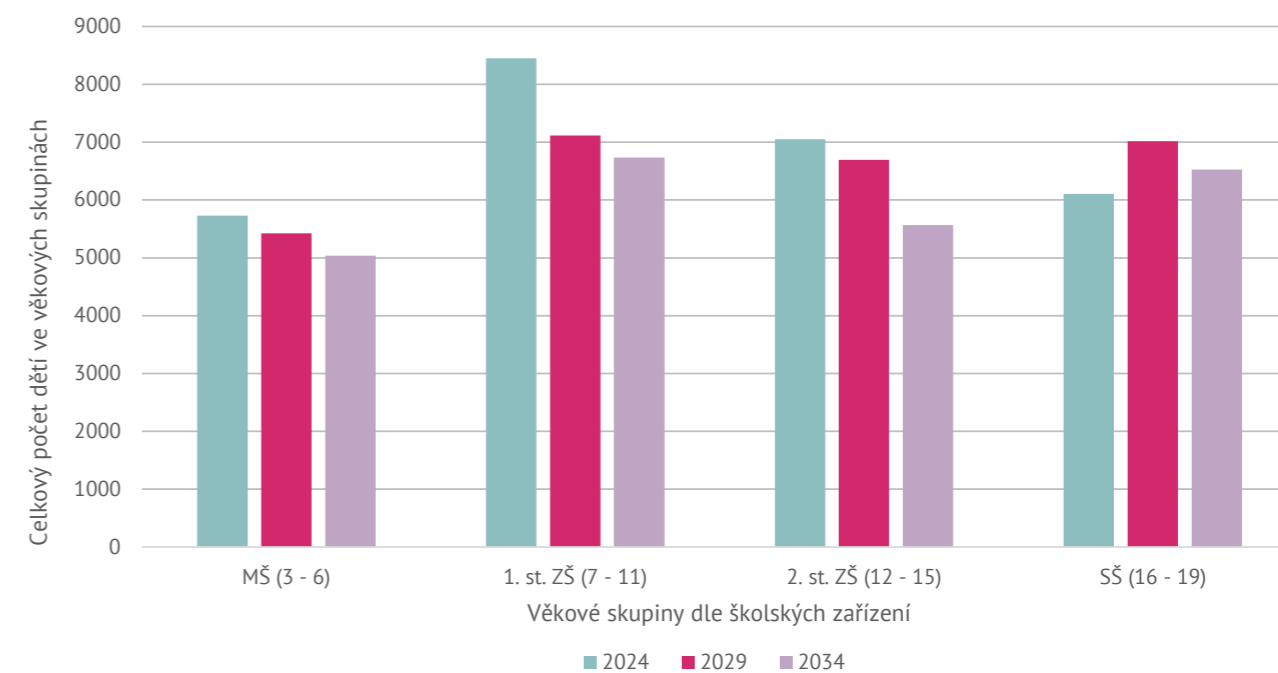
Dle prognózy budou ubývat děti ve věku 3-15 let, a tudíž se bude snižovat poptávka po základních školských zařízeních. To je způsobeno především postupným stárnutím obyvatelstva, s nímž se i snižuje množství žen v plodném věku, jelikož silné ročníky se dostávají mimo plodný věk. Zvýšení počtu dětí ve věku od 16 do 19 let, je způsobeno stárnutím silných ročníků, které teď navštěvují základní školy. Do budoucna můžeme předpokládat výrazné snížení počtu dětí vzhledem k nízkému počtu dětí ve věku od 3 do 6 let. Ale vzhledem k umístění, výrazné migraci přistěhovalých, můžeme předpokládat, že se s migrací zvýší množství dětí a žen v plodném věku.

Odhad počtu seniorů v daných věkových skupinách v ORP Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v pětiletých časových úsecích mezi lety 2024 - 2034



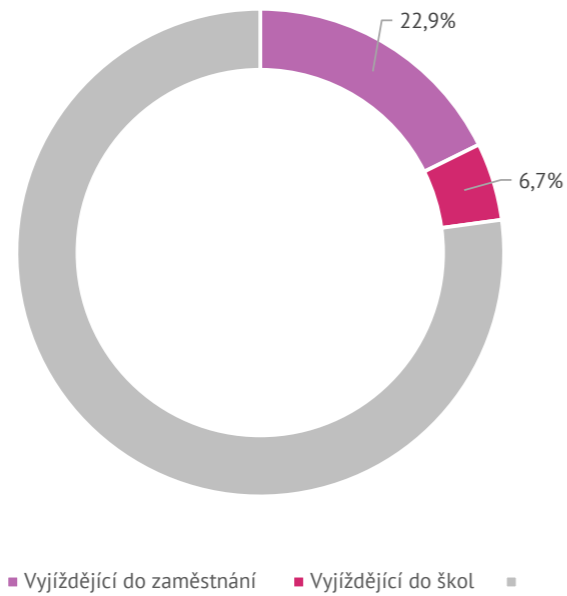
Graf 11 : Odhad počtu seniorů v daných věkových skupinách v ORP Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v pětiletých úsecích mezi lety 2024 - 2034 zdroj: ČSÚ - věkové složení obyvatelstva, úmrtnostní tabulky

Odhad počtu dětí a školou povinných v ORP Brandýs nad Labem - Stará Boleslav v pětiletých časových úsecích mezi lety 2024 - 2034



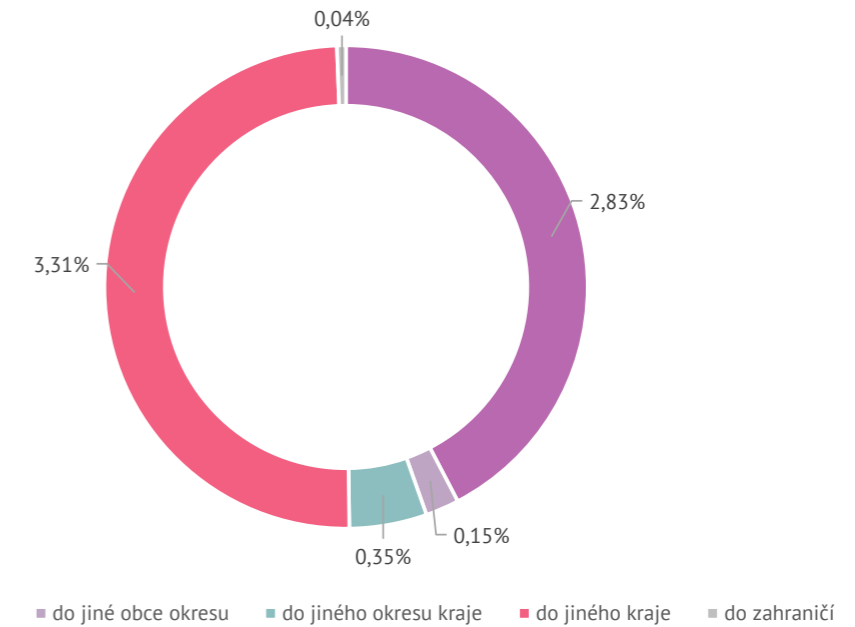
Graf 12: Odhad počtu dětí a školou povinných v daných věkových skupinách v ORP Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v pětiletých úsecích mezi lety 2024 - 2034 zdroj: ČSÚ - věkové složení obyvatelstva, úmrtnostní tabulky

Vyjíždějící do zaměstnání a škol ze celkového počtu obyvatel v Brandýse nad Labem a Staré Boleslavi v roce 2011



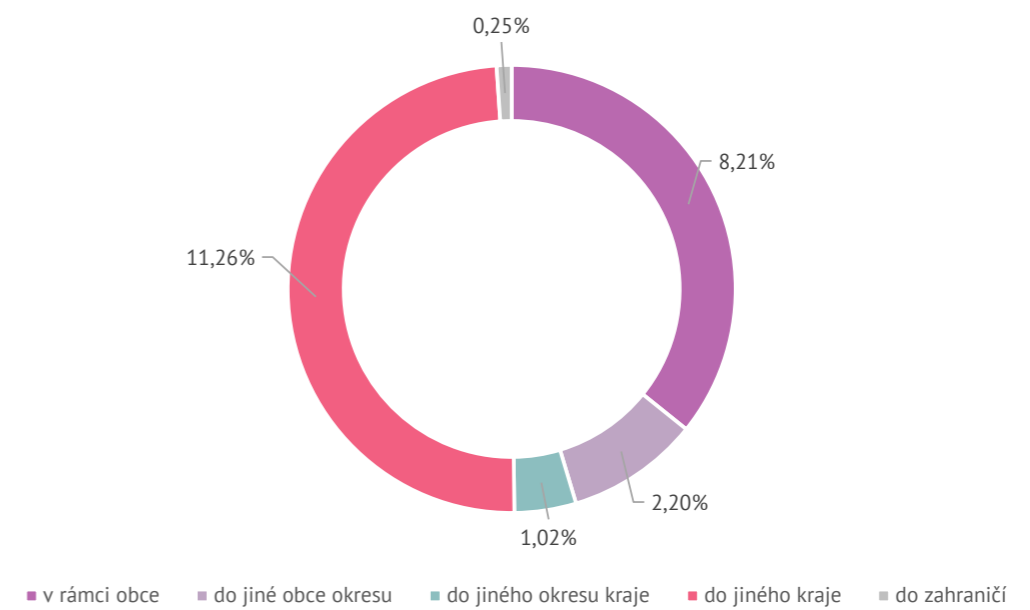
Graf 13: Vyjíždějící do zaměstnání a škol ze celkového počtu obyvatel v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi zdroj: ČSÚ - Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Vyjíždějící do škol v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v roce 2011



Graf 14: Vyjíždějící do škol v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi zdroj: ČSÚ - Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Vyjíždějící do zaměstnání v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi v roce 2011



Graf 15: Vyjíždějící do zaměstnání v Brandýse nad Labem - Staré Boleslavi zdroj: ČSÚ - Sčítání lidu, domů a bytů 2011

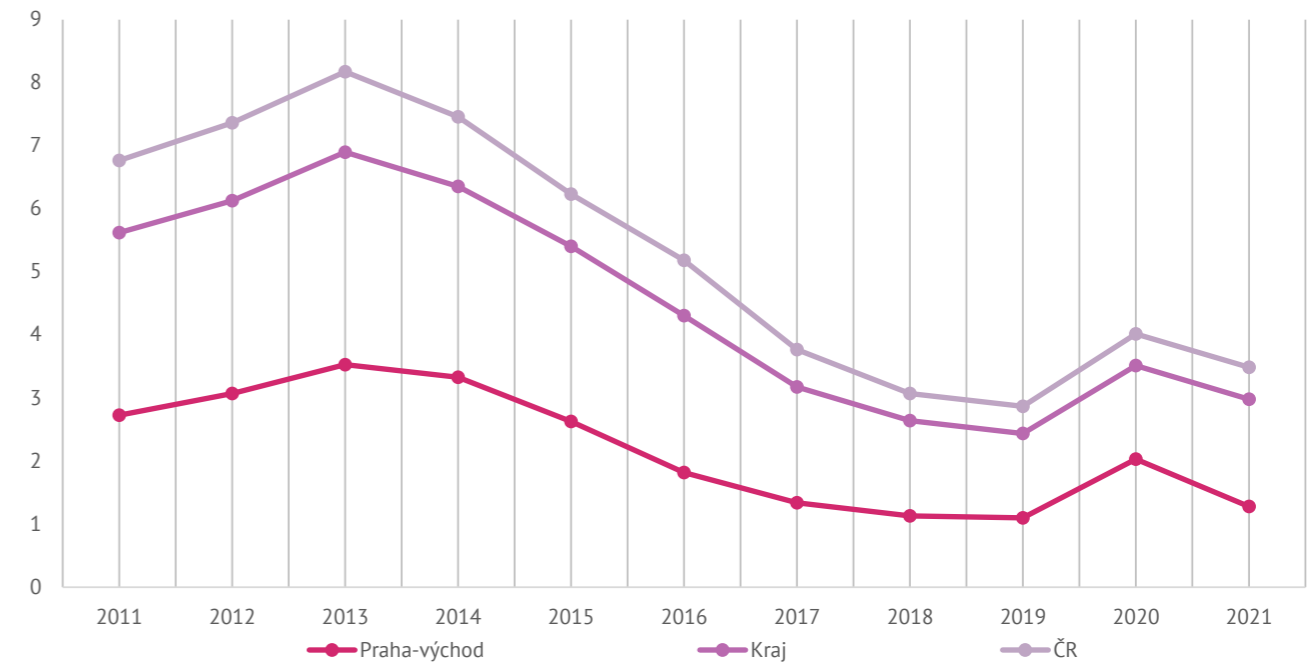
GRAF 13-15

Z grafu vyplývá, že skoro 30% obyvatel vyjíždí denně do zaměstnání a do škol. Většina z kterých dojíždí do jiného kraje, což se vysvětluje těsnou blízkostí hlavního města Prahy. Mělníkem a Kralupy nad Vltavou slabší. V posledních letech spíše stagnoval.

06

EKONOMIKA MĚSTA

Srovnání podílu nezaměstnaných osob v procentech
v ČR / ve Středočeském kraji / v okrese Praha - Východ



Graf 16: Srovnání podílu nezaměstnaných osob v procentech v ČR /
ve Středočeském kraji / v okrese Praha - Východ
zdroj: ČSÚ - uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných

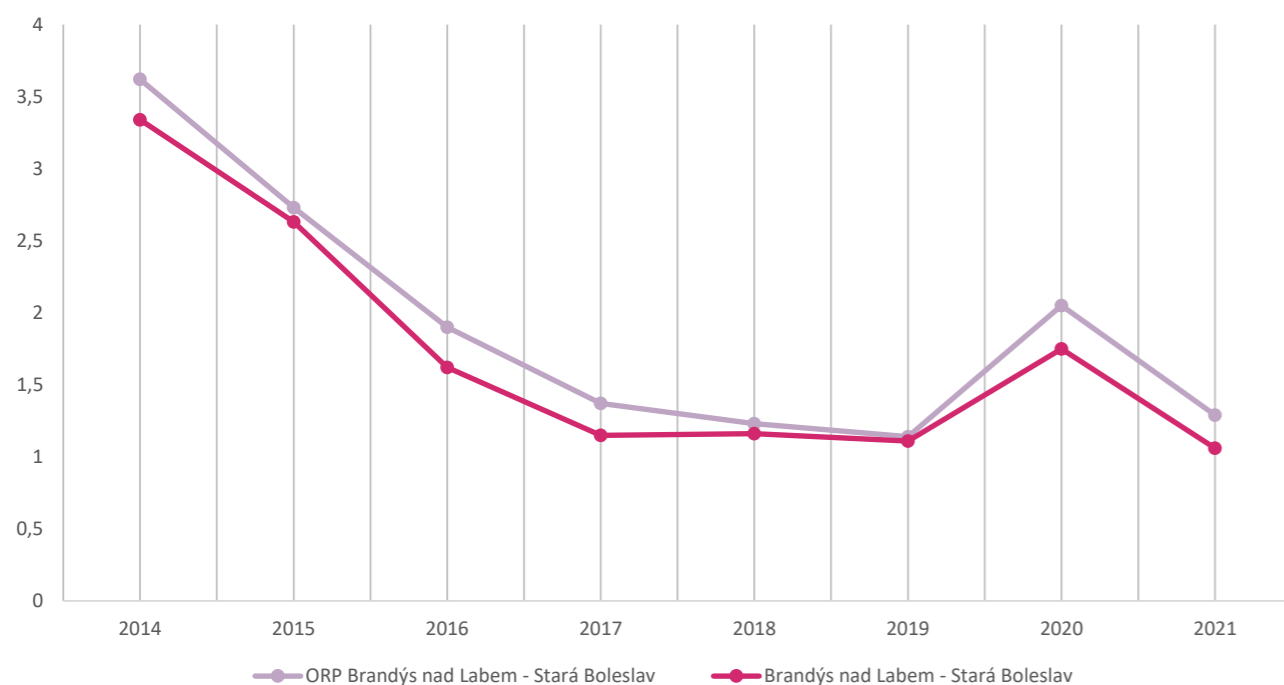
GRAF 16

Z hlediska porovnání Středočeského kraje a Českou republikou je patrný 1–2 % rozdíl, který se meziročně mírně liší. Avšak závěrem lze konstatovat, že v okrese Praha-východ je výrazně nižší nezaměstnanost než v celém kraji a ČR.

GRAF 17

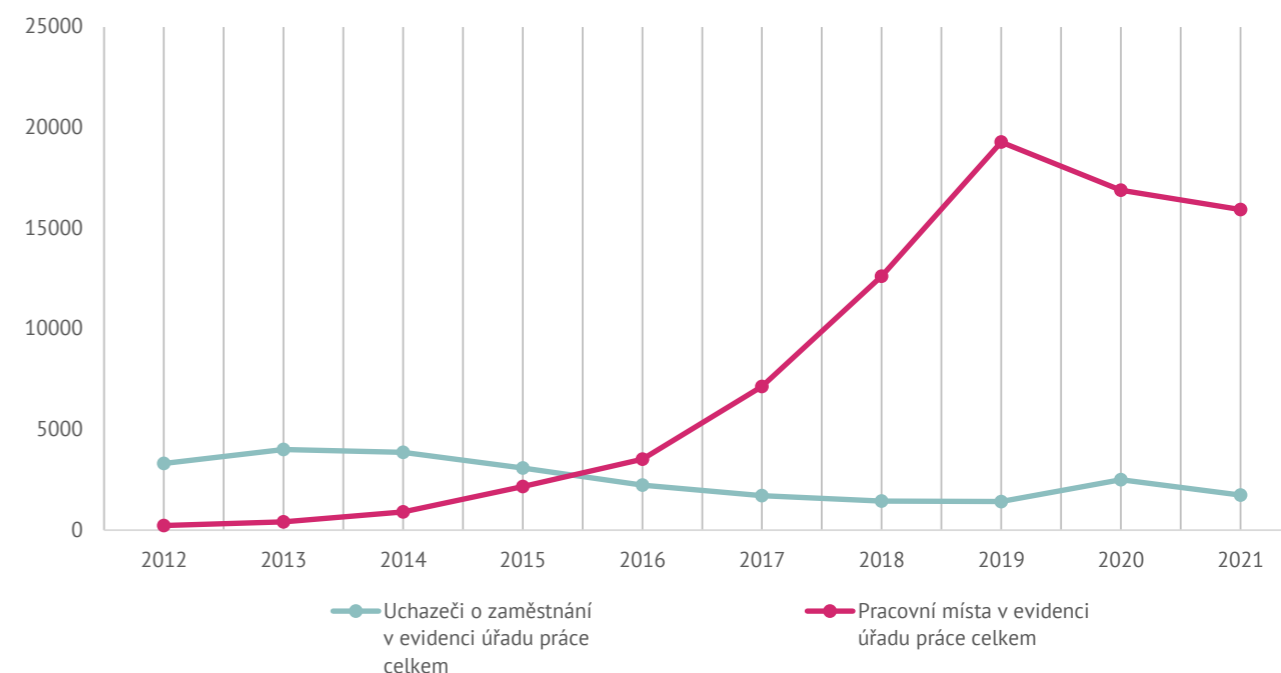
Z hlediska porovnání ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a samotným městem je patrný 0,2-0,5 % rozdíl, který se mírně liší.

Srovnání podílu nezaměstnaných osob v procentech
v ORP a městě Brandýs nad Labem - Stará Boleslav



Graf 17: Srovnání podílu nezaměstnaných osob v procentech
v ORP a městě Brandýs nad Labem - Stará Boleslav
zdroj: ČSÚ - uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob

Počet uchazečů o zaměstnání a volná pracovní místa
v okrese Praha-východ v letech 2012 - 2021



Graf 18: Počet uchazečů o zaměstnání a volná pracovní místa v okrese Praha- Východ v letech
2012 - 2021
zdroj: ČSÚ - uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob

Struktura uchazečů o zaměstnání
podle nejvyššího dosaženého vzdělání
v okrese Praha - Východ v letech 2012 - 2021

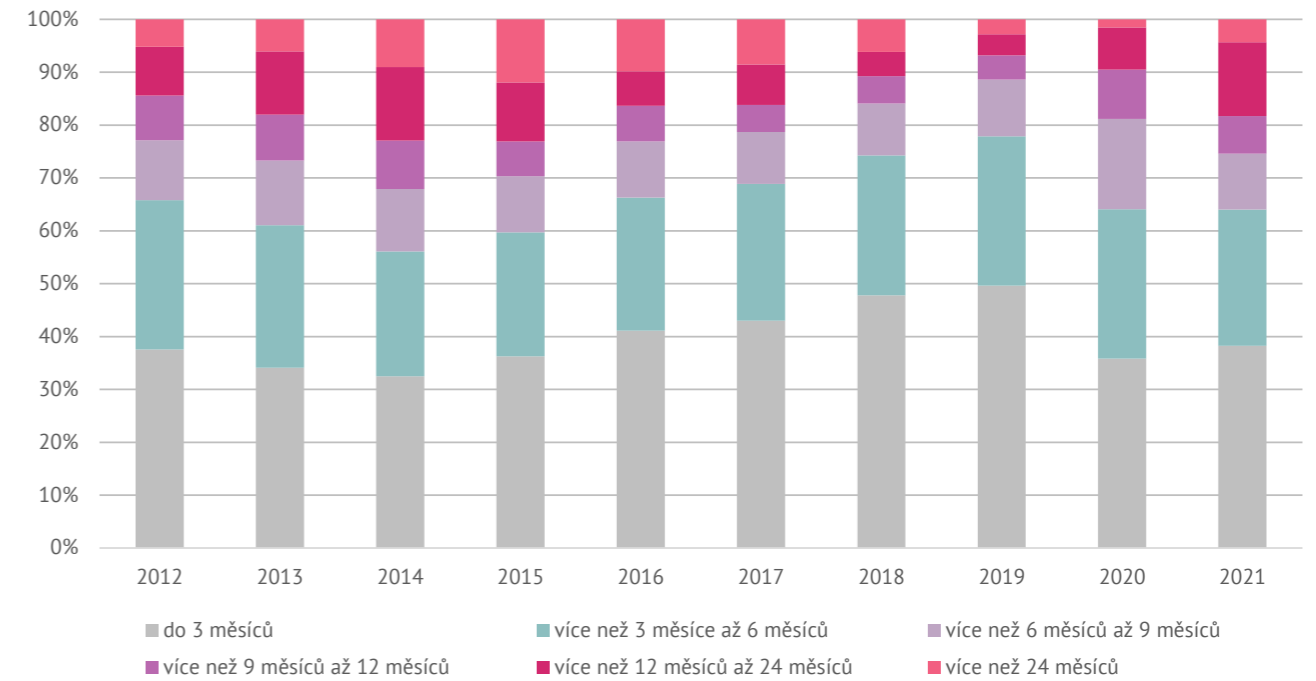


Graf 19: Struktura uchazečů o zaměstnání podle nejvyššího dosaženého vzdělání
v okrese Praha - Východ v letech 2012 - 2021
zdroj: ČSÚ - uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob

GRAF 18

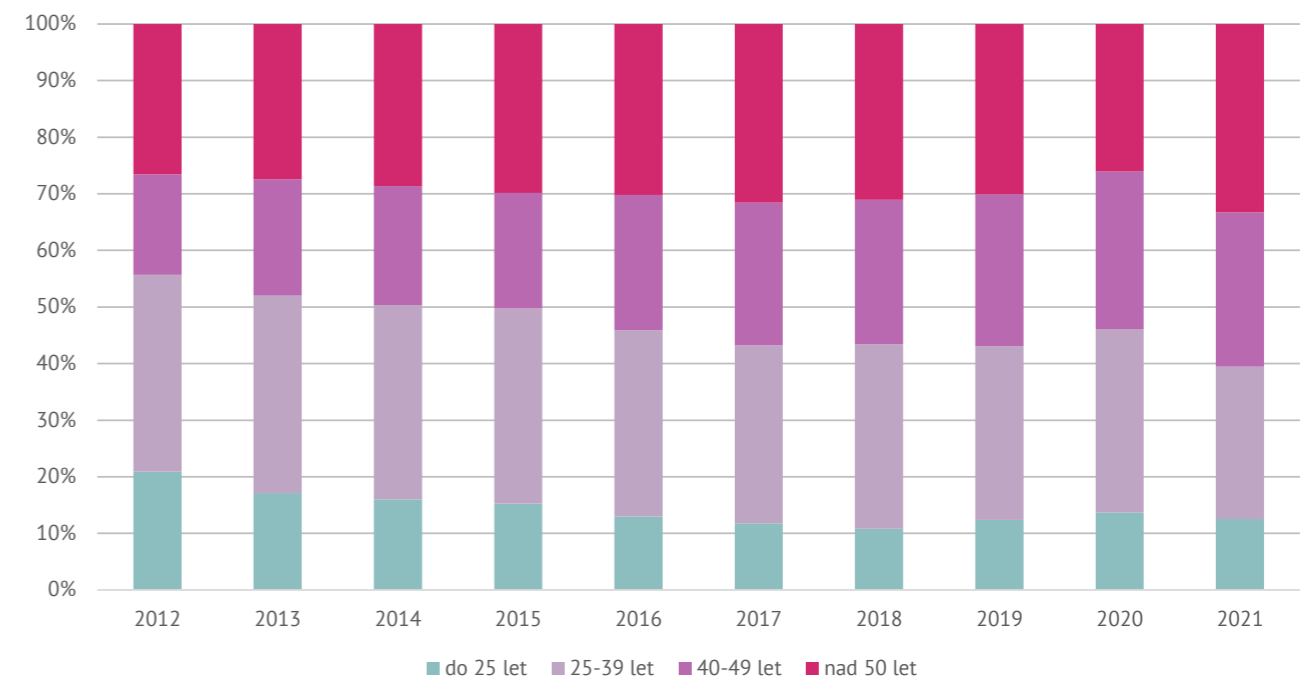
Okresní vývoj počtu uchazečů o zaměstnání značí, že k harmonickému vztahu došlo v roce 2015, kdy se poptávka a nabídka pracovních míst střely. Od té doby byl měl uchazeč jistotu volného pracovního místa. Tento trend se projevil nejen zde, ale i v celé ČR, kdy dlouhodobě klesala nezaměstnanost a byla na téměř rekordní hodnotě. Tento trend se změnil v roce 2019 a od té době i díky epidemii Covidu- 19 pravděpodobně počet uchazečů o zaměstnání poroste.

Struktura uchazečů o zaměstnání podle délky nezaměstnanosti
v okrese Praha - Východ v letech 2012 - 2021



Graf 20: Struktura uchazečů o zaměstnání podle délky nezaměstnanosti
v okrese Praha - Východ v letech 2012 - 2021
zdroj: ČSÚ - uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob

Struktura uchazečů o zaměstnání podle věkových skupin
v okrese Praha - Východ v letech 2012 - 2021

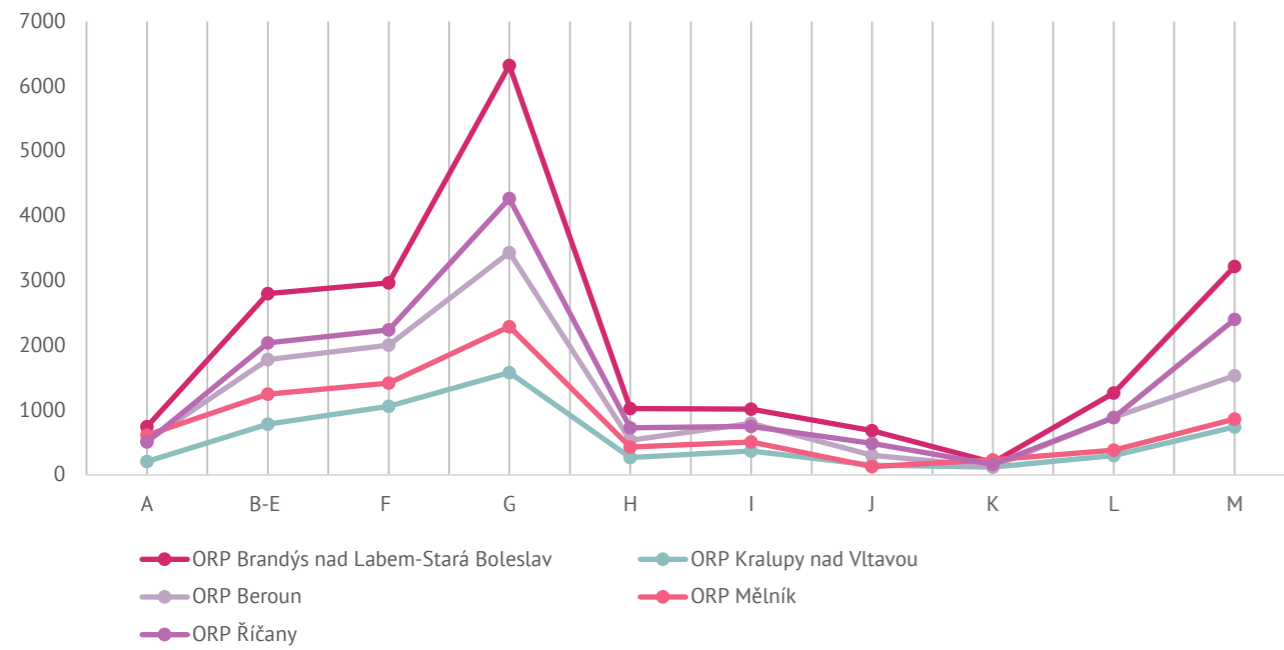


Graf 21: Struktura uchazečů o zaměstnání podle věkových skupin
v okrese Praha - Východ v letech 2012 - 2021
zdroj: ČSÚ - uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce a podíl nezaměstnaných osob

GRAF 19-21

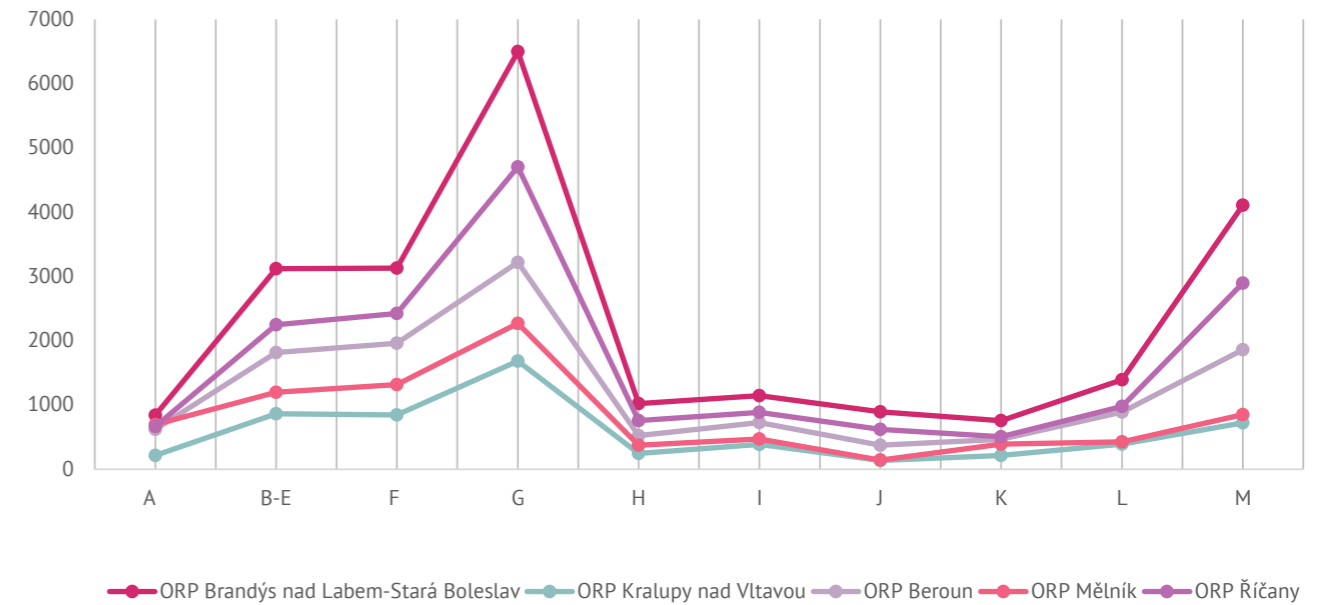
Z hlediska porovnání struktury uchazečů o zaměstnání je patrný rozdíl v roce 2021. Skoro 35% uchazečů jsou ve věku nad 50 let. Zvyšila se délka nezaměstnanosti, skoro 25% uchazečů hledají práci více než 12 měsíců až 24 měsíců. Od roku 2012 mírně se zvyšuje počet uchazečů s dosaženým vysokoškolským vzděláním.

Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE
územní srovnání ke dne 31.12.2011



Graf 22: Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE ke dne 31.12.2011
zdroj: ČSÚ

Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE
územní srovnání ke dne 31.12.2016



Graf 23: Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE ke dne 31.12.2016
zdroj: ČSÚ

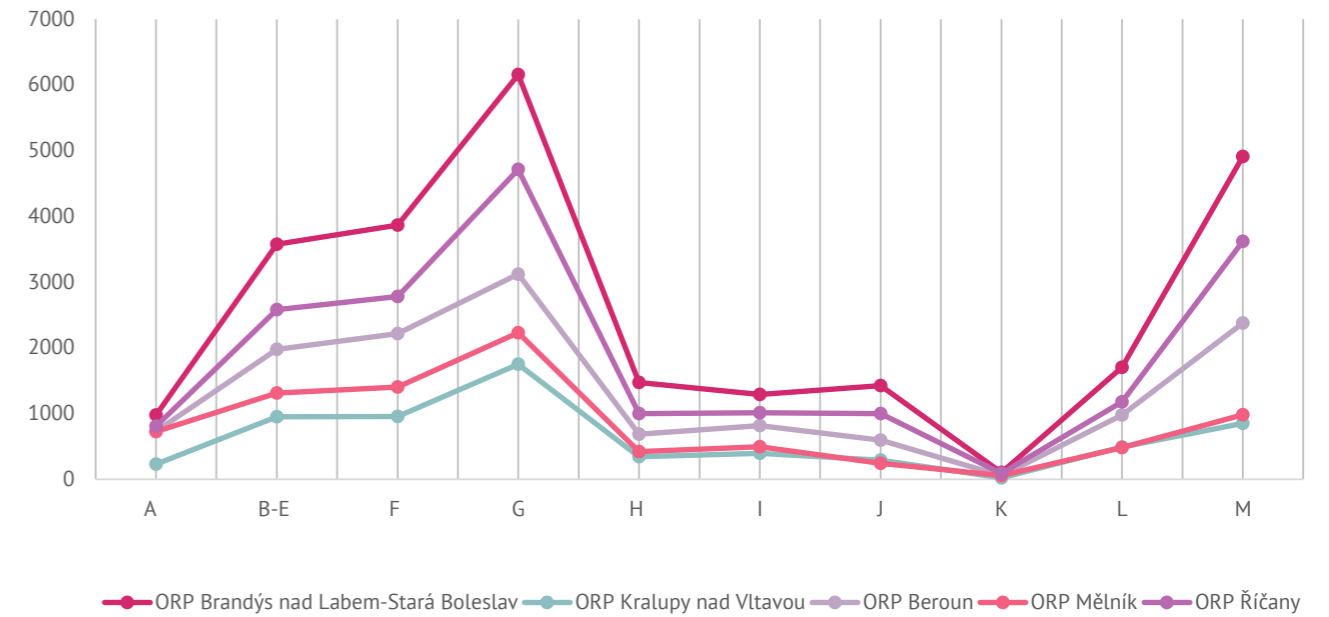
- A Zemědělství, lesnictví, rybářství
- B-E Průmysl celkem
- F Stavebnictví
- G Velkoobchod a maloobchod, opravy a údržba motorových vozidel
- H Doprava a skladování
- I Ubytování a stravování a pohostinství
- J Informační a komunikační činnosti
- K Peněžnictví a pojišťovnictví
- L Činnosti v oblasti nemovitostí
- M Profesní, vědecké a technické činnosti

GRAF 24

Ekonomická struktura je výrazně zastoupena odvětvím velkoobchodu a maloobchodu, opravy a údržby motorových vozidel, a oblasti profesní, vědecké a technické činnosti. Nejméně zastoupenou skupinou je peněžnictví a pojišťovnictví.

Nejvýznamnějším podnikem působícím v oblasti průmyslu v Brandýse nad Labem je provozovna Continental Automotive Czech Republic s.r.o., kde pracuje téměř 2 500 zaměstnanců.

Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE
územní srovnání ke dne 31.12.2021





Graf 24: Ekonomické subjekty podle převažující činnosti CZ-NACE ke dne 31.12.2021
zdroj: ČSÚ

07





PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN

PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN






LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  HRANICE PARCEL





PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

stabilizované plochy	plochy změn	plochy rezerv	
			BH - BYDLENÍ v bytových domech
			BI - BYDLENÍ v rodinných domech - městské a příměstské
			BV - BYDLENÍ v rodinných domech - venkovské
			BX - BYDLENÍ se specifickým využitím
			RH - REKREACE - hromadná
			RZ - REKREACE - zahradkářské osady
			RX - REKREACE - specifická
			OV - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - veřejná vybavenost
			OM - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - komerce malá a střední
			OK - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - komerce plošně rozsáhlá
			OS - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - tělovýchova a sport
			OH - OBČANSKÉ VYBAVENÍ - hřbitovy
			SM - SMÍŠENÉ OBYTNÉ - městské
			SV - SMÍŠENÉ OBYTNÉ - venkovské
			SK - SMÍŠENÉ OBYTNÉ - komerční
			DS - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - silniční
			DZ - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - železniční
			DV - DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA - vodní
			TI - TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - inženýrské sítě
			TO - TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA - nakládání s odpady
			VT - VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - těžký průmysl a energetika
			VL - VÝROBA A SKLADOVÁNÍ - lehký průmysl
			VS - SMÍŠENÁ VÝROBNÍ
			PV - VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ
			ZV - VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - veřejná zeleň
			ZS - ZELEN' soukromá a vyhrazená
			ZO - ZELEN' ochranná a izolační
			X - Plochy SPECIFICKÉ
			W - Plochy VODNÍ a VODOHOSPODÁŘSKÉ
			NZ - Plochy ZEMĚDĚLSKÉ
			NL - Plochy LESNÍ
			NP - Plochy PŘÍRODNÍ
			NS - Plochy SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
			NT - TĚŽBA NEROSTU






DALŠÍ INFORMACE

-  hranice zastavěného území k 1. 12. 2020
-  rozvojová plocha
-  DS.k - KORIDOR DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - silniční
-  DZ.k - KORIDOR DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - železniční
-  MUK - mimúdrovňová komunikace pro chodce a cyklisty (lávka, podchod)

ČÍSLA ROZVOJOVÝCH PLOCH A REZERV

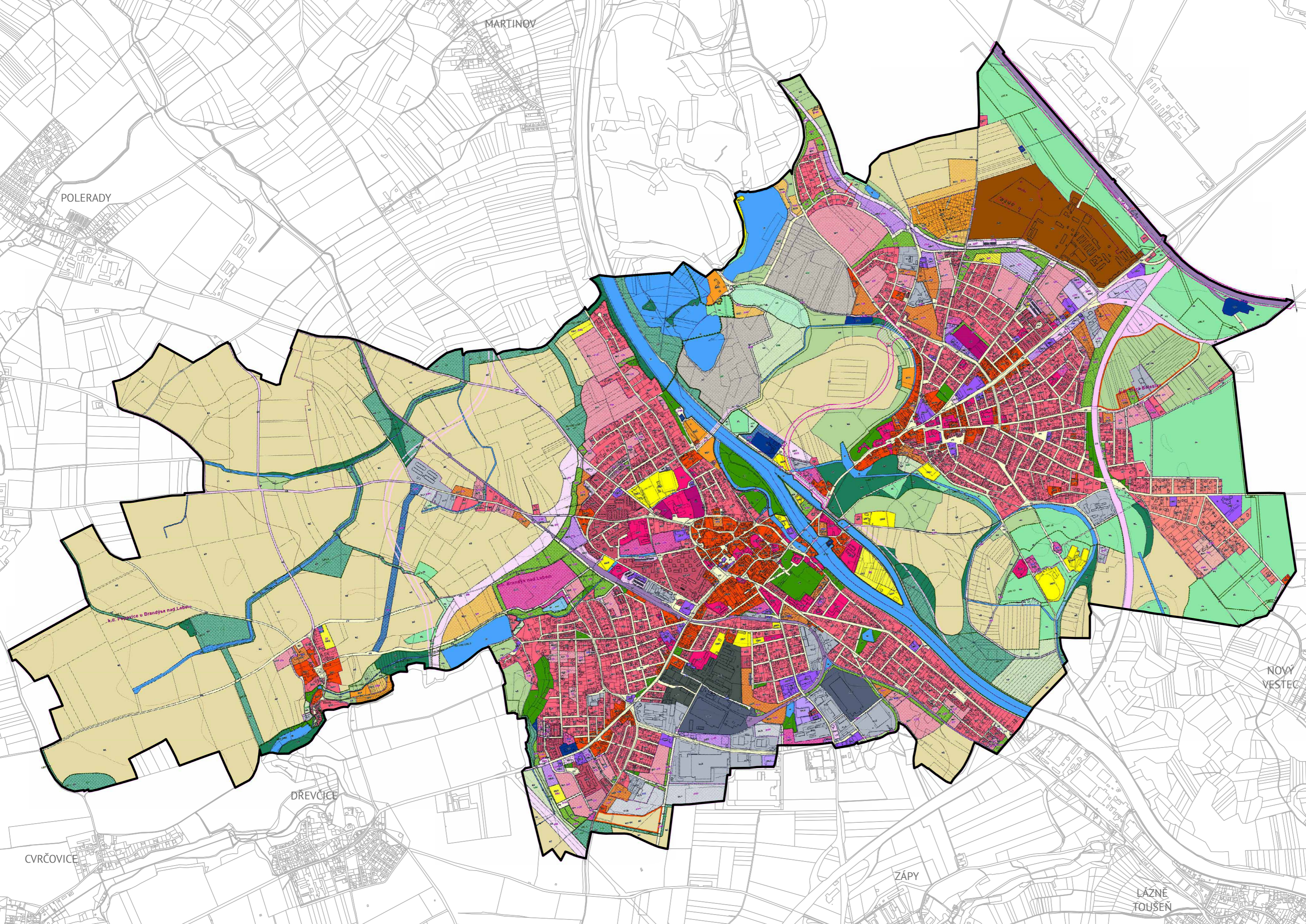
-  Z1 - zastavitelná plocha
-  P1 - přestavbová plocha
-  K1 - plocha změn v krajině
-  R1 - rezerva

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

- návrh
-  nadregionální biokoridor
 -  regionální biocentrum
 -  regionální biokoridor
 -  lokální biocentrum
 -  lokální biokoridor



0 0,5 1 km



08

USPOŘADANÍ KRAJINY

Hlavním krajnotvorným prvkem území je řeka Labe, která dostala od geologické stavby příležitost v průběhu historického času měnit proudnice a zanechala čitelné stopy meandrů.

Morfologie krajiny umožnilo těsný kontakt města s vodou jen u břehu Brandýsa nad Labem, kde pevné skály chrání zastavěné území. Pravý břeh (Stará Boleslava) je využit do té míry, kam umožní řeka. Velká část území je záplavová.

Ve městě jsou zachovány a chráněny zbytky původního lužního lesa s typickými zástupci fauny a flóry (PP Hluchov). V okolí města se nachází další maloplošné chráněné území – PP Kuchyňka, chráněná především jako geologické a archeologické naleziště.

Jižní část města je intenzivně zemědělsky využívaná díky kvalitní orné půdě a příznivým klimatickým podmínkám. Na území se vyskytují bonitě nejcennější půdy (I.třída) a půdy s nadprůměrnou produkční schopností (II.třída). Daná část města má velmi nízkou rekreační hodnotu.

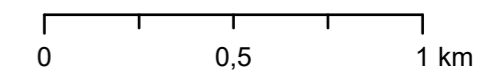
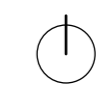
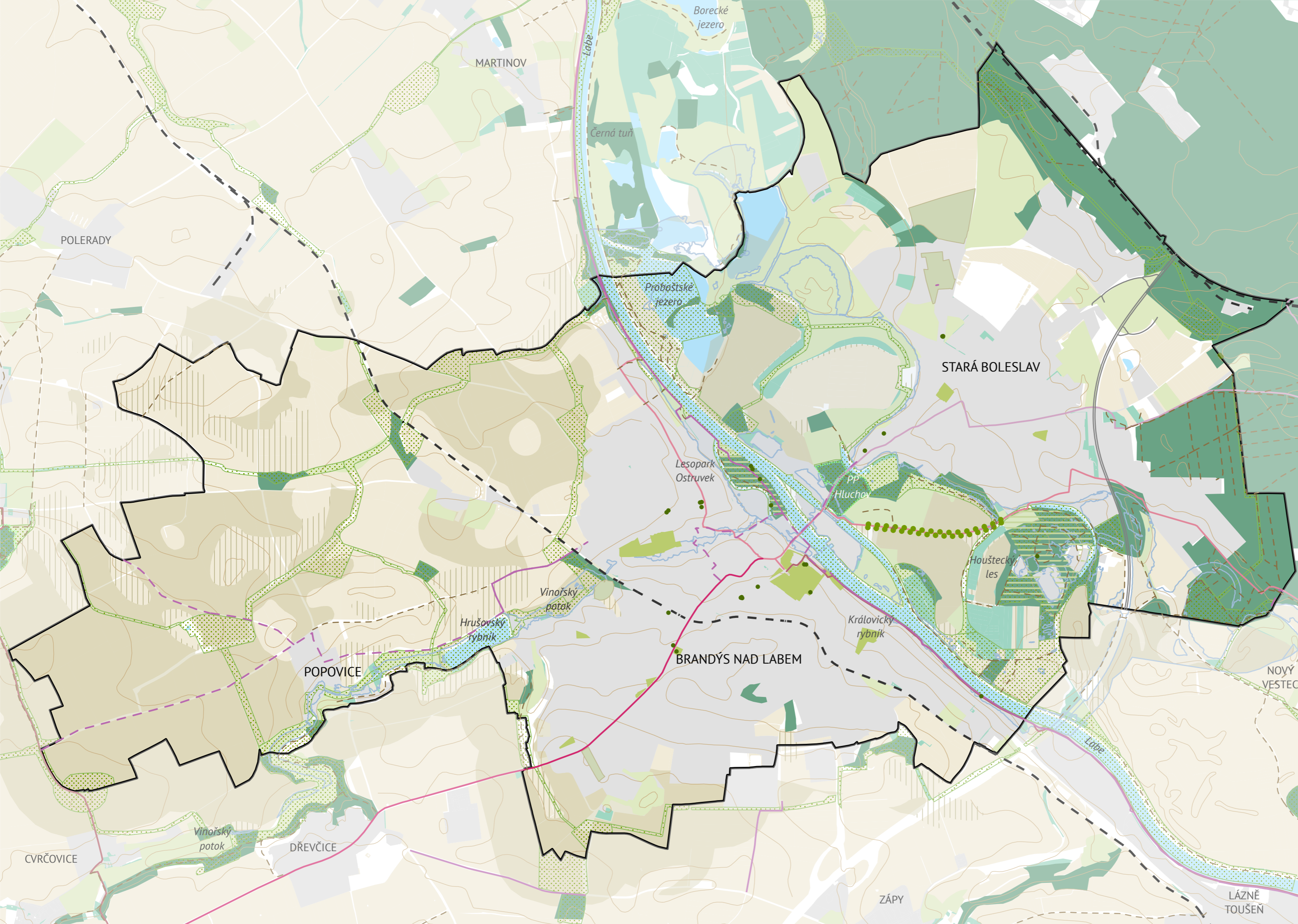
Ve městě jsou vyčleněny prvky územního systému ekologické stability. Velká část ÚSES je tvořena vodním tokem Labe, údolím Vinořského potoka a Proboštskými rybníky.

Ve městě se nachází množství parkových ploch umístěných mezi soubory obytných budov a sloužící každodenní rekreace obyvatel.

USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  LESY
-  TRVALÝ TRAVNÍ POROST
-  LOUKY A PASTVINY
-  ORNÁ PŮDA
-  ORNÁ PŮDA I.TŘÍDY OCHRANY DLE BPEJ
-  ORNÁ PŮDA II.TŘÍDY OCHRANY DLE BPEJ
-  ÚSES
-  LESOPARKY A LESY V INTRAVILÁNU SLOUŽÍCÍ KAŽDODENNÍ REKREACI OBYVATEL
-  PARKY V INTRAVILÁNU SLOUŽÍCÍ KAŽDODENNÍ REKREACI OBYVATEL
-  ZÁHRADKÁŘSKÉ OSADY A KOMUNITNÍ SADY V INTRAVILÁNU
-  PŘÍRODNÍ PAMÁTKY
-  ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ Q100
-  VODNÍ TOKY
-  STROMOŘADÍ ALEJ OLYMPIONKŮ
-  PAMÁTNÝ STROM
-  VRSTEVNICE
-  PĚŠINA
-  ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
-  DÁLNICE D1
-  CYKLOSTEZKA
-  CYKLOTRASA
-  POUTNÍ CESTA BLANÍK - ŘIP
-  SVATOJAKUBSKÁ CESTA - ŽITAVSKÁ
-  TURISTICKÁ TRASA
-  VIA SANSTA MARIANA



09

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA



Brandýs nad Labem – Stará Boleslav jsou zintegrovány do systému Pražské integrované dopravy. Hlavním propojením hromadné dopravy je autobusové spojení linek 346, 367, 379 - od stanice metra Černý Most, 375 – Českomoravská, 376 – Letňany. Na autobusové nádraží Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi se navazují autobusové linky, které obsluhují území města.


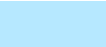
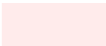

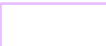
















Dalším propojením hromadné dopravy je železniční spojení. Kvůli excentrickému umístění železniční stanice ve Staré Boleslavi a chybejících spojů bez přestupů

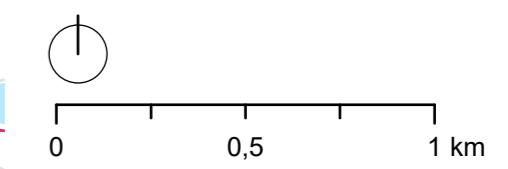
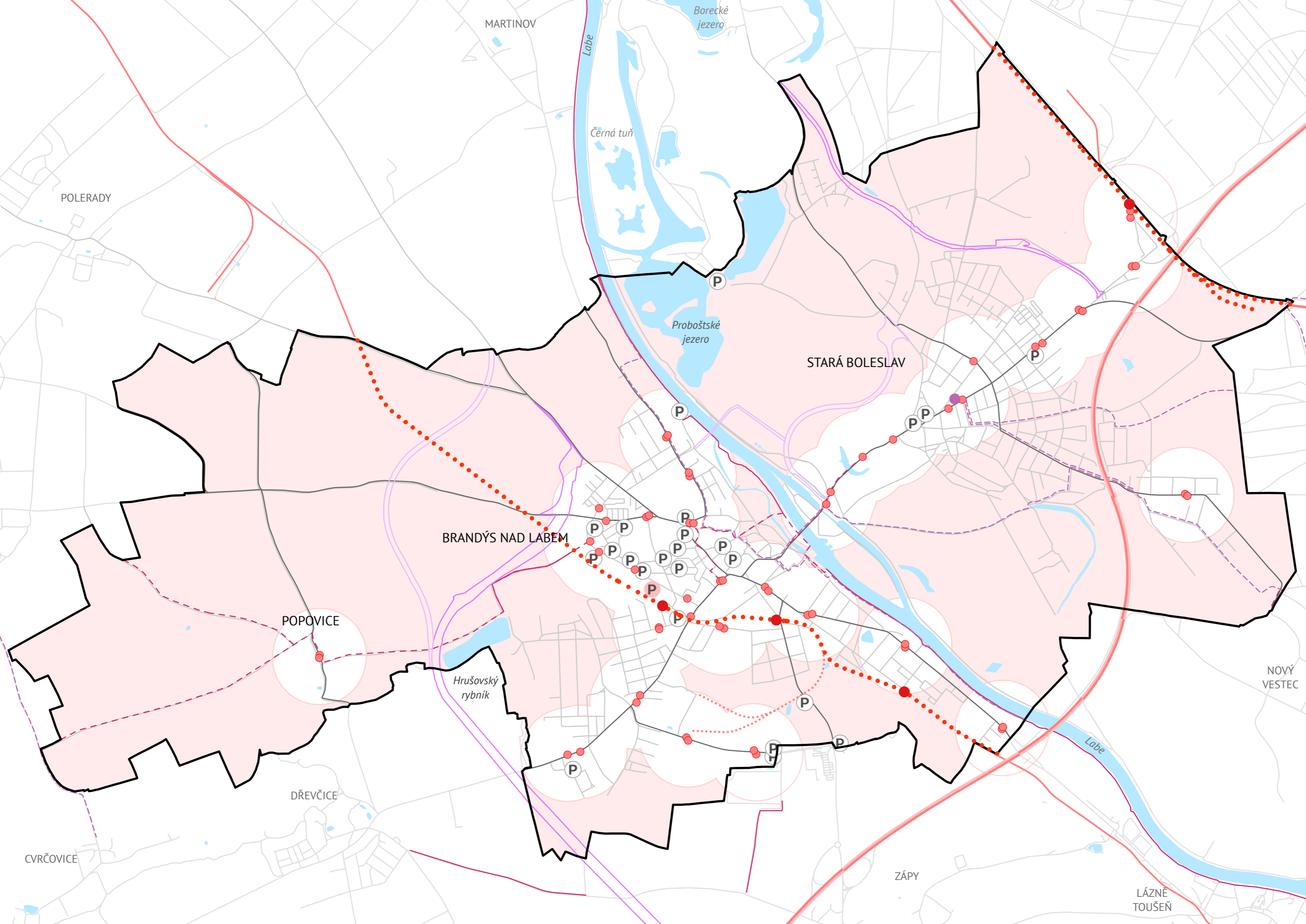
z Prahy jak do Brandýsa nad Labem tak i do Staré Boleslavi tento typ dopravy není výrazně využíván. Město je hodně závislé na individuální automobilové dopravě, což ukazuje i sčítání dopravy v roce 2016. Sčítání je provedeno i v roce 2020, ale je velmi ovlivněno pandemií covid-19, která je zásadně změnila běžný provoz území.

Podél toku řeky Labe je vedena mezinárodní dálková cyklotrasa č.2 Labská, která spojuje velké množství turisticky atraktivních cílů, jak přírodních tak i kulturně-historických.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  VODNÍ TOKY
-  NEOBSLUŽENÉ ÚZEMÍ AUTOBUSOVOU DOPRAVOU
-  POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 300m
-  ÚZEMNÍ REZERVA
 - R1 - DOPRAVNÍ KORIDOR PRO MOŽNOST PŘELOŽENÍ SILNICE II/101 DÁLE
 - R2 - DOPRAVNÍ KORIDOR PRO MOŽNOST NAPOJENÍ UL. U PŘÍSTAVU A MĚLNICKÁ
 - R3 - DOPRAVNÍ KORIDOR NOVÝ MOST PŘES LABE
-  PŘELOŽKA SILNICE
 - ZÚR D063 - SILNICE II/101
 - ZÚR D156 - SILNICE II/331
-  TURISTICKÉ CESTY
-  CYKLOSTEZKA 2.LABSKÁ
-  CYKLOTRASA
-  MÍSTNÍ KOMUNIKACE
-  SILNICE II.TŘÍDY
 - 101 - AGLOMERAČNÍ OKRUH OKOLO PRAHY
 - 245 - BRANDÝS NAD LABEM - ČESKÝ BROD
 - 331 - KRAUZOVNA - PODĚBRADY
 - 610 - KBELY (PRAHA) - TURNOV
-  DÁLNICE D10
 - PRAHA - MLADÁ BOLESLAV - TURNOV
-  ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ V INTRAVILÁNU
-  ŽELEZNIČNÍ VLEČKA
-  ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ MIMO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
-  PLÁNOVANÁ LINKA TRAMVAJE
-  AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA
-  VLAKOVÁ STANICE
-  AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
-  PARKOVACÍ DŮM P+R
-  PARKOVIŠTĚ



10

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Velká část významných ulic je vedena v trasách historických cest. Hlavní osou souměstí je výběr ulic Pražská – Ivana Olbrachta – Maxe Švabinského – Boleslavská, které propojují historické jádra Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi. U

lice jsou součástí nejvýznamnějšího veřejného prostranství, jsou historickými spojnicemi Prahy, Brandýsa nad Labem, Staré Boleslavi a Mladé Boleslavi. Hlavní osou je vedena poutní cesta Via Sancta Mariana, která pochází z 10. století. V 17. století podél které byly postavené kaple, část z kterých je zachovaná a stojí na svém původním místě.

Velká část historických cestních sítí ve volně krajině je zachovaná. Vyjímkou je cesta ze Staré Boleslavi do Hlavence, z Vrábí do Svémyslince. V jižní části města od železniční tratí a

stanice Brandýs nad Labem do Vrábí není zajištěná prostupnost území, i když lokalita je ve těsné blízkosti historického jádra. Bariéru vytváří velká plocha průmyslové zóny.

Před občanskými stavbami, které k sobě lákají pohyb, často chybí reprezentativní veřejný předprostor. Ke základní škole v ulici Kostelická přilehá parkoviště, prostor před železniční stanicí tvoří křižovatka s autobusovou stanicí a komunikací vedoucí do řemeslných ploch.

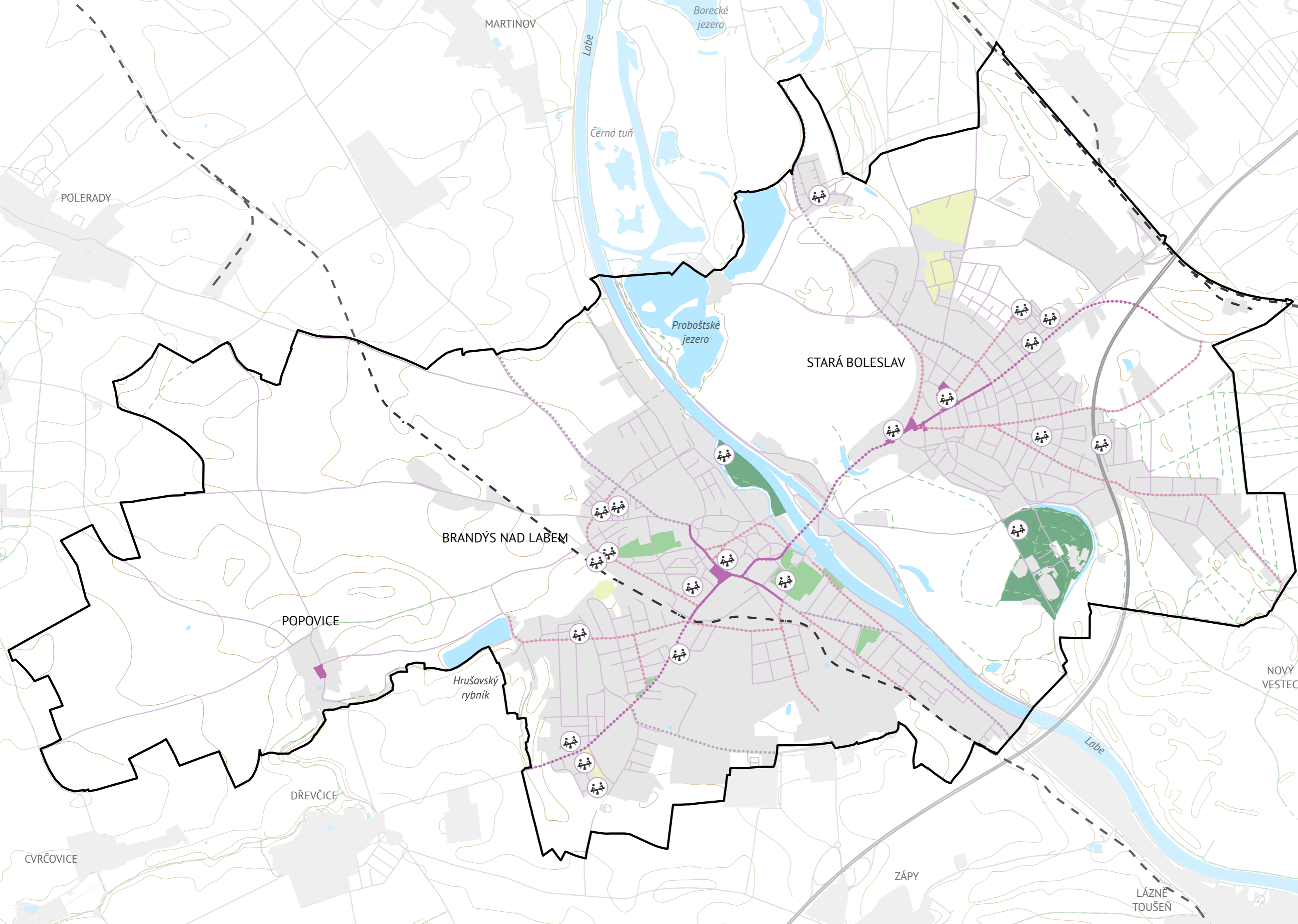
Veřejný prostor Staré Boleslavi je formován uliční sítí a centrálním náměstím. Chybí propojení jednotlivých souborů, které by vytvořilo atraktivní prostředí.

Katastrální území Popovice má venkovský charakter s jednou centrální navsí, funguje jako vesnice v rámci městského sídla.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  LESOPARKY A LESY V INTRAVILÁNU SLOUŽÍCÍ KAŽDODENNÍ REKREACI OBYVATEL
-  PARKY V INTRAVILÁNU SLOUŽÍCÍ KAŽDODENNÍ REKREACI OBYVATEL
-  ZÁHRADKÁŘSKÉ OSADY A KOMUNITNÍ SADY V INTRAVILÁNU
-  VODNÍ TOKY
-  NÁMĚSTÍ
-  VRSTEVNICE
-  CESTA V KRAJINĚ
-  ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ
-  DÁLNICE D10
-  PATĚRNÍ ULICE
-  ZATÍŽENÁ KOMUNIKACE (SILNICE II. TŘÍDY) DOPRAVA MEZI OKRESY
-  OBSLUŽNÁ KOMUNIKACE
-  ULICE S INTENZIVNÍM VYUŽITÍM PARTERU
-  MÍSTNÍ ULICE
-  DĚTSKÉ HŘIŠTĚ



0 0,5 1 km

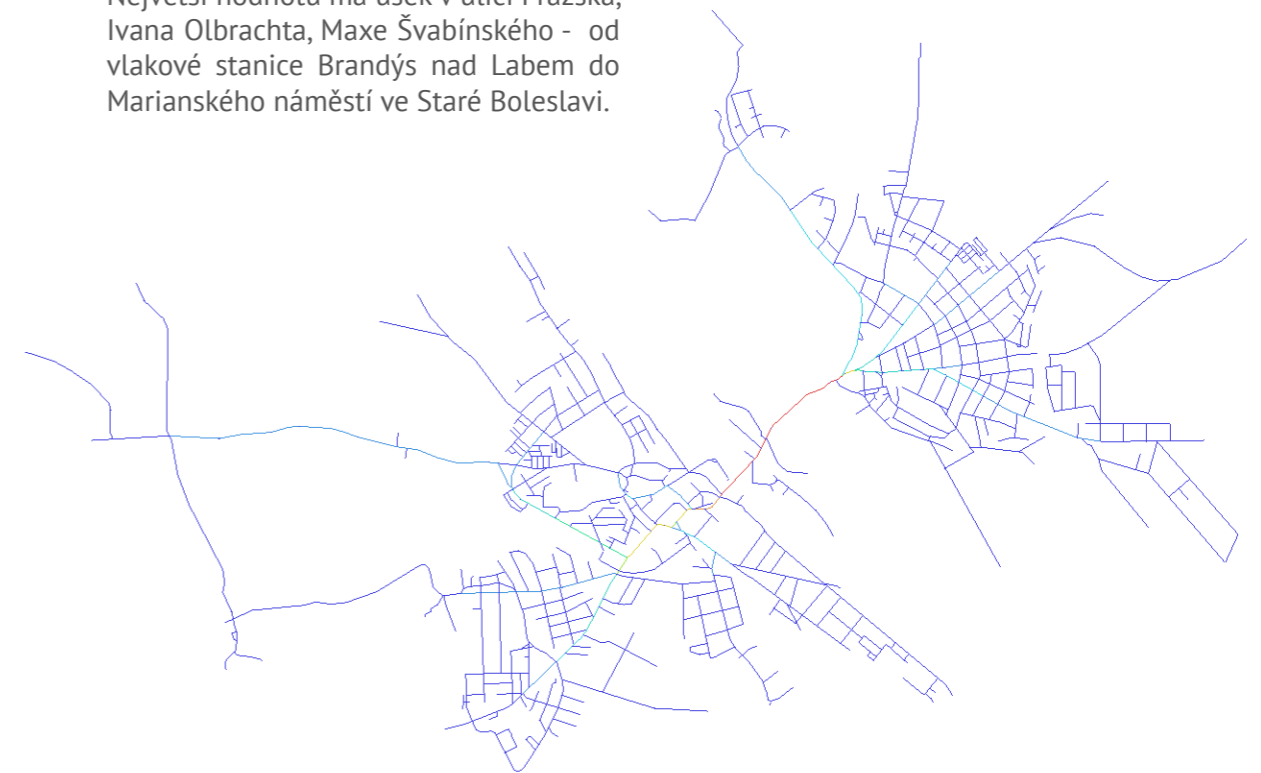


CHOICE

Kvantitativní analýza ukazuje jádra, které jsou víc přístupné lokálnímu pohybu / pěšímu pohybu. Choice definuje počet nejkratších cest spojujících dvojice uzlů. Červené, oranžové, žluté, zelené čáry mají největší hodnoty (váhu), co znamená, že jsou hodně integrované. Všechny cesty každých dvou bodů často vedou přes určitou plochu (auta, pěší, celkový pohyb). Největší hodnotu má úsek v ulici Pražská, Ivana Olbrachta, Maxe Švabínského - od vlakové stanice Brandýs nad Labem do Mariánského náměstí ve Staré Boleslavi.

INTEGRATION

Měřením prostoru bez ohledu na to, jaké jsou v něm funkce, lze zjistit jeho potenciál. Land-use reaguje na příležitost toho, co dává prostor. Červená čára (ulice Pražská, Ivana Olbrachta, Maxe Švabínského, Kralupská) má největší hodnotu, čím se vysvětluje, proč část ulice se tvoří obchodní parter.



11

ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ

PŘEDŠKOLNÍ ZAŘÍZENÍ

V Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi jsou celkem 16 mateřských škol, ale většina z nich jsou soukromé. Školky, které zřizované městem, neodpovídá ani počtům obyvatelů ani pěší dostupnosti.

ZÁKLADNÍ ŠKOLY

V celé jižně části města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav se nenachází žádná základní škola. Nejbližší základní školy jsou v ulici Palachova (východní okraj historického jádra Brandýs nad Labem) a v ulici Kostelecká (západní okraj historického jádra Brandýs nad Labem). Pěší dostupnost těchto dvou škol 800 m nepokrývá celkem ani stabilizované plochy bydlení podél řeky ani plochy vymezené v jižní části města.

Co se týče Staré Boleslavi, situace je podobná. Základní škola je umístěná v blízkosti historického jádra v ulici Jungmannova, ale docházková vzdálenost ne-

pokrývá skoro celé rozvojové plochy pro bydlení a stabilizované ve severní a východní části (plochy, které leží východně od dálnice D10).

Ve městě se nachází základní škola praktická a základní škola speciální, které jsou zřizované Středočeským krajem. Kromě toho v území je základní umělecká škola, která je zřizovaná městem. Škola umožňuje studium v hudebním, tanečním, výtvarném a literárně-dramatickém.

STŘEDNÍ ŠKOLY

V Brandýse nad Labem působí tři střední školy : gymnázium J.S.Machara, Střední zemědělská škola a Integrovaná střední škola Františka Melichara.

VYSOKÉ ŠKOLY

Ve městě působí Katedra tělesné výchovy a částečně Katedra hudební výchovy Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy.

CELKOVÝ POČET OBYVATEL - 18 755 (1.1.2022)

MATEŘSKÉ ŠKOLY

Potřeba	UJ/1000 obyvatel = 35 až 40	660 až 750 míst
		641 (veřejné školy)
Stav		147 (soukromé)
Dostupnost	docházková vzdálenost 600 m (460 m vzdušnou čarou)	

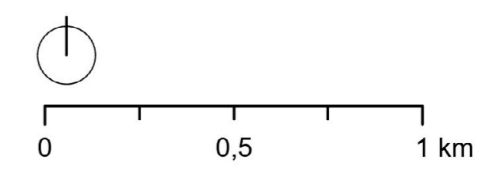
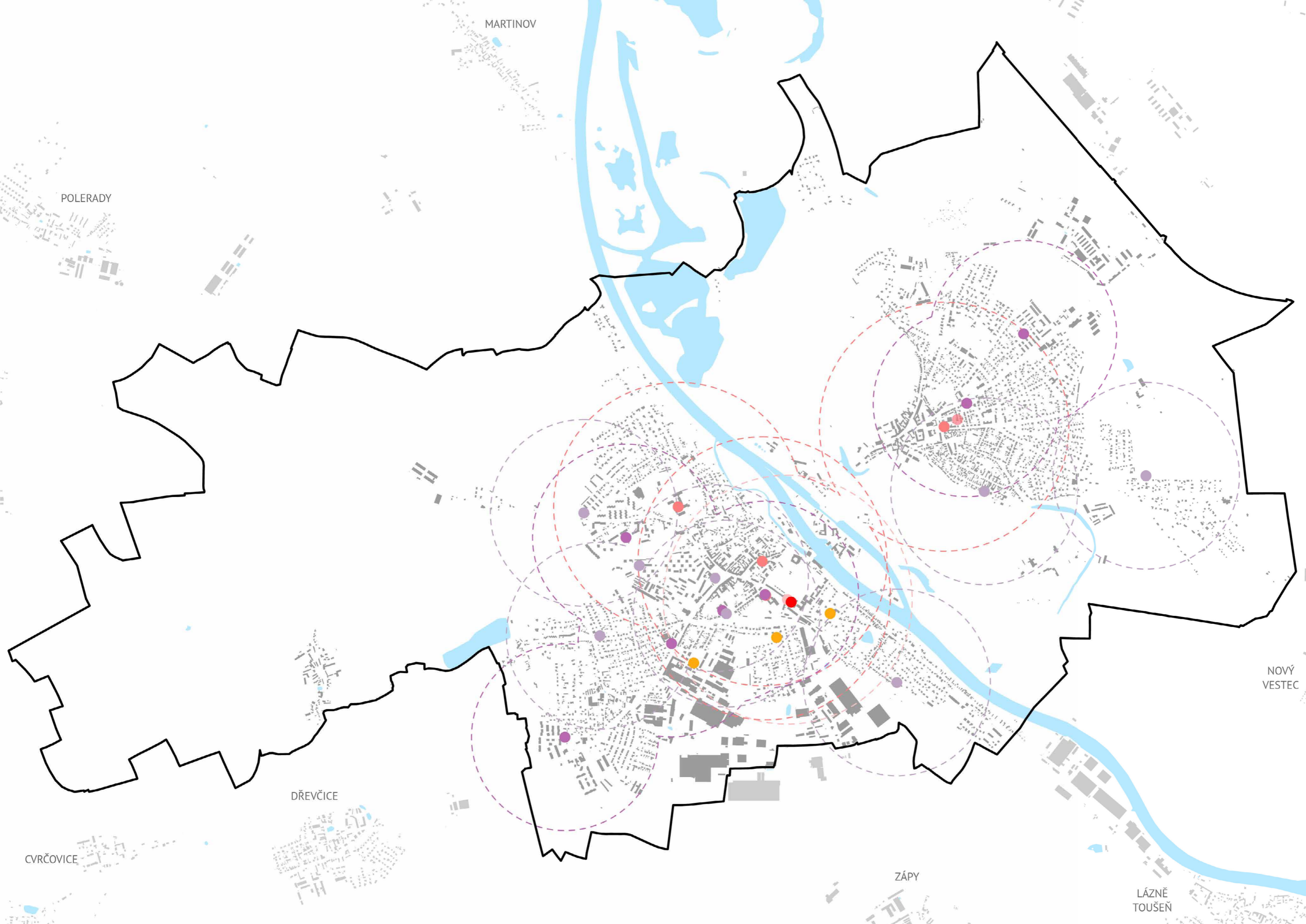
ZÁKLADNÍ ŠKOLY

Potřeba	UJ/1000 obyvatel = 110 až 136	2065 - 2555 míst
		2675
Stav		135 (ZŠ praktická / speciální)
Dostupnost	docházková vzdálenost 800 m (620 m vzdušnou čarou)	

ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA MIMO MĚSTO
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  VODNÍ TOKY
-  MŠ ZŘÍZENÁ MĚSTEM - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 600 m
-  MŠ SOUKROMÁ - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 600 m
-  ZŠ ZŘÍZENÁ MĚSTEM - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 800 m
-  ZŠ SOUKROMÁ - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 800 m
-  MATEŘSKÁ ŠKOLA - ZŘÍZENÁ MĚSTEM
-  MATEŘSKÁ ŠKOLA - SOUKROMÁ
-  ZÁKLADNÍ ŠKOLA - SOUKROMÁ
-  ZÁKLADNÍ ŠKOLA - SPECIÁLNÍ A PRAKTICKÁ
-  ZÁKLADNÍ ŠKOLA - ZŘÍZENÁ MĚSTEM
-  STŘEDNÍ ŠKOLA / GYMNÁZIUM
-  VYSOKÁ ŠKOLA



DOSTUPNOST ZŠ A MŠ

LEGENDA

- HRANICE MĚSTA
- ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
- VODNÍ TOKY
- ZŠ - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 800 m
- MŠ - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 600 m

PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ NESPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST MŠ

- STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
- ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ

PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ NESPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST ZŠ

- STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
- ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ

PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ NESPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST ZŠ A MŠ

- STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
- ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ

PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ SPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST ZŠ A MŠ

- STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
- ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
- DOSTUPNOST ZŠ A MŠ



0 0,5 1 km

11

KULTURA

Stará Boleslav je významným poutním místem spojeným s kultem svatého Václava a Mariánským.

Samotné cesty existovaly a sloužily k praktickým účelům od pradávna, avšak později lidé dali jejím větší smysl. Starší cestou je Svatováclavská, která vedla ze Staré Boleslavi do Prahy. Nejvýznamnější a mladší je svatá cesta Via Sancta Mariana, která vede z Prahy do Staré Boleslavi, do kostela Nanebevzetí Panny Marie. Její počátky odkazují na 17. století. Poutníci chodili k českému Palladiu, který byl vyhlášen za symbol katolických Čech za vlády Rudolfa II. Pozůstatkem cesty je soubor výklenkových kaplí. V dnešní době jejich zbylo méně než polovina.

Ve Staré Boleslavi se nachází románská bazilika sv. Václava roku 1039, kde byl podle tradice sv. Václav zavražděn a původně pohřben.

Postaven zde románský kostel sv. Klementa, který je zdoben freskami ze 12. století. Staroboleslavská městská brána je zachovanou částí středověkého opevnění z počátku 10. století.

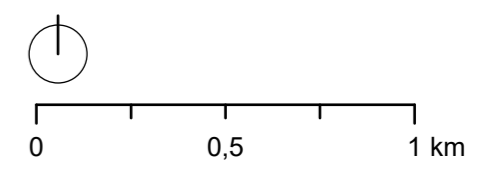
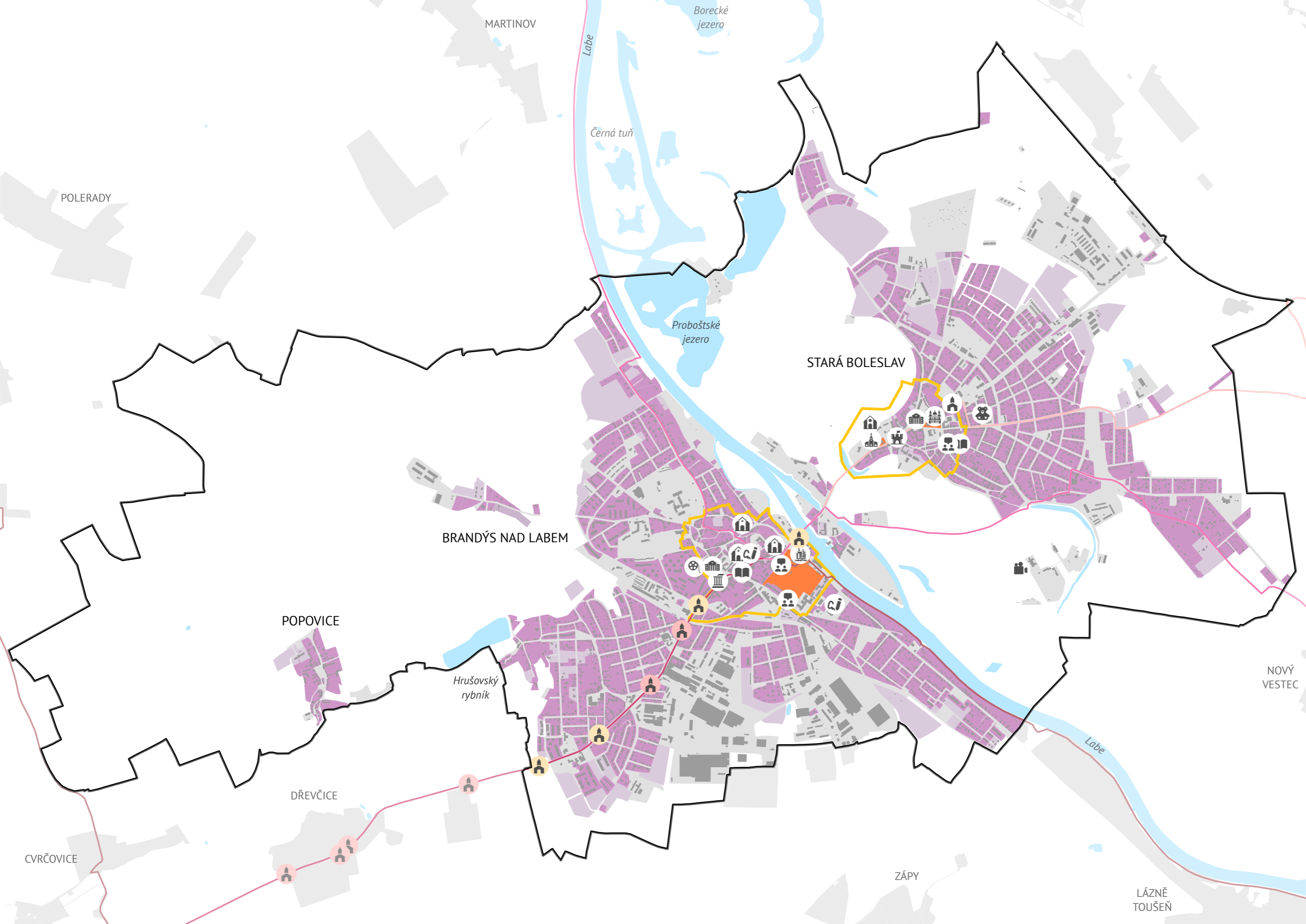
Národní kulturní památkou Brandýsa nad Labem je zámek, který byl oblíbeným letním sídlem císaře Rudolfa II.

V roce 1992 historická centra Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi byla vyhlášena městskými památkovými zónami.

Ve dvojměstě se nachází Oblastní muzeum Praha – Východ, městská knihovna Eduarda Petišky, městské a letní kino. Volnočasové aktivity pro děti, dospělé a seniory zajišťuje Městský dům dětí a mládeže. Hlavní činností jsou různorodé kurzy. Společenské kulturní aktivity, výstavy, prezentací a přednášky většinou se probíhají v komunitních centrech města.

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  VODNÍ TOKY
-  NÁRODNÍ KULTURNÍ PAMÁTKY
-  ZÁMEK BRANDÝS NAD LABEM
-  KOSTEL NANEBEVZETÍ PANNY MARIE
-  KOSTEL SV. KLEMENTA
-  ROMANSKÁ BAZILIKA SV. VÁCLAVA
-  PAMÁTKOVÉ ZÓNY
-  POUTNÍ CESTA BLANÍK - ŘIP
-  SVATOJAKUBSKÁ CESTA - ŽITAVSKÁ
-  TURISTICKÁ TRASA
-  VIA SANCTA MARIANA
-  EXISTUJÍCÍ KAPLE VIA SANCTY
-  ZANIKLÉ KAPLE
-  ZUŠ
-  RADNICE
-  KINO
-  KNIHOVNA
-  STAROBOLESLAVSKÁ BRÁNA
-  KAPLE BLAHOŠLAVNÉHO PODIVENA
-  KOSTEL SV. VAVŘINCE
-  LETNÍ KINO
-  KOMUNITNÍ CENTRUM
-  DDM
-  OBLASTNÍ MUZEUM



11

SPORT A REKREACE

V Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi působí velké množství sportovních zařízení.



Obyvatele mají široký spektrum výběra, zájemcům se nabízí střelectví, kopaná, tenis, stolní tenis, cyklistiky, jezdectví, veslování, plavání, lehká atletika, kůželky. Slabou stránkou je že město vlastní jen menší část z toho.

Ve parkových plochách se nachazějí venkovní sportovní hřiště a pinpongové stoly. Z výkresu je vidět, že velká část sportovních zařízení vyskytují v Brandýse nad Labem.

Kromě památek a poutních cest v území se leží naučná stezka Krajinou Rudolfa II, Polabská cyklostezka a turistické trasy. Jejich přítomnost přidává další potenciál pro cestovní ruch.

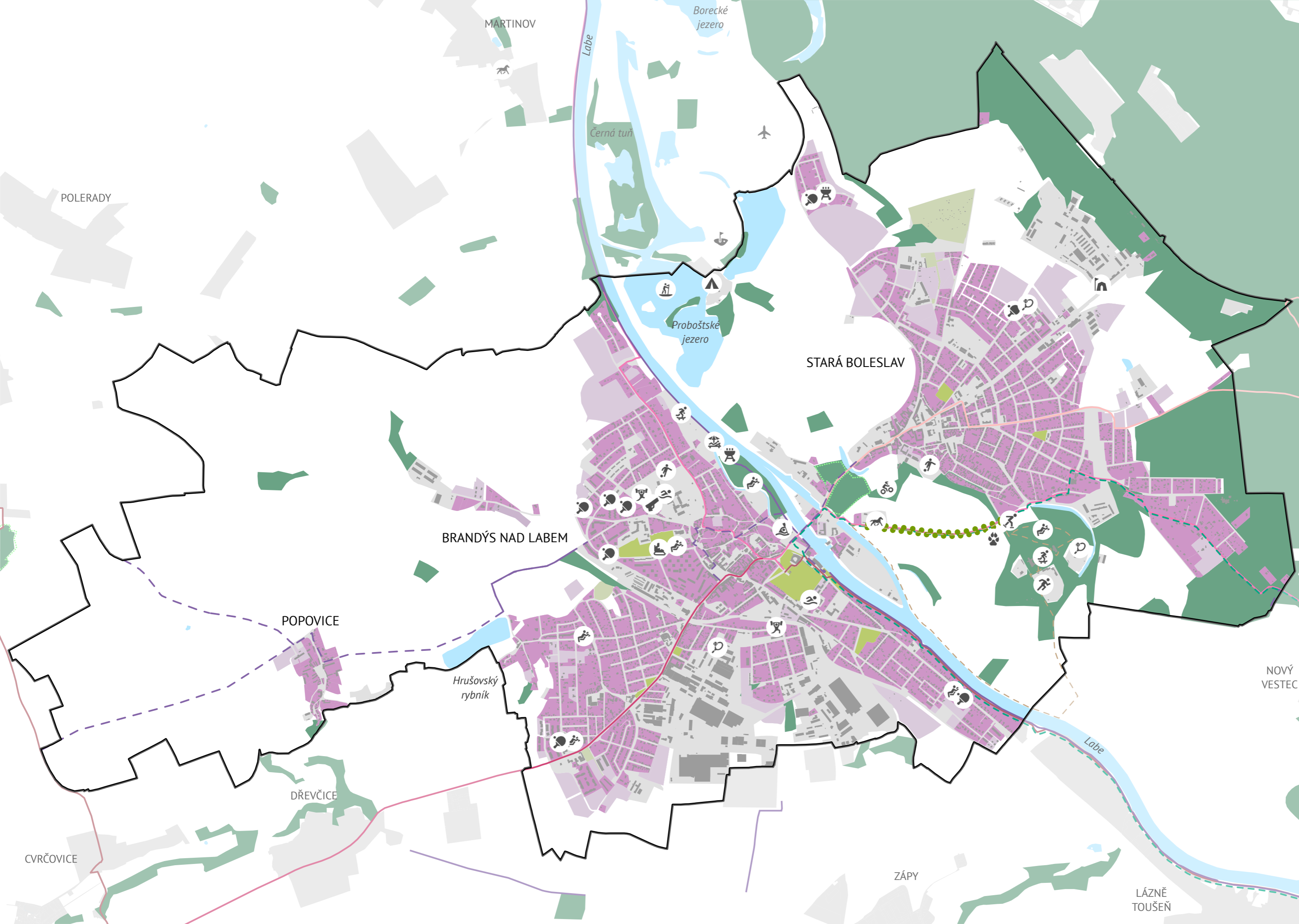
LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  LESY
-  PARKY V INTRAVILÁNU SLOUŽÍCÍ KAŽDODENNÍ REKREACI OBYVATEL
-  ZÁHRADKÁŘSKÉ OSADY A KOMUNITNÍ SADY V INTRAVILÁNU
-  VODNÍ TOKY
-  PŘÍRODNÍ PAMÁTKY
-  BĚŽECKÉ OKRUHY LESOPARK HOUŠTKA
-  STROMOŘADÍ ALEJ OLYMPIONKŮ
-  NS KARAJINOU RUDOLFA II
-  CYKLOSTEZKA
-  CYKLOTRASA
-  POUTNÍ CESTA BLANÍK - ŘIP
-  SVATOJAKUBSKÁ CESTA - ŽITAVSKÁ
-  TURISTICKÁ TRASA
-  VIA SANCTA MARIANA

- | | |
|--|--|
|  KEMP |  IN-LINE STEZKA |
|  STŘELNICE |  KYNOLOGICKÉ CVIČIŠTĚ |
|  AREÁL VODNÍCH SPORTŮ |  KLUIŽIŠTĚ |
|  PLÁŽ |  SKATEPARK |
|  LETIŠTĚ BOREK |  BIKE PARK |
|  GOLF |  TENISOVÉ KURTY |
|  PINGPONGOVÝ STŮL |  FOTBALOVÉ HŘIŠTĚ |
|  BAZÉN |  SPORTCENTRUM / SOKOLOVNA |
|  OHNIŠTĚ |  ATLETICKÝ STADION |
|  SPORTOVNÍ HŘIŠTĚ |  ARMÁDNÍ SPORTOVIŠTĚ |
|  JEZDECKÝ KLUB |  SLALOMOVÝ KANÁL |



0 0,5 1 km



11

ZDRAVOTNICTVÍ A OCHRANA

V Brandýse nad Labem se nachází nemocnice, která zajišťuje lékařskou péči pro spádovou oblast s více než 60 000 obyvateli. Služby poskytují chirurgické oddělení, interní, gynekologické, rehabilitační, radiologické, zubní lékařství, ordinace praktického lékaře pro dospělé a dětí a laboratoř, která provádí od biochemických vyšetření po speciální imunologické a alergické vyšetření.







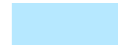





Kromě nemocnice také poskytují služby soukromé lékaře.

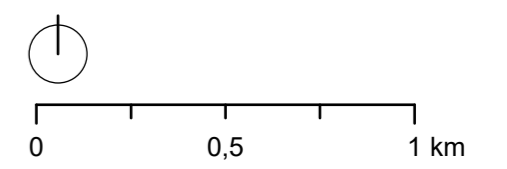
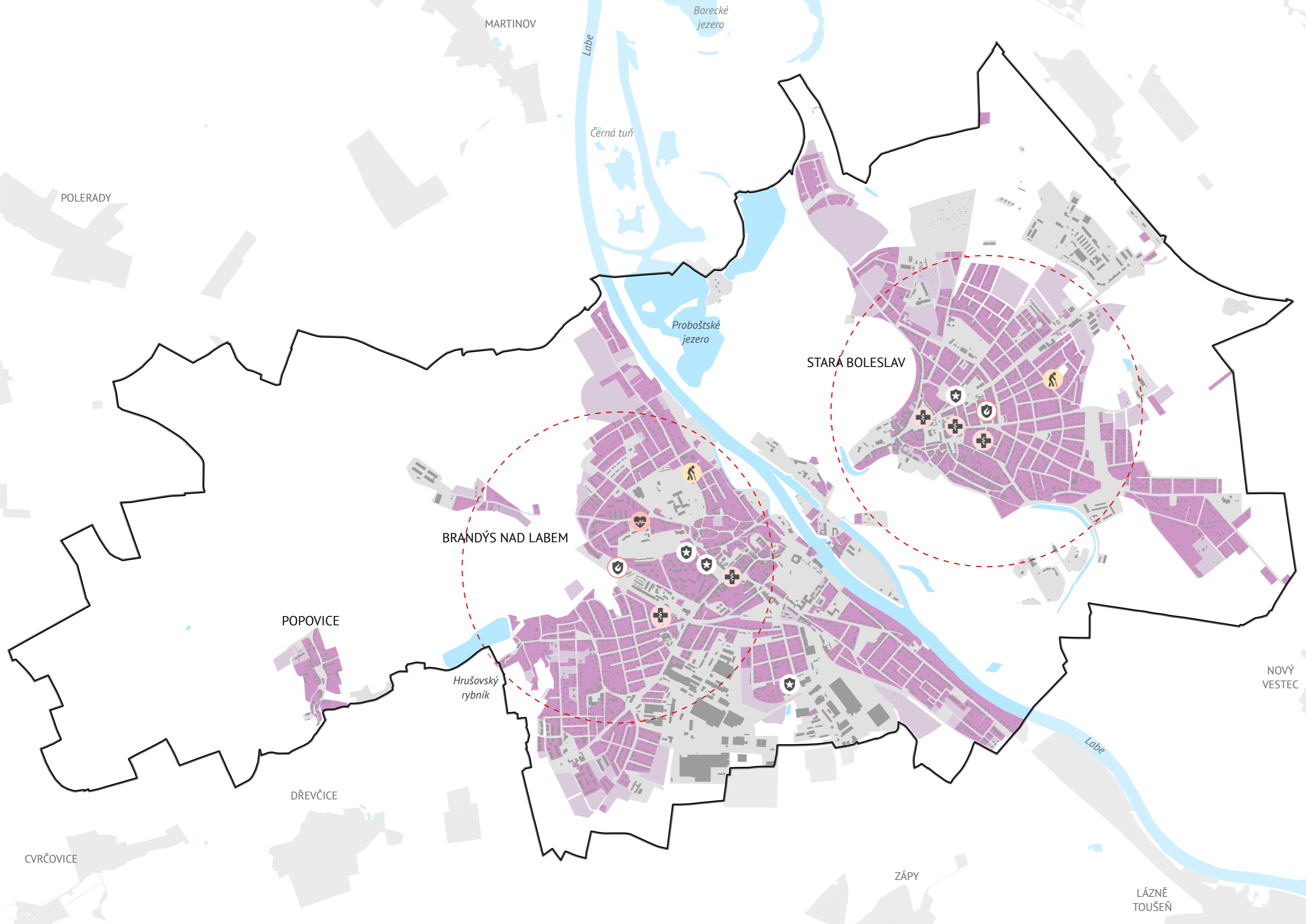
Ve městě jsou dva domy s pečovatelskou službou, jeden je v Brandýse nad Labem, druhý – ve Staré Boleslavi. Oba nabízejí volnočasové aktivity pro seniory.

Co se týče ochrany území ve městě jsou dvě hasičské zbrojnice a několik oddělení policie.

ZDRAVOTNICTVÍ A OCHRANA

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  VODNÍ TOKY
-  SDH - POLOMĚR DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 1 000 m
-  HASIČSKÁ ZBROJNICE
-  POLICIE
-  ORDINACE
-  NEMOCNICE BRANDÝS NAD LABEM
-  DŮM S PEČOVATELSKOU SLUŽBOU



11

OBCHODY A SLUŽBY






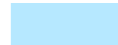





V dvojměstí se nachází dostatečné množství ubytovacích zařízení, jak hotely tak i penziony a ubytovny.

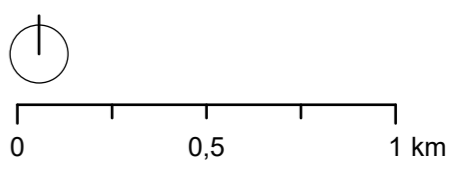
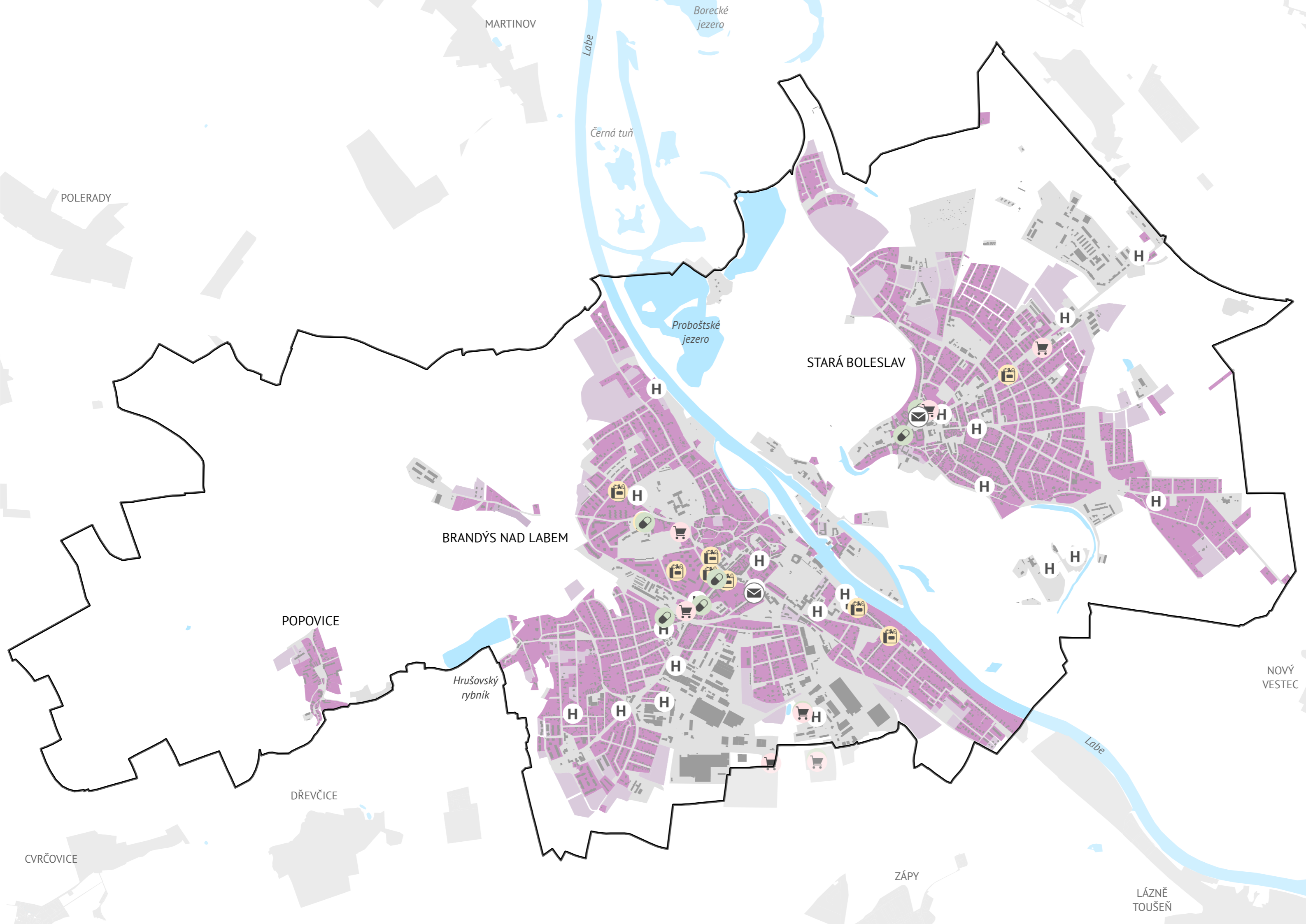
Nerovnoměrně jsou umístěny supermarkety a maloobchody. Velká část se nachází v Brandýse nad Labem. Ve Staré Boleslavi ulice Boleslavská je hlavní osou, ve které jsou umístěny obchody a služby.

Pošty jsou lokalizované v centralních částech souměstí, v historických jádrech.

OBCHODY A SLUŽBY

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  STABILIZOVANÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ROZVOJOVÉ PLOCHY PRO BYDLENÍ / SMÍŠENÉ OBYTNÉ
-  ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA
-  VODNÍ TOKY
-  POŠTA
-  SUPERMARKET
-  LÉKÁRNA
-  POTRAVINY
-  UBYTOVNY / HOTELY



12

STRUKTURA ZÁSTAVBY

Kromě uspořádání krajiny v okolí města charakter území stejně určuje typ zástavby, který je odlišný v Brandýse nad Labem a Staré Boleslavi.

Východně od historického jádra Staré Boleslavi se nachází koncentrovaná zástavba venkovských rodinných domů, severně a severozapadně převládá izolovaná zástavba rodinných domů, které vedle sebe se střídají malé řadové domy. Vyjímkou je novodobá zástavba obytných souborů v ulici Boleslavská.

V Brandýse nad Labem je narušená městská struktura, mezi historickým jádrem a

nádražím vyrostlo typické modernistické sídliště panelových domů. Zatímco od železniční tratí Brandýsa nad Labem hustota zástavby postupně klesá, zvyšuje se na jižním okraji města – na Vrábí, kde vznikají nové obytné soubory vícepodlažních bytových domů.

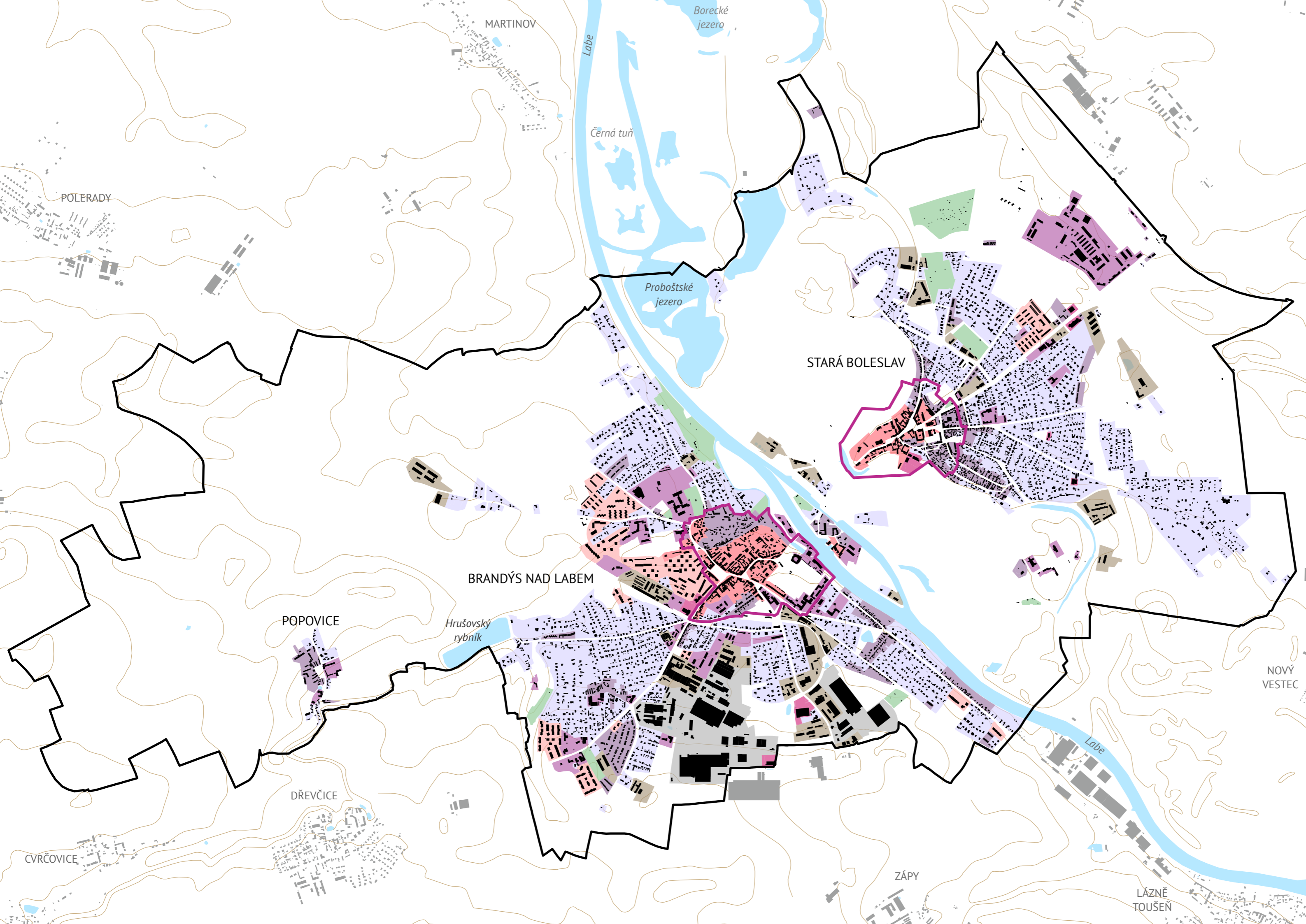
Jihovýchodně se vyskytuje průmyslová zóna se skladovými areály a převážně hmotnou halovou zástavbou. Na protilehlé jihozápadně straně města je nejrozsáhlejší obytný soubor rodinných domů.

Popovice mají venkovský charakter se zástavbou izolovaných rodinných domů.

STRUKTURA ZÁSTAVBY

LEGENDA

-  HRANICE MĚSTA
-  HISTORICKÉ JÁDRO
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY KOMPAKTNÍ HMOTNÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY ROZVOLNĚNÁ HMOTNÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY ROZVOLNĚNÁ DROBNÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY KOMPAKTNÍ DROBNÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY AREÁLOVÁ NEPRODUKČNÍ PAVILIONOVÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY AREÁLOVÁ NEPRODUKČNÍ HALOVÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY AREÁLOVÁ PRODUKČNÍ HALOVÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY AREÁLOVÁ PRODUKČNÍ PAVILIONOVÁ
-  STRUKTURA ZÁSTAVBY ROZPTYLENÁ VELMI DROBNÁ
-  VODNÍ TOKY
-  ZÁSTAVBA MIMO INTRAVILÁN
-  ZÁSTAVBA V INTRAVILÁNU
-  VRSTEVNICE





MASARYKOVO NÁMĚSTÍ



KŘÍŽOVATKA ULIC PRAŽSKÁ A IVANA OLBRACHTA



ULICE IVANA OLBRACHTA



SLALOMOVÝ KANÁL



CYKLOTRASA 2.LABSKÁ



MOST GENERÁLA LIŠKY



ZÁMEK BRANDÝS NAD LABEM



STAROBOLESLAVSKÁ BRÁNA



KOSTEL NANEBEVZETÍ PANNY MARIE



NÁBŘEŽÍ U ALEJE OLYMPIONIKŮ -
HLUCHOVSKÉ STROMOŘADÍ



PANELOVÉ DOMY MEZI MASARYKOVÝM
NÁMĚSTÍM A NÁDRAŽÍM



VLÁKOVÁ STANICE BRANDÝS NAD
LABEM | PARKOVACÍ DŮM

FOTODOKUMENTACE

12

SWOT ANALÝZA

VÝKRES POZITIV A NEGATIV

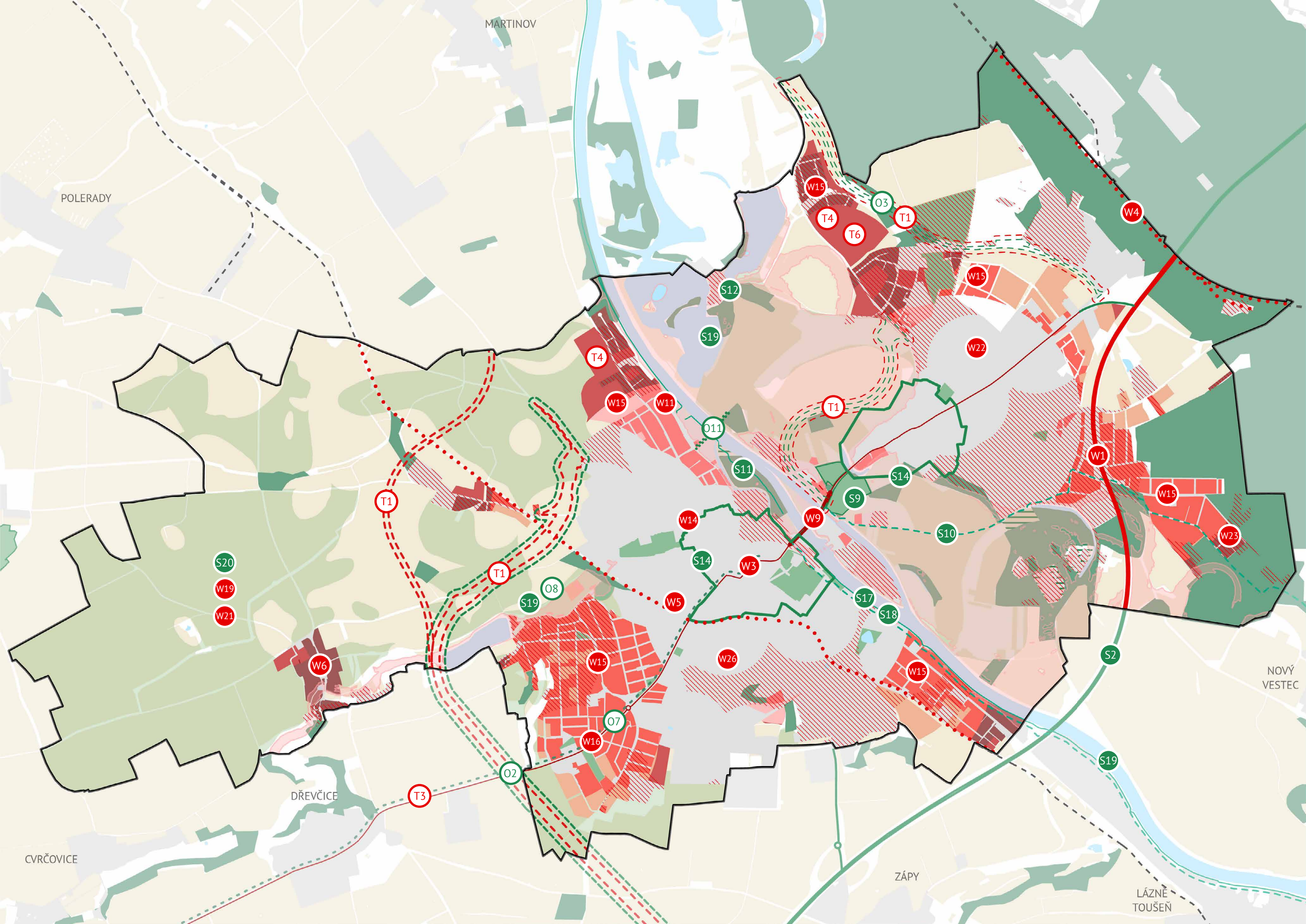
- S1** - VHODNÁ POLOHA MĚSTA (CCA 10 KM OD PRAHY)
- S2** - PROCHÁZEJÍCÍ DÁLNIČE D10 ZAJIŠTUJE DOBRU DOSTUPNOST PRAHY, MLADÉ BOLESLAVI
- S3** - VELKÁ NABÍDKA PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTI V DOJÍŽDKOVÉ VZDÁLENOSTI (PRAHA, MLADÁ BOLESLAV, ČELAKOVICE, LYSÁ NAD LABEM)
- S4** - DOBRÉ NAPOJENÍ TURISTICKÝCH TRAS (SMĚR PRAHA, ČELAKOVICE, SOJOVICE, KOSTELEČ NAD LABEM)
- S5** - PŘÍZNIVÉ DEMOGRAFICKÉ SLOŽENÍ OBYVATELSTVA (NIZKÁ MÍRA NEZAMĚSTNANOSTI, VZDĚLANÁ STRUKTURA OBYVATEL, VELKÝ PODÍL POPULACE V PRODUKTIVNÍM VĚKU)
- S6** - NABÍDKA VŠECH STUPŇŮ VZDĚLÁVACÍ SOUSTAVY (MŠ, ZŠ, SŠ, VŠ)
- S7** - ŠIROKÁ NABÍDKA VOLNOČASOVÝCH AKTIVIT (STAROBOLESLAVSKÝ DVŮR - RANČ U VLČÍ SMEČKY / GOLF CLUB - STARÁ BOLESLAV / AREÁL VODNÍCH SPORTŮ WAKE PORT / UMĚLÁ SALAMONOVÁ DRÁHA MISTNÍHO KAJAK KLUBU / BIKEPARK HLUCHOV, JEZDECKÝ KLUB STARÁ BOLESLAV, IN-LINE DRÁHA STARÁ BOLESLAV, PLAVECKÉ BAZÉNY)
- S8** - STARÁ BOLESLAV - PŘEVÁŽNĚ OBYTNÁ MONOFUNKČNÍ ČÁST MĚSTA, KLIDNÉ PROSTŘEDÍ
- S9** - HODNOTNÁ KRAJINA S VYSKYTEM CHRANĚNÝCH DRUHŮ (PP HLUCHOV)
- S10** - NAUČNÁ STEZKA KRAJINOU RUDOLFA II.
- S11** - REKREAČNÍ LESOPARK OSTRŮVEK, VHODNÝ PRO KAŽDODENNÍ REKREACI
- S12** - VÍCEDENNÍ REKREACE (KEMP PROBOŠTSKÁ JEZERA)
- S13** - SOUMĚSTÍ MÁ HISTORICKOU A KULTURNÍ IDENTITU
- S14** - HISTORICKÉ PAMÁTKY (ZÁMEK BRANDÝS NAD LABEM, KOSTEL NANEBEVZETÍ PANNY MARIE, KOSTEL SV. KLEMENTA, ROMANSKÁ BAZILIKA SV. VÁCLAVA, KAPLE VIA SANCTY)
- S15** - VELKÉ MNOŽSTVÍ ARCHITEKTONICKÝCH A URBANISTICKÝCH HODNOT
- S16** - CENTRÁLNÍ PARKOVÉ PLOCHY U OBYTNÝCH SOUBORŮ STAVEB (VYBAVENÉ HŘIŠTI, PINGPONGOVÝMI STOLY, LAVIČKAMI), SLOUŽÍ KAŽDODENNÍ REKREACI
- S17** - NÁBŘEŽÍ LABE, OKOLÍ PROFITUJE Z ROZŠÍŘENÉ REKREAČNÍ CYKLISTIKY
- S18** - MEZINÁRODNÍ CYKLOTRASA Č.2 LABSKÁ
- S19** - PRŮCHOD VODNÍCH TOKU (LABE, JIZERA, VINOŘSKÝ POTOK), UMĚLA JEZERA VZNIKLÁ TĚŽBOU ŠTĚRKOPÍSKU
- S20** - VÝZNAMNÉ EKONOMICKÉ SUBJEKTY (CONTINENTAL, BOSAL, ARMÁDNÍ AREÁL)
- S21** - NEJCEJŠÍ PŮDY S NADPRŮMĚRNOU PRODUKČNÍ SCHOPNOSTÍ

- O1** - VÝSTAVBA ŽELEZNIČNÍ SPOJKY 231-074 U ČELÁKOVIC - ZVÝŠENÍ PRACOVNÍHO POTENCIÁLU BRANDÝSA NAD LABEM, PŘÍMÉ SPOJENÍ DO PRAHY
- O2** - VÝSTAVBA OBCHVATU BRANDÝSA NAD LABEM (ZÚR D063) ODVEDE TRANZITNÍ DOPRAVU MIMO ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
- O3** - VÝSTAVBA OBCHVATU STARÉ BOLESLAVI (ZÚR D156) - ODKLONĚNÍ DOPRAVY Z INTRAVILÁNU A RYCHLEJŠÍ NAPOJENÍ NA DÁLNICI D10
- O4** - NEDOSTATEČNÁ NABÍDKA BYDLENÍ V PRAZE - STĚHOVÁNÍ ZA PRAHU
- O5** - TREND PRÁCE NA DÁLKU UMOŽNÍ PRACOVAT V MÍSTĚ BYDLIŠTĚ
- O6** - SUBURBANIZACE JE DŮVODEM PRO OBNOVU VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY (POMOCÍ VSTUPU NA ÚZEMÍ SILNÝCH INVESTORŮ)
- O7** - OBNOVENÍ HISTORICKÉ SVATÉ CESTY - PODPORA CESTOVNÍHO RUCHU A KULTURNÍCH HODNOT
- O8** - VINOŘSKÝ POTOK NA VÝCHODĚ MĚSTA - ZELENÝ PÁS PRO POTENCIÁLNÍ REKREACI
- O9** - ZVÝŠENÍ CESTOVÁNÍ PO ČR, VYUŽITÍ DVOJMĚSTÍ JAKO REKREAČNÍHO ZÁZEMÍ PRAHY DÍKY HODNOTNÉ KRAJINĚ A ŘADĚ HISTORICKÝCH PAMÁTEK
- O10** - ZMĚNA ŽIVOTNÍHO STYLU - DOJÍŽDĚNÍ NA KOLE/HROMADNOU DOPRAVOU, CAR SHARING
- O11** - PLÁNOVANÁ LÁVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY - ROZŠÍŘENÍ REKREAČNÍ CYKLISTIKY

- W1** - DÁLNIČE D10 PROCHÁZEJÍCÍ INTRAVILÁNEM BRANDÝSA NAD LABEM, V MÍSTĚ ZVÝŠUJE HLUK A PRAŠNOST, ZVÝŠUJE ZATÍŽENÍ MĚSTA TRANZITNÍ DOPRAVOU
- W2** - ŠPATNÉ NAPOJENÍ ŽELEZNIČNÍ HROMADNOU DOPRAVOU NA PRAHU (VLAKEM S PŘESTUPEM V NERATOVICÍCH (1H 52 MIN), V ČELÁKOVICÍCH (1H 23 MIN), V LYSÉ NAD LABEM (59 MIN)) A NA MLADOU BOLESLAV
- W3** - RUŠNÉ SILNICE (610,101) - HUSTÁ DOPRAVA PŘES MĚSTO, KTERÁ JE ZDROJEM HLUKU I ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ
- W4** - ŠPATNÉ NAPOJENÍ ŽELEZNICE NA STAROU BOLESLAV (NENÍ V DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI 500 M)
- W5** - CHYBÍ REPREZENTATIVNÍ VSTUPNÍ BRÁNA DO MĚSTA (VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ BRANDÝSA NAD LABEM)
- W6** - POPOVICE NENÍ VYBAVENA OBČANSKOU VYBAVENOSTÍ
- W7** - STARÁ BOLESLAV - MONOFUNKČNÍ MÍSTO PRO BYDLENÍ, V POZICI KU PRAZE SE STÁVÁ "NOCLEHÁRNOU"
- W8** - OBČANSKÁ VYBAVENOST JE KONCENTROVANÁ V BRANDÝSE NAD LABEM VŮČI STARÉ BOLESLAVI
- W9** - STARÁ BOLESLAV JE ZÁVISLÁ NA BRANDÝSE NAD LABEM, PŘETÍŽENÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU, KAŽDODENNÍ DOJÍŽDĚNÍ
- W10** - NEDOSTATEČNÉ PARKOVACÍ KAPACITY
- W11** - V KRAJINĚ SE VYSKYTUJÍ NEKONTROLOVATELNÉ FORMY INDIVIDUÁLNÍ REKREACE (OPLOCENÍ SOUKROMÝCH POZEMKŮ U BŘEHOVÉ LINII)
- W12** - CHYBÍ SÍŤ CYKLOSTEZEK (NAPŘ. NAPOJENÍ CYKLOSTEZKY 8196 (PODOLANKA - BRANDÝS NAD LABEM) S CYKLOSTEZKOU 2 (LABSKÁ)).
- W13** - CHYBÍ SAMOSTATNÝ PRUH PRO CYKLISTY V ULIČNÍM PROFILU
- W14** - VEŘEJNÉ PROSTORY PŘED OBČANSKÝM VYBAVENÍM (ZŠ V ULICI KOSTELECKÁ, OBCHODY, VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ) ŘEŠENY JAKO PARKOVIŠTĚ
- W15** - ZÁKLADNÍ A MATEŘSKÉ ŠKOLY NEJSOU V DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI PRO VELKOU ČÁST OBYVATEL
- W16** - CHYBÍ VELKOKAPACITNÍ KULTURNÍ SÁL
- W17** - ZANIKLÁ KAPLE POUTNÍ CESTY
- W18** - CHYBĚJÍCÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY PŘES LABE
- W19** - LABILITA PŮDY VŮČI VĚTRNÉ EROZI JE V NEJVYŠŠÍCH STUPNÍCH
- W20** - CHYBÍ JEDNOZNAČNÉ CENTRUM MĚSTA
- W21** - NIZKÝ STUPEŇ ZALESNĚNÍ (BRANDÝS NAD LABEM)
- W22** - NADPRŮMĚRNÝ PODÍL BYDLENÍ VE VLASTNÍCH RODINNÝCH DOMECH (STARÁ BOLESLAV)
- W23** - ZÁSTAVBA NA LESNÍCH POZEMCÍCH (STARÁ BOLESLAV)
- W24** - VYSOKÝ STUPEŇ AUTOMOBILIZACE, NEUSTÁLÉ ZVÝŠOVÁNÍ INTENZITY DOPRAVY ZALOŽENÉ NA STAGNACI ŽELEZNIČNÍ SÍŤE
- W25** - VEŘEJNÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA JE OVLIVŇOVÁNA ČASTÝMI ZÁCPAMI NA KOMUNIKACÍCH
- W26** - PRŮMYSLOVÉ ZÓNY JSOU V TĚSNÉ BLÍZKOSTI HISTORICKÉHO JÁDRA BRANDÝSA NAD LABEM, NEPROSTUPNÉ ÚZEMÍ

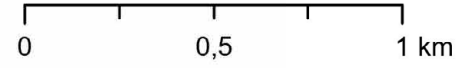
- T1** - PLÁNOVANÉ OBCHVATY BRANDÝSA NAD LABEM A STARÉ BOLESLAVI VYTVÁŘÍ BARIÉRU MĚZI MĚSTEM A KRAJINOU
- T2** - PŘIRŮSTEK OBYVATEL PŘI POMALÉM ŘEŠENÍ POTŘEB DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY A OBČANSKÉ VYBAVENOSTI
- T3** - NEUDRŽOVÁNÍ STÁVAJÍCÍCH KAPLIČEK SVATÉ CESTY HROZÍ JEJICH ZÁNÍK
- T4** - ROZŠÍŘENÍ PLOCH BYDLENÍ V SEVERNÍ ČÁSTI STARÉ BOLESLAVI DLE SOUČASNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU VYTVAŘÍ NOVÉ PLOCHY BEZ DOCHOZÍ DOSTUPNOSTI VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ
- T5** - OČEKÁVANÉ STÁRNUTÍ OBYVATELSTVA A VYČERPÁNÍ KAPACIT SOCIÁLNÍCH ZAŘÍZENÍ
- T6** - NOVÁ ZÁSTAVBA JE REALIZOVÁNA V PROSTŘEDÍ, KTERÉ PODPORUJE IZOLOVANOST OBYVATEL (RODINNÁ ZÁSTAVBA)
- T7** - ZVÝŠENÍ POTENCIÁLŮ DENNÍ VYJÍŽDKY ZA PRÁCE ZPŮSOBENOU VÝSTAVBOU ŽELEZNIČNÍ SPOJKY

VÝKRES POZITIV A NEGATIV



LEGENDA

- HRANICE MĚSTA
 - SILNÉ STRANKY
 - DÁLNIČE D10 ZAJIŠŤUJE DOBRU DOSTUPNOST PRAHY A MLADÉ BOLESLAVI
 - MEZINARODNÍ CYKLOTRASA Č.2 LABSKÁ
 - VIA SANCTA MARIANA KULTURNÍ IDENTITA MĚSTA
 - PAMÁTKOVÉ ZÓNY HISTORICKÁ IDENTITA MĚSTA
 - HODNOTNÁ KRAJINA - PP HLUCHOV
 - PARKY V INTRAVILÁNU SLOUŽÍCÍ KAŽDODENNÍ REKREACE OBYVATEL
 - LESY
 - ORNÁ PŮDA I. A II. TŘÍDY OCHRAHY DLE BPEJ
 - VODNÍ TOKY
 - SLABÉ STRANKY
 - DÁLNIČE D10 PROCHÁZEJÍCÍ INTRAVILÁNEM ZVYŠUJE HLUK A PRAŠNOST
 - HUSTÁ DOPRAVA PŘES MĚSTO
 - JEDINEČNÝ MOST PŘES LABE V INTRAVILÁNU
 - TANGENCIÁLNÍ KONFIGURACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ
 - PŘÍLEŽITOSTI
 - OBNOVENÍ HISTORICKÉ SVATÉ CESTY
 - VÝSTAVBA OBCHVATŮ ODVEDE TRANZITNÍ DOPRAVU MIMO ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
 - PLÁNOVANÁ LAVKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY ROZŠÍŘENÍ REKREAČNÍ CYKLISTIKY
 - HROZBY
 - PLÁNOVANÉ OBCHVATY VYTVOŘÍ BARIÉRU MEZI MĚSTEM A KRAJINOU
 - NOVÁ ZÁSTAVBA JE V PROSTŘEDÍ, KTERÉ PODPORUJE IZOLOVANOST OBYVATEL
- PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ NESPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST MŠ A ZŠ
- PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ NESPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST MŠ
- PLOCHY BÝDLENÍ/ SMÍŠENÉ OBYTNÉ, KTERÉ NESPLŇUJÍ DOCHÁZKOVOU DOSTUPNOST ZŠ
- NEOBSLUŽENÉ ÚZEMÍ AUTOBUSOVOU DOPRAVOU
 ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ Q100



ANALÝZA PROBLÉMU

ÚVOD

Pojem dvojměstí se používá nejen v případě sloučení původně dvou samostatných měst, ale i když obce se nachází v bezprostřední blízkosti od sebe a zajišťují vzájemnou spolupráce.

Dvojměstí na řekách

Od starších dob řeky představovaly nejen důležité komunikační linie a zdroj vody, ale zároveň měly strategický význam pro obranu sídel. V současné době vodní toky často slouží jako určování hranic států nebo měst. Proto významnými příklady dvojměstí jsou pohraniční města. Většina z nich někdy působila jako jedno samostatné město, ale v průběhu historických údalostí byly rozděleny.

Slučování obcí

Historie předvádí, že malé obce měly nedokonalost zdrojů na svoje zabezpečení a problém s poskytováním veřejných služeb. V povalečném období fragmentovaná struktura byla chápána jako nepříznivý prvek administrativního systému a byla ekonomicky nevykonná. Ná rozdíl od západních zemí ve státech, kde působil komunistický režim, prosazovalo slučování obcí. Ztráta místní identity nebyla brána v úvahu.

Například mezi 50. a 60. lety minulého století Německo mělo více, než 80% obcí s počtem obyvatelů méně, než 2 000. Na přelomu 60. a 70. let v některých zemích došlo ke slučování obcí. Předpokládalo se, že daná reforma zlepší ekonomický a sociální rozvoj. Z původních přibližně 24 tisíc obcí se jejich počet snížil na 8 tisíc. Zároveň došlo k tomu, že stát nebo spolková země delegovala velké množství úkolů na obce, což přineslo i další změny v oblasti veřejné správy.¹

V některých zemích se diskutuje dodnes, je-li decentralizace přispívá k lepšímu

poskytování veřejných služeb nebo naopak znesnadňuje efektivitu místních samospráv.

Spolupráce obcí

Spolupráce obcí lze považovat za politicky uspokojivé řešení, avšak součinnost vyžaduje velké množství kompromisů, náročná jednání, vytváření atmosféry důvěry a společné cíle. Účelem koordinovaného postupu obcí je efektivnější poskytování služeb, dosažení územní a populační optimalizace.

Spolupráce mezi obcemi lze klasifikovat jako:

1. Kooperace, která se zabývá řešením určitých jednotlivých problémů

2. Kooperace strategické povahy, která je orientována na realizaci dlouhodobých cílů nebo vytváření společné přínosné image. Většinou tato strategie je zaměřena na širokou škálu témat. Snahou obcí je zapojení co nejvíce závazných aktérů.²

Kromě podnětu spolupráce poloha v těsné blízkosti dalšího obce může poskytovat více impulsů pro konkurenci.

Existují typy souměstí se dvěma významově stejnými centry. Dojíždka a výjíždka mezi takové města jsou ekvivalentní (např. Hradec Králové – Pardubice).

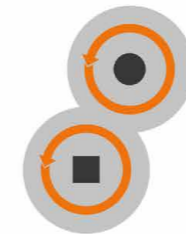
Ve většině případů charaktery měst se mohou lišit, ale zároveň mohou navzájem doplňovat a zlepšovat efektivitu fungování obcí. Hlavním krokem k dosažení takového cíle je koordinovaná spolupráce a vytvoření podmínek pro společné plánování.

Z hlediska urbanistické koncepce jedním z výrazných problémů je absence jasné identity území. Většinou v dvojměstí je těžko definovat centrum a hierarchizovat síť veřejných prostranství.

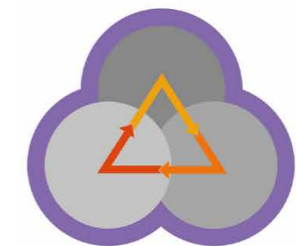
Vztahy dvojměstí

Autor článku „Doppelstädte – Twin Cities“, Ulrich Müller, vymezuje modely funkčních a prostorových vztahů dvojměstí. Práce je založená na zkoumání případových studií, které představují jak různé období, tak i různé kulturní kontexty. Proto neoddělitelným kritériem vymezených přístupů je čas.

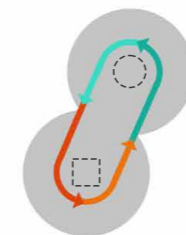
1. Časová synchronizace a prostorová blízkost



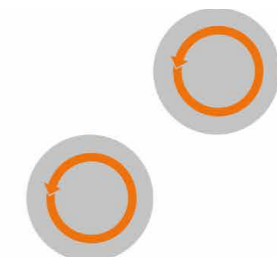
a. Dvojměstí se stejnými centrálními funkcemi, ale odlišnými správními orgány



b. Polycentra, která se spojují do jednoho urbanistického celku

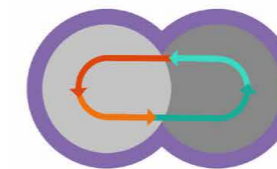


b. Dvojměstí s doplňujícími funkcemi, správa částečně nejasná

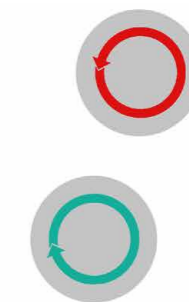


3. Malé časové prolínání a prostorová vzdálenost

2. Časová posloupnost a prostorová blízkost



a. Staré město / nové město s částečně doplňujícími funkcemi, které jsou spojeny do jednoho urbanistického celku



b. Dvojitě centrum s různými funkcemi³

PŘÍPADOVÁ STUDIA

VALGA - VALKA

ZÁKLADNÍ HISTORICKÉ ÚDAJE

Současná lokalita dvojměstí byla známá jako jedno samostatné město. Území je poprvé zmíněno v roce 1286 pod německým názvem Walk.

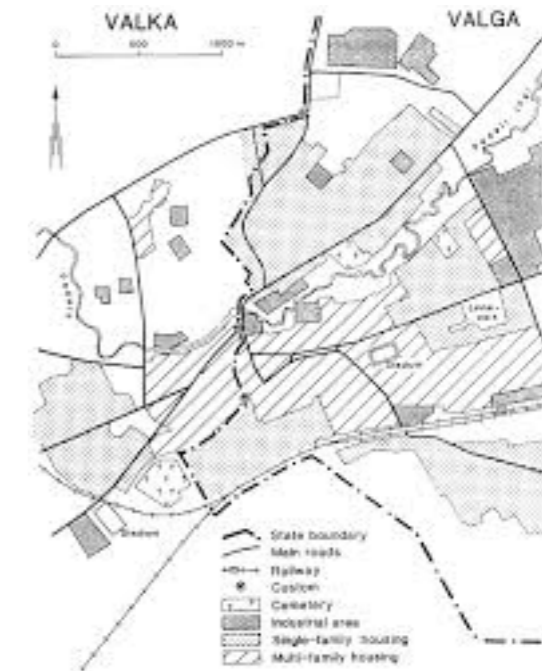
Na konci 19. a na počátku 20. století město se rychle rozvíjelo v souvislosti se vznikem železničního uzlu. Obchodníci z jiných měst ochotně stěhovali bydlet sem, protože zde se křížily čtyři železniční tratě. Počet obyvatel se zvýšil ze 4 200 na více než 20 000 na konci první světové války.

Následný chaos spojený s ruskou revolucí v roce 1917 vnesl velké změny pro území. Estonsko a Lotyšsko vyhlásily nezávislost. Obě nové země si vzájemně pomáhaly v následném boji proti Rudé armádě. Kromě toho spolupracovaly s Velkou Británií.

Jak pro Estonce, tak pro Lotyše bylo příliš důležité, dobrovolně se nevzdát se města.

Britský plukovník přišel se „šalamounským řešením“ - rozdělit město mezi dva státy napříč potokem Varžupīte (Koppaojā). Takhle v roce 1920 vzniklo dvojměstí Valka - Valga.

Estonsko získalo podstatně výhodnější nabídku: železniční stanici, větší podíl centru města a většinu místního průmyslu. To znamenalo, že nové lotyšské město Valka zůstalo s částí centra, parkem a řadou obytných domů.

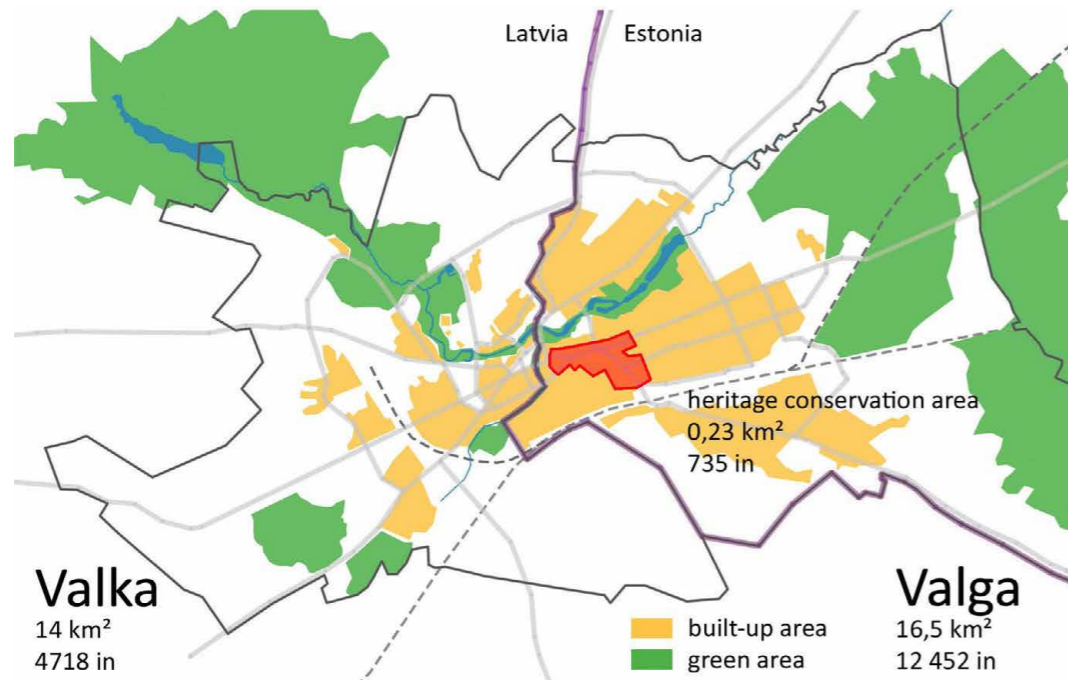


V roce 1940 začíná sovětská okupace a s ní i masové deportace Estonců a Lotyšů z Valgy a Valky.

Město se stalo důležitým průmyslovým centrem s velkou vojenskou základnou sovětské armády. Během sovětské okupace fyzická hranice mezi oběma městy neexistovala, ale každá část města pokračovala samostatně.

V roce 1991, po znovuzískání nezávislosti obou zemí, byla hranice mezi Lotyšskou republikou a Estonskou republikou obnovena. Fyzická hranice mezi oběma zeměmi byla zrušena a byl obnoven volný pohyb mezi zeměmi.¹

KONCEPCE ROZVOJE



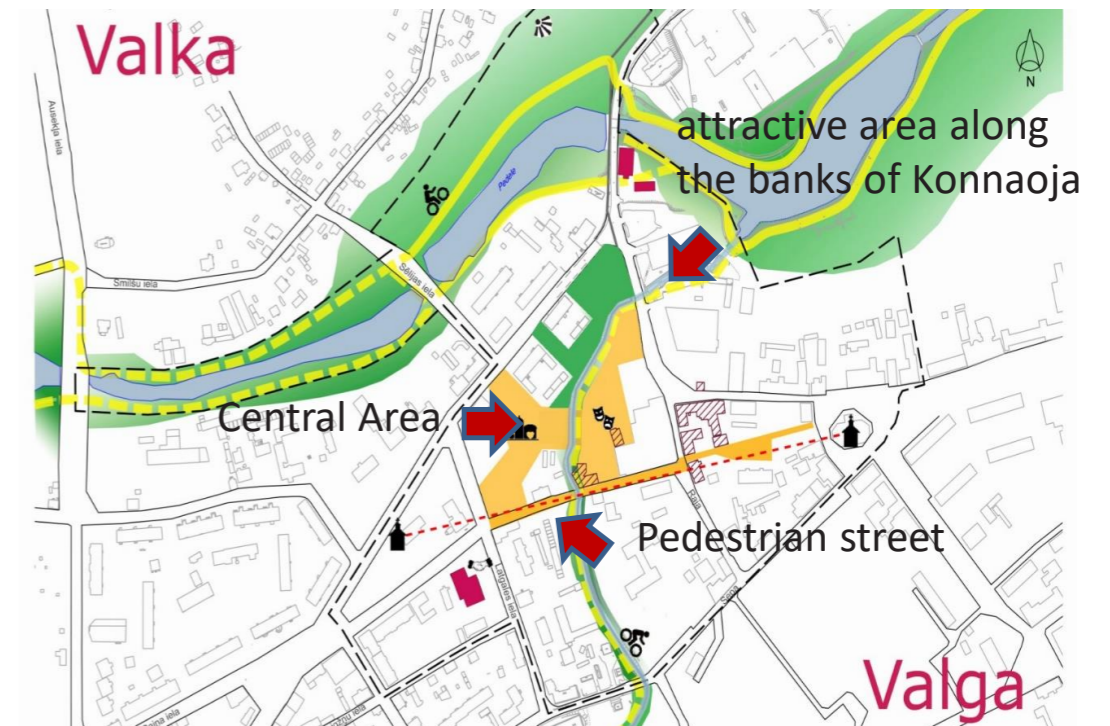
Dvojměstí leží na jižní hranici Estonska a severní hranici Lotyšska. Navzdory své malé rozloze zasahuje ValgaValka do dvou zemí, pyšní se dvěma jazyky a kulturami.

Od roku 2005 se Valga a Valka dohodly na spolupráci v oblasti školství, kultury, sportu, zdravotnictví, životního prostředí a cestovního ruchu. Společné motto Valgy a Valky je „1 město, 2 státy“, které má uznat obě města za jedno pro jejich obyvatele bez ohledu na jejich národnost a na to, zda žijí jižně nebo severně od estonsko-lotyšské hranice.

Poslední roky posílily vztahy mezi Valgou a Valkou, existuje několik projektů, které mají podpořit vize atraktivního místa. Jedním příkladem z takové spolupráce je krásná malebná vycház-

ková trasa u řeky Pedeli, kterou si velmi oblíbili ranní běžci, s pláží pro rodiny s dětmi, dětskými hřišti, cestami pro kolečkové brusle a cyklisty. Nyní obě města rozvíjejí společný centrální prostor nazvaný **ValgaValka Twin Town Centre**. Hlavním cílem projektu bylo vytvořit atraktivní, útulný a jedinečný společný veřejný prostor.

Pro každé město se stalo klíčovou otázkou - místní identita a interakce mezi každým občanem a jeho městem. V atraktivním, ale nedostatečně využívaném prostředí tato interakce se oslabuje. Centra měst přitom byla od sebe vzdálena jen několik set metrů.



Pořádáním různých akcí, společných trhů a oslav společných výročí je možné prolomit hranice v myslích lidí a podpořit společné podniky a spolupráci.

Proto mezi cíli patřily:

- **Vytvoření multifunkční společné přeshraniční infrastruktury:** sportovní hřiště, rekreační parky a dobré propojení veřejných prostranství. Místa, kde návštěvníci mohou profitovat z nabídky zboží z obou zemí.

- **Vytvoření společného centra** - projekt podporující fyzickou propojenost obou měst, setkávání obyvatel, cestovní ruch a podnikání

- Projekt také byl zaměřen na **vznik nových pěších tras, které by spojovaly kostely obou měst**. To všechno by souviselo s novými příležitostmi pro podnikání

- **Vytvoření společní rekreační oblasti** a s tím i infrastruktury pro aktivní trávení volného času, a zároveň zvýšení dostupnosti oblasti z obou měst. Součástí projektu je péče o krajinu s ohledem na biodiverzitu.²

PROJEKTY



PROPOJENÍ VEŘEJNÝCH
PROSTRANSTVÍ

V roce 2016 Valga uspořádala mezinárodní architektonickou soutěž, která se týkala centrálního náměstí. Vítězným projektem stal koncept od španělského architektonického ateliéru „Safont – Tria arquitectes“. Výchozím bodem návrhu bylo pochopení výjimečnosti křížení Varžupského potoka a nové pěší ulice podél Rainy-Sõpruse. Některé stezky vytvářejí hranice zelené plochy, jiné trasy překonávají potok, zatímco některé se setkávají se stávajícími cestami, aby se dostaly do říčního prostoru.



SPOLEČNÉ CENTRUM

Dřívější hranice mezi oběma zeměmi je nyní styčným zeleným prostorem naplněným průchody, které vyzývají občany, aby pěšky prošli jedním městem do druhého, a tím stírají politické hranice.

Pedele Nature Trail and Putraskalns Arbour



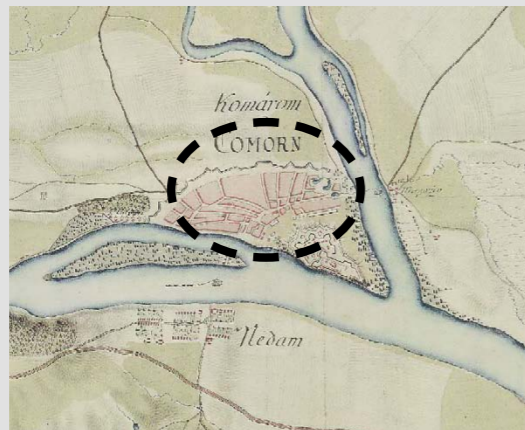
REKREAČNÍ OBLAST

Hlavním cílem projektu je rozvíjet společnou atraktivní rekreační oblast kolem řeky Pedele/Pedeli a potoka Konnaoja/Varžupite, zlepšit konektivitu a dostupnost centra dvojměstí, zpestřit škálu možných volnočasových a sportovních aktivit a zatraktivnit centrum města pro všechny – rodiny, děti, mládež a starší lidé. U stezky jsou dětská hřiště, venkovní posilovny, psí parky a pláž. Park je dobrý pro pěší turistiku, jízdu na kole, kolečkových bruslích a lyžování.³

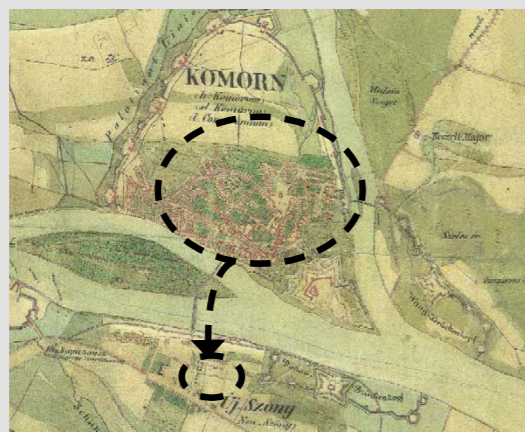
KOMÁRNO - KOMÁROM



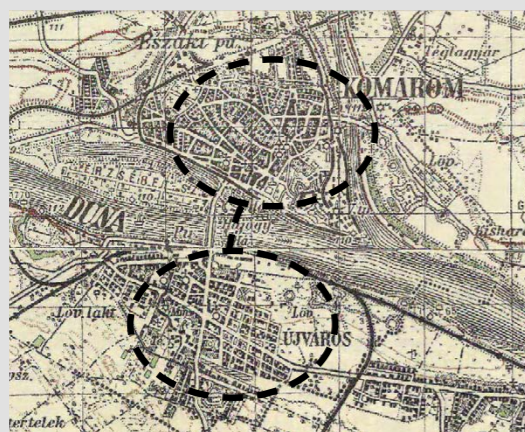
ZÁKLADNÍ HISTORICKÉ ÚDAJE



1 Komárom 1780 - 1784



2 Komárom a Újszóny 1806 - 1869



3 Komárom 1896 - 1904

Dvojměstí Komárno a Komárom leží na slovensko-maďarské státní hranici, ve stejné vzdálenosti od obou hlavních měst Budapešti a Bratislavy, na soutoku Dunaje a Váhu.

Historie obou sídel začíná vznikem dnešního slovenského Komárna (dříve Komárom), jednoho z nejstarších měst na Slovensku (obr. 1.). Jeho poloha vždy byla a stále je geograficky a strategicky důležitá. Jeho sousední sídlo - Újszóny na jižním břehu Dunaje vzniklo později (obr. 2.), v místě přístavu spojujícího oba břehy. Do Újszóny industrializace dorazila jako první (obr. 3.) prostřednictvím vlaku v roce 1856. Do výstavby Alžbětinského mostu v roce 1892 tvořily obě osady samostatné celky; v roce 1896, byly oficiálně spojeny pod názvem Komárom.

Železnice na severní straně Dunaje byla vybudována na počátku 20. století. Do první světové války bylo vybudováno několik dalších železnic, které spojovaly další regiony v zemi, a další mosty přes Váh a Dunaj. Pro obě strany to bylo období harmonizovaného rozvoje a průmyslového zdokonalování, ale uprostřed rozkvětu město bylo rozděleno novou československou a maďarskou hranicí.

Pro každou stranu byly vytvořeny samostatné směry rozvoje. Staré město Komárom bylo přejmenováno na Komárno a stalo se kulturním centrem

maďarské menšiny v Československu. Ztráta poloviny jeho území znamenala velkou komplikaci, ale jako přístavní město brzy probudilo zájem nových českých a slovenských podniků a pracovníků.

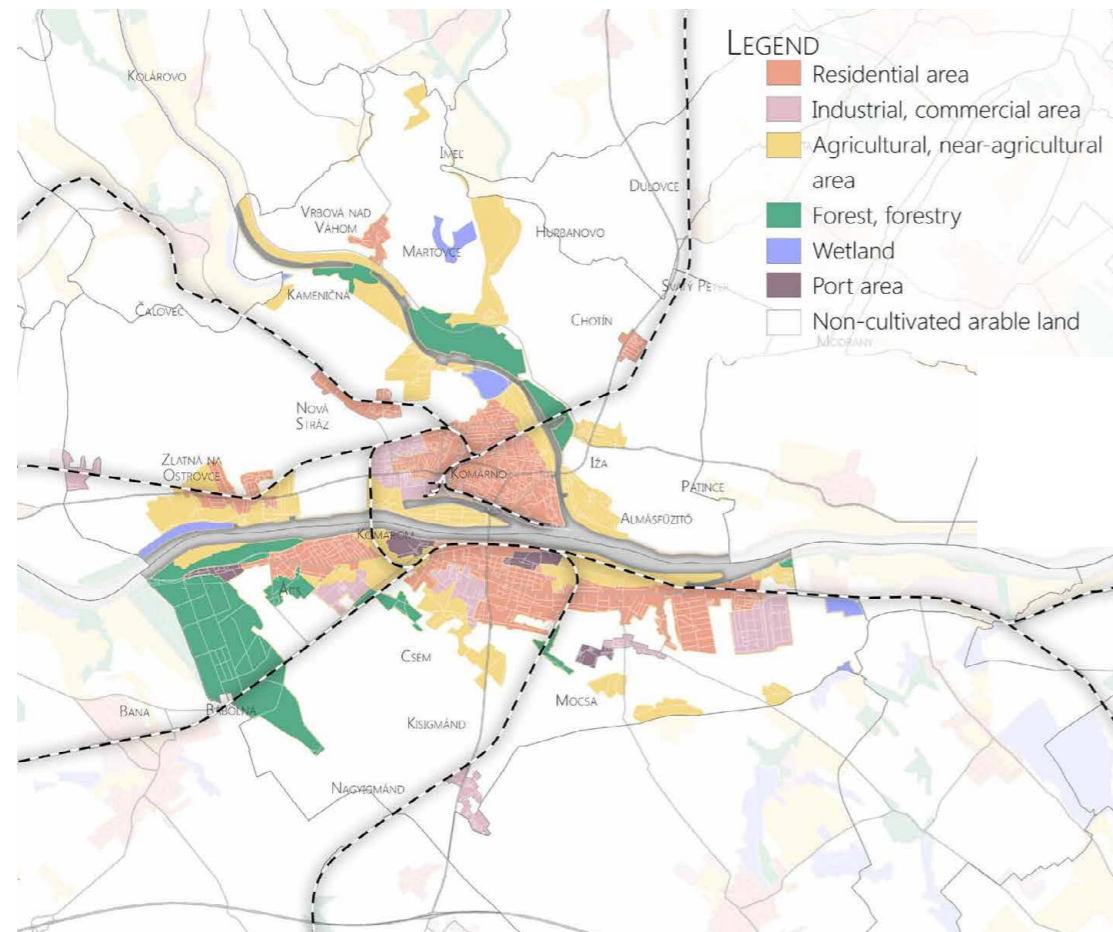
V následujících letech v Komárně vzniklo několik průmyslových podniků a továren. Co se týče jižní části, ta si zachovala název Komárom a stala se centrem jižní části dvojměstí.

V roce 1938 byly obě strany opět sjednoceny a do konce druhé světové války patřily maďarské správě. Rok 1945 přinesl konec této krátké společné existence a ještě těžší následky. Překročení hranic bylo nemožné až do roku 1960.

Obě části se od sebe nadále vzdalovaly. Jižní části chyběly kulturní a sportovní instituce, zatímco severní část byla oddělená od průmyslových zařízení a pracovišť.

Rozdílné směry vývoje vizuálně odlišují strukturu měst. Organická silniční síť Komárna ukazuje na kořeny středověké architektury, období s bohatým kulturním dědictvím, zatímco Komárom má funkcionalistickou síťovou strukturu. Rozdílné jsou i jejich role: Komárno je kulturním centrem, zatímco Komárom má silnou průmyslovou identitu.

URBANISTICKÁ STRUKTURA



4 Schéma využití území

Komárno má v centru kompaktní organickou obytnou zástavbu, zatímco průmyslové a obchodní zóny se nacházejí v okrajových částech města. Jedinou výjimkou je Alžbětín ostrov je obsazen převážně individuálními chaty a malými sady.

Komárom má decentralizovaný obytný blok s obchodními, průmyslovými a dokonce i zemědělskými objekty, rozptýlenými v jeho struktuře. Rozsáhlé plochy na břehu řeky patří maďarské železniční společnosti a jsou pokryty železničními kolejemi a skladovacími halami.

Dlouhá léta historické separace vedla k vytvoření robustní urbanistické struktury. Bez této separace by nebyl

důvod, aby dvojměstí mělo dvě nemocnice, dvě vlaková nádraží, dva silné průmyslové body a tak symetrickou a rozvinutou silniční a železniční strukturu.

Dvojměstí v mnoha ohledech je dobře rozvinuté.

KONCEPCE SPOLEČNÉHO ROZVOJE

První dohoda o spolupráci mezi Komáromem a Komárnem po změně režimů byla podepsána v roce 1993. Daná dohoda o sesterském městě byla vytvořena s cílem sladit plány rozvoje obou měst.

V rámci programu přeshraniční spolupráce Maďarsko-Slovensko 2007-2013 Komárno získalo dotaci na výběrové řízení pod názvem „Harmonisation of planning documents“.

V květnu 2012 byl dokončen projekt s cílem harmonizovat hospodářské, infrastrukturní a investiční plány a představy obou měst a umožnit vznik vzájemně využívaných institucí a zařízení. Kromě vytvoření celkové dlouhodobé koncepce se dokumentace měla zaměřit i na místní rozvojové koncepce v každé oblasti zvlášť.

Společná strategie územního rozvoje obou sousedících sídel vycházela z územního plánu města Komárom z roku 2010, zemního plánu města Komárno upraveného v roce 2011.

Jeho hlavním cílem bylo využití všech komparativních výhod každé strany s realizací vyváženého plánu rozvoje a vytvoření optimálních pracovních a rekreačních podmínek pro všechny občany.

Dokument je dlouhodobým plánem do roku 2031, který stanoví obecné zásady a ustanovení pro změny územního plánu s důrazem na vytváření ploch občanského využití spolu se zřizováním nových obytných a rekre-

ačních ploch.

Revitalizace ploch zeleně, investice do brownfieldů, vytvoření společného centra, **propojení občanské vybavenosti, demolice nákladových ploch na obou stranách v blízkosti centra** a vytvoření promenády, cyklostezek, nové rychlostní komunikace spojující obě strany jsou nástrojemí vedoucími k zlepšení využití území.

Ekonomika

Lodní průmysl je důležitým stimulačním faktorem hospodářství, proto udržitelná modernizace přístavů je žádoucí.

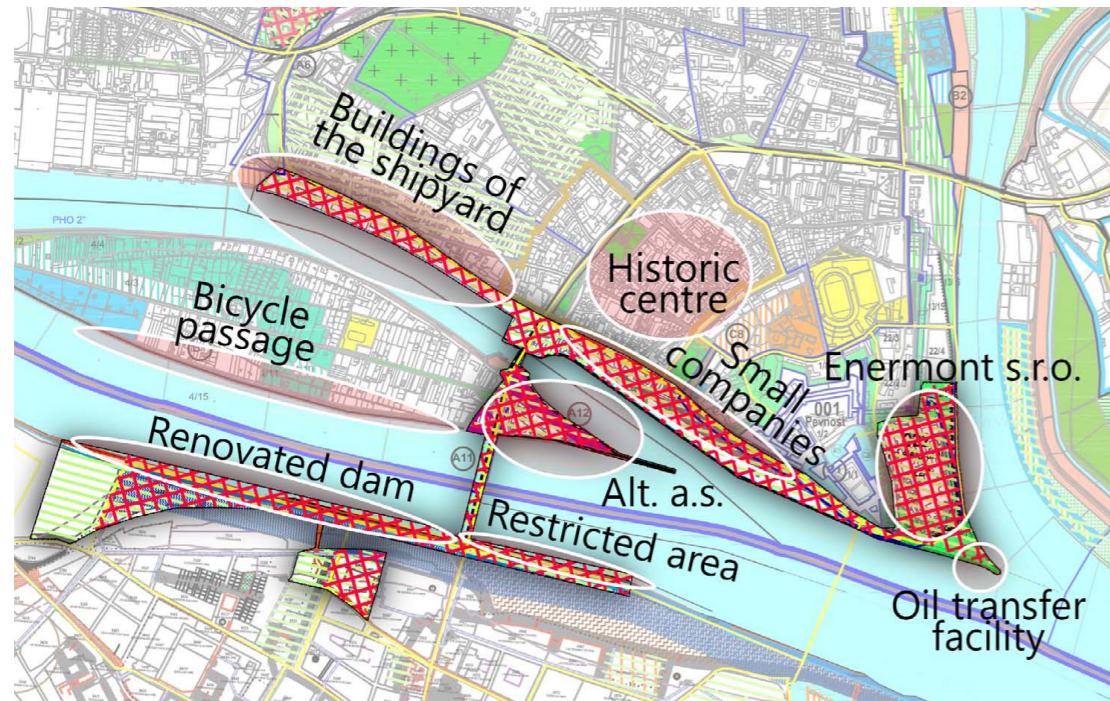
Dopravní infrastruktura

Jedním z největších úspěchů spolupráce mezi oběma obcemi je rozhodnutí vybudovat nový most přes Dunaj, který by propojil jižní a severní obchvat a odlehčil centrum města od husté dopravy.

Třetí most je navržen východně od Komárna, vedl by od slovenské trasy silnice I/64 spojující Komárno a Kolárovo k maďarské dálnici M1, která spojuje Budapešť a Vídeň. V Komáromu se rovněž plánuje dokončení vnitřního silničního okruhu.

Souběžně s výstavbou logistického centra se plánuje vybudování dalších. Komárno je největším nákladním přístavem na Slovensku a jeho rozšíření je pravděpodobné vzhledem k tomu, že se v současné době plánuje využití vodní cesty Váh. Na maďarské straně je plánován civilní přístav.

PRIORITNÍ OBLASTI ROZVOJE



Krajina a rekreace

Komárno i Komárom jsou bohaté na přírodní rezervace a mají v porovnání s okolními státy mimořádnou biologickou rozmanitost oblastí. Zvláštní pozornost je věnována vytváření zelených koridorů k mokřadům; vymezení nových ploch městské zeleně a zeleného pásu kolem.

Odstranění prostorových bariér je zmiňováno jako úkol ve slovenských plánovacích dokumentech. Dunaj a Váh jsou součástí koridorů regionálního významu. Společný územní plán navrhuje vytvoření rámce pro revitalizaci těchto koridorů, omezit emise, rozvíjet parky a chráněná území pro rekreační aktivity.

Velký důraz je kladen na propojení Komáromu a Komárna mezinárodními

cyklostezkami a na vytvoření nejrůznějších krytých i venkovních sportovních areálů v každé části osady.

1 Rozvoj volnočasových aktivit a rekreace pro místní obyvatele a turisty se zapojením okolních přírodních fenoménů (Dunaj, Váh, lužní lesy, jezera) a kulturně-historických památek.

2 Klíčové je posílení celkového optického vnímání všech pevností a opevnění na obou březích Dunaje.

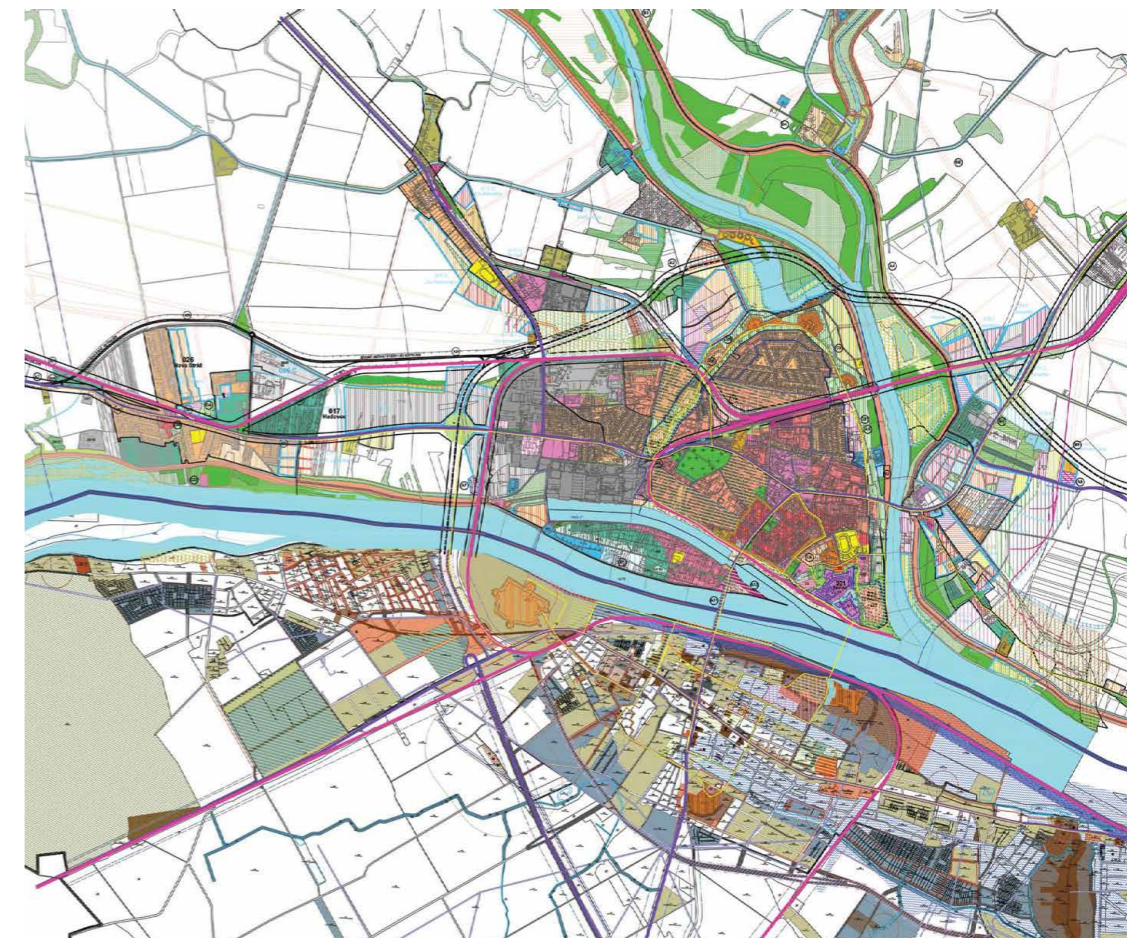
3 Propojení pěších zón obou měst

4 Doplnění sítě cyklostezek v Komárně a Komáromu, jejich propojení lávkou pro pěší a cyklisty přes Dunaj a

napojení na plánovanou větev Euro-Velo 6.

5 Upřesnění trasy rychlostní silnice č. I/64 spojující Slovensko a Maďarsko.

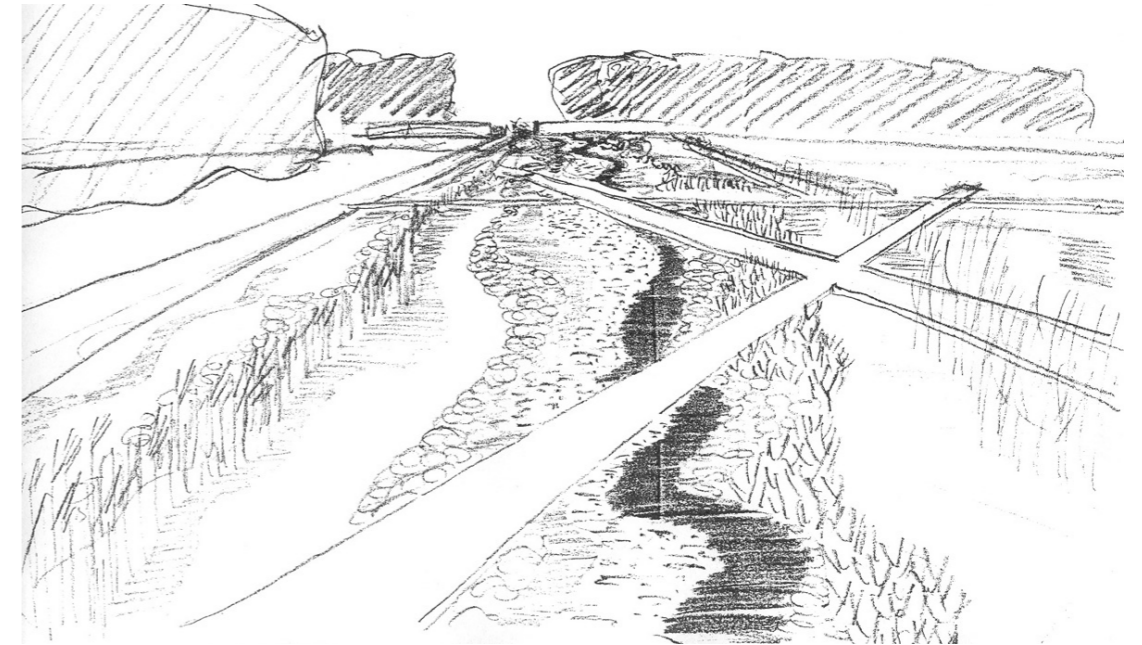
6 Realizace nového Transkontinentálního logistického centra 6 - přístavu v oblasti Velkého Harčáše, který by měl plnit roli nejdůležitějšího uzlu kombinované dopravy na Slovensku. Investice by měla posílit hospodářský růst města Komárno a zároveň zlepšit sociálně-ekonomickou situaci obyvatel Komárna i Komáromu.¹



MĚSTO NA ŘECE



GUBEN - GUBIN FRANKFURT (ORDER) - SLUBICE



EUROPAGARTEN ZIEGENWERDER

Někdy řeka sloužila společenským statkem, osou životu pro středověké osady. Je zdrojem vody, způsobem dopravy a hranicí obrany. Zčásti vodní toky se často stávaly politickým nástrojem.

Začátkem 20. století řeka Odra rozdělila několik původně samostatných měst na hranici Polska a Německa. Jedním z nich bylo město Guben.

Dříve spojující prvek se proměnil v pevnou bariéru nepřístupné hranice, která ignorovala historický a sociální kontext regionu. Obyvatele německého východního Gubenu musely přestěhovat na západ. V letech 1945-1989 vláda bránila zahraničním kontaktům mezi občany, aby kontrolovat novou hranici.

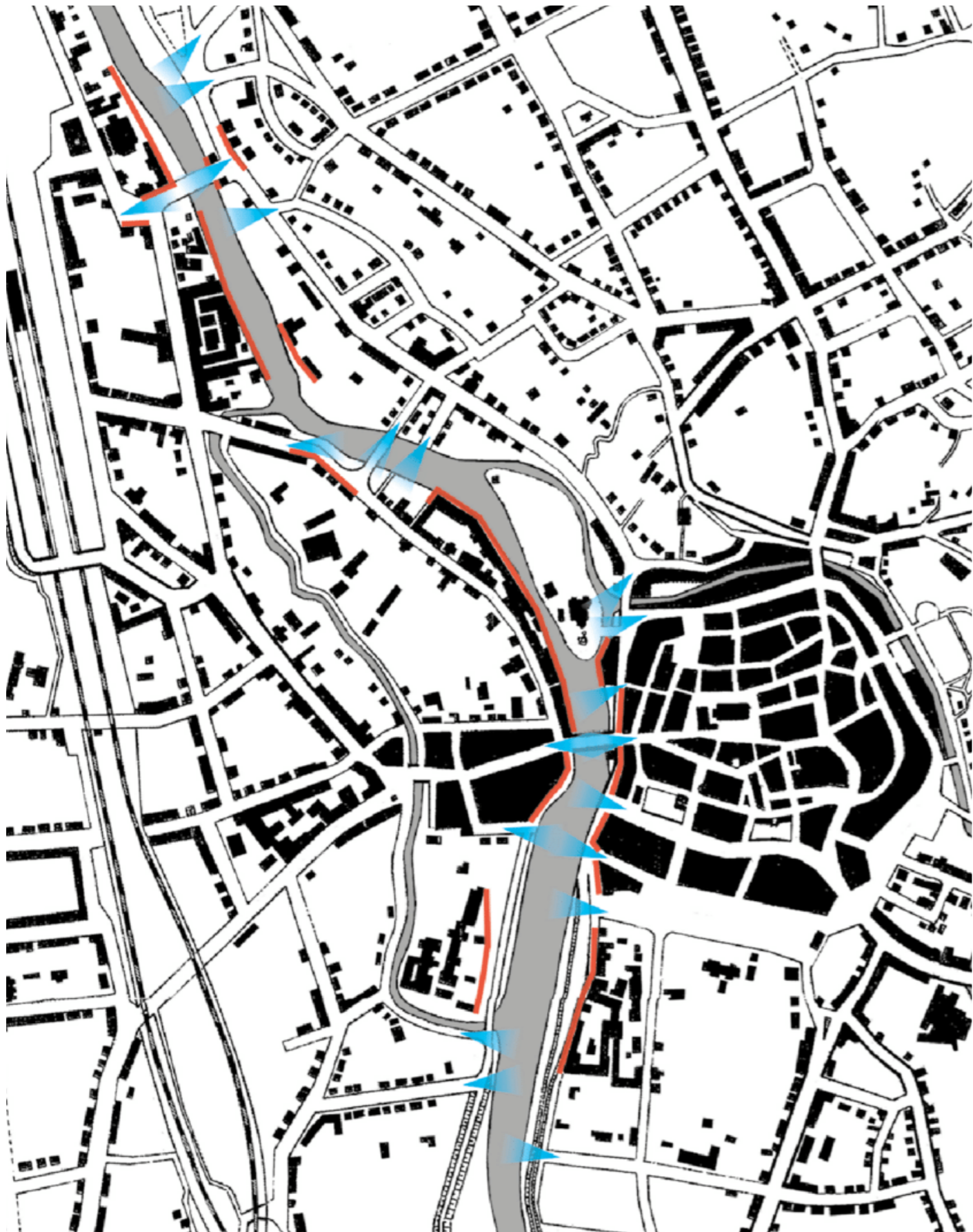
Na konci 20. století se začínal postupný zánik "pevné hranice". Města a státy vytvářely programy, cílem kterých

bylo vrácení dvojměstí zpátky k vodě a vytvoření nových veřejných prostranství. Například v roce 2003 vnikla "Evropská zahrada" na ostrově poblíž německé strany řeky Odry ve Frankfurtu. Dalším podobným příkladem je Divadelní ostrov mezi Gubenem a Gubinem (Wyspa Teatralna).

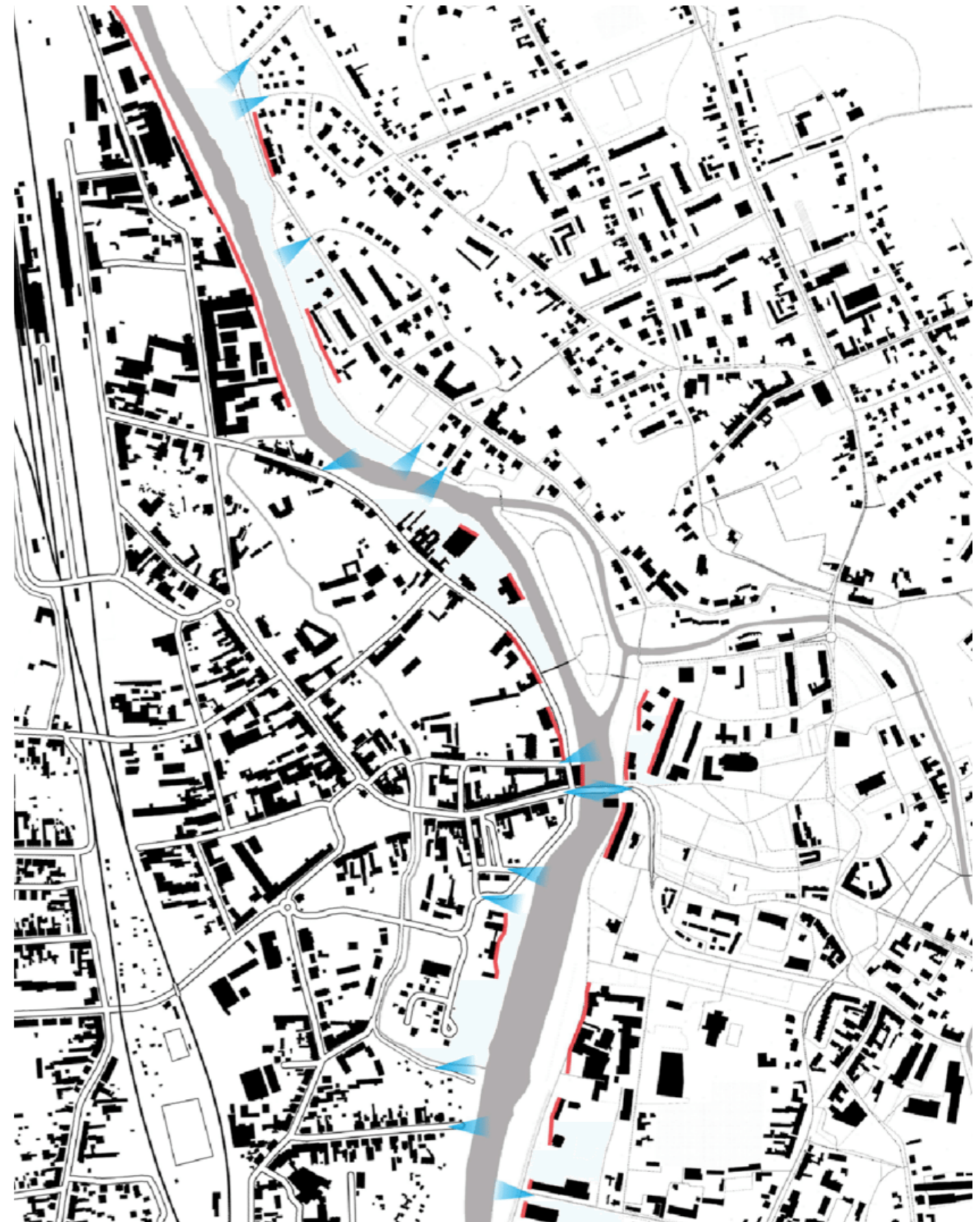
Po několika desetiletích znovu se objevilo přímé spojení s polskou stranou.

Během rozdělení měst, se mění síť veřejných prostranství, ulice se obrátí uvnitř. Prostorové vztahy se mění. Města se tratí strategické značné kritéria pro image, pro vytvoření místa vzájemné integrace.

Jelikož obě města mají podobné sociální a demografické problémy, současně spolupracují na vzájemné strategii udržitelného rozvoje území.



Město Guben v roce 1939



Dvojměstí Guben - Gubin - v roce 2016

ZÁVĚR

Analytická část diplomové práce prezentovala úvod do problematiky původně samostatných měst Brandýs nad Labem a Stará Boleslav.

Z analýz je zřejmé, že i přes silné stránky a příležitosti území, jsou slabé strany.

Hlavním krajinnotvorným prvkem území je řeka Labe. Morfologie krajiny rozděluje možnosti kontaktu s vodou, a tím určuje i zastavenou plochu dvojměstí.

Platný územní plán vymezuje rozvojové plochy podél Labe, města se rozrůstají ve tvaru dvou vějířů. Zároveň v těsné blízkosti historického jádra Brandýsa nad Labem se nachází neprůchodná část území, vytvářející bariéru.

Stará Boleslav je historicky velmi významné město, dnes je rezidenčním městečkem s nedostačujícím základním občanským vybavením.

Územím prochází dálnice D10, která zajišťuje dobrou dostupnost Prahy a Mladé Boleslavi, ale zároveň je jedním z důvodů zatížení dvojměstí automobilovou dopravou. Dalším důležitým důvodem je absence přímého železničního spojení s Prahou.

Všechny výstupy analytické části jsou podkladem pro návrhovou část diplomové práce, která se zabývá formulací vize, cílů a koncepcí budoucího rozvoje řešeného území.

ZDROJE

TEXTOVÉ ZDROJE

ANALÝZA ÚZEMÍ

1. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=54740
2. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=31183
3. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=46507
5. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=56082
6. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=61356
7. Karty obcí: Územní plánování: Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © Brandýs nad Labem [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: <https://www.brandysko.cz/karty-obci/d-56085/p1=1030>
8. KUČA, Karel. Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Libri, 2011. ISBN 807277039x.
9. Český statistický úřad | ČSÚ. Český statistický úřad | ČSÚ [online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
10. Základní škola Stará Boleslav - zsstaraboleslav.cz. [online]. Copyright © Copyright 2023 Základní škola Stará Boleslav [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: <https://www.zsstaraboleslav.cz/>
11. Základní škola Na Výsluní Brandýs nad Labem - Stará Boleslav - Základní škola Na Výsluní Brandýs nad Labem - Stará Boleslav [online]. Copyright © 2023 [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: <https://www.zsnavysluni.cz/>
12. Základní škola, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, příspěvková organizace. Základní škola, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, příspěvková organizace [online]. Dostupné z: <https://www.zssbol.cz/>

ANALÝZA PROBLÉMU

1. DSpace at University of West Bohemia: Spolupráce obcí a měst: české a evropské přístupy ke slučování obcí a meziobecní spolupráci. DSpace at University of West Bohemia: NO TITLE [online]. Copyright © Západočeská univerzita v Plzni [cit. 24.05.2023]. Dostupné z: <https://dspace5.zcu.cz/handle/11025/22569?locale=en>
2. DSpace at University of West Bohemia: Konsolidace obecní struktury v České republice: Mezi slučováním a meziobecní spoluprací. DSpace at University of West Bohemia: NO TITLE [online]. Copyright © Západočeská univerzita v Plzni [cit. 24.05.2023]. Dostupné z: <https://dspace5.zcu.cz/handle/11025/22498>

3. (PDF) Doppelstädte – Twin Cities | Ulrich Mueller - Academia.edu. Academia.edu - Share research [online]. Copyright ©2023 [cit. 24.05.2023]. Dostupné z: https://www.academia.edu/35795872/Doppelst%C3%A4dte_Twin_Cities

PŘÍPADOVÁ STUDA

VALKA - VALGA

1. The Strange Story of Walk – United by the Soviets, Divided by Freedom – Deep Baltic. Deep Baltic – Inside the lands between [online]. Copyright © 2023 [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: <https://deepbaltic.com/2015/10/28/the-strange-story-of-walk-united-by-the-soviets-divided-by-freedom/>
2. VASAB | Vision and Strategies Around the Baltic Sea [online]. Copyright ©PT [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://vasab.org/wp-content/uploads/2018/06/2015_10_28_VASAB_ws_revitalization_Valga_urban_planning_context_of_shrinking.pdf
3. [online]. Dostupné z: <https://www.interact-eu.net/events/functional-areas-living-labs-territoriality>

KOMÁRNO - KOMÁROM

1. Kezdőlap - CESCO Budapest [online]. Copyright © [cit. 31.12.2022]. Dostupné z: https://budapest.cesci-net.eu/wp-content/uploads/_publications/CESCO-SzLilla_2016_Study-Komarno-and-Komarom_EN.pdf
2. Rozvojové dokumenty mesta – Komarno. Komarno [online]. Copyright © 1998 [cit. 03.01.2023]. Dostupné z: <https://komarno.sk/mesto-2/rozvojove-dokumenty-mesta/>

MĚSTO NA ŘECE

1. ResearchGate | Find and share research [online]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/277350943_Urban_Waterfronts_as_a_Deserted_Heritage_Gubin-Guben_Case_Study

ZDROJE ILUSTRACÍ

ÚDAJE MĚSTA - vlastní tvorba

SPADOVÉ OBLASTI - vlastní tvorba

ŠIRŠÍ VZTAHY - vlastní tvorba

HISTORIE A VÝVOJ URBANISTICKÉ STRUKTURY - schéma - vlastní tvorba

STABILNÍ KATASTR

Archiv. Document Moved [online]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>

POROVNÁNÍ 19. A 21.STOLETÍ - vlastní tvorba

VÝVOJ VÝSTAVBY - vlastní tvorba

DEMOGRAFIE - grafy - vlastní tvorba

EKONOMIKA MĚSTA - grafy - vlastní tvorba

PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN

Brandýs nad Labem-Stará Boleslav: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: https://www.brandysko.cz/assets/File.ashx?id_org=904&id_dokumenty=60163

USPOŘADANÍ KRAJINY - vlastní tvorba

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

1. Sčítání dopravy - ŘSD ČR. Ředitelství silnic a dálnic České republiky - ŘSD ČR [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy>
2. vlastní tvorba

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - vlastní tvorba

SPACE SYNTAX - vlastní tvorba

ŠKOLSTVÍ A VZDĚLÁVÁNÍ - vlastní tvorba

DOSTUPNOST ZŠ A MŠ - vlastní tvorba

KULTURA - vlastní tvorba

SPORT A REKREACE - vlastní tvorba

ZDRAVOTNICTVÍ A OCHRANA - vlastní tvorba

OBCHODY A SLUŽBY - vlastní tvorba

STRUKTURA ZÁSTAVBY - vlastní tvorba

FOTODOKUMENTACE - vlastní tvorba

VÝKRES POZITIV A NEGATIV - vlastní tvorba

ANALÝZA PROBLÉMU

(PDF) Doppelstädte – Twin Cities | Ulrich Mueller - Academia.edu. Academia.edu - Share research [online]. Copyright ©2023 [cit. 24.05.2023]. Dostupné z: <https://www.academia.edu/35795872/>

PŘÍPADOVÁ STUDIA

VALKA - VALGA

1 [online]. Dostupné z: <https://www.interact-eu.net/events/functional-areas-living-labs-territoriality>

2 HOME - Visit Valga Valka. HOME - Visit Valga Valka [online]. Copyright © Copyright [cit. 23.05.2023]. Dostupné z: <https://visitvalgavalka.com/>

KOMÁRNO - KOMÁROM

1 Kezdőláp - CESCO Budapest [online]. Copyright © [cit. 31.12.2022]. Dostupné z: https://budapest.cesci-net.eu/wp-content/uploads/_publications/CESCI-SzLilla_2016_Study-Komarno-and-Komarom_EN.pdf

MĚSTO NA ŘECE

1 Europagarten Ziegenwerder. Schirmer – Partner Landschaftsarchitekten [online]. Dostupné z: <https://www.schirmer-partner.de/parkanlagen-und-plaetze/europagarten-ziegenwerder/>

2-3 ResearchGate | Find and share research [online]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/277350943_Urban_Waterfronts_as_a_Deserted_Heritage_Gubin-Guben_Case_Study

