

REVITALIZACE MĚSTA MILOVICE
Diplomní projekt

Bc. MILAN KAŠPAR

Ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.
15121 Ústav prostorového plánování, FA ČVUT, ZS 2013/2014



Zadání diplomové práce.....	03
Prohlášení diplomanta	03
ANALÝZY MĚSTA	
Regionální vztahy	06
Širší vztahy	07
Historie	08
Ortofomapa a letecké snímky	10
Fotodokumentace	11
Doprava - stávající stav	12
Doprava - výhled	13
Způsob využití území	14
Schéma zeleně	15
Schwarzplan	16
Veřejné prostory	17
Lynchova analýza	18
Terén	19
Obyvatelstvo	20
Trh práce	21
SWOT analýza	22
Problémová mapa	23
KONCEPT	
Základní principy konceptu	26
Celkový koncept	27
Problémová mapa řešené lokality	28
Koncept řešené lokality	29
NÁVRH	
Průvodní zpráva	32
Hlavní výkres	33
Schéma blokové zástavby	34
Nadhledové perspektivy	36
Schéma veřejných prostorů	38
Schéma dopravního řešení	39
Schéma využití objektů	40
Profily ulic	42
URBANISTICKÝ DETAIL	
Urbanistický detail	47
Perspektivy z úrovně chodce.....	48
Celkové řezy	52
Použité zdroje	55
Poděkování	55

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Milan Kašpar
 datum narození: 30.11.1988
 akademický rok / semestr: 2013/2014 / zimní semestr
 ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
 vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

téma diplomové práce: Revitalizace města Milovice
 viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

- 1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
 2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování
 3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

1/ Předmětem diplomové práce bude revitalizace (bývalého vojenského újezdu) města Milovice. Cílem projektu je vytvořit kvalitní a prosperující město, jehož atraktivita nebude spočívat pouze v samotné historii. Návrh je zaměřen na budoucí rozvoj města v souvislosti s využitím brownfieldů pro atraktivního prostředí pro život ve městě využívající potenciál daného území.

- 2/ Textová část
 Grafická část
- Výkres širších vztahů 1:100 000
 - Problémová mapa 1:25 000
 - Výkres konceptu 1:10 000
 - Hlavní výkres (celková situace) 1:2 000
 - Detail klíčového místa 1:500
 - Řezy 1:200
 - Perspektiva
 - Doplňující schémata

Rozsah a měřítka jednotlivých částí diplomové práce mohou být v průběhu jejího zpracování upřesněny.

- 3/ Fyzický model (1:2 000)
 Portfolio (formát A3)
 CD

Datum a podpis studenta

26.9.2013 *Kašpar*

Datum a podpis vedoucího DP

26.9.2013 *Ka*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

** Prošlu dokumentovat pověstí A program!*

*27.09.13
 Ústav*

-3-10-2013

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. MILAN KAŠPAR AR 2013/2014, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) REVITALIZACE MĚSTA MILOVICE (AJ) THE REVITALIZATION OF THE TOWN MILOVICE	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce: Ústav: Oponent práce:	prof. Ing. Arch. Karel Maier, Csc. 15121 Ústav prostorového plánování Ing. arch. Boris Redčenkov
Klíčová slova (česká):	Milovice, revitalizace, město, železnice, městská třída
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá rozvojem centra vzniklého mezi dvěma oddělenými částmi, které dnes tvoří hlavní území města Milovice. Vymezuje vztah centra ke stávajícím i navrhovaným obytným čtvrtím, potlačuje vnitřní bariéry i rozdrobenost území a vytváří živé městské prostředí. Návrh dále vytváří, posiluje a propojuje jednotlivá centra města, posiluje městskost v hlavním centru a vyhodnocuje využití brownfields. Zhodnocuje také potenciál okolní krajiny i zeleně ve městě a vyjadřuje se k současné bariéře mezi oběma částmi v podobě železničního tělesa.
Anotace (anglická):	This thesis is focused on development of center formed between two separate parts, which now form the main area of the town Milovice. It defines relationship between the center and existing and proposed residential districts. Suppresses internal barriers and fragmentation of land and produces vibrant urban environment. The proposal also creates, strengthens and connects the city center, strengthens its town aspects in the main center and evaluates the use of brownfields. Also evaluates the potential of the surrounding landscape and greenery in Down and comenton current barrier between the two parts in the form of railway body.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“
 (Celý text metodického pokynu je na www.FA.studium/ke-stazeni)

V Praze dne 10. ledna 2014

Kašpar
 podpis autora-diplomanta



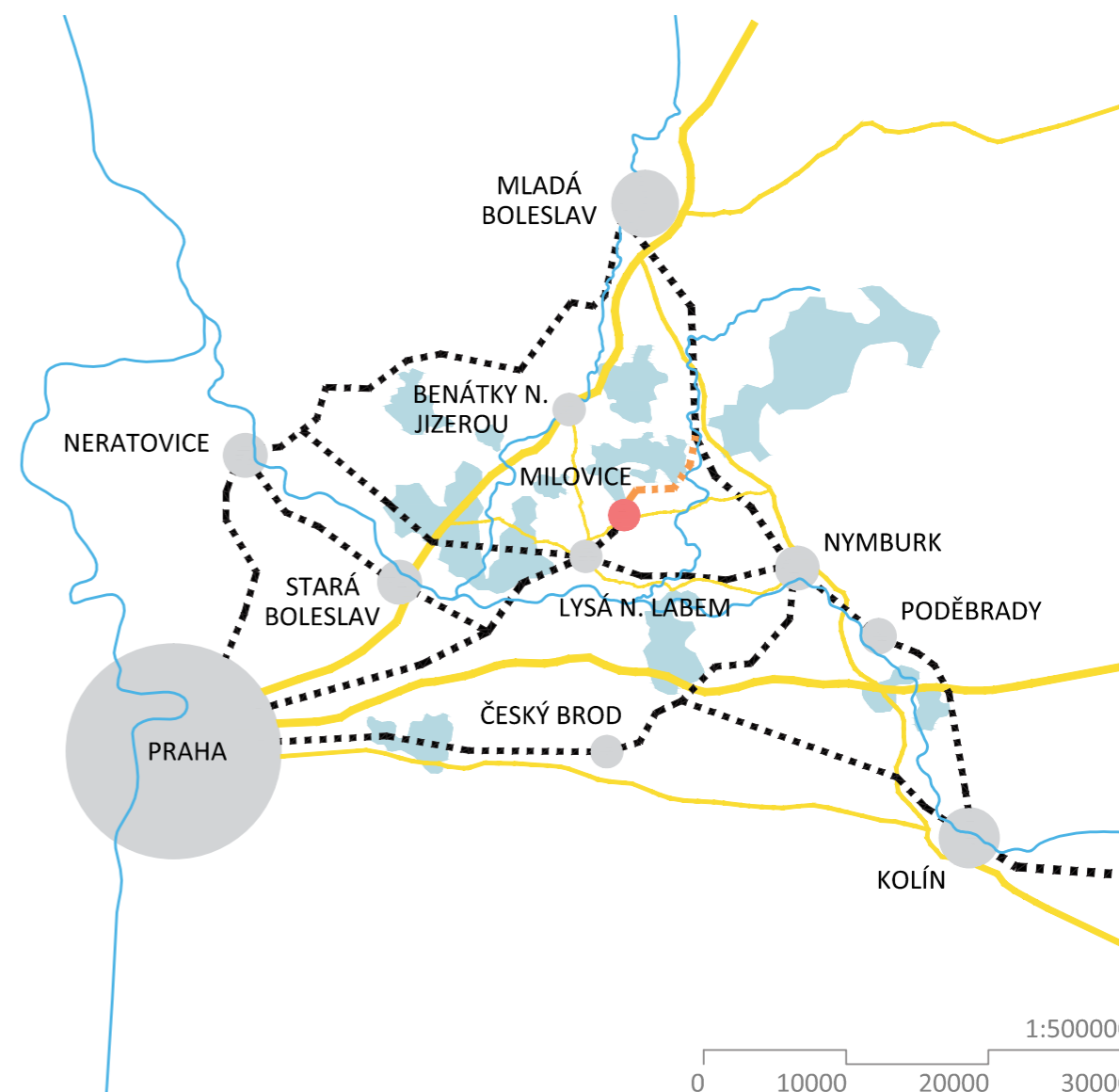
Město Milovice se nachází na severovýchodě ve Středočeském kraji v okrese Nymburk, vzdálené 4 km severovýchodně od Lysé nad Labem, 12 km severozápadně od Nymburka a 37 km severovýchodně od Prahy. Svou polohou se nacházejí uprostřed trojúhelníka, který tvoří hlavní město Praha a regionální centra Kolín a Mladá Boleslav. Tato poloha v blízkém zázemí hlavního města Prahy významně ovlivňuje populační, ekonomický i dopravní rozvoj obce.

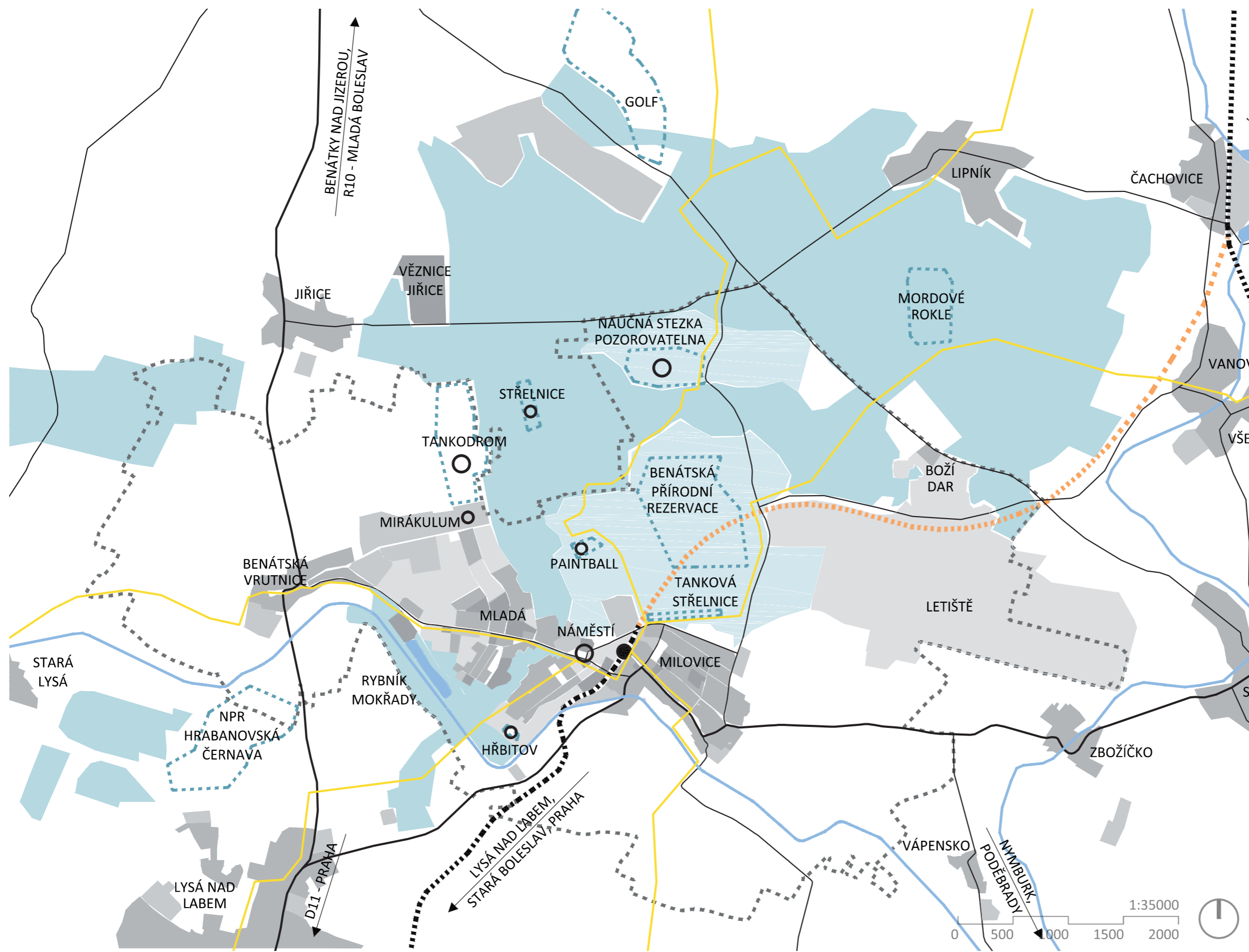
Město se člení na čtyři místní části – Milovice, Mladá, Benátská Vrutnice a Boží Dar, od zbylých částí je odděleno území bývalého vojenského letiště. Milovice jsou jedním z **nejdynamičtější se rozvíjejících měst**, z pohledu příchozích mladých rodin. Od roku 2001 se počet obyvatel zvýšil téměř o 6 000 na 10 200. Milovice však trpí **nedostatkem pracovních příležitostí**, s čímž souvisí vysoká nezaměstnanost a vysoká dojíždka obyvatel do zaměstnání a škol.

Významnou stopu zanechalo na území Milovic pět armád, které se tu od roku 1904 vystřídaly. Zanechaly za sebou mnoho architektonicky zajímavých budov a výraznou stopu v okolní krajině.

Zeleň ve městě a okolí Milovic je velmi **významným prvkem**, který je oceňován místními obyvateli a turisty. Převážnou část tvoří zemědělské půdy, rozptýlená zeleň a mokřady v údolní nivě toku Mlynařice. Samotná **zeleň vstupující do města** a protínající jej je tvořena vzrostlými listnatými stromy. Město je obklopené ze západu, severu a východu kopcovitou krajinou a otevírá se směrem na jih.

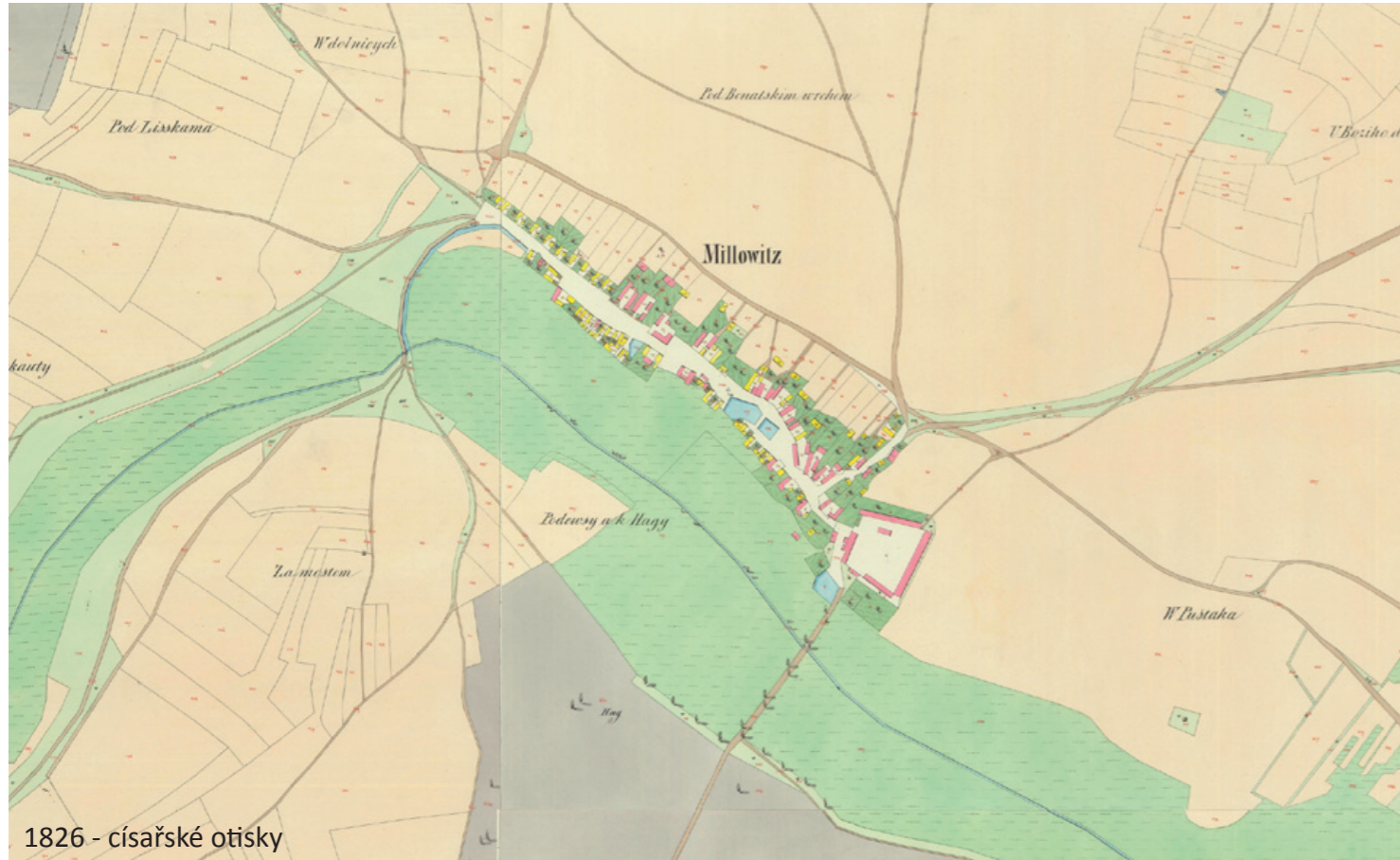
Do budoucna je pro Milovice významným záměrem **prodloužení železnice**, která zde v současné době končí, směrem na Mladou Boleslav a Liberec.





- Území občanské vybavenosti
- Převážně obytné území
- Území průmyslu, výroby a skladů
- Brownfields
- Lesy
- Stepní louky
- Vodní plochy a toky
- Katastrální území
- Železnice
- Železnice - plánované
- Turistické trasy a cyklotrasy
- Hlavní dopravní trasy
- Vlakové nádraží
- Cíle dopravy

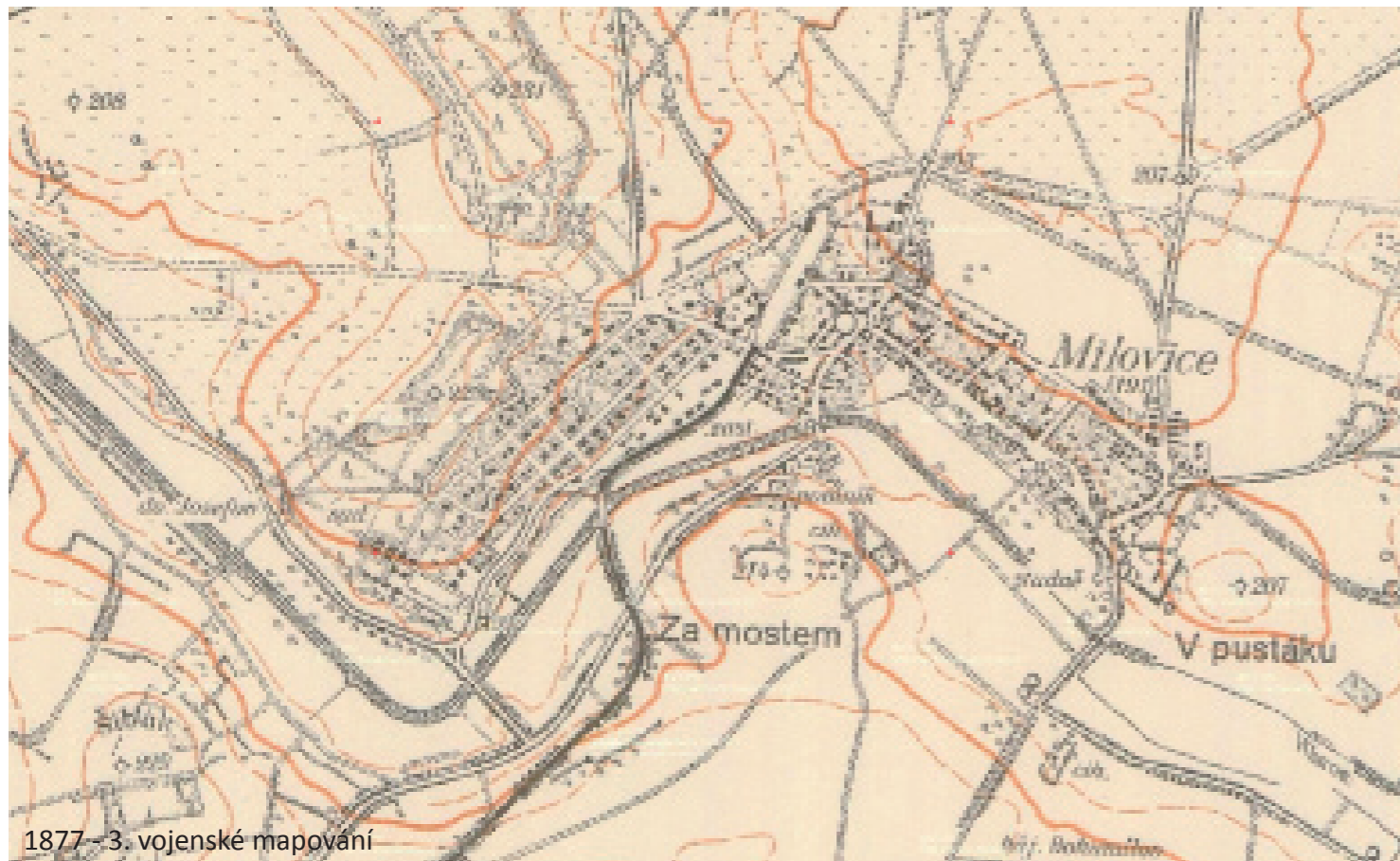




1826 - císařské otisky



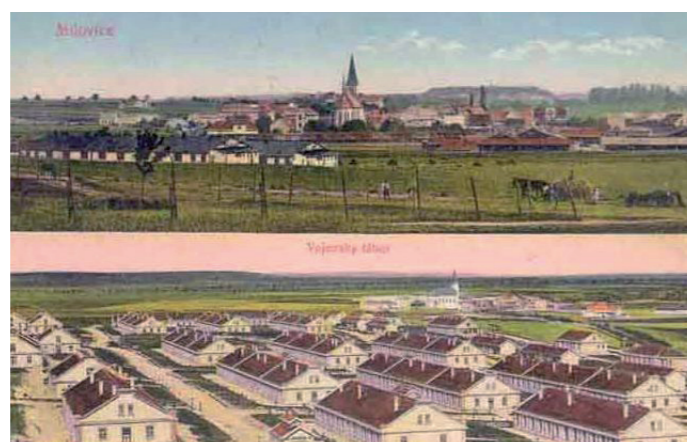
1836 - 2.vojenské mapování



1877 - 3. vojenské mapování



1956



Významná data

- 1396 První zmínky o Milovicích.
- 1720 Zemská silnice – Praha – Lysá nad Labem –Milovice – Libáň – Jičín - Vrchlabí
- 1904 Rakouská vláda zřídila u Milovic vojenský tábor pro výcvik armády.
- 1905 Obec Mladá severně od Milovic je postupně srovnána se zemí.
- 1907 Dokončen a vysvěcen kostel sv. Kateřiny.
- 1914 Postaven zajatecký tábor mezi Benáteckou Vruticí a Milovicemi.
- 1921 Do Milovic je zavedena vlečka.
- 1931 Otevřena v Milovicích nová škola pro děti, stará již nestačila.
- 1935 Stavba dlážděné silnice mezi Lysou a Milovicemi.
- 1939 - 1945 Vstup německé armády do Milovic.
- 1945 Vojenský výcvikový prostor obsazen divizní vojenskou posádkou sovětské armády.
- 1946 - 1950 Na Božím Daru funguje Letecká základna.
- 1949 Modernizace letiště Boží Dar a prodloužení železnice na Boží Dar.
- 21.08.1968 Ruská armáda rozmístila v okolí Milovic dělostřelectvo a tanky. V Milovicích bylo umístěno velitelství Střední skupiny sovětských vojsk, kde se vystřídalo až 100 000 Rusů.
- 1979 Dar naší armády sovětské armádě „Dům důstojníků“, který obsahuje divadlo se šesti sty sedadly, kinem, tanečním sálem, knihovnou a restaurací.
- 1991 Milovice opustil poslední vlak sovětské armády.
- 03.09.1991 Milovice se stávají městem.
- 1995 Zrušen vojenský výcvikový prostor v okolí Milovic.

Působení armád

- 1904 - 1918 Rakousko-Uherská armáda
- 1918 - 1939 Československá armáda
- 1939 - 1945 Německá armáda
- 1945 - 1968 Sovětská armáda

ORTOFOTOMAPA



Staré Milovice



Mladá



Benátská Vrutice



Boží Dar

Staré Milovice



Mladá



Benátská Vrutice



Boží Dar



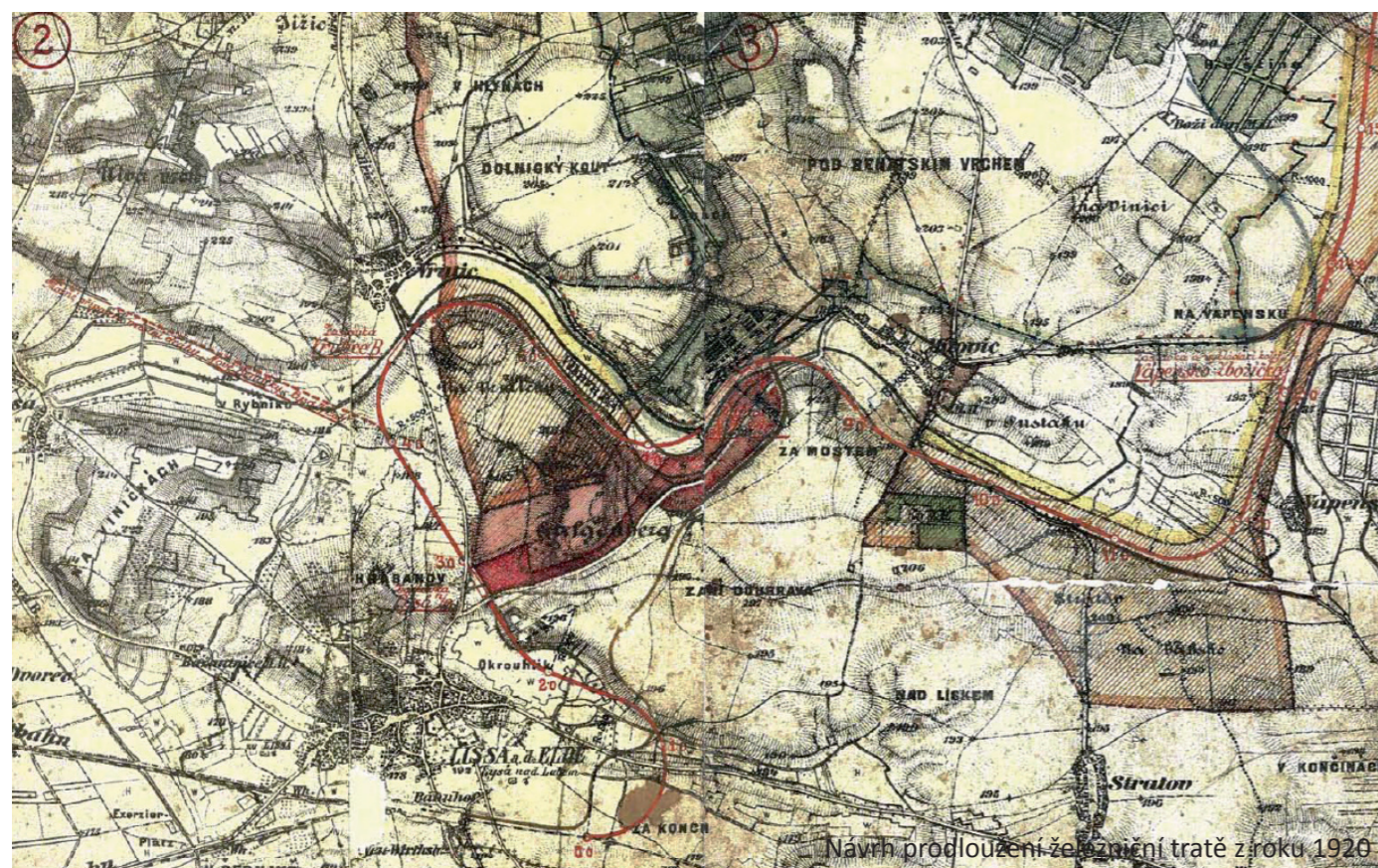
DOPRAVA - STÁVAJÍCÍ STAV



- Doprava v klidu
- Železnice
- Železnice - plánované
- Silniční doprava
- Cyklotrasy
- Turistické trasy
- Vlakové nádraží
- Autobusové zastávky - příměstská doprava
- Autobusové zastávky MHD



Navrhovaná železniční trať



Navrh prodloužení železniční tratě z roku 1920

V. ŽELEZNIČNÍ KORIDOR (PRAHA - LIBEREC)

HISTORIE

Trať spojující Prahu s městem pod Ještědem byla uváděna do provozu mezi lety 1859 a 1872. Spojení Prahy s Libercem bylo ovšem při stavbě až na druhém místě - vždyť poslední úsek z roku 1872 vede z Prahy do Čakovic. To se podepsalo na přímosti trati i v případě úvratí v Turnově. S dokončením rychlostní silnice R10 v roce 1990 a postupně i s navazující komunikací (R35) do Liberce se osobní železniční doprava na relaci Praha - Liberec stala zcela nekonkurenceschopnou. Poměr jízdní doby autobusu a vlaku mluví jasně: vlak urazí trasu za více než dvojnásobný čas (i když ale zároveň urazí o 40 km více). Při jízdní době 2 hodiny a 35 minut je vlak použitelný prakticky pouze pro režisty...

SOUČASNÝ PLÁN

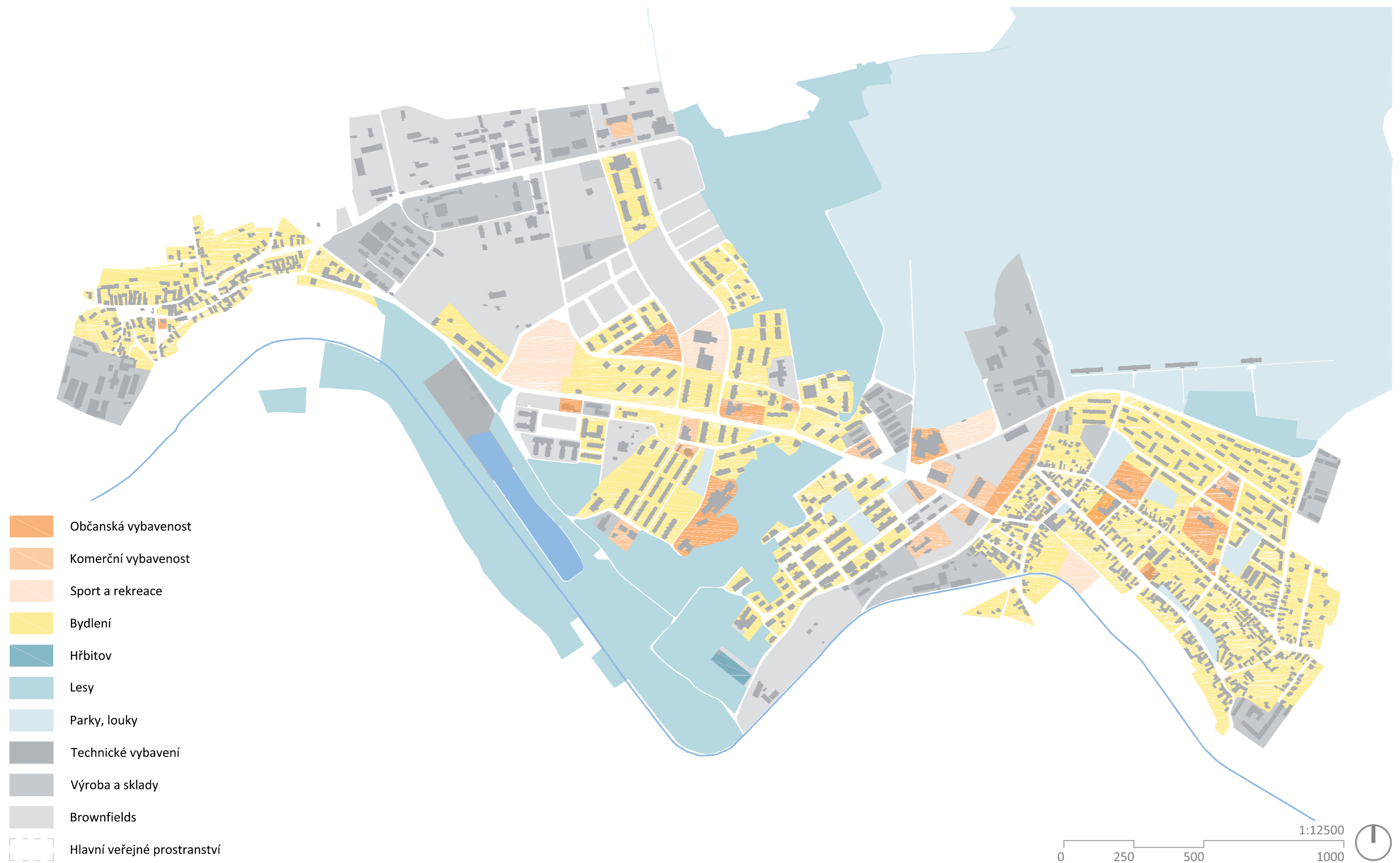
Jisté snahy o zlepšení spojení jmenovaných měst bylo možné zaznamenat už za socialismu, ale jejich vztah k realitě byl velmi vzdálený. V současnosti je aktuální příprava přestavby tratě, o které se diskutuje již poměrně dlouhou dobu. Jsou připraveny již i mnohé dokumenty, s přestavbou počítají územní plány. První razantní a ucelené kroky k naplnění myšlenky rychlého spojení Prahy a Liberce začaly být ale podnikány až ve 3. tisíciletí. V roce 2002 byla u společnosti SUDOP objednána studie možností zrychlení spojení do Liberce. Cílem studie bylo najít možná řešení pro modernizaci tratě v takovém rozsahu, aby byla zajištěna odpovídající jízdní doba do 90 minut. Tato nejnovější studie v zásadě potvrdila předchozí snahy.

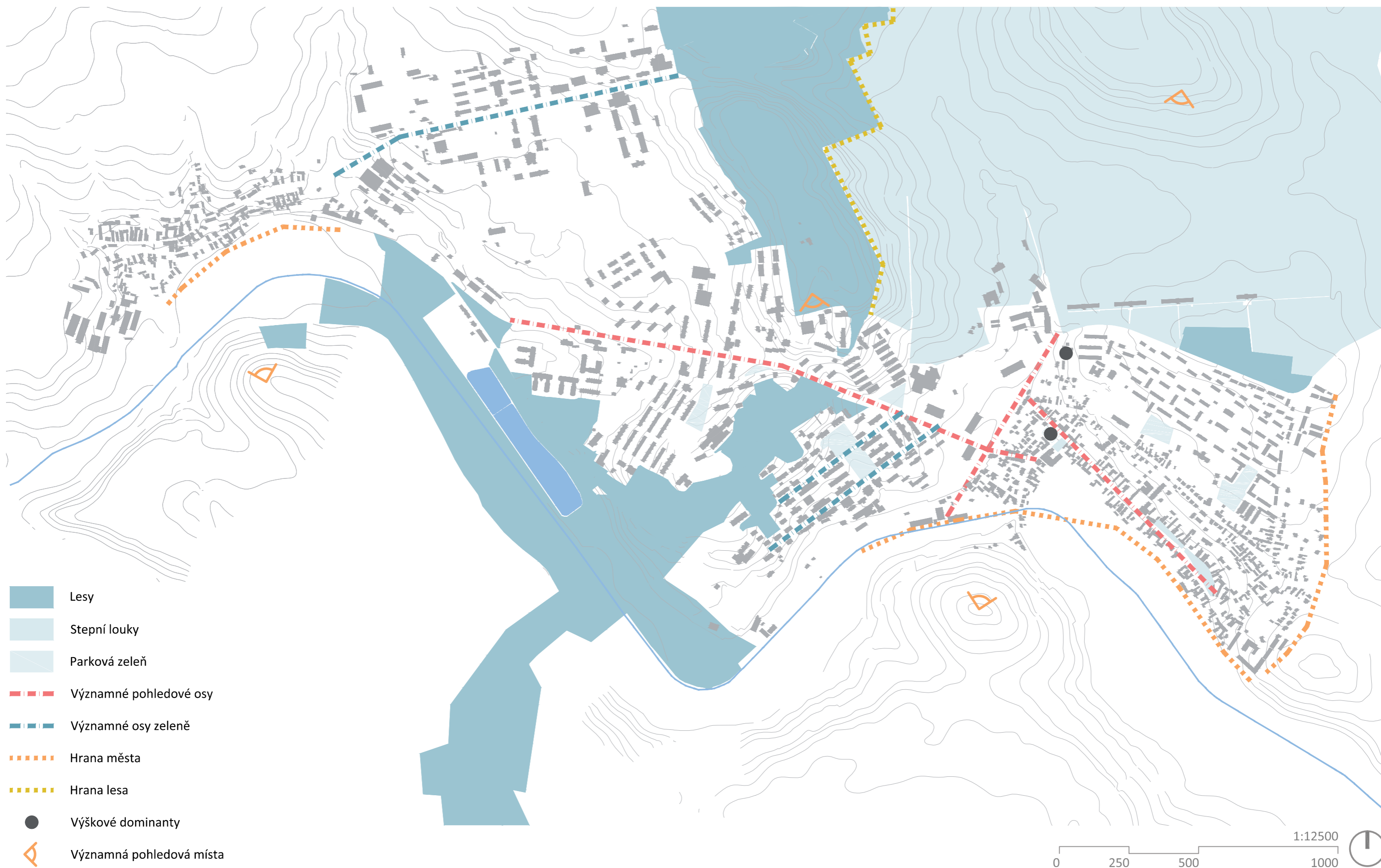
Praha hl.n. - Mladá Boleslav přes Milovice

Na začátku je trať společná s předchozí variantou - až po odbočku Skály. Dále tato varianta pokračuje po optimalizované trati č.231 až do Lysé nad Labem. Varianty 3R a 3M120 uvažují s normovým stavem tohoto úseku, zatímco varianta 3M160 předpokládá jeho optimalizaci. V jejím rámci má být trať upravena pro rychlost 120/140 km/h a proto je nutné přetrasovat několik oblouků. kromě běžných posunů os (např. za Čelákovici by i tak klesla rychlost na 100/130 km/h) je navržena především výrazná přeložka právě před Čelákovici. Napřimuje trať vedením přes současný depozitář NTM a do stanice se zapojuje souběžně s tratí od Mochova. Zpracována je zde i varianta východního objezdu Čelákovice pro rychlost 160 km/h a dokonce i napojení na VRT. Za stanicí Lysá nad Labem trať pokračuje po dnešní lokálce s poloměry oblouků i pouhých 195 - 300 metrů do Milovic. Oblast s velkým

potenciálem rozvoje si rozhodně zaslouhuje lepší a přímé spojení s Prahou. Studie firmy SUDOP ho navrhuje hned v několika variantách: při využití návrhu 3R by trať vedla ve stávající stopě (minimální posuny os) s maximální rychlostí 70 km/h a teprve esíčko před koncovou stanicí by bylo narovnáno. Za milovickým nádražím by trať pokračovala po nové trati, společné pro všechny varianty. Další řešení počítají s novou tratí, vedenou o něco dále od Lysé. A to buď pro rychlost 90 - 100 km/h, nebo dokonce s mimoúrovňovou přesmyčkou nákladní magistrály pro rychlost 100/120 - 160 km/h. Obě nové varianty jsou dvoukolejné. Velké změny čekají staničku v Milovicích. Ta je mimo jiné velmi zajímavá už dnes, neboť působení sovětských vojsk zde zanechalo své stopy: velká přístavba staniční budovy, dlouhý krytý perón, předtápěcí stojany. Nová stanice bude zcela v přímé (bude v km 5,495). Koleje vedou dále již po zcela novém úseku pro rychlost 160 km/h skrz 435 metrů dlouhý tunel do stanice Milovice-Boží Dar, kde se uvažuje s ukončením příměstských vlaků. Po několika kilometrech následuje nová zastávka Vanovice a konečně trať zaústí do současné žst.Vlkava. Ve variantách 3R i 3M120 se ve zmíněném úseku navrhuje prozatím výstavba jedné koleje s předpokladem pozdějšího dokončení druhé. Od Vlkavy až před Mladou Boleslav vedou nové koleje přibližně ve stávající stopě s patřičně upravenými oblouky. V případě realizace této části tratě dvoukolejně by byla stanice Luštěnice nahrazena zastávkou. Zcela nevyhovující je krátký úsek v údolí Jizery před žst.Mladá Boleslav hl.n. Zde jsou navržena dvě řešení: překročení řeky hned při vstupu do údolí a pokračování podle tratě od Všetat, či „narovnáni“ oblouku tunelem o délce 305 metrů a překročení řeky až téměř ve stávající stopě. Minimální rychlost na vjezdu do stanice je 70 km/h. Navržena byla i možnost příjezdu do Mladé Boleslavi po nové trati, odbočující u Voděrad a okolo obce Semčice vedoucí k napojení na trať od Dolního Bousova na východě Mladé Boleslavi. Za novou hlavní stanicí v místě žst.Mladá Boleslav město by se koleje rovnou připojily na trať do Turnova. Dnešní hlavní nádraží by tak zbylo jen vlakům od Neratovic a možná i od Mělníka. Zahloubením městské stanice v dvoukolejně podobě bylo takovéto zásadní řešení prakticky znemožněno. Celkově je modernizace spojení přes Milovice daleko pravděpodobnější, než u první varianty. Důvodů je více: vytvoření nových tras osobní dopavy, nižší náklady, obsluhu nových oblastí a lepší sklonové poměry.

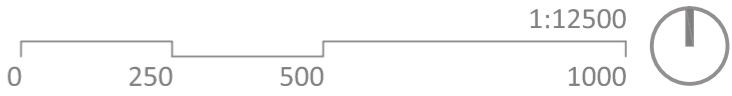
Zdroj: <http://www.k-report.net/koridory/>

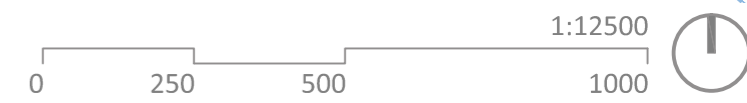




- Lesy
- Stepní louky
- Parková zeleň
- Významné pohledové osy
- Významné osy zeleně
- Hrana města
- Hrana lesa
- Výškové dominanty
- Významná pohledová místa











-  Plochy nejvýše
-  Plochy nejniže



Stav a pohyb obyvatel v Milovicích mezi roky 1971 a 2011

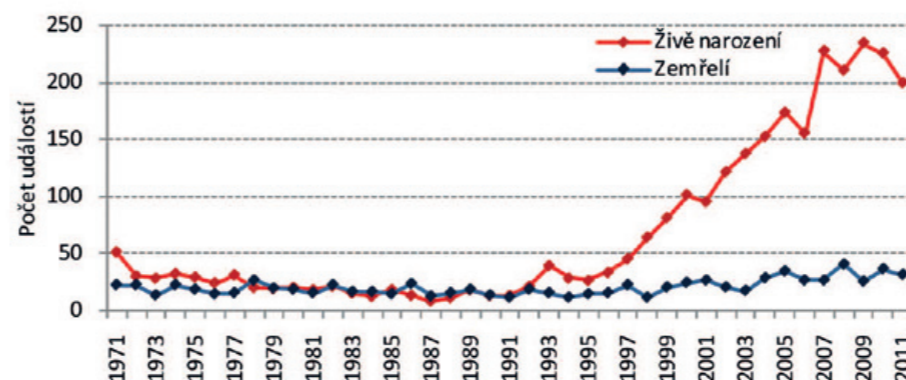
Rok	Sňatky	Rozvody	Živě narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek			Počet obyvatel k 31.12.
							přirozený	migrační	celkový	
1971	.	.	51	22	82	335	29	-253	-224	2 122
1972	.	.	30	22	52	464	8	-412	-404	1 718
1973	.	.	28	13	48	161	15	-113	-98	1 620
1974	.	.	32	22	36	106	10	-70	-60	1 560
1975	.	.	29	18	31	193	11	-162	-151	1 409
1976	.	.	24	14	56	113	10	-57	-47	1 362
1977	.	.	31	15	29	63	16	-34	-18	1 344
1978	.	.	20	26	33	51	-6	-18	-24	1 320
1979	.	.	19	19	37	40	.	-3	-3	1 317
1980	.	.	20	18	34	36	2	-2	.	1 317
1981	.	.	18	15	28	62	3	-34	-31	1 168
1982	.	.	21	22	35	52	-1	-17	-18	1 150
1983	.	.	15	16	24	43	-1	-19	-20	1 130
1984	.	.	12	16	21	49	-4	-28	-32	1 098
1985	.	.	18	14	33	51	4	-18	-14	1 084
1986	.	.	13	23	22	26	-10	-4	-14	1 070
1987	.	.	8	12	31	33	-4	-2	-6	1 064
1988	.	.	11	15	27	29	-4	-2	-6	1 058
1989	.	.	18	18	45	15	.	30	30	1 088
1990	.	.	13	13	48	34	.	14	14	1 102
1991	5	5	13	11	143	27	2	116	118	1 209
1992	14	5	21	18	194	21	3	173	176	1 390
1993	9	3	39	15	160	39	24	121	145	1 535
1994	11	10	28	11	115	39	17	76	93	1 628
1995	13	6	26	14	135	31	12	104	116	1 744
1996	18	11	33	15	105	41	18	64	82	2 072
1997	19	8	45	22	276	57	23	219	242	2 314
1998	27	9	64	11	841	74	53	767	820	3 134
1999	46	15	81	20	471	88	61	383	444	3 578
2000	44	22	101	24	397	81	77	316	393	3 971
2001	43	21	95	26	459	134	69	325	394	4 593
2002	55	28	121	20	532	173	101	359	460	5 053
2003	43	31	137	17	507	219	120	288	408	5 461
2004	56	47	152	28	668	238	124	430	554	6 015
2005	65	26	173	34	694	242	139	452	591	6 606
2006	74	36	155	26	879	346	129	533	662	7 268
2007	81	31	227	26	1 029	392	201	637	838	8 106
2008	89	60	210	40	784	375	170	409	579	8 685
2009	73	41	234	25	629	378	209	251	460	9 145
2010	69	51	225	36	664	466	189	198	387	9 532
2011	59	36	199	31	601	436	168	165	333	9 800

Počet obyvatel a domů v Milovicích mezi roky 1880 a 2001 (sčítání lidu)

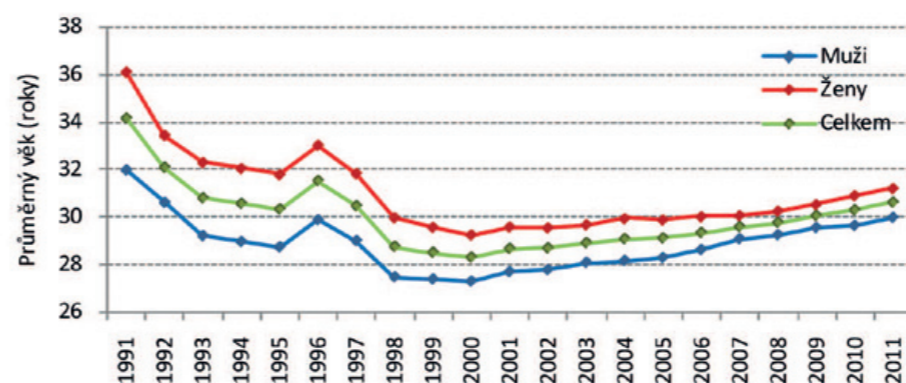
Ukazatel	1880	1890	1900	1910	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
Počet obyvatel	1 882	2 070	1 911	1 732	2 868	4 720	5 878	3 872	2 747	1 521	1 330	4 212
Počet domů	286	333	355	339	414	471	488	570	533	443	568	596

Pozn.: přepočteno na území platné k roku 2001

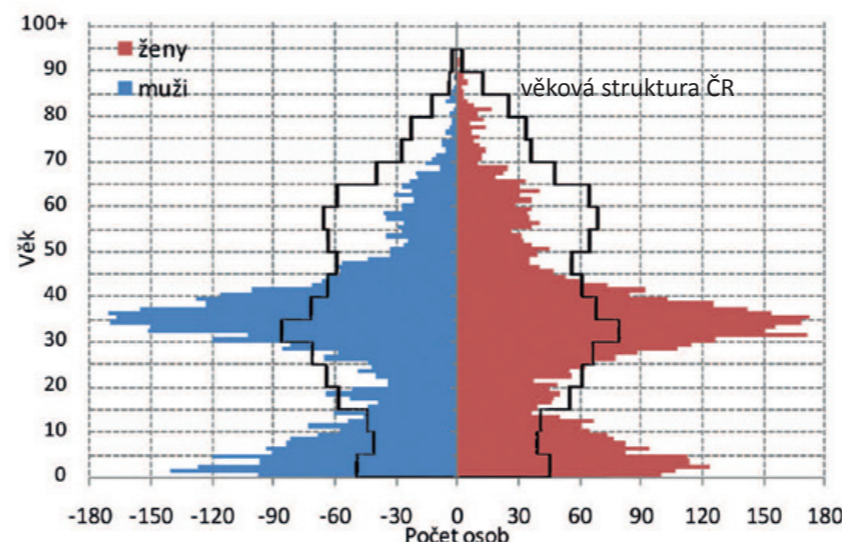
Vývoj počtu živě narozených a zemřelých v Milovicích mezi roky 1971 a 2011



Vývoj průměrného věku obyvatelstva podle pohlaví v Milovicích mezi roky 1971 a 2011



Věkové složení obyvatelstva podle pohlaví v Milovicích k 31. 12. 2011

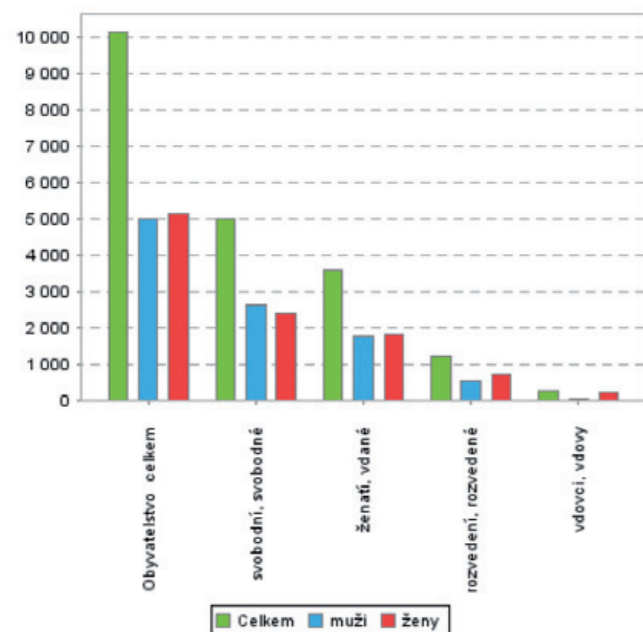


Za posledních 22 let došlo k **prudkému nárůstu obyvatel**, kdy od roku 1991 vzrostl počet obyvatel z 1209 na 10 200 v roce 2011 (k 26.3.)

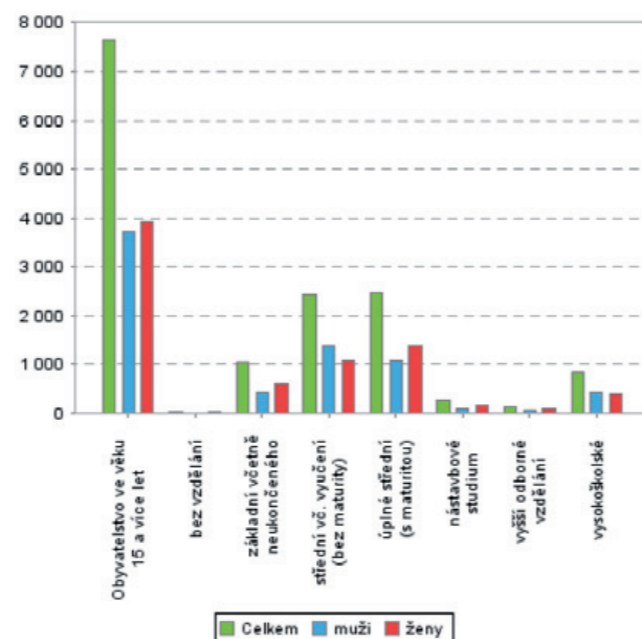
Milovice mají poměrně **mladé a vitální obyvatelstvo** a to jak absolutně, tak ve srovnání s Prahou, okolními obcemi, krajským průměrem, tak i oproti obcím s podobně dynamickým rozvojem. Vitalita je způsobena především vysokým počtem mladých (do 14 let) oproti počtu starých (65+ let). Tento fakt je způsoben **příchodem mladých rodin s dětmi**, nebo rodinami, kterým se v Milovicích děti rodí. Příznivě vitální obyvatelstvo však spíše ukazuje na specifickou věkovou strukturu ve městě.

Disproporce ve věkové struktuře přináší **zvýšené nároky na občanskou vybavenost** v určitém období, zatímco dnes je v území výrazná poptávka pro školská zařízení pro děti do 15 let, tak v budoucnu je možno očekávat zvýšený zájem o střední školy a následně i pro zařízení pro péči o obyvatelstvo v důchodovém věku. Absence jedné generace pak signalizuje možný problém, kdy se z „města mladých“ stane město starců, kde bude chybět silná vrstva obyvatel v produktivním věku.

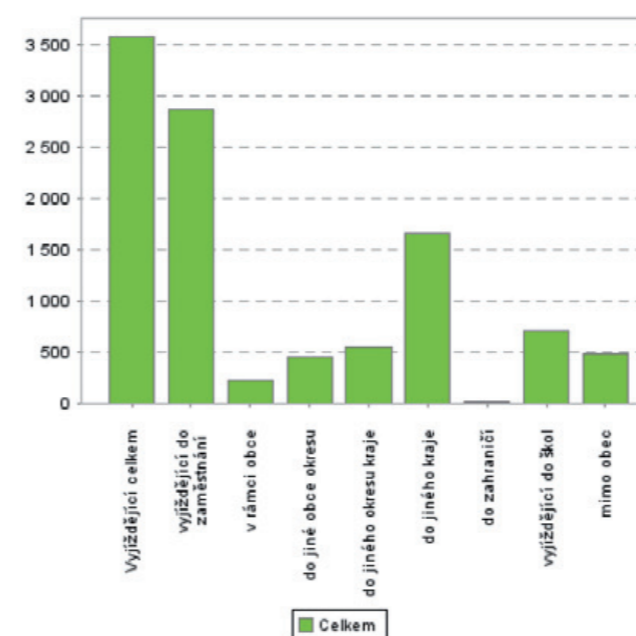
Obyvatelstvo podle pohlaví a rodinného stavu



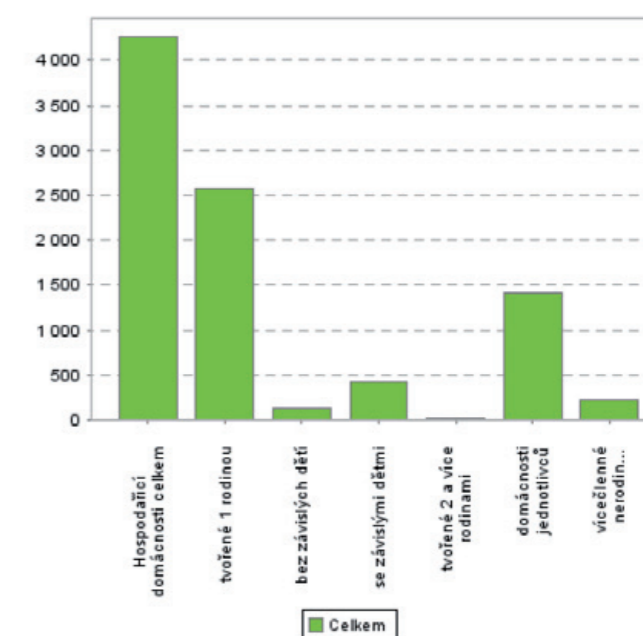
Obyvatelstvo podle nejvyššího ukončeného vzdělání



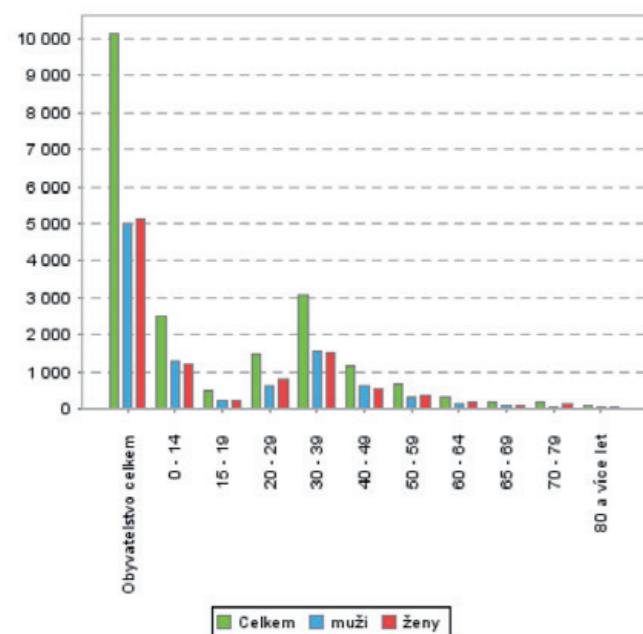
Vyjíždějící do zaměstnání a škol



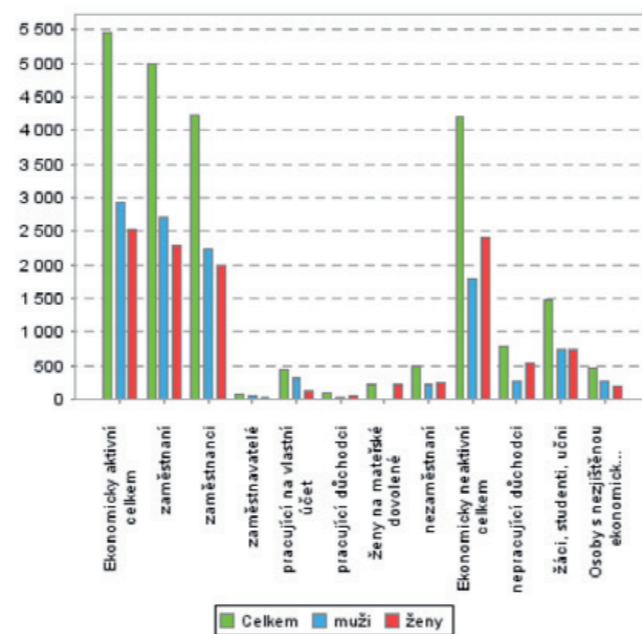
10. Hospodařící domácnosti podle typu



Obyvatelstvo podle věku



Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity



Problémem Milovic z hlediska trhu práce je **nedostatek pracovních příležitostí**, který není schopen reagovat na počet občanů, kteří ve městě žijí a stěhují se sem. Dle českého statistického úřadu vyjíždí za prací a škol 2 875 z toho jen 192 obyvatel pracuje v Milovicích. A to díky dobré poloze a dopravnímu spojení do Prahy, Mladé Boleslavi, Kolína a Nymburku.

Závěrem lze říci, že Milovice jsou městem mladých a vzdělaných lidí, kde je **věkový průměr 28,3 let**. Je zapotřebí tento fakt vzít v potaz a řešit ho v rámci města, která spočívá ve **vytváření pracovních míst reagujících na vzdělanostní strukturu**, aby lidé nedojížděli za prací a Milovice jim nesloužili pouze jako noclehárna. V neposlední části je se zapotřebí zaměřit na děti a mládež a vytvořit jim podmínky pro využití volného času.

Blízkost větších měst (Praha, Mladá Boleslav)

pracovní příležitosti, vybavenost, dobrá dopravní dostupnost, dobrá geografická poloha

Velké množství mladých rodin s dětmi

dobrá vzdělanostní struktura, nízký věkový průměr

Potenciální rozvojové plochy v blízkosti centra a územní rezervy v intravilánu města

Kvalitní přírodní prostředí

zeleň v centru, krajinný ráz, různorodá fauna a flóra

Poptávka obyvatel po rekreaci

propojení města a přírody

Levné bydlení

cena, kvalita a množství bytů

Urbanistické celky s vlastím charakterem (historie - vojenský újezd)

SILNÉ STRÁNKY

Blízkost větších měst (Praha, Mladá Boleslav)

dojíždka za prací (nedostatek pracovních příležitostí) a studiem (odsun obyvatel z města během dne), dojíždka za vybaveností

Velké množství mladých rodin s dětmi

nedostatek míst v ZŠ, absence SŠ, nedostatek společenského, kulturního a společenského využití

Brownfield

Nekvalitní veřejné prostory

nedefinované centrální a dislokální centra; chybějící prostory

Nedostatek větších bytů a rodinných domů

Nepropojenost jednotlivých urbanistických celků

Chybějící prostory městského významu

SLABÉ STRÁNKY

PŘÍLEŽITOSTI

Prodloužení železnice do Mladé Boleslavi

zlepšení dopravní dostupnosti, zvýšení atraktivity území

Zájem o investice v blízkosti železnice a nevyužitých pozemků (brownfieldů)

příchod firem, které zde budou mít své sídlo; vznik pracovních příležitostí, vyšší příjmy pro rozpočet

Příroda

pěší turistika, cykloturistika, hipoturistika, vojenská historie

Potenciál bytového fondu

rekonstrukce bytových domů s reakcí na současné požadavky obyvatel (větší byty)

HROZBY

Prodloužení železnice do Mladé Boleslavi

zvýšení dopravy (bariérový efekt, hluk a emise), zastavování krajiny (vznik území zatěžující území)

Zájem o investice v blízkosti železnice a nevyužitých pozemků (brownfieldů)

vznik zástavby zatěžující území a nevytvářející pracovní příležitosti

Stárnutí populace

pomalá reakce na měnící se potřeby obyvatel, nedostatečná vybavenost

Odchod obyvatel za prací

