

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA MĚLNÍKA



Zpracovatel: SPF Group, s.r.o.
Bozděchova 99/6
400 01 Ústí nad Labem



Kolektiv autorů:
Mgr. Josef Miškovský, Ph.D. – vedoucí kolektivu
Mgr. Barbora Vostradovská
Mgr. Josef Mareš
studenti Fakulty životního prostředí ČZU

Datum: září 2017 – květen 2018
(finální verze)

OBSAH

Obsah	2
Seznam tabulek, grafů, obrázků a map	5
Seznam zkratk	8
1 Manažerské shrnutí.....	9
1.1 Analytická část	9
1.2 Návrhová část.....	14
2 Základní údaje	17
2.1 Regionální vztahy a poloha města v sídelním systému.....	17
2.2 Intenzita a směry dojíždky a vyjíždky do zaměstnání a škol	18
2.3 Shrnutí.....	21
3 Obyvatelstvo	22
3.1 Vývoj počtu obyvatel	22
3.2 Pohyb obyvatelstva	25
3.3 Složení obyvatel podle věku a vzdělání.....	26
3.4 Shrnutí.....	30
4 Ekonomika, podnikání a trh práce	32
4.1 Výkonnost místní ekonomiky	32
4.2 Ekonomická struktura podle struktury zaměstnanosti	35
4.3 Významné sektory a zaměstnavatelé	37
4.4 Trh práce a nezaměstnanost.....	42
4.5 Shrnutí.....	45
5 Občanská vybavenost a veřejné služby	46
5.1 Školská zařízení a vzdělávání.....	46
5.2 Zdravotnictví	49
5.3 Sociální služby.....	50
5.4 Shrnutí.....	55
6 Cestovní ruch, kultura a sport.....	56
6.1 Nabídka v cestovním ruchu	56
6.2 Poptávka v cestovním ruchu	58
6.3 Kultura, sport a volný čas.....	60

6.4	Shrnutí.....	62
7	Doprava a dopravní infrastruktura	63
7.1	Silniční infrastruktura a doprava	63
7.2	Veřejná doprava a infrastruktura veřejné dopravy.....	66
7.3	Vodní doprava a dopravní infrastruktura.....	69
7.4	Další dopravní infrastruktura	70
7.5	Shrnutí.....	71
8	Technická infrastruktura a bydlení	73
8.1	Technická infrastruktura	73
8.2	Bytový fond	76
8.3	Shrnutí.....	79
9	Životní prostředí a územní rozvoj	80
9.1	Stav životního prostředí	80
9.2	Územní rozvoj.....	86
9.3	Shrnutí.....	90
10	Hospodaření, finanční situace a projektové řízení města.....	91
10.1	Administrativní kapacita města	91
10.2	Finanční kapacita města	92
10.2.1	Příjmy rozpočtu	92
10.2.2	Výdaje rozpočtu.....	94
10.3	Investiční záměry a projektové řízení města	94
10.4	Shrnutí.....	99
11	Názory a potřeby místní komunity	100
11.1	Názory a potřeby místních zájmových skupin.....	100
11.2	Názory a potřeby místních obyvatel.....	110
12	Analýza SWOT.....	115
12.1	Silné stránky.....	115
12.2	Slabé stránky.....	116
12.3	Příležitosti	118
12.4	Hrozby	118
13	Vize rozvoje města	119
13.1	Pojetí vize	119

13.2	Formulace vize.....	119
14	Návrh rozvojových cílů a opatření.....	120
14.1	Cíl D: „Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města“.....	122
14.2	Cíl v „Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města“.....	129
14.3	Cíl T: „Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu“.....	136
14.4	Cíl S: „Koncepční, koordinovaný a hospodárny rozvoj města“	143
15	Zdroje	150

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A MAP

Tabulka 1: Dojíždka do zaměstnání a škol v Mělníku v r. 2011.....	19
Tabulka 2: Vyjíždka do zaměstnání a škol v Mělníku v r. 2011 dle SLDB.....	20
Tabulka 3: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v Mělníku a referenčních městech podle SLDB	22
Tabulka 4: Pohyb obyvatelstva ve městě Mělník v období 1991-2016	25
Tabulka 5: Věková struktura obyvatel Mělníka a referenčních území v roce 2016.....	27
Tabulka 6: Podíl dětí a seniorů k ekonomicky aktivnímu obyvatelstvu v Mělníku mezi roky 2007-2015.....	28
Tabulka 7: Vývoj věkové struktury obyvatelstva města Mělník mezi roky 2000-2016.....	28
Tabulka 8: Vzdělanostní struktura obyvatelstva Mělníka a referenčních území dle SLDB 2011	30
Tabulka 9: Základní ukazatele HDP ve Středočeském kraji v letech 2010 – 2015	32
Tabulka 10: Ekonomické subjekty v Mělníku a referenčních městech podle počtu zaměstnanců.....	36
Tabulka 11: Přehled počtu ekonomických subjektů v Mělníku a referenčních městech mezi lety 2010–2016	37
Tabulka 12: Přehled počtu ekonomických subjektů podle oboru činnosti v Mělníku a referenčních územích k 31. 12. 2016	38
Tabulka 13: Přehled největších zaměstnavatelů v Mělníku (podnikatelská sféra)	42
Tabulka 14: Situace na trhu práce v Mělníku a referenčních územích	44
Tabulka 15: Přehled školských zařízení provozovaných městem Mělník v roce 2017	47
Tabulka 16: Přehled základních škol ve městě Mělník v roce 2017	48
Tabulka 17: Přehled sociálních služeb sídlících v SO ORP Mělník.....	51
Tabulka 18: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení v Mělníku mezi lety 2012-2016	57
Tabulka 19: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení v Mělníku a referenčních městech v r. 2016	58
Tabulka 20: Hosté a přenocování v HUZ v Mělníku mezi lety 2012-2016.....	59
Tabulka 21: Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení v referenčních městech v roce 2016	59
Tabulka 22: Počet bytů podle způsobu vytápění v bytech v městě Mělník v r. 2011.....	76
Tabulka 23: Charakteristika bytového fondu v referenčních městech podle SLDB 2011	77
Tabulka 24: Dokončené byty v referenčních městech v období 2005–2016	78
Tabulka 25: Vývoj příjmů města Mělník v letech 2012–2016 (v tis. Kč)	93
Tabulka 26: Vývoj výdajů města Mělník v letech 2012–2016 (v tis. Kč)	94

Tabulka 27: Přehled připravovaných projektových záměrů – Oddělení služeb, správy a údržby komunikací (SUK)	95
Tabulka 28: Přehled připravovaných projektových záměrů – Odbor vnitřních věcí (VNI)	97
Tabulka 29: Přehled připravovaných projektových záměrů – Oddělení správy investic a majetku (SMI).....	98
Tabulka 30: Přehled připravovaných projektových záměrů – odbor životního prostředí a zemědělství	99
Tabulka 31: Hlavní problémy města vyplývající z jednotlivých diskusních fór	101
Tabulka 32: Hodnocení vybraných aspektů života ve městě	113
Tabulka 33: Logika tvorby analýzy SWOT	115
Graf 1: Saldo dojížděky do zaměstnání u referenčních měst podle SLDB 2011	18
Graf 2: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v Mělníku a referenčních městech.....	23
Graf 3: Vývoj počtu obyvatel města Mělníku a referenčních měst v letech 1991-2016	24
Graf 4: Vývoj počtu obyvatel města Mělník v letech 1991-2016.....	24
Graf 5: Hrubý domácí produkt v krajích (hodnota v mil. Kč).....	33
Graf 6: Průměrná hrubá měsíční mzda (v Kč).....	34
Graf 7: Hrubý domácí produkt v přepočtu na obyvatele a čistý disponibilní důchod domácností v krajích ČR v r. 2015	35
Graf 8: Vývoj míry nezaměstnanosti v referenčních městech v období 2015-2017.....	43
Graf 9: Vývoj příjmů a výdajů města Mělník v letech 2014–2016 (v tis. Kč).....	92
Graf 10: Spokojenost respondentů s životem v Mělníku	111
Graf 11: Pozitiva života v Mělníku	112
Graf 12: Negativa života v Mělníku	112
Obrázek 1: Intenzity dopravy na hlavních komunikacích podle Sčítání dopravy 2016	64
Obrázek 2: Linky PID v Mělníku	67
Obrázek 3: Struktura návrhové části Strategického plánu rozvoje města Mělník.....	121
Obrázek 4: Strom problémů pro cíl D „Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města“.....	123
Obrázek 5: Strom cílů pro cíl D „Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města“.....	124
Obrázek 6: Strom problémů pro cíl v „Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města“.....	130
Obrázek 7: Strom cílů pro cíl v „Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města“.....	131

Obrázek 8: Strom problémů pro cíl T „Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu“	137
Obrázek 9: Strom cílů pro cíl T „Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu“	138
Obrázek 10: Strom problémů pro cíl S „Koncepční, koordinovaný a hospodárný rozvoj města“	144
Obrázek 11: Strom cílů pro cíl S „Koncepční, koordinovaný a hospodárný rozvoj města“ ..	145
Mapa 1: Průměrné koncentrace PM ₁₀ na Mělnicku v období let 2011–2015	82

SEZNAM ZKRATEK

CZT	centrální zásobování teplem
ČDDD	čistý disponibilní důchod domácností
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
ČZU	Česká zemědělská univerzita
EAO	ekonomicky aktivní obyvatel
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IRZ	integrovaný registr znečišťování
IZS	integrovaný záchranný systém
k.ú.	katastrální území
m.č.	místní část
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
NN	nízké napětí
ORP	obec s rozšířenou působností
PD	projektová dokumentace
PID	Pražská integrovaná doprava
POU	obec s pověřeným obecním úřadem
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
STL	středotlaký (plynovod)
TZT	turistická značená trasa
VDB	veřejná databáze
VN	vysoké napětí
VTL	vysokotlaký (plynovod)

1 MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

1.1 ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část aktualizovaného Strategického plánu rozvoje města Mělník byla pořizována v období mezi zářím a prosincem 2017. Analytická část je složena z vlastní socioekonomické analýzy, která je založena především na analýze statistických dat a informací z relevantních dokumentů (kapitoly 2-10) a dále na vyhodnocení názorů a potřeb místní komunity (kapitola 11). Analytická část dokumentu je završena SWOT analýzou, která pracuje s hlavními zjištěními. Každá kapitola socioekonomické analýzy je zakončena shrnutím, které obsahuje hlavní zjištění z příslušné problematiky. Pro lepší orientaci čtenářů v dokumentu jsou níže rekapitulována shrnutí z jednotlivých kapitol socioekonomické analýzy a je provedeno i shrnutí vyhodnocení názorů a potřeb místní komunity.

Základní údaje

- Mělník se nachází na historické dopravní křižovatce cest, která zabezpečuje dobré dopravní spojení mezi severem republiky a Prahou, leží však mimo rozvojové osy.
- Dopravní poloha města je velmi příznivá, a to vzhledem k napojení na významné silniční, železniční a vodní trasy.
- Město Mělník v zásadě vykazuje určitou míru funkční závislosti na nedalekém hl. m. Praze z hlediska vyjíždky do zaměstnání i škol.
- Mělník si navzdory své blízké pozici k hl. m. Praze udržuje pozici mikroregionálního pracovního a obslužného centra, což dokládá kladné saldo dojíždky do zaměstnání i škol.

Obyvatelstvo

- V éře socialismu rostl v Mělníku cíleně počet obyvatel. Tento trend se změnil v 90. letech, kdy začalo období úbytku populace přirozenou i migrační měnou. v posledních deseti letech došlo s občasnými proměnami k mírnému nárůstu počtu obyvatel díky přirozenému a částečně i migračnímu přírůstku populace. Na populačních změnách ve městě se projevují obecné demografické trendy ČR z hlediska přirozené měny a částečně i proces suburbanizace – ovšem spíše ve smyslu stěhování obyvatel z Mělníka do obcí v jeho zázemí.
- Věková struktura obyvatel Mělníka je málo příznivá, je zde vysoké zastoupení seniorů. Ačkoliv podíl dětí v Mělníku od roku 2007 narůstá, podíl seniorů narůstá rychleji. Lze předpokládat, že kromě obecného trendu stárnutí populace má na rychlém stárnutí populace ve městě vliv i odliv mladšího obyvatelstva.
- Obyvatelstvo Mělníka se vyznačuje méně příznivou vzdělanostní strukturou, spojenou s relativně nižším podílem obyvatel s vysokoškolským vzděláním. Vysoký podíl zaujímají obyvatelé s úplným středním a vyšším odborným vzděláním.

Ekonomika, podnikání a trh práce

- Mělník je silně provázaný s ekonomikou Středočeského kraje, která dlouhodobě vykazuje vysokou výkonnost a přispívá tak k nadstandardní pozici kraje ve srovnání s ostatními kraji ČR, a to jak z hlediska průměrných mezd, tak i z hlediska HDP na obyvatele.
- V Mělníku je nižší počet větších subjektů vyvážen vysokým počtem subjektů s méně zaměstnanci
- Ve městě Mělník je příznivá situace na trhu práce, míra nezaměstnanosti klesá, v dubnu 2017 dosahovala pouze 4,4 %.
- Místní ekonomika je z hlediska orientace největších zaměstnavatelů poměrně diverzifikovaná. Největší zaměstnavatelé jsou zde v oblasti zdravotní péče, výroby brousící techniky a výroby autodílů. Průmysl má ve městě poměrně malý vliv na zaměstnanost.

Občanská vybavenost a veřejné služby

- Mělnické MŠ jsou téměř zcela naplněny, a to z důvodu jak populačních změn, tak i díky legislativním úpravám, které nařizují předškolní docházku. Také naplněnost ZŠ je vysoká a bude dále růst v souvislosti s populačním vývojem. v případě navýšení poptávky nad rámec stávajícího populačního vývoje zde nejsou dostatečné kapacitní rezervy. Význam města jako obslužného střediska se projevuje širší nabídkou sekundárního vzdělávání a dalších školských zařízení.
- Mělník vykazuje poměrně kvalitní vybavenost zdravotnickými službami. Na území města se nachází několik zdravotnických zařízení, které poskytují širokou nabídku služeb. Otázkou je, zdali jsou tyto kapacity vzhledem k poptávce dostatečné, což vzhledem k nedostatku dat nebylo možné ověřit. Specializované služby jsou koncentrovány do jednoho pracoviště – Nemocnice Mělník, což může být i ohrožením v případě omezení jejího provozu.
- Spektrum poskytovaných sociálních služeb je jak v Mělníku, tak v širším okolí ORP poměrně široké. Výzvou je zajištění dostatečné péče o seniory, což bude mj. obnášet rozšiřování kapacit zázemí sociálních služeb zaměřených na cílovou skupinu seniorů. Město Mělník má zpracovaný Komunitní plán sociálních služeb pro období 2016–2020.

Cestovní ruch, kultura a sport

- Mělnicko je destinací cestovního ruchu krajského, až celorepublikového významu, a to především díky poloze v blízkosti turisticky zajímavých destinací (CHKO Kokořínsko, soutok Labe a Vltavy, vinařská oblast a další).
- Území nabízí množství přírodních a kulturních atraktivit, které mají pro CR vysoký potenciál.

- V Mělníku je dobré zajištění nabídky služeb pro návštěvníky, co se týče HUZ i provozu turistické informační kanceláře.
- Počet využití HUZ mírně narůstá, a to především zahraniční klientelou, což ukazuje na rostoucí trend CR.
- Ve městě se nachází množství kulturních zařízení, chybí zde ovšem společenský sál a kino.
- Mělník nabízí široké množství sportovišť a sportovních aktivit, spolu se zájmovými kroužky vcelku naplňuje poptávku.

Doprava a dopravní infrastruktura

- Město Mělník leží ve výhodné dopravní poloze (z hlediska nákladní dopravy) na křižovatce silnic I. třídy a vodních cest a na železniční trati č. 072, která je primárním tahem pro dálkovou nákladní dopravu.
- Negativem je absence obchvatu města, kvůli níž je intravitálně města zatížen intenzivní tranzitní dopravou tvořenou z velké části těžkou nákladní dopravou. Intravilánu města má odlehčit připravovaná dostavba obchvatu města, jeho trasa však vzhledem ke kontroverznímu trasování zatím není stabilizovaná. i po dostavbě plánovaného obchvatu bude ovšem přetrvávat zátěž tranzitní dopravou v některých částech města (Mladoboleslavská ulice, místní část Pšovka).
- Centrum města a socialistická sídliště se potýkají s nedostatkem parkovacích kapacit. Zatímco v centru města je to částečně řešeno regulací parkování prostřednictvím parkovacích zón s odstupňovaným zpoplatněním, na sídlištích je tento problém bez výstavby dodatečných stání prakticky neřešitelný.
- Mělník se nachází na hranici prostoru PID. Velká část autobusových linek obsluhujících Mělník je integrována do systému PID, což platí především o linkách obsluhujících intravilán města. Železnice má v osobní dopravě význam pouze pro spojení s cíli na pravém břehu Labe (na trati Kolín – Ústí nad Labem). Značný potenciál může mít ovšem železniční spojení s Prahou v případě propojení trati č. 070 na plánovanou vysokorychlostní trať Praha – Drážďany.
- Přístav Mělník je jedním z nejvýznamnějších uzlů multimodální dopravy a nachází se zde druhý největší kontejnerový terminál v ČR. Přístav se průběžně rozvíjí a může do města přilákat investory, vodní doprava je ovšem limitovaná nespolehlivostí Labské vodní cesty a z existence přístavu vyplývají prostorová i dopravní omezení.
- Přes Mělník prochází páteřní dálková cyklotrasa č. 2 Labská stezka, jakož i další cyklotrasy. Potenciál cyklodopravy je zde ovšem omezován absencí cyklostezek a souvisejícími uživatelskými střety s automobilovou dopravou, do určité míry pak i výškovou členitostí města. Mělník má turisticky atraktivní historické jádro i polohu a je výchozím bodem pro návštěvu Kokořínska, z čehož vyplývá poměrně vysoká hustota pěších turistických značených tras ve městě i blízkém okolí.

Technická infrastruktura a bydlení

- Systémy zásobování území města pitnou vodou i odkanalizování města mají dostatečnou kapacitu i vzhledem k potřebám rozvojových zón města. Rozvojové potřeby spočívají ve zvyšování spolehlivosti systému zásobování pitnou vodou a omezování odtoku dešťových vod z území i s ohledem na zamezení přetížení jednotné kanalizační sítě města, ČOV a odlehčování z kanalizace do vodních recipientů.
- Také systémy zásobování elektrickou energií a zemním plynem mají dostačující rezervy pro připojování dalších odběratelů v rozvojových zónách města. V případě elektřiny by bylo zapotřebí navyšování kapacit distribuční sítě pouze za předpokladu příchodu investora s vysokým odběrem. Žádoucí je kabelizace elektrického vedení v intravilánu města, rozvojovou výzvou je zajištění vyšší připravenosti na hrozbu black-outů. Síť zásobování plynem může být za předpokladu dostatečné poptávky rozšířena do okrajových částí města, kde zatím chybí.
- V intravilánu města a v místní části Mlázice je provozován systém CZT zásobující především socialistická sídliště, objekty občanské vybavenosti a průmyslové podniky. Rozvojovou výzvou je zajištění provozní udržitelnosti systému CZT v souvislosti s poklesem odběrů z (vzhledem ke stávající poptávce) kapacitně naddimenzované sítě. Z hlediska kvality ovzduší je rizikové poměrně velké množství domácností, které k vytápění využívají tuhá paliva.
- Poměrně velká část bytového fondu města připadá na rodinné domy. Zajímavý byl velmi vysoký podíl neobydlených bytů ve městě v době realizace SLDB 2011, což ovšem nemusí odpovídat aktuální situaci. Vzhledem k nárůstu počtu domů a bytů ve městě při současné stagnaci počtu obyvatel však lze konstatovat, že město se potýká s poměrně nižší efektivitou využívání infrastruktury a vybavenosti města, tedy vysokou délkou i kapacitou sítí infrastruktury i nabídkou veřejných služeb vzhledem k počtu hlášených obyvatel, kteří na infrastrukturu a veřejné služby doplácí.
- Ve městě je dlouhodobě poměrně stabilní a vysoké tempo bytové výstavby, připadající především na individuální výstavbu rodinných domů. Jedná se spíše o výstavbu v důsledku přirozené reprodukce bytového fondu, než o rozvoj v souvislosti se suburbanizací s jádrem v Praze.

Životní prostředí a územní rozvoj

- Město Mělník je situováno v území se zhoršenou kvalitou ovzduší. Na tu má vliv jak soustředění zvláště velkých a velkých zdrojů znečišťování ovzduší v okolí města, tak emise z dopravy a domácností vytápěných tuhými palivy a umocňuje ji poloha města v hůře odvětrávané kotlině. Vzhledem ke stávajícím trendům může mít pozitivní vliv na kvalitu ovzduší ve městě ekologizace vytápění domácností, kterou je ovšem zapotřebí důsledně vymáhat a podporovat. Rapidní zlepšení kvality ovzduší by dále mohlo přinést další snižování emisí z průmyslových provozů, vyvedení tranzitní dopravy z intravilánu města a ekologizace vozového parku v silniční dopravě.

- Obytné prostředí města je zatíženo nadměrnou hlukovou zátěží generovanou především silniční a železniční dopravou. Ta je problematická hlavně v nočních hodinách, kdy je velká část domácností vystavena nadlimitní hlukové zátěži. Ke snížení hlukové zátěže v některých obytných částech města by přispěla realizace obchvatu města s doprovodnými protihlukovými opatřeními a realizace protihlukových opatření na železniční trati č. 072.
- Jakost vody v řece Labi je navzdory výraznému zlepšení v posledních desetiletích stále problematická. U říčky Pšovka je problémem kolísání vodních stavů a občas i vysychání v důsledku nadměrných odběrů z vodních zdrojů v jejím povodí. Realizovaná protipovodňová opatření výrazně snížila ohrožení intravilánu města povodněmi na Labi, hypotetickou hrozbou jsou ovšem tzv. bleskové povodně v povodí Pšovky.
- Problematický je nekoordinovaný a nešetrný rozvoj individuální rezidenční výstavby ve městě, jehož produktem jsou ostrůvky nekompaktní zástavby, které vedou k nadměrné konzumaci volné krajiny a neefektivnímu využívání infrastruktury. Dopravní infrastruktura v rozvojových rezidenčních zónách je zpravidla nedostatečně rozvinutá a místy je problémem snížená prostupnost území pro pěší. Pro efektivní rozvoj by bylo vhodné upřednostňovat výstavbu na prolukách a řešit dopravní napojení rozvojových zón včetně prostupnosti pro pěší.
- Kromě rozvojových ploch v prolukách a na „zelené louce“ se ve městě nachází mnoho ploch určených k přestavbě a také dva areály typu brownfield (bývalá loděnice a tzv. starý řepný plac). v rámci územního rozvoje města, zejména pak hromadné bytové výstavby a výstavby objektů občanské vybavenosti a lehké, nerušící výroby by bylo vhodné směřovat rozvoj přednostně do těchto ploch a areálů.
- Na území města zasahují 3 maloplošná zvláště chráněná území a jedna evropsky významná lokalita. Historické jádro města má status městské památkové zóny, v celém městě se přitom vyskytuje 73 objektů se statusem kulturní památky. Přírodní a kulturně-historické prostředí města je tak poměrně pestré a hodnotné.

Hospodaření, finanční situace a projektové řízení města

- Pozitivním trendem je postupný růst daňových příjmů města, které tvoří nejstabilnější příjmovou položku. Město v poměrně velké míře využívá dotační příležitosti, čemuž odpovídá i rozvinuté projektové řízení. Zadluženost města je poměrně nízká.
- Město má rozpracované poměrně velké množství investičních záměrů. Většina záměrů je zaměřena na obnovu a údržbu majetku města. Kvalitativní přínos pro život ve městě mohou být např. připravované investice zaměřené na vybudování chodníků a cyklostezek. v nejbližším výhledu město nepřipravuje žádnou masivnější investiční akci s výjimkou Sanace svahu Na Polabí, kde jsou předpokládány investiční náklady vyšší než 100 mil. Kč. U tohoto i jiných nákladnějších záměrů je předpokladem realizace získání vnějších finančních zdrojů (především dotací).
- Otázkou je efektivnost fungování města, správy jeho majetku, poskytování služeb občanům apod. Podle zjištění z diskusních fór je žádoucí zvýšení efektivity v této oblasti.

Vyhodnocení názorů a potřeb místní komunity

Hlavními problémovými okruhy vyplývajícími z diskusních fór jsou:

- Doprava, dopravní zátěž města způsobená především silniční dopravou, nevyužitý potenciál pro udržitelné druhy dopravy (cyklistická, pěší),
- Řešení veřejného prostoru, potřeba jeho oživení ve vazbě na místní ekonomiku a volnočasové aktivity a akce,
- Modernizace, zkvalitnění a účelnější správa veřejné infrastruktury (sportoviště, školy apod.),
- Strategické řízení rozvoje města, institucionální kapacita městského úřadu a koordinace aktivit a intervencí města s dalšími subjekty (zejména podnikatelskými).

Hlavními závěry z šetření názorů a potřeb obyvatel města, kde bylo využito podkladů zpracovaných studenty ČZU v Praze, jsou:

- Z hlediska rezidenční spokojenosti výrazně převažuje mírně nadprůměrná a průměrná spokojenost,
- Pro obyvatele města je přirozeně nejatraktivnější historické jádro města, velmi pozitivně je také vnímána příroda v okolí města a kulturní život ve městě,
- Negativně je naopak vnímána zejména problematika dopravy a parkování. Velmi často je zmiňována také problematika územního rozložení obchodní sítě.

1.2 NÁVRHOVÁ ČÁST

Návrhová část byla tvořena od ledna do dubna 2018. V jejím rámci proběhlo dílčí zpřesnění a úprava vize, její hlavní vyznění však zůstává z pochopitelných důvodů neměnné (představa o optimálním rozvoji města zůstává v dlouhodobém měřítku podobná).

Naopak formulace problémů a od nich se odvíjejících cílů a opatření prošla výraznou změnou. Jednak byla provedena aktualizace ve smyslu zastarání některých návrhů (byly splněny, případně z různých důvodů zamítnuty) a doplnění návrhů nových (vyplývajících například ze zastarávání infrastruktury, technologického vývoje a aktuálních trendů ve společnosti, z dílčího posunu rozvojových priorit města apod.), a jednak byla pozměněna struktura jednotlivých prioritních oblastí. Nově jsou na základě koncentrace rozvojových problémů a potřeb města definovány 4 prioritní oblasti:

- Doprava, technická infrastruktura a životní prostředí,
- Občanská vybavenost,
- Cestovní ruch a veřejný prostor,
- Správa, komunikace a koordinace rozvojových aktivit města.

Každé z těchto oblastí je rozpracována v podobě stromu problémů a potřeb, stromu cílů a podrobného popisu cílů s popisem opatření, výstupů a ukazatelů, pomocí nichž bude

možné sledovat plnění těchto cílů. Podrobnější metodika konstrukce stromu problémů a cílů je uvedena v příslušné kapitole.

Formulace rozvojové vize

- Mělník bude sebevědomým regionálním centrem dobře dopravně napojeným nejen na Prahu, ale i na okolní regionální centra, které bude mít vyřešenou dopravu v klidu a fungování městské hromadné dopravy. Částečně se podaří eliminovat intenzitu silniční dopravy uvnitř města ve prospěch veřejné, osobní lodní, cyklistické a pěší dopravy.
- Mělník bude i nadále těžit ze své pozice centra s diverzifikovanou ekonomikou založenou především na menších a středních podnicích. Místní ekonomika bude stát na environmentálně ohleduplné výrobě a službách s vyšší přidanou hodnotou. Mělník bude městem s rozvinutým cestovním ruchem, jež využívá živé historické centrum a tradici královského věnného města a vína.
- Mělník bude městem s fungujícími veřejnými službami pro občany zejména v oblasti sociální, bezpečnostní, zdravotní, kultury, sportu a volného času. Občanská vybavenost města bude technologicky, funkčně a esteticky odpovídat potřebám moderního města 21. století.
- Mělník bude „zelené“ město s kvalitním životním prostředím, dostatkem veřejné zeleně a přívětivým prostředím pro život svých obyvatel.

Návrh rozvojových cílů a opatření

Navrženy jsou 4 cíle rozvoje města. K nim přísluší vždy několik dílčích cílů, které jsou naplňovány prostřednictvím typových opatření. Níže následuje přehled cílů a dílčích cílů (výčet typových opatření je uveden v příslušné části kapitoly 14).

Cíl D: Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města

Dílčí cíle:

- D.1: Snížená expozice města vůči dopravním zátěžím,
- D.2: Zlepšená nabídka šetrných forem dopravy,
- D.3: Zkvalitnění územního rozvoje a odstranění nedostatků v oblasti technické infrastruktury,
- D.4: Zlepšení stavu životního prostředí.

Cíl V: Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města

Dílčí cíle:

- V.1: Odstranění nedostatků v rozsahu a správě technické infrastruktury,
- V.2: Kapacitní a kvalitní infrastruktura v oblasti školství,

- V.3: Adekvátní vybavenost města zdravotnickou infrastrukturou,
- V.4: Dostatečně kapacitní a kvalitní sociální služby v souladu se střednědobým plánem rozvoje,
- V.5: Adekvátní infrastruktura pro kulturu a sport.

Cíl T: Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu

Dílčí cíle:

- T.1: Rozšíření a zkvalitnění nabídky cestovního ruchu,
- T.2: Oživení centra města,
- T.3: Koordinace cestovního ruchu ve městě,
- T.4: Zvýšení povědomí (potenciálních) návštěvníků o širší turistické nabídce města.

Popis cíle S: Koncepční a koordinovaný rozvoj města

Dílčí cíle:

- S.1: Definovat a následně naplňovat jasnou a konsenzuální koncepci rozvoje města,
- S.2: Dosáhnout vyšší efektivity řízení a provozní správy města,
- S.3: Prosadit intenzivní koordinační roli města při hospodářském rozvoji svého území.

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Kapitola charakterizuje město Mělník z hlediska začlenění do širšího regionu. Hodnotí město z pohledu jeho polohy, vazeb v rámci sídelního systému a pomocí analýzy dojíždky a vyjíždky za zaměstnáním a do škol charakterizuje širší vztahy města. Kapitola využívá data především z databáze SLDB 2011.

2.1 REGIONÁLNÍ VZTAHY A POLOHA MĚSTA V SÍDELNÍM SYSTÉMU

Město Mělník se nachází v regionu soudržnosti Střední Čechy, v severní části Středočeského kraje a je správním a obslužným centrem okresu Mělník. Město leží na historické dopravní křižovatce cest, která zabezpečuje dobré dopravní spojení mezi severem republiky a Prahou. Město Mělník se nachází v zázemí hl. m. Prahy, na něž má intenzivní funkční vazby. Silniční vzdálenost Mělníka od Prahy je přibližně 30 km. Mělník se podle Politiky územního rozvoje ČR nachází již mimo rozvojovou oblast OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, je ovšem touto rozvojovou oblastí ovlivněné, stejně jako nedalekou rozvojovou osou OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (–Dresden), která je dle Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1, z roku 2015¹ vymezena jako území mimo rozvojové oblasti, které je výrazně ovlivněné významnými dopravními cestami, tj. dálnicí D8 a železniční tratí č. 090, při spolupůsobení center osídlení Mělník, Roudnice nad Labem, Lovosice, Litoměřice a Děčín.

Město Mělník leží na křižovatce významných dopravních cest, představovaných silnicemi první třídy I/9 a I/16, které se napojují na dálnice D8 a D10. v železniční dopravě se jedná o křižovátku dvou tratí – celostátní trati č. 072: Lysá n. Labem – Všetaty – Mělník – Děčín a regionální železniční trati č. 076: Mělník – Mladá Boleslav – Stará Paka. Ve vodní dopravě se jedná o splavné říční síť a soutok Vltavy a Labe. Mělníkem prochází Labská vodní cesta, která propojuje přístav Mělník s přístavem v Hamburku.

Mělník se nachází na rozhraní Jizerské tabule a Středolabské tabule v její severozápadní části. Popisované město je situováno v geomorfologickém podcelku Mělnické kotliny. Geomorfologicky náleží Mělník a jeho okolí do provincie České vysočiny. Výrazným prvkem je opukový ostroh Turbovického hřbetu, na němž bylo město založeno. Geografická význačnost tohoto města je především v tom, že se zde stékají dvě významné české řeky, a to Labe (délka k soutoku 249 km) a Vltava (délka k soutoku 434 km). Soutok řek je vítanou turistickou atrakcí a plní funkci významné křižovatky vodních cest, avšak nese s sebou problémy spojené s povodněmi, a to především pod soutokem obou řek na pravém břehu Labe, kde hrozí riziko zaplavení. Zde se nalézá areál přístavu Mělník či zástavba obytných domů a provozoven.

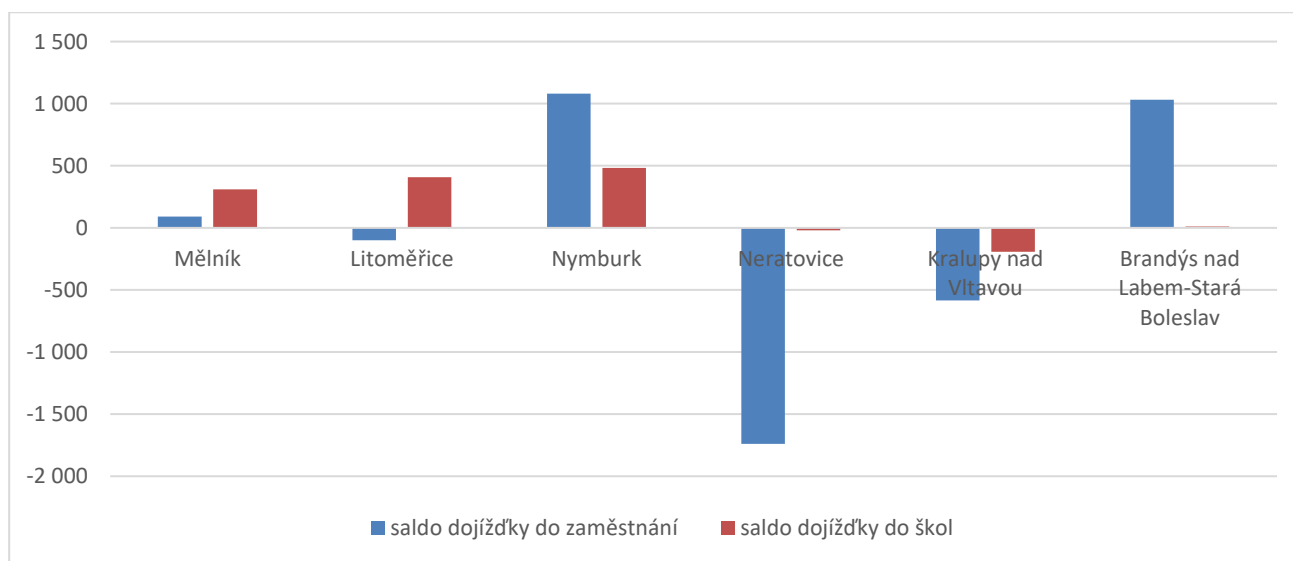
¹ MMR (2015): Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR

Mělník má funkci obce s rozšířenou působností (ORP) pro správní obvod 39 obcí. Ten zahrnuje dva správní obvody pověřených úřadů (POU) Mělník a Mšeno. POU Mělník spravuje 36 obcí. Město Mělník se rozkládá na území o celkové výměře 2 497 ha a je tvořeno dvěma katastrálními územími (k.ú.) – k.ú. Mělník o rozloze 2118 ha a k.ú. Vehlovice s celkovou výměrou 379 ha. Vehlovice jsou sídlem venkovského charakteru nacházejícím se severně od jádra Mělníka, na město přitom stavebně částečně navazují. Labe tvoří západní hranici města, říčka Pšovka je osou tohoto území. V Mělníku sídlí správa CHKO Kokořínsko – Máchův kraj a město je výchozím bodem k návštěvě této turisticky zajímavé destinace. Vede zde řada turistických tras a cyklostezek.

2.2 INTENZITA A SMĚRY DOJÍŽDKY A VYJÍŽDKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

Dojíždka a vyjíždka v rámci této studie byla charakterizována na základě dat ze SLDB 2011. Pro porovnání dojíždky do zaměstnání bylo vybráno několik referenčních měst (viz Graf 1). Z grafu je patrné, že ačkoliv má Mělník saldo dojíždky do zaměstnání kladné, není významným pracovním centrem. Do Mělníka dojíždí za práci pouze o 102 pracujících více, než z něho vyjíždí. Podobná situace byla zaznamenána v Litoměřicích, kde ale naopak o 101 pracujících více z města odjíždí. Významným centrem pracovní dojíždky je Nymburk nebo Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, kde je množství pracovních příležitostí. Výrazně záporné saldo dojíždky bylo zaznamenáno v Neratovicích, kde dominuje zaměstnanost v průmyslu (předním zaměstnavatelem zde je společnost Spolana Neratovice), ale zároveň město vykazuje vysokou vyjíždku do Prahy, ve které převažuje zaměstnanost ve službách. Určitou nevýhodou Mělníka je jeho poloha právě vůči hlavnímu městu, kde se projevuje gravitační síla hl. m. Prahy, které odčerpává kvalifikovanou a kvalitní pracovní sílu.

Graf 1: Saldo dojíždky do zaměstnání u referenčních měst podle SLDB 2011



Zdroj dat: SLDB 2011

Detailnější popis dojížděvky do zaměstnání a škol do Mělníka v roce 2011 ukazuje Tabulka 1. Dle SLDB 2011 dojíždělo do Mělníka celkem 3080 obyvatel okolních měst a obcí, a to především za prací (celkem 2167). Žáků a studentů dojíždělo za školami v Mělníku 913, z nichž 749 dojíždělo denně. Dojíždějící byli tvořeni především obyvateli v rámci okresu, což poukazuje na fakt, že Mělník zastává funkci regionálního centra. Mělník disponuje množstvím středních škol, v některých z nich i s možností nástavbového studia. Avšak z hlediska pracovních příležitostí je stále patrná dominance nadřazeného centra Prahy. Mělník je centrem dojížděvky především z obcí Neratovice, Praha, Štětí a Malý Újezd.

Tabulka 1: Dojížděka do zaměstnání a škol v Mělníku v r. 2011

Obec dojížděvky	Dojíždě- jící cel- kem	Zaměstnané osoby dojíždějící do zaměstnání			Žáci, studenti a uční dojíž- dějící do školy		
		celkem	z toho		celkem	z toho	
			z toho ženy	z celkového počtu do- jíždí denně		ve věku 6–14 let	dojíždí denně
Mělník	3 080	2 167	1 091	1799	913	241	749
dojíždí v rámci okresu	2 026	1 456	801	1291	570	218	554
dojíždí z jiných okresů kraje	273	181	69	136	92	4	44
dojíždí z jiných krajů	781	530	221	372	251	19	151
Obec vyjížděvky:							
Neratovice	240	155	82	132	85	11	83
Praha	196	137	64	105	59	3	46
Štětí	159	112	60	85	47	5	45
Malý Újezd	136	85	51	77	51	33	50
Velký Borek	100	75	46	69	25	18	25
Liběchov	94	74	35	65	20	13	20
Kly	91	75	44	64	16	4	16

Zdroj: SLDB (2011)

Podle údajů ze SLDB 2011 vyjíždí z Mělníka celkem 2658 osob, a to za zaměstnáním nebo za účelem školní docházky. Z hlediska pracovních vztahů je Mělník závislý především na hl. m. Praze, kam vyjíždí téměř polovina ze všech osob vyjíždějících do zaměstnání. Z hlediska obslužných vztahů, co se vyjížděky týče, je situace obdobná. Až polovina žáků a studentů vyjíždí do Prahy, z toho většina denně.

Tabulka 2: Vyjíždka do zaměstnání a škol v Mělníku v r. 2011 dle SLDB

Obec vyjížděky, obec dojížděky	Vyjíždějící celkem	Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání			Žáci, studenti a učni vyjíždějící do školy		
		celkem	z toho		celkem	z toho	
			ženy	vyjíždí denně		ve věku 6–14 let	vyjíždí denně
Mělník	2 658	2 065	819	1 773	593	23	455
vyjíždí v rámci okresu	810	728	261	652	82	15	78
vyjíždí do jiných okresů kraje	268	232	76	183	36	2	26
vyjíždí do jiných krajů	1 567	1 094	477	934	473	6	351
vyjíždí mimo ČR	13	11	5	4	2	-	-
Obec dojížděky:							
Praha	1 295	984	445	848	311	5	244
Horní Počaply	213	209	34	184	4	-	3
Neratovice	204	155	65	134	49	7	47
Štětí	67	28	4	27	39	-	38
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	64	62	28	51	2	-	2
Kralupy nad Vltavou	51	45	13	36	6	-	6
Liběchov	51	39	22	38	12	1	11
Ústí nad Labem	50	4	1	1	46	-	27

Zdroj: SLDB (2011)

2.3 SHRUTÍ

- Mělník se nachází na historické dopravní křižovatce cest, která zabezpečuje dobré dopravní spojení mezi severem republiky a Prahou, leží však mimo rozvojové osy.
- Dopravní poloha města je velmi příznivá, a to vzhledem k napojení na významné silniční, železniční a vodní trasy.
- Město Mělník v zásadě vykazuje určitou míru funkční závislosti na nedalekém hl. m. Praze z hlediska vyjížděky do zaměstnání i škol.
- Mělník si navzdory své blízké pozici k hl. m. Praze udržuje pozici mikroregionálního pracovního a obslužného centra, což dokládá kladné saldo dojížděky do zaměstnání i škol.

3 OBYVATELSTVO

Třetí kapitola se zabývá analýzou populačních charakteristik města Mělník. Důraz je kladen jak na aktuální stav, tak i na vývojové tendence populačních charakteristik. Je sledován vývoj počtu obyvatel a jejich pohyb (pomocí ukazatelů přirozeného přírůstku a přírůstku stěhováním), věková a vzdělanostní struktura obyvatel a porovnávání stav s referenčními městy. Data těchto ukazatelů pocházejí především z Veřejné databáze ČSÚ, Demografických ročenek měst a SLDB 2011.

3.1 VÝVOJ POČTU OBYVATEL

Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel města vykazuje vzestupnou tendenci (viz Tabulka 3 a Graf 2). Po počátečním poklesu obyvatel v období po druhé světové válce, se jejich počet stabilně navyšoval, a to jak přirozeným přírůstkem, tak migrací. Počtu 19 tisíc obyvatel dosáhl Mělník na začátku 80. let a dále pak tato hranice stagnovala. V současné době se počet obyvatel pohybuje těsně pod hranicí 20 tisíc. Největší změny v dlouhodobém vývoji obyvatel nastaly po druhé světové válce, a především pak v 70. a 80. letech 20. století, kdy byl v rámci procesu socialistické urbanizace podporován řízený rozvoj center nižšího řádu včetně okresních měst. Začal se projevovat fenomén vzniku a rozvoje socialistických sídlišť. v tomto období vznikala v Mělníku sídliště Podolí, Pivovar, Střed, Rousovice a Slovany (výstavba od 2. pol. 20. stol.). v tomto období můžeme pozorovat silný nárůst počtu obyvatel v důsledku markantního migračního přírůstku. Přírůstek obyvatel se pozastavil až v průběhu 90. let. Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v referenčních městech vykazuje obdobnou tendenci. Skokový nárůst obyvatel se projevuje například v Neratovicích (v roce 1970 zde žilo téměř 9 tisíc obyvatel, zatímco v roce 1980 to bylo již 15 tisíc) nebo v Kralupech nad Vltavou (v roce 1970 zde žilo téměř 15 tisíc obyvatel a v roce 1980 téměř 18 tisíc). Ani jedno z uvedených měst nezaznamenalo až do 90. let migrační úbytek obyvatel. Celkový nárůst obyvatel se po tomto období zpomalil.

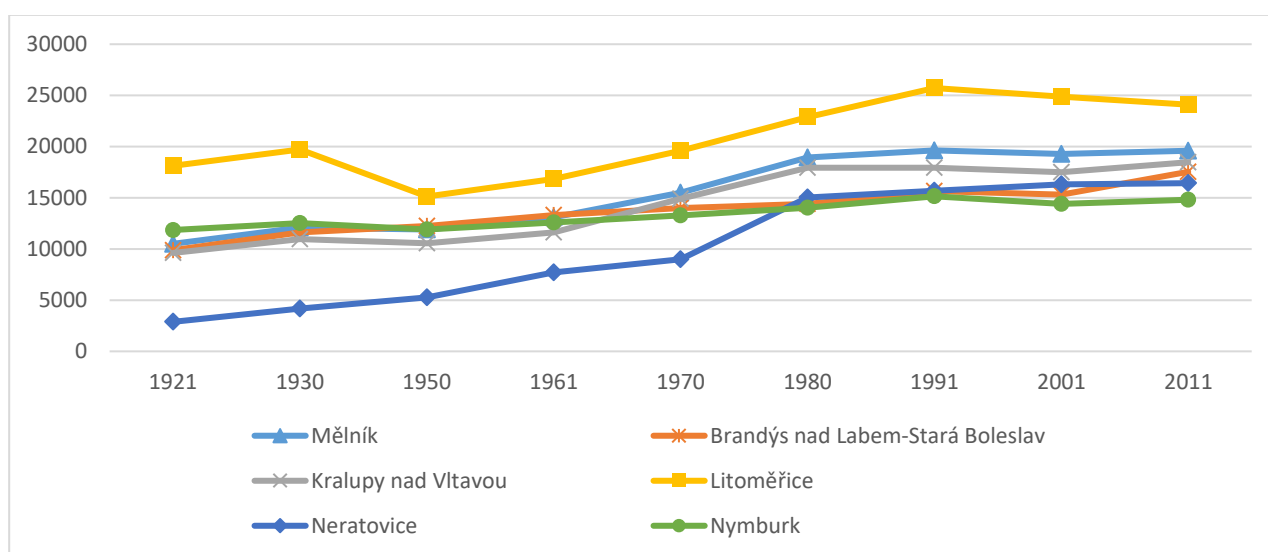
Tabulka 3: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v Mělníku a referenčních městech podle SLDB

	1921	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Mělník	10 502	12 089	11 914	13 076	15 487	18 941	19 625	19 271	19 599
Brandýs n. L.-St. Bol.	9 882	11 609	12 243	13 292	13 993	14 412	15 644	15 298	17 537
Kralupy nad Vltavou	9 612	10 960	10 558	11 629	14 898	17 928	17 934	17 506	18 472

Litoměřice	18 135	19 718	15 126	16 830	19 595	22 869	25 719	24 879	24 098
Neratovice	2 880	4 183	5 267	7 719	8 982	15 025	15 685	16 318	16 426
Nymburk	11 853	12 538	11 914	12 585	13 263	14 033	15 142	14 407	14 796

Zdroj: ČSÚ (2017), SLDB (2011)

Graf 2: Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel v Mělníku a referenčních městech



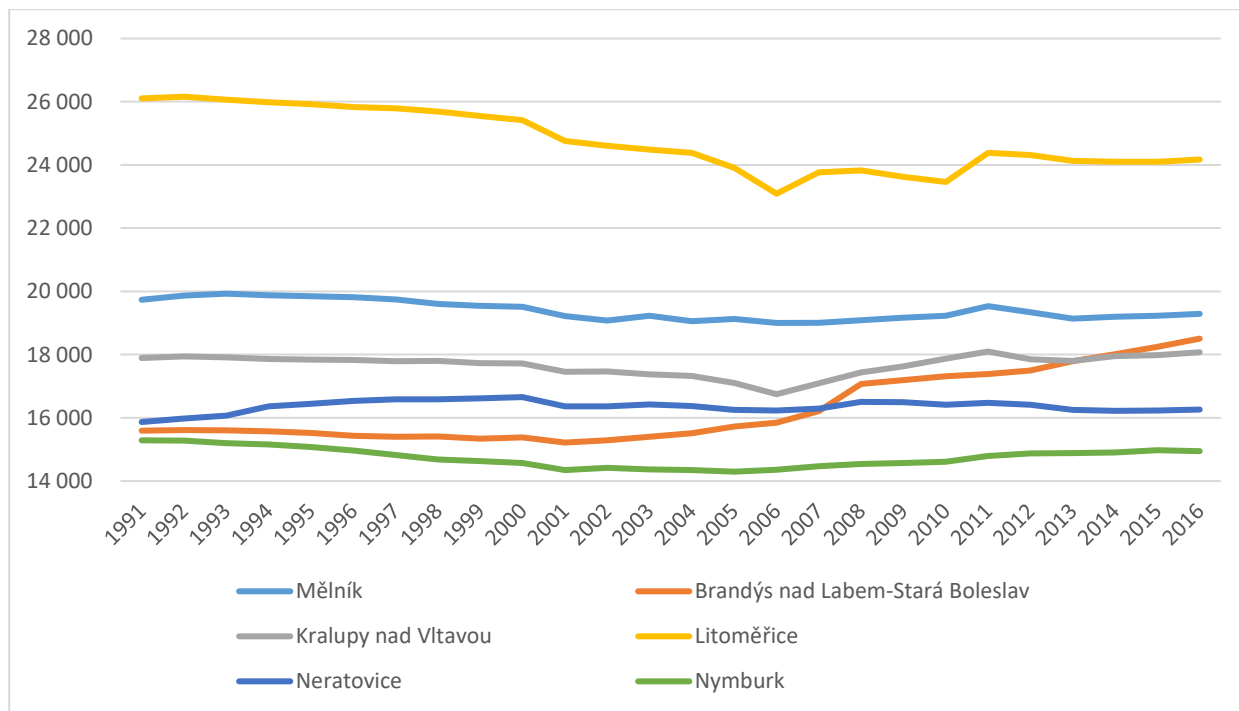
Zdroj: ČSÚ (2017), SLDB (2011)

Přírůstek obyvatel se pozastavil až na začátku 90. let. Po roce 1991 byla u většiny referenčních měst zaznamenána stagnace počtu obyvatel, či jejich postupný úbytek. Město Mělník mezi lety 1994-2002 zaznamenávalo spíše úbytek populace, což může souviset jak s přirozeným úbytkem, tak i s úbytkem stěhování. Pokles počtu obyvatel se zastavil až okolo roku 2007. v současné době dochází s občasnými proměnami k postupnému nárůstu obyvatel (vyjma let 2011, 2012 a 2013).

Tento přírůstek kopíruje trend v rámci celé republiky, je ovlivněn procesem suburbanizace, migračním přírůstkem, ale i přirozeným přírůstkem obyvatelstva. Referenční města obdobně kopírují nastolený trend ve stagnaci/mírném nárůstu počtu obyvatel. Znatelněji je tento trend zaznamenán v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi (viz Graf 3), kde lze pozorovat nárůst počtu obyvatel, a to především z důvodu přistěhování obyvatel do této lokality, což souvisí s procesem suburbanizace v oblasti pražské metropole. Podrobnější vývoj počtu obyvatel lze vidět na Graf 4, který znázorňuje vývoj počtu obyvatel města Mělník v letech 1991-2016. Pozoruhodný je prudký nárůst počtu evidovaných obyvatel mezi lety 2010 a 2011, který je nejspíše zapříčiněn revizí počtu obyvatel v souvislosti se SLDB 2011, kdy byli

obyvatelé sčítáni podle obvyklého místa pobytu. Podle tohoto zjištění se lze domnívat, že ve městě žije nezanedbatelný počet obyvatel, kteří zde přitom nejsou hlášeni k trvalému pobytu.

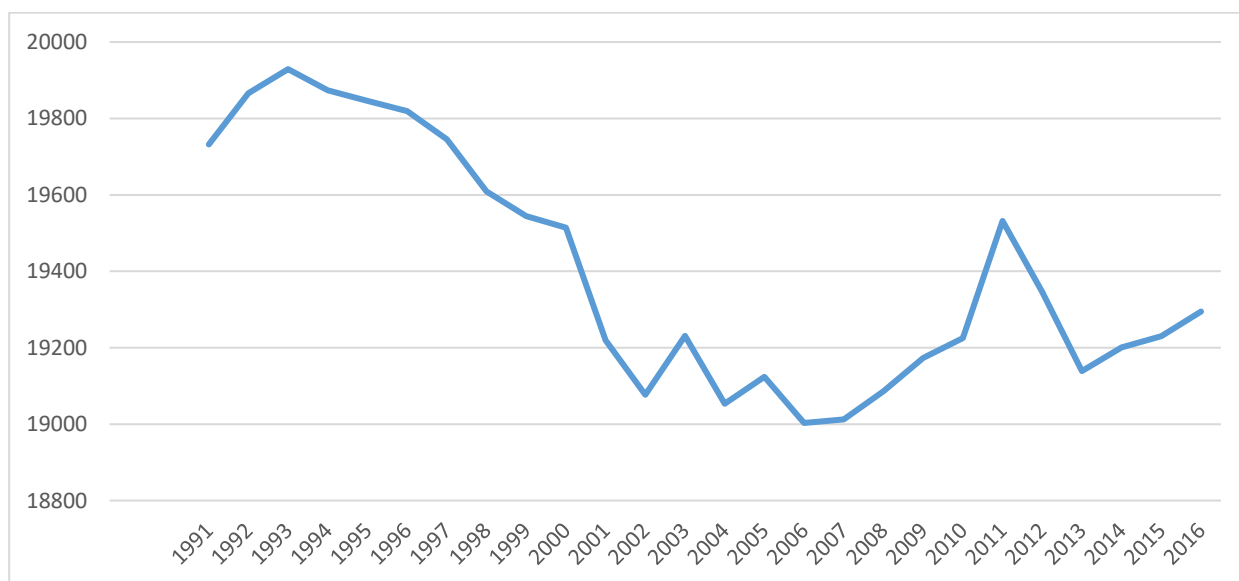
Graf 3: Vývoj počtu obyvatel města Mělníku a referenčních měst v letech 1991-2016



Pozn. Stav obyvatel k 31. 12. daného roku

Zdroj: ČSÚ (2017b)

Graf 4: Vývoj počtu obyvatel města Mělník v letech 1991-2016



Pozn. Stav obyvatel vždy k 31. 12. daného roku

Zdroj: ČSÚ (2017b)

3.2 POHYB OBYVATELSTVA

Pohyb obyvatelstva může být detailněji prezentován pomocí ukazatelů přirozeného přírůstku a přírůstku stěhováním. Tyto ukazatele jsou uvedeny v Tabulka 4 a ilustrují výše diskutované trendy. Ve Středočeském kraji od 90. let převažuje kladný migrační přírůstek, tedy počet přistěhovalých vyšší než počet vystěhovalých. Tento vývoj je podpořen procesem suburbanizace.

Zatímco na počátku 90. let doznívá trend mírného nárůstu obyvatelstva, a to především migrací, od 2. poloviny 90. let dochází spíše k úbytku populace. Na té se podílí jak přirozený úbytek, tak i úbytek stěhováním, kdy více lidí město opouští. S výjimkou roku 2003 a 2005 přetrvává tento trend až do roku 2007, kdy dochází opět k nárůstu populace, a to zprvu přirozeným přírůstkem a později i migračním přírůstkem. Přirozený přírůstek v období po r. 2006 je přitom projevem obecného demografického trendu ČR souvisejícího s reprodukci populačně silných ročníků narozených v 70. letech XX. století. Do populačního vývoje zde zasahují oproti bližšímu zázemí Prahy opožděné migrační vlny. Počet obyvatel začal pomalu růst, svoji atraktivitu získával Mělník svojí polohou v širším zázemí Prahy a atraktivním prostředím v blízkosti Kokořínska. Zajímavostí je úbytek populace mezi lety 2011-2013 (obdobný úbytek v tomto období zaznamenaly Kralupy nad Vltavou). Ačkoliv město za posledních několik let zasáhly povodně (povodně 2002 nebo 2013), tyto živelné katastrofy se nepromítly do pohybu obyvatelstva ve městě.

Tabulka 4: Pohyb obyvatelstva ve městě Mělník v období 1991-2016

Rok	Živě narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Stěhováním			Celkový přírůstek
				přistěhovalí	vystěhovalí	přírůstek stěhováním	
1991	236	198	38	657	588	69	107
1992	235	190	45	577	488	89	134
1993	257	187	70	456	463	-7	63
1994	197	199	-2	337	390	-53	-55
1995	203	220	-17	313	324	-11	-28
1996	168	177	-9	321	339	-18	-27
1997	173	176	-3	290	361	-71	-74
1998	156	186	-30	312	418	-106	-136
1999	176	198	-22	316	359	-43	-65

Rok	Živě narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Stěhování			Celkový přírůstek
				přistěhovalí	vystěhovalí	přírůstek stěhováním	
2000	158	208	-50	370	350	20	-30
2001	159	207	-48	373	404	-31	-79
2002	203	212	-9	385	518	-133	-142
2003	179	208	-29	672	489	183	154
2004	183	208	-25	472	625	-153	-178
2005	204	211	-7	617	539	78	71
2006	183	184	-1	618	738	-120	-121
2007	224	181	43	783	817	-34	9
2008	218	184	34	683	643	40	74
2009	233	201	32	598	543	55	87
2010	212	198	14	605	567	38	52
2011	217	189	28	451	548	-97	-69
2012	205	211	-6	433	613	-180	-186
2013	172	219	-47	425	585	-160	-207
2014	203	185	18	468	424	44	62
2015	193	212	-19	492	444	48	29
2016	216	196	20	473	428	45	65

Zdroj: ČSÚ (2017b)

3.3 SLOŽENÍ OBYVATEL PODLE VĚKU A VZDĚLÁNÍ

Věková struktura obyvatel Mělníka je málo příznivá, v roce 2016 byl zaznamenán výrazně vyšší index stárí, než v celé ČR a v referenčních městech (viz Tabulka 5). Vývoj indexu stárí má v posledních letech v Česku stoupající tendenci. To znamená, že se zvyšuje počet seniorů nad 65+ let oproti dětem do 14 let. Ve Středočeském kraji se index stárí pohybuje na velmi nízké úrovni, oproti krajům jako je například Karlovarský nebo Praha, kde je index stárí vysoký (v roce 2011 dosáhl 129,7, v roce 2016 se pohybuje na hranici 122,4) což je způsobeno tradičně nízkým zastoupením dětí v hlavním městě a současně vysokým podílem seniorů. Ve Středočeském kraji nastal i pokles podílu nejstarších obyvatel, a to především vlivem

procesu suburbanizace, kdy do tohoto území přišly mladší ročníky obyvatel a rodiny s dětmi. Mělník je tímto procesem ovlivněn spíše sekundárně. Nadprůměrný podíl dětí (a nízký počet seniorů na celkové populaci města) byl v roce 2016 zaznamenán v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi. Naopak ostatní referenční města mají vysoký index stáří, přičemž Mělník a Kralupy nad Vltavou dokonce přesahují republikový průměr.

Tabulka 5: Věková struktura obyvatel Mělníka a referenčních území v roce 2016

	Počet obyvatel 31. 12. 2016	Podíl obyvatel ve věku 0– 14 let (%)	Podíl obyvatel ve věku 15–64 let (%)	Podíl obyvatel ve věku 65 a více (%)	Index stáří ²
Česká republika	10 578 820	15,6	65,6	18,8	120,7
Středočeský kraj	1 338 982	17,3	65,2	17,5	101,5
Mělník	19 295	15,9	63,6	20,5	129,3
Brandýs n. L.-Stará Boleslav	18 507	17,7	65,5	16,8	94,7
Kralupy nad Vltavou	18 079	15,4	65,1	19,6	127,1
Neratovice	16 267	15,5	67,0	17,6	113,2
Nymburk	14 951	16,8	63,9	19,2	114,5
Ústecký kraj	821 377	15,9	65,8	18,3	115,0
Litoměřice	24 168	16,1	65,5	18,4	114,0

Zdroj: VDB ČSÚ (2017), ČSÚ (2017c)

Aktuální vývoj z hlediska věkové struktury ve městě Mělník ukazuje Tabulka 6 a Tabulka 7. Obě tabulky naznačují rychle stárnoucí populaci (dle indexu stáří), jež koresponduje s obecným demografickým vývojem. Trend stárnutí populace může být ovlivněn hned několika faktory, a to jednak odkládáním rodičovství na vyšší věk a propadem porodnosti (zejména v 90. letech), jednak prodlužováním průměrné délky života a souvisejícím nárůstem počtu seniorů, v posledních letech pak také přechodem populačně silných „poválečných“ ročníků do seniorského věku. Spolu s indexem stáří se zvyšuje i průměrný věk obyvatel Mělníka, který nyní dosahuje 42,7 let. Ačkoliv podíl dětí v Mělníku od roku 2007

² Vlastní výpočty

narůstá (v roce 2016 bylo zaznamenáno přes 3 000 dětí), podíl seniorů narůstá rychleji (v roce 2016 bylo zaznamenáno téměř 4 000 osob ve věku 65 a více).

Tabulka 6: Podíl dětí a seniorů k ekonomicky aktivnímu obyvatelstvu v Mělníku mezi roky 2007-2015

Rok	Stav obyvatel k 31.12.	Podíl dětí (0-14) a seniorů (65+)	Podíl ekonomicky aktivních obyvatel (15-64)	Průměrný věk	Index (65+ / 0-14 v %)	stáří
2007	19 012	28,8	71,2	41,0	109,1	
2008	19 086	29,3	70,7	41,2	114,9	
2009	19 173	29,9	70,1	41,3	117,0	
2010	19 225	30,5	69,5	41,5	120,3	
2011	19 532	31,6	68,4	41,7	122,5	
2012	19 346	32,7	67,3	41,9	125,5	
2013	19 139	33,7	66,3	42,2	128,1	
2014	19 201	34,8	65,2	42,3	129,3	
2015	19 230	35,7	64,3	42,5	128,7	
2016	19 295	36,4	63,6	42,7	129,3	

Zdroj: ČSÚ (2017c)

Tabulka 7: Vývoj věkové struktury obyvatelstva města Mělník mezi roky 2000-2016

Rok	Stav obyv. (31.12.)	Muži ve věku				Ženy ve věku				Index stáří (ženy)
		Celkem	0-14	15-64	65 +	Celkem	0-14	15-64	65 +	
2000	19 514	9 420	1 607	6 790	1 023	10 094	1 582	6 887	1 625	102,7
2001	19 219	9 309	1 514	6 760	1 035	9 910	1 411	6 882	1 617	114,6
2002	19 077	9 203	1 494	6 679	1 030	9 874	1 390	6 857	1 627	117,1
2003	19 231	9 336	1 438	6 869	1 029	9 895	1 357	6 902	1 636	120,6

2004	19 053	9 193	1 409	6 748	1 036	9 860	1 319	6 898	1 643	124,6
2005	19 124	9 257	1 388	6 823	1 046	9 867	1 273	6 934	1 660	130,4
2006	19 003	9 193	1 377	6 755	1 061	9 810	1 247	6 846	1 717	137,7
2007	19 012	9 179	1 368	6 703	1 108	9 833	1 248	6 839	1 746	139,9
2008	19 086	9 225	1 356	6 713	1 156	9 861	1 248	6 777	1 836	147,1
2009	19 173	9 292	1 379	6 706	1 207	9 881	1 264	6 731	1 886	149,2
2010	19 225	9 354	1 384	6 709	1 261	9 871	1 276	6 655	1 940	152,0
2011	19 532	9 526	1 423	6 744	1 359	10 006	1 350	6 619	2 037	150,9
2012	19 346	9 441	1 454	6 566	1 421	9 905	1 351	6 455	2 099	155,4
2013	19 139	9 275	1 463	6 337	1 475	9 864	1 367	6 346	2 151	157,4
2014	19 201	9 272	1 501	6 233	1 538	9 929	1 414	6 285	2 230	157,7
2015	19 230	9 302	1 540	6 175	1 587	9 928	1 460	6 194	2 274	155,8
2016	19 295	9 314	1 580	6 116	1 618	9 981	1 486	6 150	2 345	157,8

Zdroj: ČSÚ (2017c), ČSÚ (2017d)

Vzdělanostní struktura obyvatelstva města Mělník se blíží jak průměru Středočeského kraje, tak i celorepublikovému průměru. Nejnižší podíl osob se základním vzděláním a středním bez maturity se nachází v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi, Nymburce nebo Litoměřicích. Dle údajů ze SLDB 2011 je v Mělníku 11,1 % vysokoškolsky vzdělaných osob, což je relativně nižší podíl než v ostatních referenčních městech (až na výjimky). To může být způsobeno jednak odlivem kvalifikované pracovní síly, především směrem do hl. m. Prahy, ale také tím, že se do oblasti málo kvalifikovaných lidí stěhuje, na rozdíl od jiných vyhledávanějších měst, jako např. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav.

Vysoký je podíl obyvatel s úplným středním nebo vyšším odborným vzděláním (34,4 %). Vzdělanostní struktura může souviset s migračními proudy obyvatel, které jsou spojeny se stěhováním osob do regionů, kde naleznou lepší uplatnění (většinou lidé s vyšším vzděláním). Mělník nabízí vcelku široké možnosti studia na střední škole, střední školství je zde orientováno na tradiční odvětví (např. Vyšší odborná škola zahradnická a Střední zahradnická škola Mělník), avšak není zde výraznější zastoupení pomaturitního nástavbového studia, což může vzdělanostní strukturu taktéž ovlivnit.

Tabulka 8: Vzdělanostní struktura obyvatelstva Mělníka a referenčních území dle SLDB 2011

	základní vč. neukončeného	střední vč. vyučení (bez maturity)	úplné střední s maturitou a vyšší odborné vč. nástavbového	Vysokoškolské
Česká republika	17,6	33,0	31,2	12,5
Středočeský kraj	16,9	33,6	32,5	11,5
Mělník	16,0	32,1	34,4	11,1
Kralupy nad Vltavou	16,0	32,3	32,1	10,4
Brandýs n. L. - Stará Boleslav	14,2	27,7	35,4	14,6
Neratovice	17,9	35,8	31,6	8,4
Nymburk	14,2	31,8	36,8	12,4
Ústecký kraj	21,7	34,9	28,2	7,6
Litoměřice	15,4	27,7	36,8	14,1

Pozn. Obyvatelstvo ve věku 15 a více let podle nejvyššího ukončeného vzdělání (%)

Zdroj: SLDB (2011)

3.4 SHRUTÍ

- V éře socialismu rostl v Mělníku cíleně počet obyvatel. Tento trend se změnil v 90. letech, kdy začalo období úbytku populace přirozenou i migrační měnou. v posledních deseti letech došlo s občasnými proměnami k mírnému nárůstu počtu obyvatel díky přirozenému a částečně i migračnímu přírůstku populace. Na populačních změnách ve městě se projevují obecné demografické trendy ČR z hlediska přirozené měny a částečně i proces suburbanizace – ovšem spíše ve smyslu stěhování obyvatel z Mělníka do obcí v jeho zázemí.
- Věková struktura obyvatel Mělníka je málo příznivá, je zde vysoké zastoupení seniorů. Ačkoliv podíl dětí v Mělníku od roku 2007 narůstá, podíl seniorů narůstá rychleji. Lze předpokládat, že kromě obecného trendu stárnutí populace má na rychlém stárnutí populace ve městě vliv i odliv mladšího obyvatelstva.

- Obyvatelstvo Mělníka se vyznačuje méně příznivou vzdělanostní strukturou, spojenou s relativně nižším podílem obyvatel s vysokoškolským vzděláním. Vysoký podíl zaujímají obyvatelé s úplným středním a vyšším odborným vzděláním.

4 EKONOMIKA, PODNIKÁNÍ A TRH PRÁCE

Následující kapitola stručně charakterizuje makroekonomickou situaci ve Středočeském kraji, na jejímž základě se odvíjí místní ekonomika. Dále pak představuje základní charakteristiky ekonomiky prostřednictvím analýzy struktury ekonomiky podle velikostních kategorií místních zaměstnavatelů a hlavních odvětví místní ekonomiky na základě struktury zaměstnanosti. Představeni budou nejvýznamnější zaměstnavatelé. v poslední části bude charakterizován trh práce spolu s vývojem nezaměstnanosti. v rámci této kapitoly jsou použita data především z Veřejné databáze ČSÚ a data z Úřadu práce ČR.

4.1 VÝKONNOST MÍSTNÍ EKONOMIKY

Základní makroekonomická data jsou fixována na vyšší územní celky, tedy kraje nebo i celostátní úroveň. Následující hodnocené ukazatele bude tedy nutné posuzovat pouze na těchto úrovních a mají tak pro popis situace v hodnoceném území pouze rámcovou výpovědní hodnotu. Ekonomiku Mělníka ale nelze hodnotit izolovaně. Vzhledem ke své poloze ve Středočeském kraji, je Mělník silně ovlivněn ekonomikou pražské aglomerace. Provázanost je možné pozorovat i na základě vysoké míry vyjížděky do zaměstnání (viz kapitola 2.2 **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). Ekonomika hl. m. Prahy dlouhodobě patří k nejvyspělejším ekonomikám mezi regiony EU z hlediska výše HDP v přepočtu na obyvatele. Praha splňuje funkce obslužného, administrativního, vzdělanostního a funkčního centra ČR. Vzhledem k vysoké koncentraci centrál firem s republikovou působností, koncernů, nadnárodních společností, i vládního a veřejného sektoru (kromě ministerstev zde sídlí i většina organizací zřizovaných ministerstvy, které mají celorepublikovou působnost) je zde (z hlediska ČR) mimořádná nabídka pracovních pozic pro vysoce kvalifikovanou pracovní sílu.

Základní ukazatele HDP ve Středočeském kraji ukazuje Tabulka 9. Hodnota hrubého domácího produktu dosáhla ve Středočeském kraji v roce 2015 hodnoty 527,9 mld. Kč. Na jednoho obyvatele tak připadalo 399,7 tis. Kč (14 652 EUR, viz VDB 2017). Po hospodářské recesi se ekonomika Středočeského kraje rychle zotavovala. Ekonomický status Středočeského kraje je spolu s krajem Jihomoravským v rámci ČR z hlediska HDP na vysoké úrovni. Po hl. m. Praze mají tyto dva kraje nejvyšší HDP ze všech krajů ČR (viz Graf 5). HDP v přepočtu na obyvatele se pohybuje okolo 90 % celorepublikového průměru, který je ovšem značně ovlivněn výsledky vysoce rozvinuté ekonomiky hl. m. Prahy.

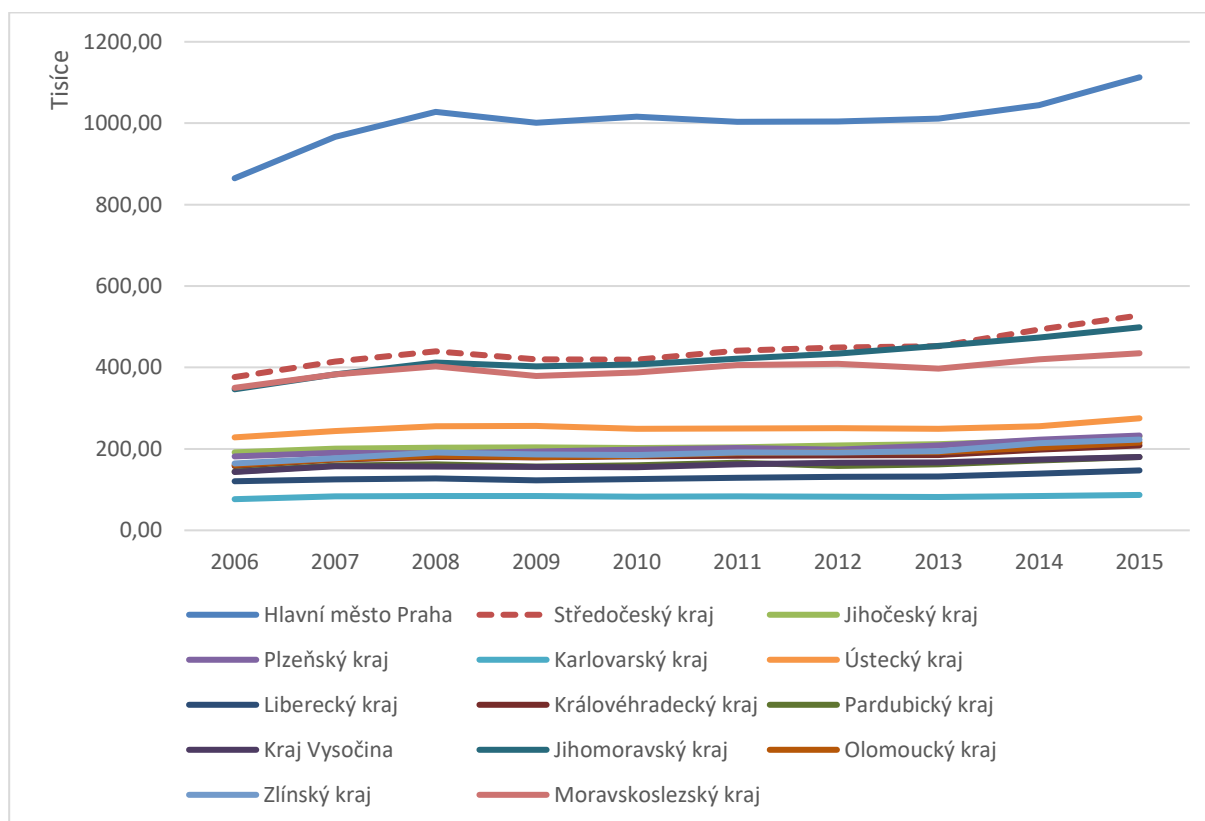
Tabulka 9: Základní ukazatele HDP ve Středočeském kraji v letech 2010 – 2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hrubý domácí produkt (HDP)						
v mil. Kč	419 500	441 035	449 502	452 331	493 325	527 868

vývoj HDP ve srovnatelných cenách (předchozí rok = 100)	101,4	106,5	99,2	98,3	104,1	106,6
podíl kraje na HDP České republiky (%)	10,6	10,9	11,1	11,0	11,4	11,5
HDP na 1 obyvatele						
v Kč	333 680	346 428	349 550	348 696	376 832	399 682
průměr ČR = 100	88,8	90,1	90,5	89,4	91,9	92,5

Zdroj: VDB (2017)

Graf 5: Hrubý domácí produkt v krajích (hodnota v mil. Kč)

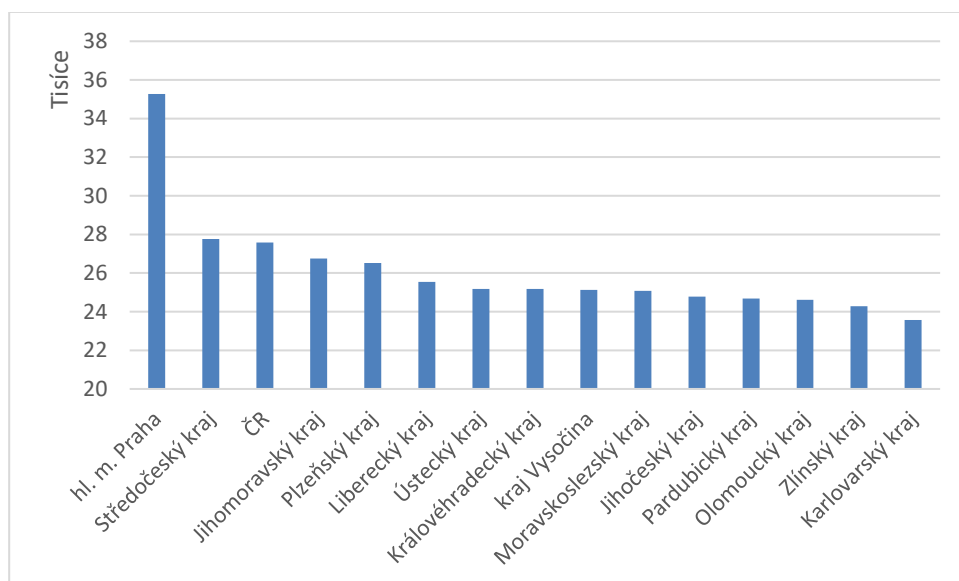


Zdroj: VDB (2017)

Výkonnost ekonomiky lze pozorovat například na podílu HDP kraje na celorepublikovém HDP, který od roku 2010 stále posiluje nebo z hlediska úrovně HDP v přepočtu na jednoho obyvatele. Tento ukazatel při mezikrajském srovnání je důležitým ukazatelem výkonnosti regionální ekonomiky (viz Graf 7). Z tohoto grafu lze pozorovat, spíše nadprůměrnou úroveň tohoto výkonnostního ukazatele ve Středočeském kraji. Velmi dobře si Středočeský kraj stojí i v porovnání průměrných mezd (viz Graf 6). Ty se zde pohybují okolo 27,7 tisíc Kč, zatímco průměr ČR je 27,6 tisíc Kč.

Příjmy domácností lze vyjádřit také za pomoci ukazatele čistý disponibilní důchod domácností (ČDDD). Ukazatel naznačuje úroveň materiálního bohatství domácností trvale bydlících v jednotlivých regionech, vyčísluje objem prostředků, které mají domácnosti k dispozici po přerozdělení důchodů státem a po započítání přílivu/odlivu kapitálu, udává se v běžných cenách. Mezi kraji má nadprůměrný ČDDD na obyvatele pravidelně Hlavní město Praha a Středočeský kraj (viz Graf 7). ČDDD v běžných cenách dosáhl v roce 2015 ve Středočeském kraji hodnoty 296,5 mld. Kč (10 868 mil. EUR), na jednoho obyvatele tak připadalo 224,5 tis. Kč, což byla po Praze (273,2 tis. Kč) druhá nejvyšší hodnota mezi kraji (VDB 2017).

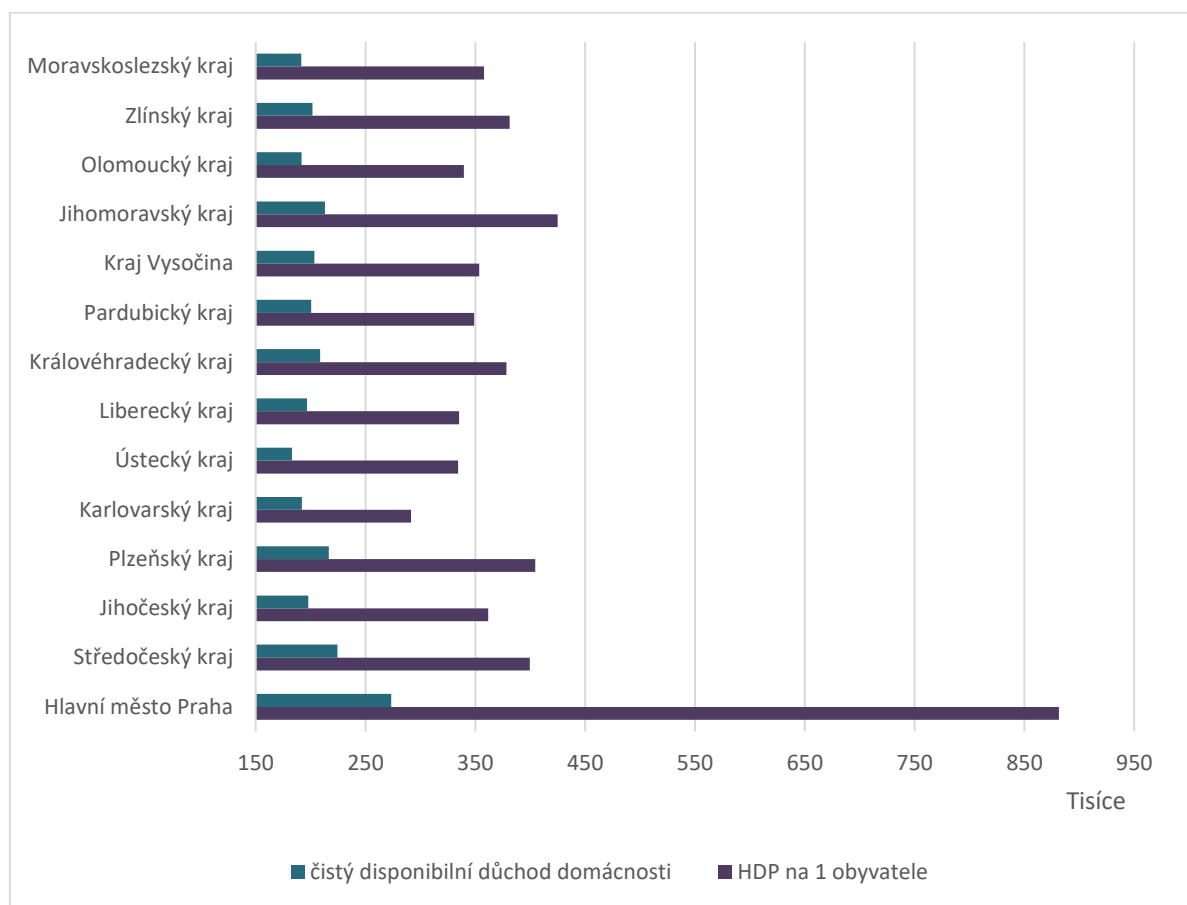
Graf 6: Průměrná hrubá měsíční mzda (v Kč)



Pozn. Průměrná měsíční mzda na přepočtené počty zaměstnanců, předběžný údaj k roku 2016

Zdroj: VDB (2017)

Graf 7: Hrubý domácí produkt v přepočtu na obyvatele a čistý disponibilní důchod domácností v krajích ČR v r. 2015



Zdroj: VDB (2017)

4.2 EKONOMICKÁ STRUKTURA PODLE STRUKTURY ZAMĚSTNANOSTI

Ekonomickou strukturu lze popsat na základě studie počtu ekonomických subjektů a počtu jejich zaměstnanců. Velikostní strukturu ekonomických subjektů registrovaných v Mělníku a referenčních městech představuje Tabulka 10. v Mělníku se nachází celkem 7 zaměstnavatelů s více než 100 zaměstnanci, což je oproti ostatním referenčním městům spíše podprůměrné (méně větších zaměstnavatelů mají pouze Neratovice – 5). Na území Středočeského kraje bylo v roce 2015 zaevidováno přibližně 325 tisíc ekonomických subjektů (ČSÚ 2017). Patrná je především jejich teritoriální diferenciaci. Subjekty volí sídlo zpravidla v návaznosti na tranzitní tepny v centrální oblasti v blízkosti hlavního města. i z tohoto důvodu je možné pozorovat, že v Mělníku nesídlí žádný z velkých zaměstnavatelů Středočeského kraje. Nižší význam větších subjektů je v Mělníku vyvážen vysokým počtem subjektů s méně zaměstnanci (zejména subjektů s 1-5 nebo 25-49 zaměstnanci). Lze tedy konstatovat, že díky diverzifikované struktuře je Mělník méně náchylný k silným výkyvům v případě útlumu činnosti některého z velkých zaměstnavatelů.

Tabulka 10: Ekonomické subjekty v Mělníku a referenčních městech podle počtu zaměstnanců

	Mělník	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	Kralupy nad Vltavou	Litoměřic e	Neratov ce	Nymburk
Celkem ^[1]	4 695	4 804	4 132	6 076	3 504	3 738
neuveдено ^[2]	2 616	2 590	2 269	3 722	2 029	2 084
bez zaměstnanců ^[2]	1 636	1 622	1 407	1 734	1 280	1 250
1 - 5 ^[2]	325	283	239	419	162	216
6 - 9 ^[2]	51	45	43	58	24	34
10 - 19 ^[2]	53	43	32	49	19	28
20 - 24 ^[2]	14	3	7	8	1	3
25 - 49 ^[2]	26	14	15	24	11	17
50 - 99 ^[2]	11	3	16	15	9	12
100 - 199 ^[2]	4	3	7	9	3	8
200 - 249	1	2	1	2	.	.
250 - 499 ^[2]	1	4	2	3	1	1
500 - 999 ^[2]	1	.	2	1	1	1

Pozn.: [1] Období: 31. 12. 2016, [2] období: 31. 12. 2013

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

Vývoj počtu ekonomických subjektů mezi roky 2010-2015 v Mělníku a referenčních městech ukazuje Tabulka 11. Z ní je patrné, že si Mělník i ostatní referenční města až na výjimky udržují poměrně trvalý počet ekonomických subjektů, pouze s lehkou klesající tendencí. Jedinou výjimku tvoří Litoměřice, kde mezi roky 2010–2015 zaniklo více jak 600 subjektů. V Mělníku subjektů v porovnání obou let také ubylo, to může souviset se změnami v podmínkách pro podnikatele (mj. v oblasti daňových bonusů) a změnami ekonomické situace v příslušném období.

Tabulka 11: Přehled počtu ekonomických subjektů v Mělníku a referenčních městech mezi lety 2010–2016

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mělník (okres Mělník)	4 827	4 905	4 971	4 739	4 696	4 657
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (okres Praha-východ)	4 627	4 723	4 737	4 612	4 685	4 770
Kralupy nad Vltavou (okres Mělník)	4 197	4 317	4 380	4 039	4 047	4 034
Litoměřice (okres Litoměřice)	6 684	6 693	6 714	6 044	6 065	6 069
Neratovice (okres Mělník)	3 793	3 815	3 794	3 540	3 512	3 524
Nymburk (okres Nymburk)	3 680	3 738	3 763	3 654	3 692	3 692

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

4.3 VÝZNAMNÉ SEKTORY A ZAMĚSTNAVATELÉ

Mělnická oblast je řazena k produkčním oblastem Středočeského kraje. Mimo významné zemědělské odvětví, je zde také důležitý průmysl energetický a potravinářský. Obrázek o struktuře místní ekonomiky lze podat například skrze přehled počtu ekonomických subjektů podle jednotlivých odvětví (Tabulka 12). Míra podnikatelské aktivity (počet ekonomických subjektů v přepočtu na 1 000 obyvatel) je v Mělníku stejná jako v celém Středočeském kraji. Vyšší nalezneme v Brandýse nad Labem – Staré Boleslavi nebo Nymburku a Litoměřicích.

Charakteristika ekonomiky dle počtu ekonomických subjektů může být do jisté míry zkreslena existencí tzv. švarcsystému, kdy se zaměstnavatelé vyhýbají nákladům souvisejícím se zaměstnáváním pracovní síly tím, že najímají držitele živnostenských oprávnění. Skutečný počet subjektů (samostatných produkčních jednotek), tak může být ve skutečnosti nižší.

Největší zastoupení ekonomických subjektů v Mělníku je u odvětví Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel, což je odvětví, kde je přirozeně vysoký počet ekonomických subjektů, jak dokládají i údaje za ostatní referenční města (Tabulka 12). Druhé nejrozšířenější odvětví z hlediska počtu ekonomických subjektů je profesní, vědecké a technické činnosti. Toto odvětví vyžaduje přítomnost vysoce kvalifikované síly v regionu, což je pozitivní faktor. Vysoké počty subjektů jsou pak v sektoru průmyslu a stavebnictví a činností v oblasti nemovitostí. Podobně jsou na tom i ostatní referenční města, kde jsou tyto oblasti silně zastoupeny.

Tabulka 12: Přehled počtu ekonomických subjektů podle oboru činnosti v Mělníku a referenčních územích k 31. 12. 2016

	Středo- český kraj	Mělník	Brandýs n. L. – St. Boleslav	Kralupy nad Vltavou	Neratovice	Nymburk	Ústecký kraj	Litoměřice
Obyvatel celkem	1338 982	19 295	18 507	18 079	16 267	14 951	821 377	24 168
Celkem počet ekonomických subjektů	324 905	4 695	4 804	4 132	3 504	3 738	173 878	6 076
míra podnikatelské aktivity (počet subjektů na 1000 obyv.)	243	243	260	229	215	250	212	251
Počet ekonomických subjektů v oboru:								
A Zemědělství, lesnictví, rybářství ^[1]	14 415	155	135	77	92	73	6 355	137
Průmysl celkem (B-E)	38 456	513	536	465	457	447	18 803	517
F Stavebnictví ^[1]	41 185	535	496	482	463	348	22 785	758
G Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motor. vozidel ^[1]	74 245	1 114	1 136	1 015	879	946	41 693	1 328
H Doprava a skladování ^[1]	10 204	163	163	115	105	82	4 617	116

		Středo- český kraj	Mělník	Brandýs n. L. – St. Boleslav	Kralupy nad Vltavou	Neratovice	Nymburk	Ústecký kraj	Litoměřice
I	Ubytování, stravování a pohostinství ^[1]	15 367	197	215	220	141	201	11 211	327
J	Informační a komunikační činnosti ^[1]	6 995	84	119	74	71	96	2 552	134
K	Peněžnictví a pojišťovnictví ^[1]	10 804	185	130	125	123	137	7 650	250
L	Činnosti v oblasti nemovitostí ^[1]	14 083	283	283	319	187	200	8 503	396
M	Profesní, vědecké a technické činnosti ^[1]	37 170	523	668	434	327	428	16 718	786
N	Administrativní a podpůrné činnosti ^[1]	5 994	85	101	56	57	54	2 915	105
O	Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezp. ^[1]	2 575	7	4	4	5	7	771	4
P	Vzdělávání ^[1]	5 356	76	84	79	46	86	2 722	126
Q	Zdravotní a sociální péče ^[1]	3 835	80	70	71	43	64	2 430	122
R	Kulturní, zábavní a rekreační činnosti ^[1]	7 794	131	144	89	89	106	4 214	155

		Středo- český kraj	Mělník	Brandýs n. L. – St. Boleslav	Kralupy nad Vltavou	Neratovice	Nymburk	Ústecký kraj	Litoměřice
S činnosti ^[1]	Ostatní	26 397	402	385	392	256	394	13 406	482
Nezjištěno		10 030	162	135	115	163	69	6 533	333

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

Tabulka 13 ukazuje, že místní ekonomika je z hlediska orientace největších zaměstnavatelů v podnikatelské sféře poměrně diverzifikovaná. Největším zaměstnavatelem je Mělnická zdravotní a.s., která poskytuje zdravotnické, ambulantní i pobytové služby. Nemocnice s poliklinikou zaměstnává přes 600 osob. Druhým největším zaměstnavatelem je podnik Junker Grinding Technology a.s. - Výroba brousicích strojů, kde bylo v roce 2016 394 zaměstnanců. České přístavy a.s. v roce 2013 v přístavu v Mělníku zaměstnávaly 44 zaměstnanců. Firma České přístavy a.s., přístav Mělník zaměstnává v pracovním poměru jen 7 osob, a to v administrativě a obchodě. Dělnické profese byly přesunuty pod dceřinou společnost T-PORT s.r.o., která je personálně s přístavem propojena (17 osob)³. Dalšími zaměstnavateli jsou instituce ve veřejné sféře⁴, jako například město Mělník, Úřad práce ČR, Finanční Úřad, katastrální úřad, příspěvkové organizace města (ZŠ, MŠ, TSM), policie ČR, HSZ a zdravotnická záchranná služba. Ve městě dále funguje několik supermarketů, jež rovněž zaměstnávají větší počet osob. v blízkosti Mělníka jsou významní zaměstnavatelé především v oboru chemické výroby (Synthos Kralupy a.s. (Kralupy nad Vltavou, 672 zaměstnanců), Spolana a.s. (Neratovice, 664 zaměstnanců)), dále také výroby dřeva (Danzer Bohemia – Dýhárna s.r.o. (Horní Počaply, 555 zaměstnanců) nebo potravinářství (Vitana a.s., Byšice, 458 zaměstnanců). Ve městě samotném je tedy (zejména ve srovnání s jinými městy) poměrně omezený význam průmyslu pro zaměstnanost, což je ovšem vyváжено existencí větších podniků v okolí města.

³ Zdroj: informace získané z MÚ Mělník

⁴ Nedostupná data

Tabulka 13: Přehled největších zaměstnavatelů v Mělníku (podnikatelská sféra)

Firma	obor činnosti NACE	počet zaměstnanců
Mělnická zdravotní a.s.	86 zdravotní péče	618
Erwin Junker Grinding Technology a.s.	28 výroba brousicí techniky	394
Vibracoustic CZ s.r.o.	22 výroba pryžových výrobků pro automotive	355
Zásobování a.s.	46 velkoobchod	168
Centrum seniorů Mělník	87 pobyt. Služby	162
ČSAD Mělník a.s.	49 silniční nákladní doprava	111
Patron Bohemia a.s.	30 výroba ost. Doprav. Prostředků	105
Servis Dopravní Techniky a.s.	33 opravy strojů	89
Mepla s.r.o.	22 výroba plastových desek	60
CNS a.s.	62 inform. Technologie	59
Retal Czech a.s.	22 výroba plastových obalů	51

Zdroj: MÚ Mělník

4.4 TRH PRÁCE A NEZAMĚSTNANOST

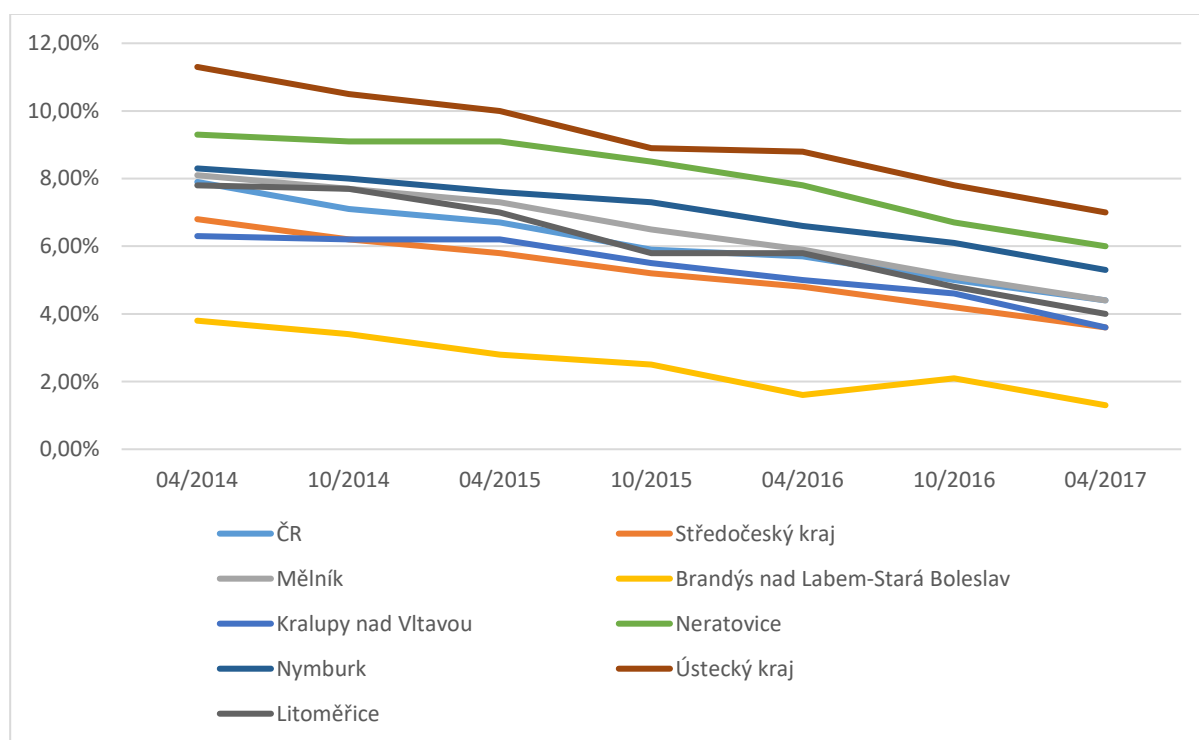
Charakteristika trhu práce je v této části hodnocena na základě dostupných dat z MPSV a Úřadu práce⁵. Z dostupných dat je možné charakterizovat vývoj podílu nezaměstnaných od roku 2014, kdy opět začala být zveřejňována data na úrovni obcí a měst. Údaje o podílu nezaměstnaných byly v rámci této studie sledovány v měsíci dubnu a říjnu pro očištění od vlivu sezónních prací.

Podíl nezaměstnaných osob ve Středočeském kraji patří dlouhodobě mezi nejnižší v České republice, avšak i zde existují výrazné rozdíly, které jsou ovlivněny především blízkostí Prahy. Celkově lze konstatovat, že ve sledovaném období dochází ke zlepšování situace na trhu práce, a to jak na úrovni krajů, tak i v jednotlivých referenčních městech, tak i ve městě

⁵ Ministerstvo práce a sociálních věcí počínaje lednem 2013 přešlo na nový ukazatel registrované nezaměstnanosti v ČR s názvem Podíl nezaměstnaných osob, který vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15–64 let ze všech obyvatel ve stejném věku.

Mělníku. Nejnižší míru nezaměstnanosti vykazuje dlouhodobě Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, kde je zároveň nejnižší počet dosažitelných uchazečů 15-64⁶ a nejvíce volných pracovních míst (ze sledovaných referenčních měst). v Mělníku klesla míra nezaměstnanosti z 6,5 % v roce 2014 již na 4,4 % v roce 2017. Stále zde zůstává nižší počet volných pracovních míst (v dubnu 2017 celkem 293), v porovnání s počtem dosažitelných uchazečů ve věku 15-64 let, kterých zde bylo ke stejnému datu 549. Poptávka po pracovních místech se tak nemusí střetávat s jejich nabídkou. Ani v jednom z referenčních měst nebyl zaznamenán nárůst nezaměstnanosti, nedošlo tedy k výrazným změnám z hlediska pozice jednotlivých měst na trhu práce. Situace na trhu práce v Mělníku je velmi podobná situaci v celé ČR.

Graf 8: Vývoj míry nezaměstnanosti v referenčních městech v období 2015-2017



Zdroj: MPSV (2017)

⁶ Jedná se o uchazeče o zaměstnání ve věku 15-64, kteří mohou bezprostředně nastoupit do zaměstnání při nabídce vhodného pracovního místa, tj. evidovaní nezaměstnaní, kteří nemají žádnou objektivní překážku pro přijetí zaměstnání.

Tabulka 14: Situace na trhu práce v Mělníku a referenčních územích

	Podíl nezaměstnaných osob				Ostatní charakteristiky k 04/2017	
	10/2015	04/2016	10/2016	04/2017	Dosažitelní uchazeči 15-64	Volná místa
ČR	5,90%	5,70%	5,00%	4,40%	303 837	159 076
Středočeský kraj	5,20%	4,80%	4,20%	3,60%	31 670	19 618
Mělník	6,50%	5,90%	5,10%	4,40%	549	293
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	2,50%	1,60%	2,10%	1,30%	157	444
Kralupy nad Vltavou	5,50%	5,00%	4,60%	3,60%	430	149
Neratovice	8,50%	7,80%	6,70%	6,00%	658	194
Nymburk	7,30%	6,60%	6,10%	5,30%	517	156
Ústecký kraj	8,90%	8,80%	7,80%	7,00%	37 802	9 045
Litoměřice	5,80%	5,80%	4,80%	4,00%	638	169

Zdroj: MPSV (2017)

4.5 SHRNU TÍ

- Mělník je silně provázaný s ekonomikou Středočeského kraje, která dlouhodobě vykazuje vysokou výkonnost a přispívá tak k nadstandardní pozici kraje ve srovnání s ostatními kraji ČR, a to jak z hlediska průměrných mezd, tak i z hlediska HDP na obyvatele.
- V Mělníku je nižší počet větších subjektů vyvážen vysokým počtem subjektů s méně zaměstnanci.
- Ve městě Mělník je příznivá situace na trhu práce, míra nezaměstnanosti klesá, v dubnu 2017 dosahovala pouze 4,4 %.
- Místní ekonomika je z hlediska orientace největších zaměstnavatelů poměrně diverzifikovaná. Největší zaměstnavatelé jsou zde v oblasti zdravotní péče, výroby brousicí techniky a výroby autodílů. Průmysl má ve městě poměrně malý vliv na zaměstnanost.

5 OBČANSKÁ VYBAVENOST A VEŘEJNÉ SLUŽBY

Kapitola představuje problematiku vzdělávání a školských zařízení, zdravotnictví a sociálních služeb ve městě Mělník. Vedle představení hlavních zařízení, resp. poskytovaných služeb se kapitola zaměřuje také na diskuzi vztahu nabídky a poptávky po příslušných službách, zejména s ohledem na probíhající a očekávané demografické změny. Přitom jsou využity zejména informace z podkladů Městského úřadu Mělník, koncepčních materiálů města Mělníka a oficiálních statistik.

5.1 ŠKOLSKÁ ZAŘÍZENÍ A VZDĚLÁVÁNÍ

Kvalita sociální a občanské vybavenosti patří k základním indikátorům kvality a spokojenosti života místních obyvatel. Předpokladem spokojenosti obyvatel a zajištění optimálního populačního vývoje ve městě je zajištění dostatečné kapacity místních školských zařízení. Především se jedná o kapacity v mateřských (MŠ) a základních škol (ZŠ). Kvalita a dostatečná kapacita školských zařízení jsou jedním z aspektů ovlivňujících migrační chování mladých rodin. Demografický vývoj ve městě, zejména porodnost a početnost jednotlivých ročníků, ale i migrační saldo ovlivňuje silně kapacity školských zařízení. Požadavky na jejich kapacitu jsou často velmi skokové a město se musí rychle s aktuální situací vypořádat. Z dat o dojížděce můžeme usoudit, že město Mělník plní funkci spádového střediska školství pro některé okolní obce.

Ve městě se nachází celkem 5 MŠ a 6 ZŠ. Význam města jako obslužného střediska se projevuje mimo jiné i nabídkou dalších škol. v tomto případě základní uměleckou školou (Základní umělecká škola Mělník – ZUŠ poskytuje základy vzdělání ve třech uměleckých oborech – hudebním, tanečním a výtvarném, má kapacitu 480 žáků) nebo školou pro děti se speciálními potřebami (Základní škola se speciálními třídami, Mělník – ZŠ zabezpečuje výuku a výchovu v rozsahu obecně závazných právních předpisů pro povinnou školní docházku v ZŠ. Součástí školy je přípravný stupeň, rehabilitační třída a školní družina)⁷. Město Mělník spolu s nárůstem obyvatel v posledních letech čelilo i zvýšenému zájmu o umístění dítěte do MŠ/ZŠ. Této situaci napomohly i legislativní úpravy, které například od roku 2017 nařizují povinnou předškolní docházku. Předškolní vzdělávání v České republice zajišťují především mateřské školy, dále pak přípravné třídy. Tento stupeň vytváří základní předpoklady pro pokračování ve vzdělávání. Tabulka 15 poskytuje základní přehled o mateřských školách, jež jsou provozovány ve městě Mělník. Mělnické mateřské školy mají své kapacity naplněny. Na jednu stranu sice lze předpokládat, že poptávku po kapacitách MŠ bude mírně omezovat (mírně) nižší počet dětí v jednotlivých populačních ročnících, na druhou stranu však bude poptávku zvyšovat povinnost přijímání dětí od 2 let věku. Lze tak předpokládat, že naplněnost kapacit MŠ bude vysoká i v nejbližších letech. Vzhledem k rozvoji zástavby

⁷ <http://www.melnik.cz/>

v okrajových částech města lze také předpokládat dílčí problémy v dostupnosti MŠ z některých rozvojových zón.

Tabulka 15: Přehled školských zařízení provozovaných městem Mělník v roce 2017

Mateřská škola	Počet dětí	Kapacita	Doplňující informace
Mateřská škola Mělník, Pod Vrchem	161	177	MŠ zajišťuje výchovu a vzdělávání pro 177 dětí na 2 pracovištích. Součástí je respirační stacionář a dětská skupina pro děti ve věku 1,5-3 let s kapacitou 6 míst.
Mateřská škola Zvoneček	93	93	MŠ zajišťuje výchovu a vzdělávání pro 93 dětí na dvou pracovištích.
Mateřská škola Motýlek	136	136	MŠ zajišťuje výchovu a vzdělávání pro 136 dětí na dvou pracovištích ve věkově smíšených třídách.
Mateřská škola Pohádka	154	154	MŠ zajišťuje výchovu a vzdělávání pro 154 dětí na dvou pracovištích ve věkově smíšených třídách.
Mateřská škola Mělník, v Zátiší	104	104	MŠ zajišťuje výchovu a vzdělávání pro 104 dětí.

Zdroj: MÚ Mělník

Ve Městě Mělník se nachází celkem 6 základních škol, které disponují různými kapacitami, jež vykazují různý stupeň naplněnosti. Také kapacity ZŠ ve městě jsou do značné míry vyčerpány, a přitom lze očekávat jejich další dílčí růst naplněnosti z důvodu pokračujícího nahrazování populačně slabších absolventských ročníků populačně silnějšími ročníky dětí přicházejících z MŠ. U ZŠ se ještě více projevuje jejich zhoršená dopravní dostupnost vzhledem k rozvojovým zónám individuálního bydlení na okraji města, přičemž z většiny těchto zón nejsou ZŠ dostupné pěšky. Celkový přehled ZŠ je možné nalézt v následující tabulce.

Tabulka 16: Přehled základních škol ve městě Mělník v roce 2017

Základní škola	Celkový počet žáků	Celková kapacita	Doplňující informace
Základní škola Mělník, Jaroslava Seiferta 148	474	532	ZŠ je plně organizovaná s ročníky 1–9.
Základní škola Jindřicha Matiegky Mělník	647	690	ZŠ je plně organizovaná s ročníky 1 – 9.
Základní škola Mělník-Pšovka	257	270	ZŠ je plně organizovaná s ročníky 1–9.
Základní škola Jungmannovy sady Mělník	600	600	ZŠ je plně organizovaná s ročníky 1–9.
Základní škola Mělník-Mlázice	103	120	ZŠ má 1. – 5. ročník 1. stupně
Základní škola se speciálními třídami, Mělník	63	120	Součástí školy je přípravný stupeň, rehabilitační třída a školní družina. ZŠ má 1–5 ročník běžné ZŠ a je plně organizovaná (1–10. ročník) pro speciální třídy.

Zdroj: MÚ Mělník

Ve městě se dále nachází celkem 5 středních škol. Ty jsou zřizovány, až na výjimku Soukromé střední zdravotnické školy, Krajským úřadem Středočeského kraje. Další studijní možnosti se nabízí v rámci vyššího odborného studia na škole Česká zahradnická akademie Mělník, která působí současně jako střední a vyšší odborná škola. Od září roku 2013 ve městě funguje Akademie třetího věku, kterou zřizuje Vzdělávací institut Středočeského kraje v prostorách České zahradnické akademie (MÚ Mělník 2017). **v** Mělníku se nachází následující střední školy:

- Soukromá střední zdravotnická škola,
- Střední průmyslová škola stavební,
- Integrovaná střední škola technická,
- Česká zahradnická akademie Mělník,
- Gymnázium Jana Palacha.

5.2 ZDRAVOTNICTVÍ

Zdravotní stav obyvatel má velmi významný individuální i společenský rozměr, neboť se od něj odvíjí kvalita života každého jedince. Jeden ze stěžejních ukazatelů pro zdravotní stav populace je jeho věková struktura, neboť zdravotní stav úzce souvisí s věkem. Poptávka po zdravotnických zařízeních tak úzce souvisí s procesem stárnutí obyvatelstva. Vyšší počet obyvatel ve vyšším věku znamená vyšší nároky na zdravotní péči. Mělník se dle indexu stárí (viz kapitola 3.3) projevuje rychle stárnoucí populací, jež koresponduje s obecným demografickým vývojem. Lze tedy očekávat, že do budoucna poptávka po zdravotní péči dále poroste, spolu se zvyšujícími se nároky na kapacitu a financování zdravotnických služeb. Kromě narůstající technologické náročnosti provozovaných zařízení, je zde ohrožení i z hlediska odlivu kvalifikované pracovní síly, především mladšího zdravotnického personálu, do zahraničí.

Na území města Mělníka se nachází několik zdravotnických zařízení, které poskytují širokou nabídku služeb. Nemocnice s poliklinikou Mělník (Mělnická zdravotní, a.s., provozovatel nestátního zdravotnického zařízení Nemocnice Mělník) je spádovou nemocnicí Středočeského kraje. K nemocnici patří rovněž areál v Podolí, kde sídlí Oddělení následné péče (Nemocnice Mělník 2017). v roce 2015 měla nemocnice 251 lůžek a zaměstnávala 663 zaměstnanců. Celkem zde v roce 2015 bylo hospitalizováno 15 611 osob, z toho v akutní péči 14 991, následné péči 620. Nemocnice poskytuje akutní 24 – hodinovou péči v oborech:

- lékařská pohotovost dospělí Mělník,
- chirurgie,
- traumatologie,
- ortopedie,
- interna,
- gynekologie a porodnictví,
- neonatologie,
- neurologie,
- infekce,
- ARO,
- ORL,
- rehabilitace.

Dalším významným zařízením zdravotnické péče je lékařská pohotovost (Lékařská služba první pomoci – LSPP), kterou poskytuje Zdravotnická záchranná služba Středočeského kraje, která má v Mělníku také výjezdové stanoviště. Ve městě funguje mnoho dalších poskytovatelů zdravotnických služeb působících v rámci soukromých ordinací. Podle ÚZIS ČR (2013) působilo v okrese Mělník v rámci nezávislých zařízení ambulantní péče více jak 170 lékařů. V Mělníku působí nejméně 6 praktických lékařů pro dospělé, nejméně 2 lékaři pro děti a dorost a množství dalších specialistů v různých oborech (rehabilitace, gynekologie, oční lékař pro dospělé, psychiatr, zubní ordinace a další). v roce 2013 bylo v Mělníku

provozováno 6 lékáren (Adresář poskytovatelů lékařské péče 2013). Český červený kříž Mělník zajišťuje domácí zdravotní péči „Alice – Home care“ a zajišťuje školení první pomoci.

Vzhledem k velikosti města, jeho poloze a obslužnému významu lze říci, že dostatek zdravotnických zařízení je nezbytnou součástí fungování města. Vzhledem k omezeným zdrojům informací ve zdravotnictví není v současné době možné zjistit, zda kapacity zdravotnických zařízení odpovídají potřebám obyvatel města. Ohrožení zde může představovat dlouhodobý problém se zajišťováním zdravotnického personálu a financování zdravotní péče.

5.3 SOCIÁLNÍ SLUŽBY

Rozvoj sociálních služeb v České republice primárně upravuje zákon č. 108/2006 Sb., o sociálních službách, který výrazně reformoval do té doby zavedený systém. Tento zákon zavedl množství povinností v oblasti plánování služeb (např. zavedl pro kraje povinnost zpracovávat střednědobé plány rozvoje sociálních služeb) nebo dále formuloval základní metodické východisko spolupráce mezi zadavateli, poskytovateli a uživateli sociálních služeb.

Sociální služby zahrnují:

- a) sociální poradenství,
- b) služby sociální péče,
- c) služby sociální prevence,

jsou poskytovány formou (1) terénní péče, tzn. v klientově přirozeném prostředí, (2) ambulantní, kdy za nimi klient dochází, nebo (3) pobytovou v zařízeních sociálních služeb.

Jednou z hlavních výzev v oblasti sociálních služeb je uspokojení potřeb rostoucí populace seniorů. Většina jejich potřeb je ale přesahující oblast sociálních služeb (např. zajištění dopravní obslužnosti, bezbariérových přístupů, finančně dostupného bydlení). Seniorům v sociální oblasti nabízí služby pečovatelská služba a odlehčovací služba. S ohledem na nárůst potřeby péče, je nutné zvážení dostavby centra seniorů o lůžkové kapacity, denní stacionář a zázemí pro terénní pečovatelskou službu. Tyto služby by měly nalézt zázemí v aktuálně projektované pětipodlažní budově s kapacitou cca 100 lůžek, nejprve je ovšem potřeba vyhotovit analýzu potřebnosti dotčených služeb.

V návaznosti na Střednědobý plán rozvoje sociálních služeb Středočeského kraje zpracovalo město Mělník celkovou koncepci sociální služeb na příštích několik let v rámci strategického materiálu Komunitní plán sociálních a souvisejících služeb a péče ORP Mělník, který byl schválen Usnesením Zastupitelstva města Mělník, č. 1/2016. Vzhledem k významu města Mělník lze předpokládat, že sociální služby nabízí, podobně jako služby zdravotnické, svému širšímu zázemí. A obdobně služby sídlící mimo samotné město Mělník využívají i jeho obyvatelé.

Přehled sociálních služeb poskytovaných v Mělníku a v SO ORP Mělník poskytuje **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..** Dle Registru poskytovatelů sociálních služeb MPSV ČR dosáhl počet registrovaných sociálních služeb celkem 67 v ORP Mělník (počet poskytovatelů je uveden 25)⁸. Samotné město Mělník zajišťuje 5 sociálních služeb (Azylový dům Mělník, Azylový dům pro matky s dětmi Mělník, Noclehárna, Odborné sociální poradenství, Nízkoprahové zařízení pro děti a mládež). Na jeho území se nachází další zařízení sociálních služeb, jako např. Centrum seniorů Mělník. v rámci komunitního plánu, SWOT analýzy, byly dále identifikovány slabé stránky sociálních služeb v ORP Mělník, jsou jimi: nedostatek sociálních bytů, nedostatek pracovních míst pro nekvalifikované, absence sociálního podnikání/sociální firmy, neschopnost udržet stávající fungující služby, zneužívání sociálních služeb, nemožnost přístupu k některým klientům – duševně nemocní, neochota některých obcí ke spolupráci s ORP a další. Naopak silnými stránkami jsou například: dobrá spolupráce subjektů v Mělníku, prosociální nastavení radnice, provázaný a nastavený systém služeb, využívání grantů a dotačních řízení a další.

Tabulka 17: Přehled sociálních služeb sídlících v SO ORP Mělník

Název poskytovatele sociální služby	Registrované sociální služby
1. Město Mělník	Azylový dům Mělník Azylový dům pro matky s dětmi Mělník Noclehárna Terénní programy Odborné sociální poradenství
2. Centrum seniorů Mělník	Terénní pečovatelská služba Odlehčovací služby – pobytové Domovy se zvláštním režimem Domovy pro seniory 2x (Domov Penzion, Domov Ludmila)
3. Denní stacionář Jitřenka	

⁸ Komunitní plán sociálních a souvisejících služeb a péče ORP Mělník (2016)

Název poskytovatele sociální služby	Registrované sociální služby
	Osobní asistence Pečovatelská služba Denní stacionář
4. Farní charita Neratovice	Osobní asistence Odlehčovací služby Pečovatelská služba Sociálně aktivizační služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením
5. Maltézská pomoc, o.p.s.	Osobní asistence Průvodcovské a předčitatelské služby Sociálně aktivizační služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením
6. Město Neratovice	Osobní asistence Nízkoprahové zařízení pro děti a mládež Terénní programy 2x (děti a mládež od 6 do 26 let, sociální práce v romských komunitách)
7. Farní charita Kralupy nad Vltavou	Odborné sociální poradenství Nízkoprahové zařízení pro děti a mládež Dům na půl cesty

Název poskytovatele sociální služby	Registrované sociální služby
	Sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi Sociální rehabilitace Azylový dům
8. Červený mlýn Všetudy	Domov pro seniory
9. Domov seniorů Mšeno	Domov pro seniory Sociálně aktivizační služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením Pečovatelská služba Denní stacionář
10. Domov seniorů Vidim	Domov pro seniory
11. Dům Kněžny Emmy	Domov pro seniory Domov se zvláštním režimem Denní stacionář
12. Senior-komplex s.r.o.	Domov pro seniory Pečovatelská služba
13. Fokus Praha	Podpora samostatného bydlení Sociálně terapeutické dílny Chráněné bydlení

Název poskytovatele sociální služby	Registrované sociální služby
	Sociálně aktivizační služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením Sociální rehabilitace
14. Rybka, poskytovatel sociálních služeb	Podpora samostatného bydlení Domovy pro osoby se zdravotním postiže- ním Chráněné bydlení
15. Alzheimer centrum Zlosyň o.p.s	Domovy pro osoby se zdravotním postiže- ním Denní stacionář
16. Zahrada, z.s.	Chráněné bydlení
17. Senior-komplex s.r.o.	Domovy se zvláštním režimem
18. Město Kralupy nad Vltavou	Odlehčovací služby Pečovatelská služba
19. Obec Chorušice	Pečovatelská služba
20. Obec Mělnické Vtelno	Pečovatelská služba
21. Sdružení zajišťující budoucnost postižených dětí Mělník	Denní stacionář

Zdroj: Komunitní plán sociálních služeb a péče ORP Mělník na období 2016–2020 (2016)

5.4 SHRnutí

- Mělnické MŠ jsou téměř zcela naplněny, a to z důvodu jak populačních změn, tak i díky legislativním úpravám, které nařizují předškolní docházku. Také naplněnost ZŠ je vysoká a bude dále růst v souvislosti s populačním vývojem. v případě navýšení poptávky nad rámec stávajícího populačního vývoje zde nejsou dostatečné kapacitní rezervy. Význam města jako obslužného střediska se projevuje širší nabídkou sekundárního vzdělávání a dalších školských zařízení.
- Mělník vykazuje poměrně kvalitní vybavenost zdravotnickými službami. Na území města se nachází několik zdravotnických zařízení, které poskytují širokou nabídku služeb. Otázkou je, zdali jsou tyto kapacity vzhledem k poptávce dostatečné, což vzhledem k nedostatku dat nebylo možné ověřit. Specializované služby jsou koncentrovány do jednoho pracoviště – Nemocnice Mělník, což může být i ohrožením v případě omezení jejího provozu.
- Spektrum poskytovaných sociálních služeb je jak v Mělníku, tak v širším okolí ORP poměrně široké. Výzvou je zajištění dostatečné péče o seniory, což bude mj. obnášet rozšiřování kapacit zázemí sociálních služeb zaměřených na cílovou skupinu seniorů. Město Mělník má zpracovaný Komunitní plán sociálních služeb pro období 2016–2020.

6 CESTOVNÍ RUCH, KULTURA A SPORT

V následující kapitole bude zhodnocena nabídka a poptávka v cestovním ruchu v Mělníku a dále zhodnocena současná situace v kultuře a sportovním vyžití. Zdrojem informací se staly zejména statistiky hromadných ubytovacích zařízení (HUZ) v rámci VDB ČSÚ a internetové stránky města a subjektů působících v sektoru CR. Dalším zdrojem byly koncepční dokumenty města.

6.1 NABÍDKA V CESTOVNÍM RUCHU

Přírodní a kulturně historický potenciál území je velmi vysoký a umožňuje rozvoj velkého množství forem cestovního ruchu. Mělnicko leží na pomezí dvou turistických oblastí⁹ Střední Čechy – západ a Střední Čechy – severovýchod – Polabí, do které náleží. Díky své místní atraktivitě představuje destinaci krátkodobé i pobytové rekreace. Jednou z významných atraktivit v regionu mimo jiné tvoří blízkost CHKO Kokořínsko. Samotné město nabízí dostatek možností k sportovnímu i kulturnímu vyžití.

Rozmanitá krajina v okolí Mělníka vytváří podmínky pro aktivní trávení volného času, a to zejména prostřednictvím pěší turistiky a cykloturistiky. v okolí Mělníka je množství značených cyklostezek a turistických stezek. Po Labské stezce (cyklotrase) je možné dosáhnout Neratovic, Kostelce nad Labem nebo Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Cyklotrasy dále vedou i směrem na Kokořínsko a Mšensko, kde se nabízí množství přírodních úkazů (pískovcové skály a útvary) a dalších atraktivit regionu (hrady Kokořín a Houska, typické stavby lidové architektury (Nosálov, Nové Osinalice, Olešno, Dobřeň))¹⁰. v okolí Mělníka je možnost navštívit i několik rozhleden (např. Vrátecká rozhledna). Technickou památkou v okolí Mělníka je například hydroelektrárna Mějevice, další zajímavou technickou stavbou jsou plavební komory na laterárním kanálu Vraňany – Mělník Hořín. v okolí Mělníka je velký počet přírodně významných míst, např. přírodních rezervací (Kokořínský důl, Všetatská černava, Slatinná louka u Liblic), národní přírodní rezervace (Polabská černava), přírodních památek (Špičák u Střezivojic, Prutník), národní přírodní památky (Holý vrch) nebo přírodní park Dolní Povltaví. K největším přírodním lákadlům patří soutok Labe a Vltavy. Samotné město je atraktivní převážně z kulturně historického hlediska. Ve městě se nachází množství kulturních památek. Dominantou města je zámek, který je ve vlastnictví rodu z Lobkowicz. Přístupná je galerie a rozsáhlé vinné sklepy. Dalšími památkami jsou městská radnice nebo Pražská brána, která je dochovanou bránou z bývalého městského opevnění. Interiér věže je využíván jako galerie a kavárna. Za zmínku zde stojí i mělnické podzemí, chodbový systém, který se nachází v centru města. Část podzemí se středověkou studnou je zpřístupněna veřejnosti a patří k největším atraktivitám města. Ve městě se nachází řada církevních

⁹ Dle regionalizace agentury CzechTourism.

¹⁰ <http://www.mekuc.cz/>

památek, jako například Chrám sv. Petra a Pavla v Mělníku, který nabízí prohlídku kostnice a vyhlídkové věže. Dále jsou v Mělníku kostely sv. Ludmily, Čtrnácti svatých pomocníků nebo Kostel sv. Vavřínce, mimo dobu mší je ovšem přístupný pouze kostel Čtrnácti svatých pomocníků. Ve městě se nachází Regionální muzeum Mělník, které nabízí stálou expozici, jejímž tématem je regionální historie, příroda a vinařství. Druhá stálá expozice pro veřejnost, je expozice historických kočárků.

V regionu sílí význam vinařského cestovního ruchu, který lze spojovat s návštěvou přírodních, kulturních a historických památek, avšak má pouze sezónní charakter. Tradice vinařství je potenciálním návštěvníkům prezentována sloganem „Mělník – kolébka vinařské tradice v Čechách¹¹“. Každý rok navštíví Mělnické vinobraní desítky tisíc lidí z celé České republiky. Potenciál Mělníka tkví i ve vodní turistice, přičemž každoročně stoupá počet návštěvníků, kteří využijí nabídky vyhlídkových plaveb lodí.

Město Mělník má vysoký turistický potenciál, a to i pro vícedenní pobyty. Dostatečný počet ubytovacích a stravovacích zařízení je jedna z podmínek rozšiřování cestovního ruchu. Při pořádání větších kulturních nebo sportovních akcí to může být limitujícím prvkem. Kapacity hromadných ubytovacích (HUZ) zařízení jsou znázorněny v Tabulce 18. Za posledních několik let, se počet HUZ spíše nezměnil, nejvíce lůžek bylo v Mělníku k dispozici v roce 2013. Během posledních let se ale ubytovací možnosti rozrostly spolu s etablováním služeb, které zprostředkovávají pronájem ubytování (např. Airbnb), tyto kapacity zatím nejsou statisticky zaznamenány.

Tabulka 18: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení v Mělníku mezi lety 2012-2016

	Počet zařízení	Pokoje	Lůžka
2012	12	360	882
2013	15	407	999
2014	13	345	831
2015	12	319	777
2016	14	354	839

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

¹¹ <http://www.mekuc.cz/stranka/informacni-centrum/melnicke-vinobrani/>

Tabulka 19: Kapacity hromadných ubytovacích zařízení v Mělníku a referenčních městech v r. 2016

	Mělník	Litoměřice	Nymburk	Kutná Hora	Poděbrady	Roudnice nad Labem
Počet zařízení	14	16	7	22	31	4
Pokoje	354	313	258	354	943	77
Lůžka	839	869	545	817	1 957	229

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

Při srovnání s referenčními městy (jejich skladba byla s ohledem na problematiku cestovního ruchu upravena) je zjevná pozice Mělníka jako etablovaného střediska cestovního ruchu, které z hlediska kapacit HUZ příliš nevybočuje z obvyklé úrovně podobně situovaných referenčních měst (Litoměřice, Kutná Hora). Výrazně vyšší kapacity HUZ jsou v souvislosti s lázeňstvím v Poděbradech, naopak výrazně nižší kapacity v Nymburku a zejména v Roudnici nad Labem.

6.2 POPTÁVKA V CESTOVNÍM RUCHU

Z oficiálních statistik o návštěvnosti (přenocování) v HUZ jsou data pouze přibližná, a to z důvodu ochrany důvěrných dat. ČSÚ neregistruje všechna ubytovací zařízení v území, proto je nutné brát výsledné statistiky pouze rámcově. Dle Databáze ubytovacích zařízení v ČR (ČSÚ) se v Mělníku nachází celkem 11 hromadných ubytovacích zařízení:

- HOTEL JARO (Hotel ***, 11 až 50 pokojů),
- HOTEL LUDMILA (Hotel ***, 51 až 100 pokojů),
- HOTEL OLYMPIONIK (Hotel ***, 11 až 50 pokojů),
- HOTEL U CÍSAŘE (Hotel ***, 10 a méně pokojů),
- HOTEL U RYTÍŘŮ (Hotel ***, 10 a méně pokojů),
- PENSION HANA (Penzion, 11 až 50 pokojů),
- PENZION REKS (Penzion, 10 a méně pokojů),
- AUTOCAMP MĚLNÍK (Kemp, 101 a více pokojů),
- DOMOV MLÁDEŽE SPŠ STAVEBNÍ MĚLNÍK (Ostatní zařízení jinde nespecifikovaná, 11 až 50 pokojů),
- INTERNÁT ISŠT (Ostatní zařízení jinde nespecifikovaná, 11 až 50 pokojů).

V Tabulka 20 je znázorněna celková návštěvnost výše uvedených hromadných ubytovacích zařízení. Průměrný počet přenocování (noci) se za posledních pět let prakticky nezměnil, návštěvníci zde většinou setrvávají dvě noci. Zajímavý nárůst hostů, je v porovnání let 2012-2016 mezi nerezidenty (cizinci), zde jejich počet silně narostl. Celková návštěvnost i počet

přenocování mají vzrůstající tendenci. Statistika může být ovšem ovlivněna nízkým počtem sledovaných zařízení.

Tabulka 20: Hosté a přenocování v HUZ v Mělníku mezi lety 2012-2016

	Hosté celkem	v tom		Přenocování celkem	v tom		Průměrný počet přenocování (noci)
		rezi-denti	nerezi-denti		rezidenti	nerezi-denti	
2012	18 447	12 199	6 248	40 953	27 385	13 568	2,2
2013	23 359	14 660	8 699	51 918	30 664	21 254	2,2
2014	22 041	13 084	8 957	48 273	28 354	19 919	2,2
2015	23 684	13 518	10 166	48 466	26 425	22 041	2,0
2016	24 708	14 695	10 013	53 216	31 445	21 771	2,2

Pozn.: Rezident (domácí návštěvník) – občan sledované země/ cizí státní příslušníci žijící ve sledované zemi; Nerezident (zahraniční návštěvník) - země sídla je jiná, než je navštívená země

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

Tabulka 21: Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení v referenčních městech v roce 2016

	Mělník	Litomě- řice	Nym- burk	Kutná Hora	Podě- brady	Roudnice nad Labem
Počet hostů	24 708	16 300	29 306	26 357	50 146	5 934
rezidenti	14 695	9 048	23 309	16 874	43 501	2 929
nerezidenti	10 013	7 252	5 997	9 483	6 645	3 005
Počet přenocování	53 216	33 653	74 916	48 318	288 571	11 529
rezidenti	31 445	18 877	54 510	30 141	258 504	4 812
nerezidenti	21 771	14 776	20 406	18 177	30 067	6 717
Průměrný poč. přenoco- vání	2,2	2,1	2,6	1,8	5,8	1,9

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

Statistiky návštěvnosti referenčních měst odrážejí specifika těchto měst, resp. rozdílnou orientaci těchto měst z hlediska cílových skupin a druhů cestovnímu ruchu, a to i navzdory skutečnosti, že se jedná o města s atraktivními historickými jádry, která jsou v zásadě dobře dopravně dostupná z Prahy. Zdaleka nejvyšší návštěvnost vykazují v souvislosti s lázeňskou turistikou HUZ v Poděbradech, a to jak z hlediska počtu hostů, tak především (v souvislosti s obecně delšími lázeňskými pobyty) z hlediska počtu přenocování. Vzhledem ke kapacitám HUZ je na první pohled překvapivá také vysoká návštěvnost HUZ v Nymburku, což může souviset se specifikem města – zdejším Sportovním centrem, které slouží jako tréninkové středisko vrcholových sportů republikového významu. Ve městě se tedy ve velké míře ubytovávají sportovní výpravy využívající zdejší tréninkové kapacity (což dokládá i poměrně výrazný převis domácích návštěvníků nad zahraničními hosty). Kutná Hora jakožto cíl poznávací turistiky s památkami zapsanými na seznamu UNESCO sice vykazuje o něco vyšší počet hostů než v Mělníku, počet přenocování je zde ovšem nižší, což je zapříčiněno obecně nejnižším průměrným počtem přenocování. Ukazuje se, že je Kutná Hora spíše jednodenní destinací navštěvovanou především zahraničními turisty ubytovanými v Praze a potenciál CR generovaný místními památkami UNESCO zde (alespoň z pohledu návštěvnosti HUZ) není naplno využit. Z hlediska návštěvnosti tak Mělník ve srovnání s referenčními městy vykazuje poměrně solidní výsledky. Zajímavé jsou výrazně lepší statistiky návštěvnosti HUZ v Mělníku oproti Litoměřicím. Pravděpodobné vysvětlení spočívá v lepší dopravní poloze Mělníka vůči Praze, tedy ve skutečnosti, že místní HUZ mohou lákat i turisty, kteří odtud navštěvují Prahu (kdežto v případě Litoměřic a Kutné Hory je takové využití méně pravděpodobné). Naopak v Roudnici nad Labem odráží nízká nabídka HUZ i nízkou poptávku po ubytování ve městě.

6.3 KULTURA, SPORT A VOLNÝ ČAS

Jedním z dalších aspektů zlepšujících rezidenční spokojenost, vnější image i atraktivitu města je nabídka pestrého kulturního a sportovního využití. Mělník, jakožto obslužné centrum regionu, hraje při uspokojování poptávky obyvatel širšího regionu zásadní roli. Město Mělník vytvořilo mezi lety 2014–2015 strategický dokument „Program podpory kultury a umění ve městě Mělníku se zaměřením na rozvoj občanské sounáležitosti a turistického ruchu pro období 2016–2026“, který si vytyčuje klíčové oblasti a cíle.

Nejvýznamnější institucí v oblasti kultury je Mekuc – Mělnické kulturní centrum, o.p.s., které bylo založeno na základě rozhodnutí města Mělníka. Společnost zajišťuje kulturní a vzdělávací činnost v Masarykově kulturním domě, provozuje městskou knihovnu, Galerii Ve Věži a současně zajišťuje celoroční provoz Turistického informačního centra v Mělníku, které se mj. významně podílí na propagaci města Mělníka z pohledu cestovního ruchu. Mekuc je pořadatelem Mělnického kulturního léta, které zahrnuje koncerty, divadla, letní kino, letní park pro rodiče s dětmi ad. Dále se tato organizace podílí i na pořádání akcí města Mělníka (Den města Mělníka, Vánoční trhy aj.), na kterých spolupracuje s odborem školství a kultury Městského úřadu Mělník. Ten pořádá i další akce města Mělníka, např. ve spolupráci s Římskokatolickou farností cyklus chrámových koncertů. Dalším pořadatelem

kulturních aktivit je Regionální muzeum Mělník a v omezené míře sem lze zařadit i Zámek Mělník.

Oporou kulturního života je spolkový život, který zahrnuje množství dalších aktivit.

Divadelní spolek Nové divadlo má domovskou scénu v Masarykově kulturním domě. Ve městě je provozován jeden hudební klub a množství hudebních vystoupení a koncertů zajišťuje také zdejší Základní umělecká škola. Na území města svoji činnost vyvíjí řada zájmových spolků a organizací (např. pěvecký sbor Chrapot, soubor Jarošovci, dětský folklorní soubor Jarošáček, Mělnický osvětový a okrašlovací spolek, o. s., Literární klub Pegas Mělník a mnoho dalších). v Mělníku se koná množství pravidelných slavností. Jsou jimi např. Mělnický košt, Vinná noc, Mělnické kulturní léto a další. Nejvýznamnější akcí pořádanou městem Mělníkem je Mělnické vinobraní, které má více než 100letou historii. Zázemí pro dětské kroužky je zabezpečeno několika organizacemi (např. Dům dětí a mládeže Mělník, Liga lesní moudrosti – The wocraft league, Junák – český skaut, středisko Mělník, z. s., atd.). v Mělníku působí i dvě rodinná centra (Rodinné centrum Kašpárek a Rodinné centrum Chloumek). Ve městě naopak chybí společenský sál pro větší společenské akce a stálé kino.

V Mělníku působí v oblasti sportu více než 35 samostatných subjektů¹². Sportovní infrastruktura je v majetku a správě města, škol nebo soukromých subjektů. Mezi sportoviště ve městě patří mj.:

- Krytý plavecký bazén Mělník,
- Letní koupaliště Mělník,
- Zimní stadion,
- Hala BIOS,
- Sportovní areál Na Podolí,
- Park Podolí,
- Dopravní hřiště,
- Dům dětí a mládeže Mělník,
- Sportovní zařízení škol (víceúčelové hřiště s asfaltovým povrchem, tělocvična, venkovní hřiště, posilovna, sportovní hala atd.),
- TJ EMĚ Mělník,
- TJ Sokol na Mělníce,
- FK Pšovka Mělník,
- TJ Liaz Vehlovice,
- Tenisový oddíl SK Mělník,
- TJ Sokol Mělník Pšovka,
- Klub veslařů mělnických (KVM),
- Jezdecký klub,

¹² Návrh strategické koncepce podpory a rozvoje sportu pro město Mělník (2016)

- SK Box Mělník,
- Volně přístupná hřiště v majetku města,
- Komerční zařízení (Fitness Siesta, Sportovní centrum Hotelu Olympionik, Solárium a fitness Mělník).

V Mělníku probíhá množství sportovních akcí, které mají buď komerční charakter, nebo jsou pořádány již tradičně spolky a sdruženími v oblasti.

V rámci koncipování sportovní politiky byl vytvořen strategický dokument Návrh strategické koncepce podpory a rozvoje sportu pro město Mělník (2016). Koncepce vychází z analýzy lokálních dat, analýza nabídky vychází hlavně z výsledků terénního šetření. V rámci této koncepce bylo navrženo několik prioritních oblastí, z nichž vyplývají dílčí záměry a konkrétní opatření:

- a) Institucionálně-manažerský přístup k zabezpečení a rozvoji sportu,
- b) Dostupná, integrující a bezpečná sportovní infrastruktura,
- c) Stimulující finanční podpora sportovního hnutí,
- d) Efektivní využití sportu jako nástroje realizace dalších cílů města.

Nabídka sportovního vyžití je ovlivněna zároveň charakterem okolní krajiny. Jak již bylo zmíněno v kapitole 6.1 ve městě Mělník se nalézají množství cykloturistických tras i turistických tras.

6.4 SHRNUÍ

- Mělnicko je destinací cestovního ruchu krajského, až celorepublikového významu, a to především díky poloze v blízkosti turisticky zajímavých destinací (CHKO Kokořínsko, soutok Labe a Vltavy, vinařská oblast a další).
- Území nabízí množství přírodních a kulturních atraktivit, které mají pro CR vysoký potenciál
- V Mělníku je dobré zajištění nabídky služeb pro návštěvníky, co se týče HUZ i provozu turistické informační kanceláře.
- Počet využití HUZ mírně narůstá, a to především zahraniční klientelou, což ukazuje na rostoucí trend CR.
- Ve městě se nachází množství kulturních zařízení, chybí zde ovšem společenský sál a kino
- Mělník nabízí široké množství sportovišť a sportovních aktivit, spolu se zájmovými kroužky vcelku naplňuje poptávku.

7 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

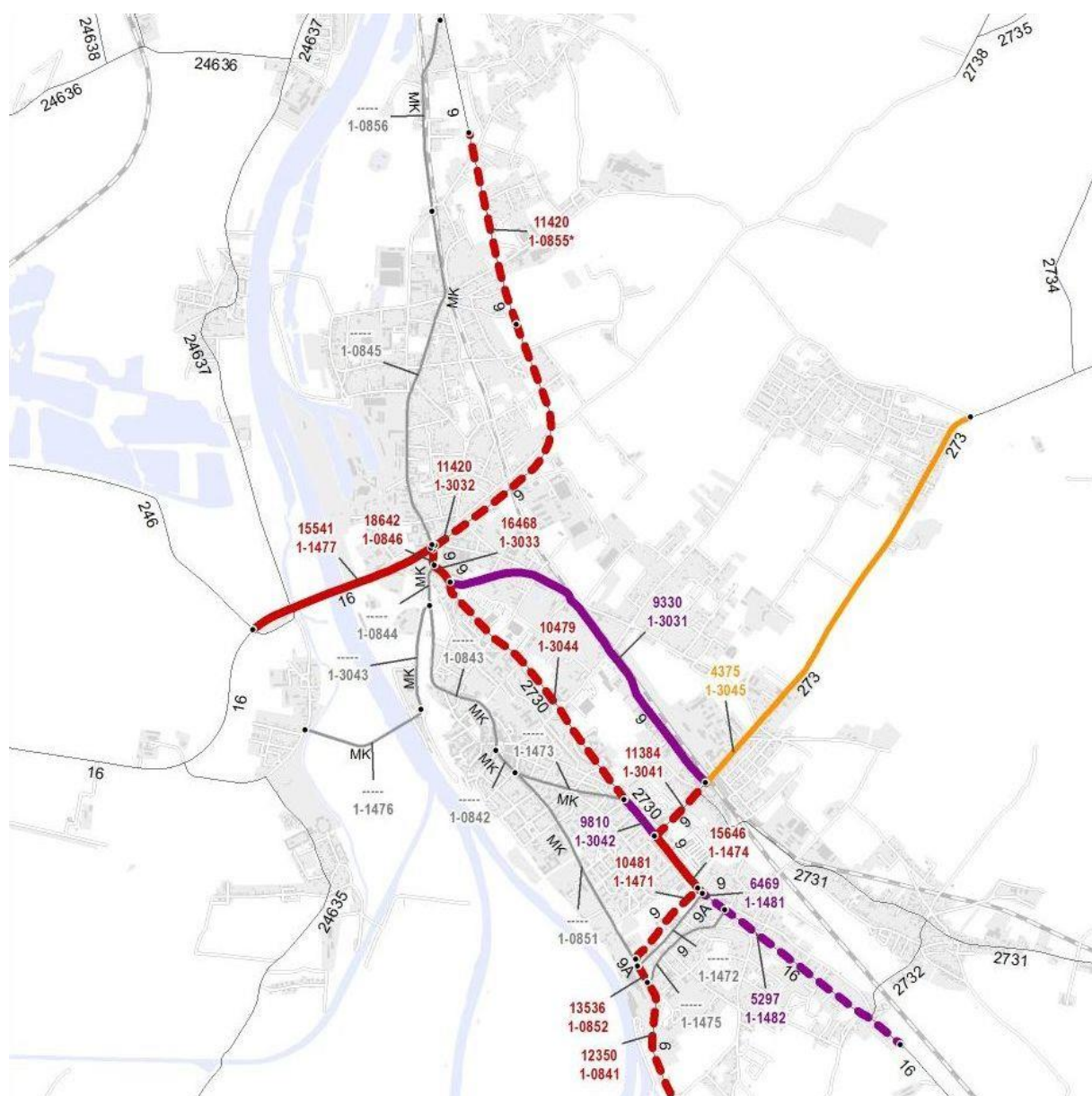
Kapitola 7 představuje základní aspekty dopravní infrastruktury, dopravy a dopravní obslužnosti v městě Mělník. Přitom jsou využity různé informační zdroje – a to jak dokumenty správců infrastruktury (zejména Ředitelství silnic a dálnic a Správy železniční dopravní cesty), tak statistické zdroje (Sčítání dopravy 2016), informace z internetových portálů relevantních subjektů a informace o systému a linkách veřejné dopravy.

7.1 SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA A DOPRAVA

Město Mělník má poměrně příznivou polohu z hlediska celostátních silničních komunikací. Městem prochází silnice I/9 a I/16, které se v něm křižují. Zatímco silnice I/9 (Praha – Neratovice – Mělník – Česká Lípa – Rumburk) je radiálním tahem propojujícím Prahu s Mělnickem, Českolipskem a Šluknovskem, silnice I/16 (Řevničov – Slaný – Mělník – Mladá Boleslav – Trutnov – Královec/Lubawka) je tangenciálním tahem, který propojuje západ a severovýchod Česka, ale i radiální tahy I/6, I/7, D8, I/9 a D10 (všechny kromě silnice I/9 mají být přestaveny na dálnice). Silnice I/16 je tak zajímavá mj. pro dálkovou nákladní dopravu, které umožňuje spojení mezi zmíněnými radiálními tahy bez nutnosti průjezdu Prahou a do určité míry tak funguje jako vzdálený (regionální) obchvat Prahy. Negativem je ovšem skutečnost, že obě silnice procházejí intravilánem Mělníka a přispívají tak k nadměrné zátěži obytného prostředí města emisemi škodlivin, hlukem i sníženou bezpečností dopravy v souvislosti s tranzitní dopravou.

Mělník je přitom uzlem i pro regionální silniční tahy. Přímo z města sice vychází jediná silnice II. třídy – silnice II/273 (Mělník – Mšeno – Obora), ze silnic I/9 a I/16 ovšem v sousedních obcích odbočují silnice II/331 (Krauzovna – Stará Boleslav – Poděbrady), II/261 (Liběchov – Štětí – Litoměřice – Ústí nad Labem – Děčín) a II/246 (Hořín – Roudnice nad Labem – Louny). Spojení s obcemi v zázemí Mělníka zprostředkovává dále větší množství silnic III. třídy, jejichž dopravní význam (i z hlediska intenzit dopravy) je ovšem malý.

Obrázek 1: Intenzity dopravy na hlavních komunikacích podle Sčítání dopravy 2016



Zdroj: ŘSD (2017a)

Problémem z hlediska silniční infrastruktury je výše zmíněné trasování silnic I/9 a I/16 intravilánem města. Právě na průtazích těchto silnic intravilánem města jsou dlouhodobě nejvyšší intenzity dopravy. v území celoměstského centra se intenzivní doprava dělí na dva proudy – jeden projíždějící ulicí Bezručova a druhý, na který je směřována tranzitní doprava, který centrum města objíždí přednádražním prostorem po ulicích Nádražní a Řípská. Nejvyšší intenzity dopravy jsou tak na souběhu těchto proudů v ulici Bezručova (úsek od okružní křižovatky v předpolí Nového mostu po křižovatku s ulicí Na Malém Spořilově) a v ulici Mladoboleslavská (úsek mezi okružní křižovatkou s ulicí Kokořínskou a nedávno zprovozněnou 1. stavbou obchvatu města propojující Mladoboleslavskou a Pražskou ulici). v obou těchto úsecích projíždělo v roce 2016 přes 15 000 motorových vozidel denně a dopravní zátěž zde překračuje kapacitní možnosti komunikací, což se projevuje

pravidelnými kongescemi. Vzhledem ke značnému významu silnice I/9 a především silnice I/16 pro tranzitní nákladní dopravu je nežádoucím jevem zatížení intravilánu města těžkou nákladní dopravou. v roce 2016 projíždělo v běžný pracovní den zmíněným úsekem Mladoboleslavské ulice 3 355 těžkých vozidel denně, z toho bylo přes 1 000 těžkých nákladních vozidel (především kamionů s návěsy, viz ŘSD 2017a).

Omezení negativních vlivů tranzitní dopravy na intravilán města má přinést plánované dokončení výstavby obchvatu města. Zatím byl v rámci realizace obchvatu zprovozněn pouze zmíněný úsek mezi Pražskou a Mladoboleslavskou ulicí (I/9, I/16 Mělník, obchvat, 1. stavba). Od okružní křižovatky na Mladoboleslavské ulici (u Penny marketu) má podle aktuálních plánů ŘSD (2017b) obchvat pokračovat severovýchodním směrem s přemostěním železničních tratí č. 072, 076 a Řepínské ulice, v místní části Blata se má stočit severozápadním směrem (3. stavba) a přes Křižovatku s Kokořínskou ulicí přejít do zánadražního prostoru (4. stavba). v území, kde se z železniční trati č. 072 odpojuje vlečka vedoucí do přístavu je naplánováno propojení obchvatu s přednádražní, Řípskou ulicí prostřednictvím přemostění železnice. Odtud má obchvat pokračovat severním směrem kolem průmyslových areálů až k napojení na stávající silnici I/9 ve směru na Liběchov (2. stavba). Problémem plánovaných staveb obchvatu je trasování zastavěnými částmi města s nutností demolice (zejména v místní části Blata) a s blízkou polohou vůči rezidenční zástavbě. To vedlo k odporu části místní veřejnosti i dočasnému pozastavení přípravy 3. a 4. stavby. Vzhledem k tomu, že aktuálně zpracováváný nový územní plán města prověřuje jiné možnosti trasování obchvatu, je možné vycházet z předpokladu, že trasa obchvatu města (zejména v úseku mezi místní částí Blata a Chloumeckou ulicí) není stabilizovaná. Nejbližší realizaci je zatím 2. stavba, která může odvést značnou část tranzitní dopravy z ulic Bezručova a Na Malém Spořilově. Příprava ostatních staveb je do definitivního stanovení trasy pozastavena.

Vzhledem ke skutečnosti, že plánovaný obchvat vyvede tranzitní dopravu pouze z prostoru celoměstského centra, ale nikoliv z ostatních zastavěných částí města, bude přetrvávat zatížení ostatních částí města tranzitní dopravou i po dokončení plánovaného obchvatu. To se týká zejména okolí Mladoboleslavské a Pražské ulice a místní části Pšovka. Otázkou je, zdali bude také postačovat kapacita exponovaných okružních křižovatek – zejména křižovatky Bezručova/Českolipská v předpolí Nového mostu a křižovatky Mladoboleslavské ulice s „obchvatem“.

V centru města je parkování regulováno prostřednictvím zón placeného stání. Jejich smyslem je mj. přimět řidiče (nerezidenty), aby v centru města odstavovali vozy na co nejkratší dobu a tím při nedostačujících kapacitách parkování v centru města umožnit, aby se na zdejších stáních vystřídal větší množství řidičů (a co nejvíce motoristů tak mohlo v průběhu dne zaparkovat v blízké dostupnosti od služeb či atrakcí v centru města). Tomu odpovídají i aktuální sazby parkovného, které na nejexponovanějších místech rostou s každou

započatou půlhodinou. Parkovné je možné platit jak v parkovacích automatech, tak prostřednictvím mobilního telefonu.

Dílčí nedostatek parkovacích kapacit je možné zaznamenat také v hustě obydlených částech města (především) s vysokopodlažní zástavbou. To se týká především socialistických sídlišť, kde je vysoká hustota zalidnění a která přitom nebyla koncipována na aktuální míru automobilizace. Nedostatek legálních parkovacích stání zde přitom vede k zahlcení veřejných prostranství parkujícími automobily, a to včetně míst, která nejsou k parkování určena, ale i ke sníženému komfortu obyvatel-motoristů, kteří musí občas odstavovat auta ve větších vzdálenostech od bydliště.

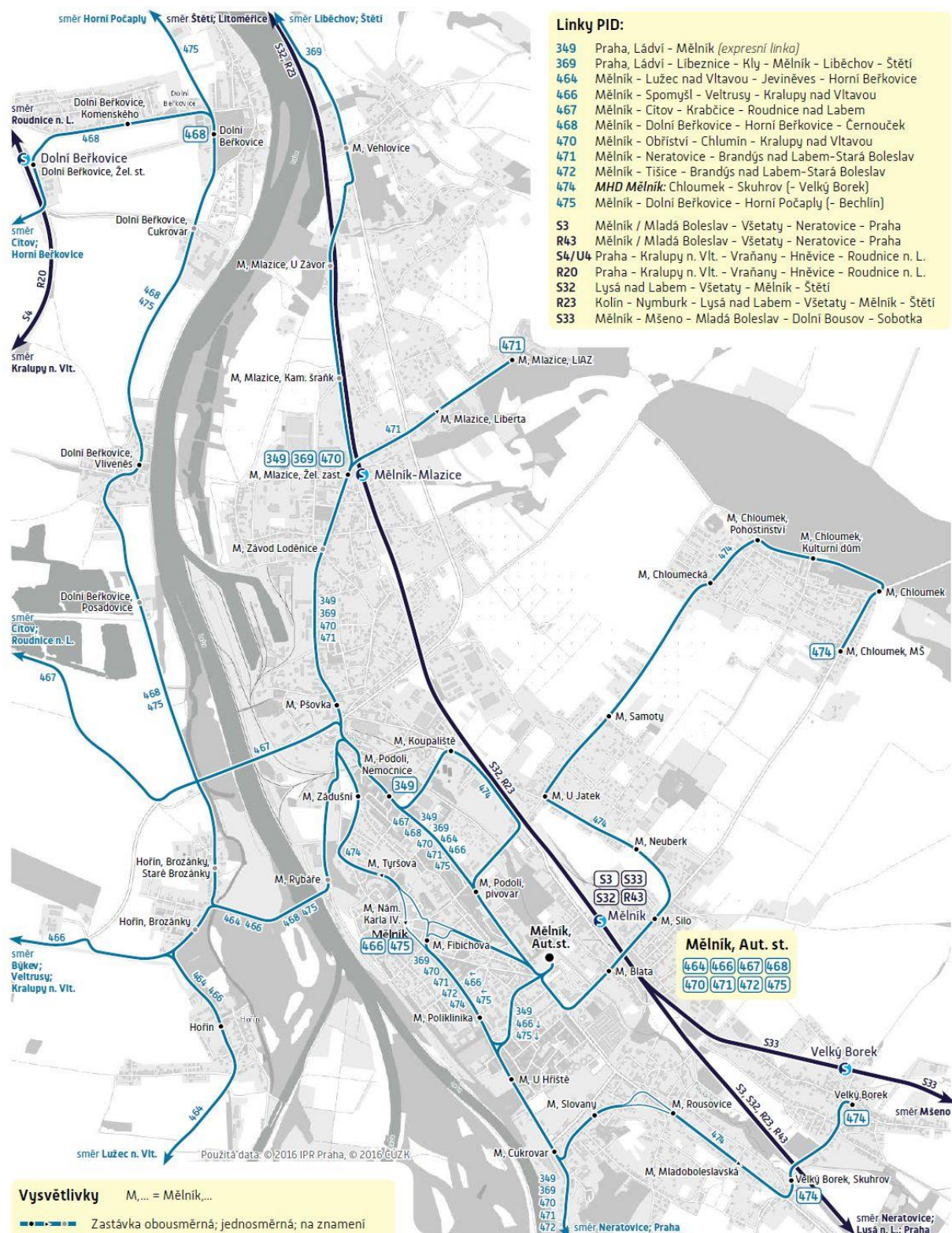
Problémem je špatný technický stav silnic II. a III. třídy a místních komunikací na území města. Pro zajištění bezpečného a plynulého provozu a prevenci dalšího zhoršování technického stavu silnic bude nezbytná postupná obnova těchto silnic a zajištění jejich důsledné údržby.

7.2 VEŘEJNÁ DOPRAVA A INFRASTRUKTURA VEŘEJNÉ DOPRAVY

Město Mělník spadá do území integrovaného dopravního systému Pražské integrované dopravy (dále PID). Dopravní obslužnost města zajišťují především autobusové spoje PID, které jednak pokrývají území města, jednak zprostředkovávají spojení města s velkou částí jeho zázemí i s hl. m. Prahou. Do PID ovšem nejsou integrovány linky zprostředkující spojení Mělníka s obcemi v jeho severovýchodním a východním zázemí a některé další spoje, které městem projíždějí (např. v relacích mezi Českolipskem a Prahou).

Hlavním uzlem hromadné dopravy je autobusová stanice Mělník, kde se sjíždí většina autobusových linek integrovaných v PID i ostatních linek. Vzhledem k poloze autobusové stanice poměrně daleko od centra města, které je i v souvislosti s koncentrací objektů občanské vybavenosti cílem velkého množství cest, plní funkci uzlu hromadné dopravy také autobusová zastávka Mělník, Fibichova situovaná v městském centru. Dalším přirozeným uzlem hromadné dopravy je železniční stanice Mělník, která má ovšem ještě méně výhodnou polohu než autobusová stanice. Autobusová stanice se přitom nachází na pěší spojnici mezi železniční stanicí a centrem města.

Obrázek 2: Linky PID v Mělníku



Zdroj: ROPID (2017)

Linky PID obsluhují především intravilán města, vzhledem k jejich souběhům je vysoká hustota linek a tím pádem i poměrně frekventovaná dopravní obsluha především na ulicích Pražská, Bezručova a Českolipská. Českolipskou a Kokořínskou ulicí navíc projíždí větší množství regionálních linek, které nejsou integrovány v PID. Nejlepší dopravní obsluhu tak

mají kromě samotného centra města části města, jimiž prochází ulice přivádějící příměstské a regionální linky do městského centra. Do PID je integrována i linka č. 474 Mělník, Chloumek, MŠ – Velký Borek, která plní funkci MHD. Tato linka obsluhuje některé místní části i části sousední obce Velký Borek prostřednictvím spojení přes centrum města, které projíždí takovým způsobem, aby propojila co nejvíce cílů cest. Linka obsluhuje i místní části, které zpravidla nejsou obsluhovány ostatními linkami veřejné dopravy (Chloumek, Neuberk, Slovany) a doplňuje tak výše zmíněný systém hromadné dopravy založený na páteřních trasách přivádějících do centra města linky hromadné dopravy z širšího regionu.

Městem prochází železniční trať č. 072 (Lysá nad Labem – Všetaty – Mělník – Litoměřice – Ústí nad Labem západ), která slouží regionální i dálkové osobní dopravě, a především dálkové nákladní dopravě, pro niž představuje jednu z nejvýznamnějších tratí v Česku¹³. Trať č. 072 propojuje Mělník s řadou dalších měst situovaných na pravém břehu Labe i se vzdálenějšími sídli. Z hlediska osobní dopravy je významná především rychlíková linka R23 propojující stanici Ústí nad Labem západ s Kolínem, v jejímž rámci je denně vypravováno 8 párů vlaků. Prostřednictvím přípojů (především v Kolíně) je tato linka navázaná na systém dálkové dopravy ČR, umožňující dosažení velkého množství významných cílů v ČR s jedním přestupem. Negativem je ovšem zastaralá infrastruktura trati, kde jsou (zejména ve srovnání s tranzitními železničními koridory) poměrně nízké traťové rychlosti a dlouhé jízdní doby omezují konkurenceschopnost železničního spojení v dálkové dopravě. Negativem z hlediska obsluhy Mělníka je absence přímého rychlíkového železničního spojení města s Prahou. V nedávné době byly zavedeny přímé spoje mezi Mělníkem a ŽST. Praha-Vršovice. Jedná se o osobní vlaky, které budou od GVD 2017/18 jezdit ve 120minutovém taktu. Jízdní doba těchto osobních vlaků mezi Mělníkem a Prahou hl. n. činí přibližně 60 minut. Železniční doprava tak zatím nevyužívá plného potenciálu spojení mezi Prahou a Mělníkem (zejména z hlediska absence rychlíkových spojů) a její konkurenceschopnost vůči IAD i autobusovým spojmům je zatím omezená.

Z železniční stanice Mělník vychází také železniční trať č. 076 (Mladá Boleslav hl. n. – Mšeno – Mělník), která má status regionální dráhy. Tato trať je charakteristická mimořádně vysokou deviatilitou (stavební délka trati je výrazně delší, než přímá spojnice Mladé Boleslavi a Mělníku) a obsluhuje venkovské území, kde chybí větší nácestná města, a tudíž významnější přepravní poptávka. Parametry a stav trati neumožňují časově konkurenceschopné spojení Mělníka s Mladou Boleslaví i nácestnými sídli a trať tak má význam pouze pro přepravu cílových skupin cestujících veřejnosti, které nemohou využívat IAD, a pro turistickou dopravu (trať propojuje výchozí místa pro návštěvy CHKO Kokořínsko).

Vzhledem k významu železniční trati č. 072 a jejímu neuspokojivému stavu je připravována její celková obnova. v rámci přípravných kroků byla v r. 2015 schválena Studie

¹³ Trať slouží jako páteřní spojení východu a středu ČR se SRN a Podkrušnohorskými pánevemi. Vzhledem k historickému významu trati pro přepravu uhlí z Podkrušnohorských pánví získala trať přívlastek „uhelná magistrála“.

proveditelnosti doporučující tzv. variantu optimalizace trati Střed 1, která navrhuje rekonstrukci mezistaničních úseků ve stávající stopě. Při realizaci této varianty dojde ke zlepšení stavu trati a dosažení dílčích zkrácení jízdních dob (zejména u rychlíků), které však nepovedou k zásadnímu zvýšení atraktivity dálkové osobní dopravy. Realizaci rekonstrukce trati je možné očekávat v nejbližším desetiletí.

Daleko větší přínos pro dopravní obsluhu Mělníka může mít připravovaná výstavba vysokorychlostní trati Praha – Drážďany s uvažovanou odbočkou propojující plánovanou „výpadek“ vysokorychlostní trati se stávající tratí č. 070 (Praha – Všetaty – Mladá Boleslav – Turnov) v prostoru Líbeznic. Díky tomuto propojení (a případné modernizaci trati č. 070) by mohlo vzniknout časově konkurenceschopné železniční spojení Mělníka s Prahou. Ačkoliv má být podle stávajících plánů vysokorychlostní trať Praha – Drážďany první vysokorychlostní tratí budovanou v ČR, je možné předpokládat, že k její realizaci (resp. realizaci úseku Praha – Litoměřice) dojde nejdříve na konci příštího desetiletí.

7.3 VODNÍ DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Město Mělník má z hlediska vodní dopravy velmi výhodnou polohu – na křižovatce Labské a Vltavské vodní cesty. Zároveň se ve městě nachází jeden z největších přístavů v ČR. Přístav Mělník je situován na pravém břehu Labe mezi mostem Josefa Straky a místní částí Mlázec. Hlavní část areálu přístavu je tvořena dvěma přístavními bazény, na něž navazují překladiště a areál bývalých loděnic. Přístav Mělník má statut veřejného přístavu s celoroční, časově neomezenou provozní dobou. Plní též funkci ochrannou pro obchodní a osobní lodě. Je hlavně určen pro překlad zboží mezi vodní, silniční a železniční dopravou. Rovněž slouží pro stání plavidel (České přístavy 2017). Přístav má velmi dobré napojení na železniční, a především pak silniční síť. Díky bezkoliznímu napojení na dálniční síť prostřednictvím silnice I/16 i vybavení přístavu je přístav velmi vhodný pro překlad těžkých a nadrozměrných kusů a investičních celků. v přístavu jsou situovány provozní budovy se sociálním zařízením, administrativní budovy, skladové prostory, zpevněné manipulační plochy pro skladování kontejnerů, dílna na opravu techniky, železniční a silniční váha, dvě vrátnice, manipulační plocha těžkých kusů s jeřábem MKZ 3 000 s nosností 300 tun, jeřábové dráhy s přístavními portálovými jeřáby, kontejnerový jeřáb FAMAK s nosností 40 t, čerpací stanice Bencalor. v přístavu se překládají i ostatní druhy zboží – např. všechny druhy agrárních produktů, stavebniny a ostatní hromadné substráty volně ložené, kusové zásilky, železo, chemické výrobky, a kontejnery (České přístavy 2017).

Většina zpevněných ploch přístavu je pronajata firmě Maersk Czech Republic s. r. o. k manipulaci a skladování kontejnerů. v přístavu Mělník je hlavní kontejnerové překladiště rejdařství Maersk a celkově druhé největší kontejnerové překladiště v ČR po areálu Metrans v Praze – Uhřetěvesi. V rámci zvyšování kapacity překládky v kontejnerovém překladišti je v současné době realizován projekt rozšíření kolejiště v areálu překladiště.

Přístav Mělník se průběžně rozvíjí a expanduje i do dříve nevyužívaných ploch. Specifikem je funkce přístavních bazénů jako prostor pro bezpečné odstavení plavidel v době povodní, kdy může být kapacita přístavu zvýšena až na 87 plavidel. Pro ochranu přístavu i města Mělníka byla mezi řekou a přístavem zbudována protipovodňová hráz, samotné přístavní bazény chrání protipovodňová vrata. Prostorový rozvoj přístavu omezuje potenciál řeky Labe jako městotvorného prvku (přístav izoluje velkou část města od řeky), na druhou stranu může do města přivést investory a další pracovní příležitosti.

Z dopravního hlediska je přístav využíván především pro výše zmíněnou překládku těžkých a nadrozměrných kusů a investičních celků, dále pro export výrobků hutních a strojírenských podniků (především) z Moravy, překládku odpadů (např. kovového šrotu) a sypkých substrátů. Přístav sloužil mj. i k překládce plzeňského piva, chemikálií, nebo plynových nádrží (Hospodářské noviny 2014). Naopak kontejnerový terminál je navázaný zejména na železniční dopravu (spojení s námořními přístavy) z důvodu nespolehlivosti Labské vodní cesty. Problematické je ovšem trasování přístavní vlečky přes intravilán města, kde překračuje úroňovými přejezdy ulice Bezručova a Řípská, tedy jedny z nejvytíženějších ulic ve městě a tím přispívá k dalším komplikacím v silniční dopravě.

V Mělníku je také veřejné osobní přístaviště, které slouží turistickým lodním linkám. v letní sezóně jsou provozovány lodní linky mezi Prahou a Mělníkem i vyhlídkové linky mezi Mělníkem a Zelčínem a Mělníkem a Obřístvím.

7.4 DALŠÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Přirozeným ohniskem pěší dopravy ve městě je centrum města, kde jsou koncentrovány objekty občanské vybavenosti (školy, úřady, obchody apod.). Dalšími ohnisky pěší dopravy jsou hustě zalidněné části města se středněpodlažní a vysokopodlažní zástavbou, tedy především socialistická sídliště. Pro pěší dopravu jsou významné spojnice těchto sídlišť s centrem města, z hlediska rozptýlenosti uzlů hromadné dopravy je důležitá také trasa propojující železniční stanici, autobusovou stanici a centrum města.

Vzhledem k atraktivitě historického jádra města i atraktivní poloze je v Mělníku vyznačeno větší množství pěších turistických značených tras (TZT). Z rozcestí Mělník – zámek vychází červená TZT (Mělník – Lhotka – Kokořínský důl), okružní zelená TZT (Mělník – Záboří – Mělnická Vrutice – Chloumek – Mlazice – Mělník) a okružní žlutá TZT (Mělník-zámek – Hořín-zámek – Mělník-zdymadla). Intravilánem města dále prochází žlutá TZT (Pšovka-ATC – Mělník-žst. – Lhotka). Na červenou i zelenou TZT přitom v extravilánu města navazuje mnoho dalších TZT, zejména pak trasy vedoucí do CHKO Kokořínsko.

Navzdory poměrně členitému terénu a tím pádem i větší fyzické náročnosti cyklistiky je v Mělníku poměrně rozvinutá infrastruktura cyklodopravy. Městem prochází páteřní dálková cyklotrasa č. 2 Labská stezka (Vrchlabí – Hradec Králové – Kolín – Brandýs nad Labem – Mělník – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín – Sasko), na kterou se na pravém břehu

Labe v předpolí mostu Josefa Straky napojuje cyklotrasa č. 7 (Vltavská; Mělník – Praha – Český Krumlov – Strážný). Tyto stezky mají potenciál především pro cykloturistiku. Pro pohyb cyklistů v rámci Mělníka jsou důležité cyklotrasy č. 24 (most Josefa Straky – Pšovka – Mlázice – Štětí), 203 (Mělník, Pod Zámkem – Mělník, Chloumek – Lhotka u Mělníka) a 8171 (Mělník, Podolí – Velký Borek – Jelenice). Potenciál pro cyklodopravu má i uliční síť města, překážkou pro rozvoj cyklodopravy je ovšem absence cyklostezek (tedy samostatných komunikací pro cyklisty) i zatížení uliční sítě města intenzivní tranzitní dopravou. Z bezpečnostního hlediska i uživatelského komfortu cyklistů je problematické trasování cyklotras po intenzivně zatížených páteřních silničních komunikacích, což se týká i cyklotrasy č. 2 (kolizní souběh v Pražské ulici). Pro rozvoj potenciálu cyklodopravy tak bude vhodné odstraňovat kolizní souběhy cyklistických tras s automobilovou dopravou.

Na území města Mělníka není v současné době provozováno žádné letiště. v blízké obci Střemy je provozováno letiště se statutem plochy pro sportovní létající zařízení a zpevněnou vzletovou a přistávací dráhou. v Hoříně je také letiště se statutem plochy pro sportovní létající zařízení. Z Mělníka je při využití IAD poměrně dobře dostupné mezinárodní Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně, lepší dostupnost může přinést připravované dokončení Silničního okruhu kolem Prahy. Ve velmi dobré poloze vůči Mělníku se však nachází tovární Letiště Vodochody, u něhož existuje záměr přeměny na mezinárodní veřejné letiště, které by konkurovalo letišti v Pražské Ruzyni.

7.5 SHRUTÍ

- Město Mělník leží ve výhodné dopravní poloze (z hlediska nákladní dopravy) na křižovatce silnic I. třídy a vodních cest a na železniční trati č. 072, která je primárním tahem pro dálkovou nákladní dopravu.
- Negativem je absence obchvatu města, kvůli níž je intravilán města zatížen intenzivní tranzitní dopravou tvořenou z velké části těžkou nákladní dopravou. Intravilánu města má odlehčit připravovaná dostavba obchvatu města, jeho trasa však vzhledem ke kontroverznímu trasování zatím není stabilizovaná. i po dostavbě plánovaného obchvatu bude ovšem přetrvávat zátěž tranzitní dopravou v některých částech města (Mladoboleslavská ulice, místní část Pšovka).
- Centrum města a socialistická sídliště se potýkají s nedostatkem parkovacích kapacit. Zatímco v centru města je to částečně řešeno regulací parkování prostřednictvím parkovacích zón s odstupňovaným zpoplatněním, na sídlištích je tento problém bez výstavby dodatečných stání prakticky neřešitelný.
- Mělník se nachází na hranici prostoru PID. Velká část autobusových linek obsluhujících Mělník je integrována do systému PID, což platí především o linkách obsluhujících intravilán města. Železnice má v osobní dopravě význam pouze pro spojení s cíli na pravém břehu Labe (na trati Kolín – Ústí nad Labem). Značný potenciál může mít ovšem železniční spojení s Prahou v případě propojení trati č. 070 na plánovanou vysokorychlostní trať Praha – Drážďany.

- Přístav Mělník je jedním z nejvýznamnějších uzlů multimodální dopravy a nachází se zde druhý největší kontejnerový terminál v ČR. Přístav se průběžně rozvíjí a může do města přilákat investory, vodní doprava je ovšem limitovaná nespolehlivostí Labské vodní cesty a z existence přístavu vyplývají prostorová i dopravní omezení.
- Přes Mělník prochází páteřní dálková cyklotrasa č. 2 Labská stezka, jakož i další cyklotrasy. Potenciál cyklodopravy je zde ovšem omezován absencí cyklostezek a souvisujícími uživatelskými střety s automobilovou dopravou, do určité míry pak i výškovou členitostí města. Mělník má turisticky atraktivní historické jádro i polohu a je výchozím bodem pro návštěvu Kokořínska, z čehož vyplývá poměrně vysoká hustota pěších turistických značených tras ve městě i blízkém okolí.

8 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA A BYDLENÍ

Kapitola 8 obsahuje stručný popis stavu technické infrastruktury města Mělníka jakožto jednoho ze zásadních předpokladů pro kvalitu obytného, podnikatelského a životního prostředí ve městě a pro další rozvoj města. Ve druhé části kapitoly je stručně charakterizován bytový fond MČ. Popis stavu technické infrastruktury vychází především z Návrhu Územního plánu města Mělníka z roku 2017. Pro charakteristiku domovního a bytového fondu byla využita data ze SLDB 2011, která nabízejí poměrně pestrou škálu informací. Dynamiku bytové výstavby ilustrují data z Veřejné databáze ČSÚ.

8.1 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Zásobování vodou

Mělník je zásobován ze skupinového vodovodu KSKM (vodovody Kladno – Slaný – Kralupy – Mělník), který je součástí stejnojmenné vodárenské soustavy. Vodárenská soustava KSKM zásobuje rozsáhlé území situované severně a západně od Prahy. Voda pro Mělník je dopravována ze zdrojů Liběchovka, Řepínský Důl a Mělnická Vrutice do zemního vodojemu Pod Chloumkem.

Město je vzhledem ke stávajícím i předpokládaným budoucím potřebám dostatečně zabezpečeno jak z hlediska kapacity a jakosti vodních zdrojů, tak i kapacity vodojemů, a to i díky snižování spotřeby vody domácnostmi (což vedlo k vytvoření kapacitních rezerv). Dostačující jsou i hlavní vodovodní řady, Návrh ÚPD (2017) počítá pouze s budováním uličních řadů v rozvojových lokalitách. Potřebné bude ovšem zvyšování kvalitativní úrovně, spolehlivosti a bezpečnosti vodovodního systému, mj. prostřednictvím zokruhování řadů, přednostní umísťování řadů do veřejně přístupných pozemků, rekonstrukce sítí a objektů (Návrh ÚPD 2017). Zásadním předpokladem pro efektivní využívání stávajícího systému zásobování pitnou vodou je lokalizace rozvojových ploch v dosahu tohoto systému.

Odkanalizování a čištění odpadních vod

Převážná část kanalizační sítě ve městě je jednotná (tedy nejsou odděleny splaškové a dešťové vody). Jednotná kanalizační síť je svedena do čistírny odpadních vod (ČOV), která je situována severně od místní části Mlázice. Kanalizace nepokrývá celé zastavěné území města, v některých částech jsou tedy využívány septiky a žumpy, které jsou vyváženy do ČOV. Kapacita ČOV je 23 900 ekvivalentních obyvatel. Na kanalizační síť města jsou napojena také některá sousední sídla (Dolní Beřkovice, Vlíněves, Malý Borek, Velký Borek, Skuhrov, Mělnická Vrutice). v samotném městě Mělník je na veřejnou kanalizaci napojeno cca 18 000 obyvatel.

V omezených částech města je kanalizační systém oddílný a to v ul. Čertovské a dále v oblasti Rousovic v území vymezeném ulicemi U vlečky, Okružní a Růžová. Je to dáno nutností tyto splašky přečerpávat do systému jednotné kanalizace (Návrh ÚPD 2017).

Kapacita ČOV a kanalizační sítě je maximálně vytížena i při předpokladu naplnění zastavitelných ploch ve městě, sousedních obcích připojených na kanalizační síť města i uvažovaném připojení sídel Malý Újezd, Jelenice a Vavříneč na tuto síť je nedostačující.

Problémem jednotné kanalizační sítě je její přetížení při intenzivních srážkách a související odlehčování do vodních recipientů (v případě Mělníka zejména řeky Labe a potoka Pšovka) i zatěžování ČOV srážkovými vodami zředěnými se splaškovými vodami. Odlehčování jednotné kanalizační sítě vede ke znečišťování vodních recipientů splaškovými vodami, zatížení ČOV srážkovými vodami pak zhoršuje provozní efektivitu ČOV.

Jednou ze zásadních rozvojových výzev je omezení odtoku srážkových vod z území prostřednictvím realizace opatření k zadržování srážkových vod a zpomalování odtoku srážkových vod, a to jak v rámci zastavěného území, tak ve volné krajině. To má vést ke zlepšení vodního režimu v území projevujícím se na jednu stranu omezováním odtoku a souvisejícího povodňového ohrožení při intenzivních srážkách, na druhou ke zmírňování následků dlouhotrvajícího sucha s využitím vod zadržovaných v území. v případě jednotné kanalizace může navíc zadržování srážkových vod snížit četnost nežádoucího odlehčování jednotné kanalizace (včetně naředěných splaškových vod) do vodních recipientů a přetížení ČOV srážkovými vodami.

Zásobování elektrickou energií

Zásobování Mělníka a okolí elektrickou energií zajišťuje vedení velmi vysokého napětí (VVN) 110 kV vedené z Elektrárny Mělník do transformovny TR 110/22 kV Mělník. Územím města přitom procházejí ve směru Vehlovice – Neuberk – Velký Borek další vedení VVN 110 kV zásobující Neratovice a část Středních Čech. Samotný Mělník je zásobován prostřednictvím zmíněné transformovny TR 110/22 kV situované v extravilánu města na konci Hledšebské ulice. Z transformovny Mělník jsou vedena 4 nadzemní a 3 kabelová vedení vysokého napětí (VN) 22 kV. Přes město vedou další nadzemní vedení VN 22 kV, která ovšem nezásobují samotné území města.

Na síť VN navazuje na územní města velké množství distribučních a odběratelských trafostanic 22/0,4 kV. Na ně je buď napojena distribuční síť vedení nízkého napětí (NN), která slouží k distribuci elektřiny pro potřeby malých odběratelů, nebo trafostanice VN/NN přímo napojují objekty s větším odběrem.

Díky poklesům odběrů elektřiny v uplynulých desetiletích jsou v zájmovém území dostatečné rezervy pro pokrytí poptávky malých odběratelů a domácností v rozvojových zónách. Potřebu zvýšení kapacit by mohl vyvolat pouze příchod investora s vysokým odběrem. Podle Návrhu ÚPD (2017) je žádoucí upřednostnění kabelových vedení v zastavěných částech území města zejména z důvodu vyšší bezpečnosti a nižších provozních nákladů.

Výzvou do budoucna z hlediska zásobování elektrickou energií bude lepší připravenost na masivní výpadky proudu (tzv. Black-Out), a to zejména prostřednictvím výstavby záložních (např. kogeneračních) zdrojů výroby elektrické energie.

Zásobování plynem

Město Mělník je napojeno na vysokotlakou (VTL) síť VTL odbočkou DN 150 přivedenou od západu v tělese mostu Josefa Straky. Jednotlivé části města se soustředěnou zástavbou jsou zásobovány střednětlakými (STL) sítěmi. Většina zastavených částí města je napojena na zmíněnou VTL odbočku DN 150 prostřednictvím regulační stanice (RS) VTL/STL Mělník v ulici Plavební. Jihovýchodní části města (Rousovice, Blata) je ovšem napojena na STL síť vycházející z RS VTL/STL Skuhrov. Výhledově je uvažováno o možnosti plynofikace okrajových částí města (Mlazice, Vehlovice). Stávající síť STL plynovodů i regulační stanice mají dostatečnou kapacitu pro zajištění zásobování rozvojových zón.

Zásobování teplem

Mělník je zásobován teplem z nedaleké Elektrárny Mělník. Město je napojeno prostřednictvím primárního horkovodního potrubí DN 600, které je přivedeno z prostoru Dolních Beřkovic do místní části Mlazice a dále podél železniční trati č. 072 až k předávacímu bodu u zimního stadionu. Horkovodní síť je majetku v ČEZ Teplárenská, a.s. a je tvořena dvěma hlavními větvemi primárního rozvodu (jedna vede ulicemi Bezručova a Mladoboleslavská, druhá Pražskou ulicí), které jsou zokružovány třemi příčnými propojeními. Na síť primárního horkovodu jsou připojeny distribuční výměňkové stanice (rovněž v majetku ČEZ Teplárenská, a.s.) a malé výměňkové stanice, které jsou ve správě jednotlivých vlastníků.

Systém centrálního zásobování teplem obsluhuje především území s bytovou výstavbou, objekty občanské vybavenosti v intravilánu města, odběratele v okolí primárních rozvodů a některé průmyslové areály. Kapacita a rozsah stávající sítě CZT jsou vzhledem k poptávce i možnému navýšení poptávky v rozvojových zónách dostatečné. Zejména primární horkovodní potrubí je vzhledem k poptávce naddimenzované. Problematické tak bude zejména zajištění provozní udržitelnosti systému CZT vzhledem k probíhajícímu i předpokládanému dalšímu poklesu odběru tepla koncovými uživateli v důsledku energetických úspor i přechodu na jiné zdroje vytápění.

V roce 2011 využívala síť CZT k vytápění valná většina domácností ve městě. Jednalo se především odběratele z výše zmíněné bytové výstavby připadající zejména na panelové domy a starší cihlové domy tvořící socialistická sídliště. Většina ostatních domácností využívala k vytápění plyn, poměrně rozšířené ovšem bylo i vytápění tuhými palivy, které se tak výrazně podílí na znečišťování ovzduší ve městě.

Tabulka 22: Počet bytů podle způsobu vytápění v bytech v městě Mělník v r. 2011

	ústřední		etážové			kamna	
CZT	pevná paliva	plyn	plyn	elektřina	pevná paliva	plyn	elektřina
4607	584	1743	253	27	86	113	122

Zdroj dat: SLDB 2011

8.2 BYTOVÝ FOND

Statistiky bytového fondu (Tabulka 23) poukazují na poměrně vysoký význam rodinných domů v rámci bytového fondu Mělníka. V Mělníku byl při SLDB 2011 výrazně vyšší podíl bytů v rodinných domech na celkovém bytovém fondu (cca 41 %), než v referenčních městech s výjimkou souměstí Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, které má suburbánní charakter. Ve městě byl dále zaznamenán velmi vysoký počet neobydlených bytů, který přitom tvořil téměř 12 % bytového fondu. To poukazuje na existenci značných rezerv v kapacitách bydlení v době realizace SLDB. Volné byty mohly v době SLDB (za předpokladu správnosti údajů) uspokojit až několik tisíc potenciálních obyvatel města. Existence vysokého podílu neobydlených bytů vede k neefektivnímu využívání infrastruktury města, protože na nákladech na infrastrukturu města se podílí relativně méně plátců. Na druhou stranu podle informací MÚ aktuálně na realitním trhu ve městě panuje nedostatek disponibilních bytů a je zde značná poptávka po novém bydlení v bytových domech. Tuto skutečnost částečně potvrzují i připravované či realizované developerské projekty výstavby bytových domů a viladomů na prolukách v Bezručově ulici.

Přibližně 45 % z obydlených bytů města připadá na panelové domy. Panelová sídliště tak tvoří velkou část bytového fondu města, nejsou však dominantní, jako např. v Neratovicích. Velká část bytového fondu ovšem připadá také na starší cihlovou zástavbu socialistických sídlišť.

V Mělníku je v porovnání s referenčními městy poměrně nízká míra plynofikace z hlediska obydlených bytů. Podle SLDB chybělo u relativně velké části bytového fondu v Mělníku také připojení na kanalizaci. v ostatních parametrech je však bytový fond města průměrný. Také v Mělníku existuje znatelná část bytového fondu připadající na tzv. substandardní bydlení (byty bez tekoucí teplé vody, záchodu či koupelny). Jedná se zpravidla o byty ve starší zástavbě obývané sociálně slabými obyvateli.

Většina bytového fondu města vznikla po r. 1970. To byl především důsledek výstavby panelových socialistických sídlišť, která v poměrně krátkém časovém úseku 70. a 80. let minulého století vygenerovala cca 45 % bytového fondu města. Stavební rozvoj města vrcholil v 70. a 80. letech minulého století v souvislosti s procesem socialistické urbanizace,

v jehož rámci byla plánovitě rozvíjena středisková (především krajská a okresní) města. S koncem éry socialismu tempo bytové výstavby výrazně zpomalilo a výstavba bydlení se přeorientovala především na individuální výstavbu rodinných domů. Z hlediska srovnání s referenčními městy ovšem Mělník působí jako poměrně atraktivní lokalita pro výstavbu nového bydlení. Výrazně lépe je na tom Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, v souvislosti s intenzivní suburbanizací s jádrem v Praze.

Tabulka 23: Charakteristika bytového fondu v referenčních městech podle SLDB 2011

		Mělník	Kralupy nad Vltavou	Neratovice	Nymburk	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Litoměřice
Byty celkem		8832	7960	7005	6686	7113	10960
z toho	rodinné domy	3397	2477	1775	2281	3430	2316
	bytové domy	5166	5354	5172	4286	3595	8521
Neobydlené byty		1036	676	454	592	733	923
% bytového fondu		11,7%	8,5%	6,5%	8,9%	10,3%	8,4%
Obydlené byty		7796	7284	6551	6094	6380	10037
z toho v panel. domech		3515	3866	3942	2119	1899	5637
Vybavenost obydlených bytů (podíl v %)	plyn zaveden do bytu	52,2%	79,4%	56,5%	74,0%	72,4%	67,4%
	vodovod v bytě	92,6%	92,9%	93,6%	93,1%	90,7%	87,7%
	teplá voda	91,8%	91,9%	92,6%	92,2%	90,1%	86,8%
	přípoj na kanalizační síť	83,7%	97,4%	90,3%	92,5%	93,8%	97,5%
	vlastní splachovací záchod	92,6%	92,7%	93,6%	93,1%	91,3%	87,7%

	vlastní koupelna, sprchový kout	92,5%	92,5%	93,6%	93,0%	91,2%	87,3%
z toho postavené (v %)	1919 a dříve	7,4%	4,7%	1,7%	8,3%	9,0%	10,8%
	1920 - 1970	32,2%	41,1%	31,4%	36,4%	34,4%	29,9%
	1971-1980	24,5%	25,5%	37,3%	18,0%	16,1%	26,8%
	1981-2000	27,0%	20,6%	23,9%	24,1%	25,0%	26,9%
	2001 - 2011	7,6%	7,0%	4,3%	9,9%	13,3%	4,1%
Prům. obytná plocha (m ²)		55,4	53,0	51,2	56,4	60,7	51,0
z toho	rodinné domy	74,7	75,6	77,1	77,2	75,9	73,8
	bytové domy	44,1	43,9	43,5	46,7	47,6	45,4

Zdroj dat: SLDB (2011)

Atraktivitu Mělníka pro novou rezidenční výstavbu potvrzuje i přehled dokončených bytů v posledním desetiletí. v Mělníku bylo zaznamenáno nejvyšší tempo bytové výstavby hned po zmíněném souměstí Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. To má i vzhledem velmi výhodné k dopravní poloze vůči Praze pozici preferovaného suburbia. Mělník ovšem může těžit z relativně solidní dopravní polohy vůči Praze, polohy v atraktivní krajině i méně rušivého charakteru průmyslu než je např. v Neratovicích a Kralupech nad Vltavou. Tempo bytové výstavby v Mělníku vykazovalo ve sledovaném období poměrně setrvalý stav bez enormních meziročních výkyvů. To je zapříčiněné spíše individuálním charakterem bytové výstavby s absencí větších developerských projektů. Vzhledem k populačnímu vývoji lze navíc předpokládat, že bytová výstavba je do značné míry spojena spíše se vzestupem sociálního statusu části obyvatel města (a jejich přesunem z bytových domů do nových rodinných domů) a přirozenou reprodukci bytového fondu města než důsledkem procesu suburbanizace, resp. přílivu nových obyvatel do města. Mělník tedy zatím spíše nezaznamenává rozvoj v souvislosti s procesem rezidenční suburbanizace s jádrem v Praze.

Tabulka 24: Dokončené byty v referenčních městech v období 2005–2016

Město	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Celkem
Mělník	38	32	74	58	80	46	57	41	38	32	77	48	621
Kralupy n. Vltavou	63	23	12	45	64	42	55	52	21	4	43	26	450

Neratovice	7	8	13	16	21	15	19	16	13	5	13	6	152
Nymburk	2	21	18	19	59	27	17	20	17	15	19	12	246
Brandýs n. L.-Stará Boleslav	35	244	32	46	195	143	162	154	200	44	66	63	1 384
Litoměřice	76	14	26	12	4	41	27	29	20	6	14	11	280

Zdroj: VDB ČSÚ (2017)

8.3 SHRnutí

- Systémy zásobování území města pitnou vodou i odkanalizování města mají dostatečnou kapacitu i vzhledem k potřebám rozvojových zón města. Rozvojové potřeby spočívají ve zvyšování spolehlivosti systému zásobování pitnou vodou a omezování odtoku dešťových vod z území i s ohledem na zamezení přetížení jednotné kanalizační sítě města, ČOV a odlehčování z kanalizace do vodních recipientů.
- Také systémy zásobování elektrickou energií a zemním plynem mají dostačující rezervy pro připojování dalších odběratelů v rozvojových zónách města. V případě elektřiny by bylo zapotřebí navyšování kapacit distribuční sítě pouze za předpokladu příchodu investora s vysokým odběrem. Žádoucí je kabelizace elektrického vedení v intravilánu města, rozvojovou výzvou je zajištění vyšší připravenosti na hrozbu black-outů. Sít zásobování plynem může být za předpokladu dostatečné poptávky rozšířena do okrajových částí města, kde zatím chybí.
- V intravilánu města a v místní části Mlázice je provozován systém CZT zásobující především socialistická sídliště, objekty občanské vybavenosti a průmyslové podniky. Rozvojovou výzvou je zajištění provozní udržitelnosti systému CZT v souvislosti s poklesem odběrů z (vzhledem ke stávající poptávce) kapacitně naddimenzované sítě. Z hlediska kvality ovzduší je rizikové poměrně velké množství domácností, které k vytápění využívají tuhá paliva.
- Poměrně velká část bytového fondu města připadá na rodinné domy. Zajímavý byl velmi vysoký podíl neobydlených bytů ve městě v době realizace SLDB 2011, což ovšem nemusí odpovídat aktuální situaci. Vzhledem k nárůstu počtu domů a bytů ve městě při současné stagnaci počtu obyvatel však lze konstatovat, že město se potýká s poměrně nižší efektivitou využívání infrastruktury a vybavenosti města, tedy vysokou délkou i kapacitou sítí infrastruktury i nabídkou veřejných služeb vzhledem k počtu hlášených obyvatel, kteří na infrastrukturu a veřejné služby doplácí.
- Ve městě je dlouhodobě poměrně stabilní a vysoké tempo bytové výstavby, připadající především na individuální výstavbu rodinných domů. Jedná se spíše o výstavbu v důsledku přirozené reprodukce bytového fondu, než o rozvoj v souvislosti se suburbanizací s jádrem v Praze.

9 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ÚZEMNÍ ROZVOJ

V rámci kapitoly je diskutována kvalita životního prostředí, problematika územního rozvoje města, stručně jsou představeny přírodní a kulturní hodnoty v území. Přitom jsou využity zejména informace z Územně analytických podkladů SO ORP Mělník, Návrhu územního plánu města Mělníka z r. 2017, data ČSÚ, ČHMÚ a další relevantní podklady.

9.1 STAV ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ovzduší

Město Mělník má poměrně nepříznivou polohu vůči zvláště velkým a velkým znečišťovatelům ovzduší. Mezi ty se řadí nedaleká Elektrárna Mělník (EMĚ), papírny Mondi Štětí, rafinerie, spalovna průmyslových odpadů a další chemické provozy v Kralupech nad Vltavou (Unipetrol RPA, AVE Kralupy, Synthos Kralupy) a chemička Spolana Neratovice. Mělník se nachází přibližně uprostřed mezi těmito významnými zdroji znečišťování ovzduší, i když negativní vliv na kvalitu ovzduší ve městě je u některých z těchto znečišťovatelů snižován rozptylem zplodin ve vyšší výškové hladině, resp. jejich dálkovým přenosem mimo region (v závislosti na povětrnostní situaci). Na kvalitu ovzduší mají dále negativní vliv místní zdroje (zejména domácnosti vytápěné environmentálně nešetrným způsobem), doprava (především silniční), povětrnostní situace. Nepříznivě působí také poloha města v hůře odvětrávané Mělnické kotlině, kde jsou při zhoršených rozptylových podmínkách (především při inverzních situacích) zvýšené koncentrace škodlivin. Město tak spadá do území se zhoršenou kvalitou ovzduší.

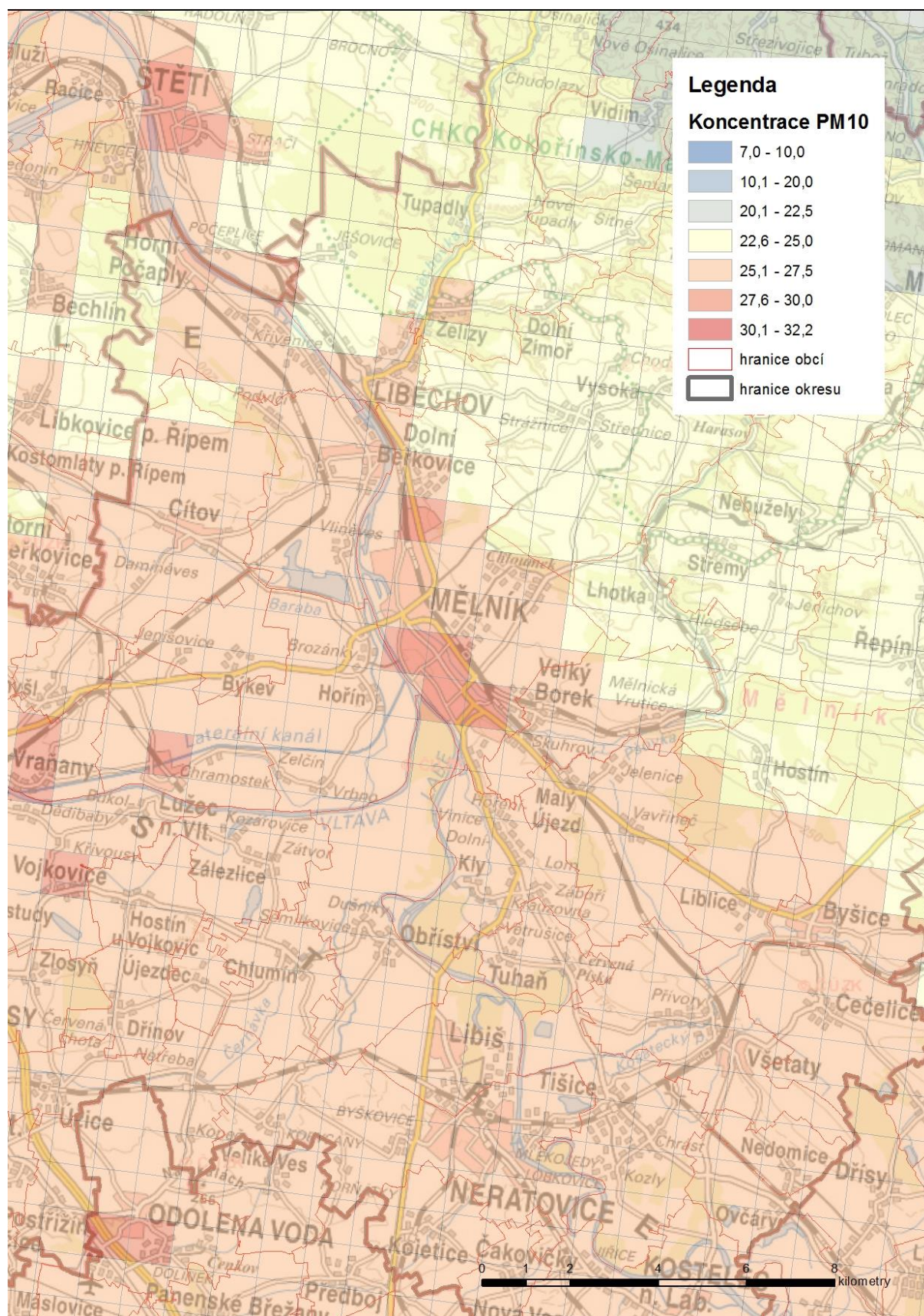
Podle údajů Integrovaného registru znečišťování (IRZ 2017) se v Mělníku v r. 2016 nacházel jediný znečišťující provoz, který produkcí škodlivin překročil ohlašovací práh a byl tak evidován. Jedná se o podnik Retal Czech a.s., který v místní části Mlázice vyrábí plastové preformy pro PET lahve. Podnik v za rok 2016 vykázal únik cca 10,6 kg fluorovaných uhlovodíků do ovzduší (IRZ 2017). Kvalitu ovzduší ve městě ovšem nesrovnatelně více ovlivňuje přenos škodlivin produkovaných zvláště velkými a velkými znečišťovateli ovzduší z širšího regionu. Dále lze předpokládat, že ačkoliv žádný další podnik působící ve městě není z hlediska produkce škodlivin registrován v IRZ, souhrnná produkce škodlivin v místních provozech se bude na znečišťování ovzduší podílet nezanedbatelnou měrou. Specifikem je provoz přístavu, který kromě zvýšené prašnosti v důsledku překládky sypkého substrátu obnáší také produkci škodlivin lodními motory, které jsou také významným zdrojem znečišťování ovzduší.

Velmi významným zdrojem znečišťování ovzduší jsou dále lokální topeniště, resp. domácnosti využívající k vytápění tuhá paliva. Těch je v Mělníku poměrně hodně a spolu s domácnostmi v širším regionu se podílejí na snižování kvality ovzduší v topné sezóně a zejména pak při nepříznivých rozptylových podmínkách. Celoročně se na znečišťování ovzduší podílí doprava. Kromě zmíněné vodní dopravy je primárním zdrojem emisí zejména

silniční doprava. Problémem dopravy je absence obchvatu města, tedy skutečnost, že veškerá tranzitní doprava projíždí intravilánem města a zatěžuje stovky domácností nadměrnými emisemi i hlukovou zátěží.

Ve městě Mělník se bohužel již dlouho nenachází žádná stálá stanice měření znečištění ovzduší. Při charakteristice kvality ovzduší z dlouhodobého hlediska je tak nezbytné vycházet z modelu Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ), který stanovuje průměrné koncentrace škodlivin v ovzduší pro celé území ČR ve čtvercové síti (síti čtverců o straně 1 km, kde pro každý čtverec jsou na základě měření vypočítány průměrné koncentrace znečišťujících látek). Podle modelu ČHMÚ je Mělník součástí poměrně rozsáhlé oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Tato oblast se překrývá jednak se silně urbanizovanou krajinou středního Polabí a severní části Pražské aglomerace (včetně Kladenska), kde je vysoká koncentrace zdrojů znečišťování ovzduší, jednak do značné míry odpovídá níže situovaným polohám, kde jsou zhoršené rozptylové podmínky. To je patrné i v **Chyba! Chybný odkaz na záložku.**, která vyobrazuje průměrné koncentrace PM₁₀ (jemné prachové částice) v období let 2011–2015. Území se zvýšenou koncentrací PM₁₀ vyplňuje níže položenou oblast Středolabské a Dolnooharské tabule, zatímco výše položené a méně urbanizované oblasti Jizerské tabule vykazují nižší koncentrace PM₁₀. v oblasti Mělníka jsou přitom modelové koncentrace PM₁₀ vzhledem k soustředění zdrojů znečišťování ovzduší ještě vyšší. Totéž platí i o většině ostatních škodlivin, jejichž koncentrace ČHMÚ modeluje (oxidy dusíku, benzen, benzo(a)pyren, arsen, olovo, kadmium).

Mapa 1: Průměrné koncentrace PM₁₀ na Mělnicku v období let 2011–2015



Zdroj: Vytvořeno v ArcMAP 10.4. Podklad: ČÚZK (2017)

Je otázkou, nakolik je za stávajících podmínek reálné snižování emisí v území, které ovlivňuje kvalitu ovzduší ve městě. U regionálních zvláště velkých a velkých znečišťovatelů ovzduší nejspíše nelze ve střednědobém horizontu očekávat výraznější pokles emisí, protože u těchto zdrojů již zpravidla došlo k ekologizaci a realizaci opatření ke snižování emisí a není jisté, zdali bude mezi kompetentními orgány dostatečná vůle pro zavedení efektivního nástroje, který by tyto zdroje nutil, resp. motivoval k dalšímu rapidnímu snižování emisí (např. formou zvyšování poplatků za znečišťování ovzduší). Také v případě dopravy je budoucí vývoj z technologického hlediska nejednoznačný. Na jednu stranu sice dochází k průběžnému zpřísnění emisních norem pro spalovací motory motorových vozidel, přitom je ovšem sporné, nakolik tyto emisní normy přispívají ke snižování emisí motorových vozidel v reálném provozu a nakolik podchycují všechny produkované škodliviny, které mají negativní vliv na zdraví obyvatel. Pozitivní efekt snižování emisí v silniční motorové dopravě mohou negovat rostoucí intenzity dopravy, klíčový vliv má také plynulost provozu (čili vztah kapacity silniční infrastruktury a intenzit silniční dopravy), stárí vozového parku a podíl hybridních automobilů a elektromobilů. Výraznější redukci emisí ze silniční dopravy by mohla městu přinést realizace obchvatu, který by vyvedl tranzitní dopravu z intravilánu města a minimalizoval kongesce v intravilánu města. Největší pokles emisí by za předpokladu naplňování stávající legislativy mohl nastat u malých stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší, tedy lokálních topenišť, a to jak v souvislosti se stávající dotační politikou (tzv. kotlíkové dotace, dotace na zateplování apod.), tak v důsledku zákazu provozu kotlů 1. a 2. emisní třídy od září 2022.

V zásadě je tedy možné předpokládat, že v důsledku výše uvedených skutečností může docházet k mírnému zvyšování kvality ovzduší ve městě i širším regionu, především pak v průběhu topné sezóny. Výraznější zvýšení kvality ovzduší by mohla přinést důslednější regulace znečišťování ovzduší zvláště velkými, velkými a středními stacionárními zdroji znečišťování ovzduší (např. prostřednictvím rapidního zvyšování poplatků za znečišťování ovzduší), vyvedení tranzitní (především nákladní) dopravy z intravilánu města, masivní rozvoj alternativních pohonů (např. elektromobility) v silniční dopravě a přechod domácnostní vytápěných tuhými palivy na environmentálně šetrnější topná média.

Hluk

Hlavním zdrojem hlukové zátěže v zájmovém území je silniční a železniční doprava. Z hlediska silniční dopravy je zásadním problémem výše zmiňovaná absence obchvatu města a související zatížení města intenzivní tranzitní dopravou, a to i včetně těžké nákladní dopravy. Silniční doprava tak vytváří nadměrnou hlukovou zátěž podél hlavních tranzitních komunikací, a zejména pak podél silnic I/9 a I/16 a jejich průtahů městem. Problémem je zejména zatížení obytného prostředí města hlukem ze silniční dopravy v nočních hodinách, kdy je velké množství domácností vystaveno nadlimitní hlukové zátěži.

Významným zdrojem hlukové zátěže ve městě je také železniční doprava. Zátěž zde generuje především doprava na železniční trati č. 072, která je jednou z páteřních tratí pro nákladní dopravu. Podle GVD 2016/17 zde jen v nočních hodinách (mezi 22. a 6. hodinou) projede cca 67 vlaků, přes den je vzhledem k silnější osobní dopravě intenzita provozu ještě vyšší. I zde je problémem především hluková zátěž generovaná v nočních hodinách, což je umocněno absencí protihlukových opatření na trati. Hlukovou zátěž ovšem generuje také provoz na vlečce propojující žst. Mělník s místním přístavem, odkud jsou denně vypravovány kontejnerové vlaky. Právě přístav, resp. provoz překladiště v přístavu je jedním z dalších zdrojů hlukové zátěže ve městě.

Ke zmírnění hlukové zátěže v intravilánu města může přispět jednak realizace silničního obchvatu města s případnými doprovodnými opatřeními (vybudování protihlukových stěn, valů, ochranných pásů zeleně apod.), jednak realizace protihlukových opatření na železniční trati č. 072.

Voda

Mělník je z hydrologického hlediska známý především soutokem Vltavy a Labe. Řeka Labe tvoří přirozenou hranici města. Velká část území města je ovšem odvodňována říčkou Pšovka, která protéká intravilánem města a v areálu Mělnického přístavu se vlévá do Labe.

Vzhledem k tomu, že řeka Labe tvoří osu urbanizovaného a industrializovaného území, které je navíc velmi významné z hlediska rostlinné výroby, se řeka dlouhodobě potýká se znečišťováním vody především prostřednictvím vypouštění odpadních vod z aglomerací, průmyslových podniků a vnosem znečišťujících látek z průmyslových areálů a zemědělských hnojiv. Díky masivním investicím do rozvoje kanalizační sítě s ČOV v sídlech a modernizace a intenzifikace starších ČOV v sídlech i průmyslových podnicích, citlivějšímu hospodaření se znečišťujícími látkami v průmyslu, i odstraňování starých ekologických zátěží s vlivem na kontaminaci povrchových vod se jakost vody v Labi v posledních desetiletích rapidně zlepšila. Přesto byla v roce 2016 celková jakost vody v Labi v okolí Mělníka hodnocena podle ČSN 75 7221 třídou III, tedy jako znečištěná voda (Povodí Labe 2017). Ta je definována jako stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které nemusí vytvořit podmínky pro existenci bohatého, vyváženého a udržitelného ekosystému. Tato třída jakosti přitom platila prakticky pro celý tok Labe od Hostinného, až po státní hranici.

Jakost vody v říčce Pšovka není dlouhodobě monitorována. Problémem je ovšem vodní režim říčky, který je výrazně ovlivňován odběry vody z vodních zdrojů v jejím povodí (např. z vodního zdroje Mělnická Vrutice). Z toho důvodu bývá průtok Pšovky výrazně nižší, než by odpovídalo přirozenému stavu a při delším období bez srážek zde dochází i k úplnému vyschnutí koryta. Snížená vodnost říčky může být přitom jedním z faktorů snížené jakosti vody, protože se znečišťující látky ředí v menším objemu vody. v říčce však obecně bývá spíše vyšší jakost vody vzhledem k minimálnímu množství sídel na jejím toku i vzhledem k ochraně

vodních zdrojů v jejím povodí. Jakost vody tak může být snížena spíše jen na dolním toku včetně úseku na území Mělníka, a to v důsledku vnosu hnojiv z polí či odlehčováním kanalizace v Mělníku do toku říčky při přetížení jednotné kanalizační sítě v důsledku intenzivních srážek.

Území místních částí Pšovka a Mlazice je ohroženo povodněmi na Labi. Aktuální vymezení pásma stoleté vody (Q100) na Labi zahrnuje kromě přístavu také zóny obytné zástavby místních částí Pšovka situované západně od Českolipské ulice a dále také území mezi ulicemi Alšova, Karolíny Světlé, Spojovací a Českolipská. Toto vymezení ovšem nezohledňuje nedávno realizovaná opatření protipovodňové ochrany a lze předpokládat, že skutečný rozsah záplavového území při tzv. stoleté vodě bude menší.

Povodněmi je potenciálně ohroženo také okolí říčky Pšovky. i zde je vymezeno pásmo stoleté vody, to je ovšem relativně malé a až na pár výjimek nezahrnuje obytnou zástavbu. U povodí Pšovky mohou být rizikové zejména tzv. bleskové povodně, tedy situace, kdy v důsledku intenzivních přívalových srážek (typicky v letním období) dojde k náhlému prudkému zvýšení odtoku z povodí. Problémem je přitom charakter povodí, které je z velké části tvořené intenzivně obhospodařovanou zemědělskou krajinou s omezenými retenčními schopnostmi a vysokou náchylností k erozi. Proto by bylo vhodné podporovat v povodí Pšovky realizaci opatření ke zvýšení retenčních schopností krajiny a zamezování eroze a odnosu zemědělské půdy.

Půdy

Momentálně nejrozšířenějším způsobem degradace půd je jejich přeměna na zastavěné, resp. zpevněné plochy. Z hlediska potřeb ochrany produkčně významných a cenných zemědělských půd jsou proto stanoveny třídy ochrany zemědělské půdy, které jsou zároveň ukazatelem kvality a úrodnosti půdy.

Na území Mělníka dominují zemědělské půdy nižších tříd ochrany. Jedná se zejména o půdy IV. a III. třídy ochrany. Zemědělské půdy nejvyšší – I. třídy ochrany se vyskytují pouze v omezených enklávách podél řeky Labe. Největší z nich se téměř zcela překrývá s areálem přístavu a pro zemědělskou výrobu tak nemá prakticky žádnou perspektivu. Rozvojové zóny jsou vymezeny vesměs na půdách III. a IV. třídy ochrany. Pouze v místní části Staré Rousovice jsou vymezeny dílčí rozvojové plochy na dříve nezastavěných parcelách, kde jsou zemědělské půdy II. třídy ochrany, ovšem jedná se o menší proluky v již zastavěném území. Rozvojové zóny města tak nepředstavují problém z hlediska degradace nejceněnějších půd, problémem je ovšem nekompaktní charakter nové zástavby. Bez důsledné etapizace výstavby bude v rozvojových zónách i nadále docházet k nežádoucímu vzniku izolovaných „ostrůvků“ zástavby s množstvím proluk, a tím pádem zbytečné fragmentaci krajiny a nadměrné konzumaci zemědělské půdy.

Staré ekologické zátěže

Podle databáze Systému evidence kontaminovaných míst se v Mělníku nachází celkem 3 lokality starých ekologických zátěží. Jedná se o následující lokality (SEKM 2017):

- ČSAD – AB s.r.o. Mělník,
- MEPLA, s.r.o. (bývalá Liberta),
- Vehlovice – Hlíňák (skládka tuhého komunálního odpadu).

U žádné z těchto lokalit nebyla prokázána rizika spočívající v migraci kontaminace do okolního prostředí. Výraznější kontaminace byla prokázána pouze u lokality MEPLA, s.r.o. v místní části Mlazice, kde je kontaminována půda a podzemní vody těžkými kovy pocházejícími z provozu galvanovny bývalého podniku Liberta. Podle databáze SEKM (2017) by kontaminace v této lokalitě znamenala vznik neakceptovatelného zdravotního rizika v případě změny funkčního využití lokality, tedy přeměny z průmyslového areálu např. na rezidenční zónu. Vyšší rizika může obnášet lokalita skládky tuhého komunálního odpadu, která je situována severně od čistírny odpadních vod. v této lokalitě však podle databáze SEKM (2017) nebyl proveden průzkum kontaminace, a tudíž nelze stanovit konkrétní rozsah kontaminace a z něho vyplývající rizika.

9.2 ÚZEMNÍ ROZVOJ

Územní rozvoj města

Přirozenou tendencí územního rozvoje města v posledních desetiletích byl rozvoj individuální rezidenční výstavby v rámci extravilánu města. Ten do značné míry odrážel rostoucí sociální status části populace města. Rezidenční individuální výstavba se v posledních desetiletích soustředí především v extravilánu města na území místních částí Chloumek, Neuberk, Vehlovice a především Rousovice. Negativem individuální výstavby je její živelný, nekoordinovaný charakter, jehož produktem je značná územní roztržitost, resp. nekompaktnost vznikající zástavby i absence návaznosti na kapacitní dopravní (a částečně i technickou) infrastrukturu. Nekompaktní charakter výstavby vede k nadměrné konzumaci ploch volné krajiny a k nežádoucí plošné proměně charakteru krajiny extravilánu města z venkovského na příměstský. Plošný rozvoj ostrůvků nové zástavby totiž vede k přeměně charakteru krajiny a osídlení po celém obvodu města, místo aby se rozvoj soustředil do několika plošně méně rozsáhlých rozvojových zón. Nadměrná konzumace krajiny se projevuje rozkouskováním volné krajiny a vznikem volných proluk namísto toho, aby nová výstavba stavebně navazovala na původní zástavbu a znehodnocovala tak menší části zemědělské krajiny v extravilánu města. Výsledná rozptýlená zástavba je velmi neefektivní z hlediska výstavby, údržby a obnovy sítí dopravní a technické infrastruktury, protože ty jsou v přepočtu na počet domácností (a plátců infrastruktury) neúměrně dlouhé. v české praxi to znamená, že náklady na infrastrukturu v rozvojových zónách „dotují“ stavebníkům ostatní daňoví poplatníci a uživatelé infrastruktury. Při neefektivním využívání

sítí dopravní a technické infrastruktury jsou náklady města na infrastrukturu vzhledem k disponibilním příjmům nepřiměřeně vysoké a odčerpávají prostředky, které by při efektivnějším využívání sítí mohly být použity na jiné účely. Průvodním jevem bývá také často neadekvátní pokrytí rozvojových zón (zejména) dopravní infrastrukturou. Pro rozvojové zóny v extravilánu města je typická absence kapacitních a dostatečně širokých silničních komunikací a místy (např. v m.č. Rousovice) dokonce i zpevněných povrchů komunikací, což zhoršuje prostupnost území pro složky integrovaného záchranného systému, ale i komunální služby (zejména svoz komunálního odpadu) a stavební techniku.

Dílčím problémem rozvojových ploch individuální rezidenční výstavby je také nekoncepční rozvoj dopravní infrastruktury. Ta má v rozvojovém území mnohdy komplikovaný tvar s množstvím slepých ulic, přičemž výsledkem je špatná prostupnost území pro pěší (nehledě na absenci chodníků, která je takřka pravidlem v rozvojových zónách města). v důsledku rozvoje zástavby se slepými ulicemi bez pokračování ve formě pěších tras či chodníků totiž v některých rozvojových zónách vznikají rozsáhlé bloky zástavby, které je nutné obcházet velkou oklikou, což limituje možnosti chůze jako způsobu dopravy v území. Snížená prostupnost rozvojových zón pro pěší dále limituje rekreační vyžití i komunitní život obyvatel příslušných lokalit, kteří se stávají do značné míry závislí na IAD.

Pro efektivní a šetrný rozvoj rezidenční výstavby by bylo vhodné usměrňovat rezidenční výstavbu tak, aby směřovala primárně do proluk uvnitř stávající zástavby, případně do lokalit typu brownfield a v návaznosti na její rozvoj by bylo vhodné zkapacitňovat, resp. zkvalitňovat obslužné komunikace. Zejména u plošně rozsáhlejších rozvojových zón by bylo efektivní využívat nástroj etapizace, který by upřednostňoval zastavování větších rozvojových ploch po etapách, a případně až po naplnění většiny rozvojových ploch na prolukách uvnitř stávající zástavby. Přitom by bylo žádoucí koncepčně řešit pěší prostupnost území (nejen) rozvojových zón, jejíž rozvoj je v současné době limitován i majetkoprávními vztahy.

Specifikem Mělníka je skutečnost, že zde v posledních desetiletích prakticky nedošlo k rozvoji výrobní a komerční zástavby na „zelené louce“. Rozvoj objektů občanské vybavenosti a výroby byl situován zpravidla do stávajících areálů, což také přispělo k poměrně efektivnímu využívání objektů a areálů po některých zaniklých či utlumených výrobach (např. po podniku Liberta) či do volných ploch v intravilánu města. Návrh územního plánu z r. 2017 vymezuje další plochy výroby „na zelené louce“. Jejich výsledný rozsah je vzhledem k nejistému trasování obchvatu města, který do těchto ploch může zasáhnout nejistý. Také u rozvojových ploch výroby by bylo vhodné upřednostňovat rozvoj na prolukách před rozvojem ve volné krajině.

Zvláštní enklávou na území města je rozsáhlá zóna garáží na severní straně Mladoboleslavské ulice v sousedství bývalé vlečky do cukrovaru. Toto území je charakteristické mimořádným rozsahem (cca 4,5 ha) a množstvím garáží (nachází se zde okolo 1000 garáží). Ačkoliv je řada garáží svými majiteli využívána, když ne k původnímu účelu – tak alespoň jako skladovací plochy, takovéto množství garáží v atraktivní poloze

v intravilánu města nemá vzhledem k dnešním potřebám opodstatnění a představuje urbanistickou závadu. Návrh územního plánu z r. 2017 zde vymezuje smíšené obytné – komerční plochy, transformace území je však za stávajících majetkoprávních poměrů nepravděpodobná, protože potenciální investor by se musel vypořádat s enormním množstvím vlastníků.

Brownfieldy

Na území města se nachází několik lokalit typu brownfield. Jednou z nich je areál bývalé loděnice situovaný mezi východním bazénem mělnického přístavu a Českolipskou ulicí. v části areálu byla vybudována fotovoltaická elektrárna. Návrh územního plánu z r. 2017 vymezuje v části areálu podél ulice Českolipská zónu smíšené zástavby, kterou má od provozních ploch přístavu oddělovat pás ochranné zeleně.

Další lokalitou typu brownfield jsou někdejší provozní plochy cukrovaru Mělník v místní části Rousovice mezi Pražskou ulicí, sídlištěm Rousovice a nově otevřenou přeložkou silnice I/9 (tzv. starý řepný plac). Tyto plochy, které jsou od vlastního výrobního závodu cukrovaru odděleny Pražskou ulicí, byly uvolněny po přeměně cukrovaru v balící centrum cukru. Na JV okraji těchto ploch byla vybudována zmíněná přeložka silnice I/9 (I/9, I/16 Mělník, obchvat, 1. stavba), většina ploch opuštěného areálu je ovšem dodnes nevyužívaná. Dílčí plocha brownfield se nachází mezi přeložkou silnice I/9, cukrovarskou ulicí a novou okružní křižovatkou na Mladoboleslavské ulici. Další plocha brownfield je přímo v areálu cukrovaru mezi řekou Labe a Pražskou ulicí SV od objektů cukrovaru. Všechny tyto plochy jsou v Návrhu územního plánu města z r. 2017 vedeny jako smíšené obytné – komerční plochy, tedy plochy určené především pro občanskou vybavenost a bydlení v bytových domech, kde je ovšem připuštěno široké spektrum dalšího funkčního využití včetně výroby, za předpokladu, že nebude mít rušivý vliv na okolní obytné prostředí.

Přírodní a kulturní hodnoty v území

Na území města jsou vymezena tři maloplošná zvláště chráněná území:

- přírodní památka Vehlovické opuky,
- přírodní památka Dolní Pšovka,
- přírodní rezervace Úpor – Černínovsko.

Na území místní části Vehlovice se nachází přírodní památka Vehlovické Opuky. Jedná se o podzemní prostory vzniklé těžbou opuky, kde je významné naleziště svrchnokřídových zkamenělin. Podzemní prostory také slouží jako zimoviště netopýrů. Na území města Mělníka dále okrajově zasahuje přírodní památka Dolní Pšovka, která byla vyhlášena za účelem ochrany vodních či vodou ovlivněných biotopů s výskytem řady zvláště chráněných živočichů. Do katastru města zasahuje v sousedství bývalého zdymadla Hadík také cíp přírodní rezervace Úpor – Černínovsko. Jedná se o plošně rozsáhlé, a přitom nesourodé chráněné území, zaměřené na ochranu přirozených eutrofních nádrží, nivních luk a lužních

lesů jako stanovišť výskytu zvláště chráněných rostlin a živočichů. Přírodní rezervace zahrnuje několik rozsáhlých enkláv podél řeky Labe od Neratovic až po soutok s Vltavou.

Územím Mělníka dále prochází evropsky významná lokalita Labe – Liběchov. Ta je vymezena v korytě Labe od soutoku s Vltavou po soutok s Liběchovkou v katastru Liběchova. Předmětem ochrany je populace hořavky duhové – ohroženého druhu ryb.

Několik kilometrů od katastru města začíná území CHKO Kokořínsko – Máchův kraj. v Mělníku jakožto správním centru pro velkou část Kokořínska i výchozím bodu pro návštěvy území jižní části CHKO sídlí Správa CHKO Kokořínsko – Máchův kraj.

Mělník je historické centrum zemědělsky produktivního regionu, což se projevuje existencí řady (především) středověkých a novověkých památek. Městu dominuje atraktivní historické jádro, které je situované na pohledově exponovaném návrší nad soutokem Labe a Vltavy a jež odděluje od novější zástavby částečně dochované hradby. Mezi nejceněnější nemovité kulturní památky historického jádra města patří zámek Mělník, kapucínský klášter s kostelem 14. sv. pomocníků, kostel sv. Petra a Pavla, radnice nebo Pražská brána. Dále se zde nachází řada památkově chráněných městských domů.

Na území města se nachází celkem 73 objektů se statusem kulturní památky. Velká část z nich je součástí městské památkové zóny, která byla vyhlášena na území historického jádra města.

Kromě historického jádra je ovšem na území města řada dalších cenných památek, z nichž mnohé byly původně solitérními stavbami nebo součástmi venkovských sídel, která postupně vrostla do organismu města. Místní části Pšovka dominuje augustiniánský klášter s kostelem sv. Vavřince, v místní části Neuberk se nachází stejnojmenný zámek, specifickým druhem památek jsou viniční domy, které jsou součástí historického hospodářství vinic a jsou situovány u historických areálů vinic po obvodu historického jádra i v extravilánu města. Památkově chráněné jsou i novodobější objekty – např. modernistický objekt pošty v Tyršově ulici, socha kpt. Jaroše, tělocvična Tyršův dům, silniční most Josefa Straky, nebo funkcionalistická vila v Macharově ulici č. p. 249 a Masarykův kulturní dům.

9.3 SHRUTÍ

- Město Mělník je situováno v území se zhoršenou kvalitou ovzduší. Na tu má vliv jak soustředění zvláště velkých a velkých zdrojů znečišťování ovzduší v okolí města, tak emise z dopravy a domácností vytápěných tuhými palivy a umocňuje ji poloha města v hůře odvětrávané kotlině. Vzhledem ke stávajícím trendům může mít pozitivní vliv na kvalitu ovzduší ve městě ekologizace vytápění domácností, kterou je ovšem zapotřebí důsledně vymáhat a podporovat. Rapidní zlepšení kvality ovzduší by dále mohlo přinést další snižování emisí z průmyslových provozů, vyvedení tranzitní dopravy z intravilánu města a ekologizace vozového parku v silniční dopravě.
- Obytné prostředí města je zatíženo nadměrnou hlukovou zátěží generovanou především silniční a železniční dopravou. Ta je problematická hlavně v nočních hodinách, kdy je velká část domácností vystavena nadlimitní hlukové zátěži. Ke snížení hlukové zátěže v některých obytných částech města by přispěla realizace obchvatu města s doprovodnými protihlukovými opatřeními a realizace protihlukových opatření na železniční trati č. 072.
- Jakost vody v řece Labi je navzdory výraznému zlepšení v posledních desetiletích stále problematická. U říčky Pšovka je problémem kolísání vodních stavů a občas i vysychání v důsledku nadměrných odběrů z vodních zdrojů v jejím povodí. Realizovaná protipovodňová opatření výrazně snížila ohrožení intravilánu města povodněmi na Labi, hypotetickou hrozbou jsou ovšem tzv. bleskové povodně v povodí Pšovky.
- Problematický je nekoordinovaný a nešetrný rozvoj individuální rezidenční výstavby ve městě, jehož produktem jsou ostrůvky nekompaktní zástavby, které vedou k nadměrné konzumaci volné krajiny a neefektivnímu využívání infrastruktury. Dopravní infrastruktura v rozvojových rezidenčních zónách je zpravidla nedostatečně rozvinutá a místy je problémem snižovaná prostupnost území pro pěší. Pro efektivní rozvoj by bylo vhodné upřednostňovat výstavbu na prolukách a řešit dopravní napojení rozvojových zón včetně prostupnosti pro pěší.
- Kromě rozvojových ploch v prolukách a na „zelené louce“ se ve městě nachází mnoho ploch určených k přestavbě a také dva areály typu brownfield (bývalá loděnice a tzv. starý řepný plac). v rámci územního rozvoje města, zejména pak hromadné bytové výstavby a výstavby objektů občanské vybavenosti a lehké, nerušící výroby by bylo vhodné směřovat rozvoj přednostně do těchto ploch a areálů.
- Na území města zasahují 3 maloplošná zvláště chráněná území a jedna evropsky významná lokalita. Historické jádro města má status městské památkové zóny, v celém městě se přitom vyskytuje 73 objektů se statusem kulturní památky. Přírodní a kulturně-historické prostředí města je tak poměrně pestré a hodnotné.

10 HOSPODAŘENÍ, FINANČNÍ SITUACE A PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ MĚSTA

10.1 ADMINISTRATIVNÍ KAPACITA MĚSTA

Městský úřad Mělník se skládá z vedení města a pracovníků městského úřadu. Vedení města tvoří starosta, dva místostarostové a vedoucí úřadu (tajemník). Základním orgánem obce v rámci samosprávy je Zastupitelstvo, které je tvořeno 21 členy. Zastupitelstvo zřídilo dva výbory, finanční a kontrolní. Pracovníci městského úřadu působí v rámci následujících odborů:

- Oddělení interního auditu
- Euromanažer
- Tajemník
- Kancelář vedení úřadu
- Personální a mzdové oddělení
- Majetkoprávní oddělení
- Oddělení správy majetku a investic
- Oddělení služeb, správy a údržby komunikací
- Odbor vnitřních věcí
- Finanční odbor
- Odbor sociálních věcí a zdravotnictví
- Odbor životního prostředí a zemědělství
- Odbor výstavby a rozvoje
- Odbor školství a kultury
- Živnostenský odbor
- Odbor dopravních a správních agend

V Radě města zasedá 7 členů. Komise rady jsou poradní orgány zřízené radou města. v Mělníku jsou zřízené následující komise:

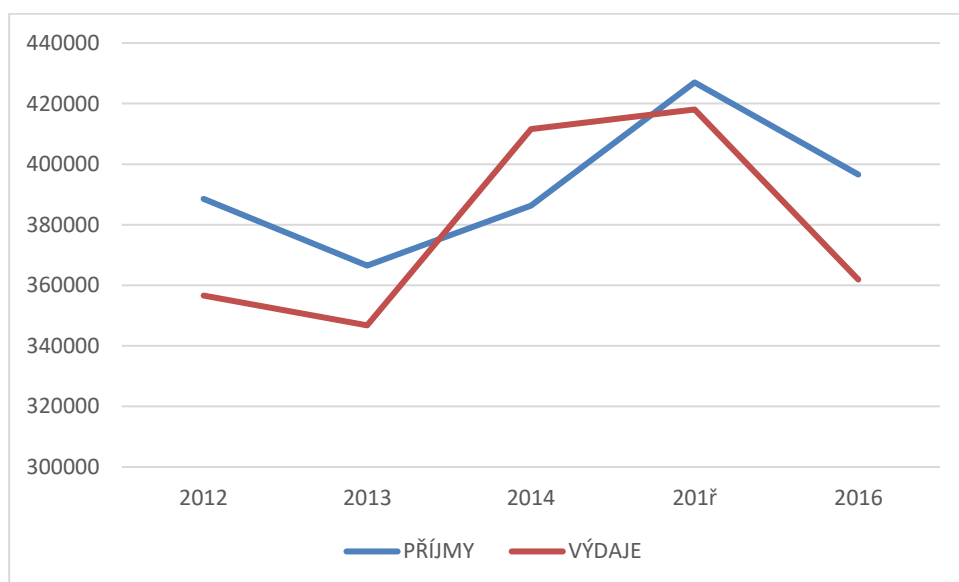
- Kulturní komise
- Školská komise
- Sportovní komise
- Sociální komise
- Stavební a dislokační komise
- Komise prevence kriminality
- Komise pro regeneraci
- Dopravní komise
- Komise pro zdravotnictví
- Povodňová komise města Mělníka
- Povodňová komise obce s rozšířenou přenesenou působností
- Bezpečnostní rada

- Komise pro komunikaci
- Komise životního prostředí

10.2 FINANČNÍ KAPACITA MĚSTA

Tvorbu rozpočtu města má na městském úřadě na starosti odbor Finanční, Úsek hospodářského rozvoje a rozpočtu. Návrh rozpočtu schvaluje Zastupitelstvo. Za pozorované roky město hospodařilo s nejvyšší částkou přes 427 mil. v roce 2015. Ostatní roky hranice 400 milionů nedosáhly. Rozpočet města byl deficitní v roce 2014, ostatní roky 2012, 2013, 2015 a 2016 město hospodařilo s rozpočtovým přebytkem. K 30. 6. 2017 mělo město krátkodobý finanční majetek ve výši cca 120 mil. Kč a celkové závazky ve výši cca 113 mil. Kč (z toho dlouhodobé závazky cca 45 mil. Kč). Město tak nebylo výrazně zadluženo, resp. i bez započítání pohledávek města mělo dostatečné prostředky pro pokrytí všech závazků.

Graf 9: Vývoj příjmů a výdajů města Mělník v letech 2014–2016 (v tis. Kč)



Zdroj: MÚ Mělník

10.2.1 PŘÍJMY ROZPOČTU

Celkové příjmy rozpočtu každého města se dělí na příjmy daňové, nedaňové, kapitálové a poskytnuté dotace. Základní přehled příjmů nabízí následující tabulka.

Tabulka 25: Vývoj příjmů města Mělník v letech 2012–2016 (v tis. Kč)

	Skutečnost 2012	Skutečnost 2013	Skutečnost 2014	Skutečnost 2015	Skutečnost 2016
PŘÍJMY	388 537	366 519	386 285	427 008	396 560
daňové	210 513	224 342	235 552	243 640	266 382
dotace	87 829	88 865	110 084	144 601	90 354
kapitálové	50 710	19 734	13 382	7 429	2 120
nedaňové	39 485	33 578	27 267	31 338	37 704

Zdroj: MÚ Mělník

Daňové příjmy představuje např. daň z přidané hodnoty, daň z příjmu ze závislé činnosti, daň z příjmu fyzických osob z výdělečné činnosti, daň z příjmu fyzických osob z kapitálových výnosů nebo daň z příjmu právnických osob. Do daňových příjmů lze dále zahrnout poplatky a daně z vybraných činností a služeb (správní poplatky, místní poplatky ze psů, odstraňování komunálních odpadů, z ubytovací kapacity atd.) a daň z nemovitostí. Daňové příjmy tvoří nejvyšší část příjmů města, v některých letech to bylo i více jak 60 % (2013, 2014 a 2016). v roce 2016 dosáhly daňové příjmy až ke 266 milionům Kč.

Dotace tvoří druhé nejvyšší příjmy do městského rozpočtu. Tvoří je především neinvestiční dotace ze státního rozpočtu (např. dotace na výkon státní správy, dávky sociální péče), neinvestiční dotace z krajského rozpočtu (dotace v rámci školství nebo kultury) nebo investiční dotace (v roce 2012 například dotace pro Sběrový dvůr Rousovice nebo dotace na Revitalizaci náměstí Míru). Nejvyšší dotace obdrželo město Mělník v roce 2015, tvořily 34 % celkových příjmů. V posledních letech se do výše dotací výrazně promítly dotace v rámci evropských fondů. Projekty zde byly podpořeny v rámci ROP Střední Čechy (Revitalizace náměstí Míru Mělník, Revitalizace historického centra města Mělník), ale i v rámci OP Lidské zdroje a zaměstnanost nebo OP Životní prostředí (Snížení energetické náročnosti objektu).

V minulosti byly významné kapitálové příjmy, vzhledem k postupnému rozprodeji městského majetku ovšem jejich objem výrazně klesá. Jsou to především příjmy z případného prodeje majetku obce, tedy prodeje pozemků, ostatních nemovitostí nebo z prodeje bytů. Dále to mohou být také přijaté dary. Kapitálové příjmy byly za sledované období nejvyšší v roce 2012, a to až 50 milionů korun¹⁴. Druhý rok s nejvyššími kapitálovými příjmy byl rok 2013, kdy finance plynuly především z prodeje pozemků a kanalizace.

¹⁴ Nejvyšší příjmy v roce 2012 v rámci kapitálových příjmů byly hlavně z příjmů z horkovodu a příspěvek od VKM, a.s. na kanalizaci (Zdroj: Rozbor hospodaření k 31. 12. 2012. MÚ Mělník)

Nedaňové příjmy obecních rozpočtů jsou především příjmy z vlastní činnosti, odvody příspěvkových organizací, příjmy z pronájmu majetku, přijaté sankční platby (pokuty životního prostředí, pokuty správního odboru, pokuty městské policie, pokuty stavební úřad atd.) nebo přijaté nekapitálové příspěvky a náhrady. Příjmy nedaňové tvoří nejmenší položku celkových příjmů, v roce 2012 a v roce 2016 tvořily 10 %. Jejich výše za sledované období nepřesáhla 40 milionů korun.

10.2.2 VÝDAJE ROZPOČTU

Výdaje města Mělník se pohybovaly ve sledovaných letech mezi 350 a 420 milióny korun. Nejvyšší výdaje byly přitom v roce 2015 (418 milionů Kč), nejnižší pak v roce 2013 (347 milionů Kč). Běžné neinvestiční výdaje tvoří většinu výdajů města. Investiční výdaje se pohybují v rozmezí 40–118 milionů korun a tvoří 11–28 % celkových výdajů města.

Tabulka 26: Vývoj výdajů města Mělník v letech 2012–2016 (v tis. Kč)

	Skutečnost 2012	Skutečnost 2013	Skutečnost 2014	Skutečnost 2015	Skutečnost 2016
VÝDAJE	356 577	346 781	411 570	418 073	361 880
běžné	291 489	306 944	295 128	299 647	319 710
kapitálové	65 088	39 837	116 442	118 426	42 170

Zdroj: MÚ Mělník

Kapitálové výdaje, představující zejména investice do majetku města a jeho rozvoje, mají velmi kolísavou tendenci. Běžné (neinvestiční) výdaje se pohybují v podobném rozpětí již několik let. Největší podíl celkových výdajů města směřuje do oblasti veřejné správy, dopravy, školství nebo územního rozvoje. Další podíl celkových výdajů jsou náklady na další oblasti, jako je bezpečnost, sociální věci, kultura nebo sport.

10.3 INVESTIČNÍ ZÁMĚRY A PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ MĚSTA

Pro další roky, které se překrývají s programovým obdobím 2014-2020 a obdobím následujícím, je důležitá projektová připravenost města. Následující analýza vychází především z údajů poskytnutých městským úřadem. K uplatnění projektového řízení zatím nejsou v rámci úřadu vymezeny samostatné kapacity (projektová kancelář). Manažerské a organizační funkce při řízení projektu zastávají euromanažeři, vedoucí zaměstnanci a zaměstnanci organizačních útvarů vedle svých běžných (procesních) pracovních povinností. Organizačními jednotkami v procesu projektového řízení na MÚ Mělník jsou: Zastupitelstvo, Finanční výbor, Řídící tým strategie, Programová kancelář, Projektový tým, Podpůrné odbory, Organizační součásti realizující projekty, Dodavatel. Dosavadní zkušenosti ukazují v zásadě na tři typy projektů dle rozsahu, jsou jimi

- Projekty zahrnující úřad jako celek (projektový tým je složen v rámci celého úřadu „napříč odbory“)
- Projekty zasahující více odborů (projektový tým je složen v rámci dotčených odborů)
- Projekty zasahující jeden odbor (projektový tým je složen v rámci dotčeného útvaru, projekty investičního charakteru jsou pak zajišťovány zaměstnanci příslušných útvarů /SUK, SMI/ v rámci jejich standardních pracovních povinností s vytvořením vazby na rozpočet projektu a poskytovatele dotace, případně řídicí orgán)¹⁵.

Následující tabulkový seznam projektových záměrů obsahuje výčet připravovaných investičních záměrů na rok 2018 a roky následující a lze je rozdělit v rámci několika oddělení a odborů:

- Oddělení služeb, správy a údržby komunikací (SUK)
- Odbor vnitřních věcí (VNI)
- Oddělení správy investic a majetku (SMI)
- Odbor životního prostředí a zemědělství (ŽP)

Tabulka 27: Přehled připravovaných projektových záměrů – Oddělení služeb, správy a údržby komunikací (SUK)

schválené investiční záměry, K realizaci a financování v rámci rozpočtu 2018		
SUK/18/1	Protipovodňová ochrana Mělník II. etapa (podíl města)	10 000 000,-
SUK/18/3	Vybudování chodníku v ul. Dobrovského	2 900 000,-
SUK/18/4	Vybudování chodníku v ulici Kokořínská	2 500 000,-
SUK/18/6	Veřejné osvětlení – přeložení vedení ze sloupů ČEZ do země	2 000 000,-
SUK/18/7	Oprava mostu Legionářů	7 800 000,-
SUK/18/12	Zpevnění komunikace v ulici Růžová	900 000,-
SUK/18/8	Most přes Pšovku v ul. Mýtní	5 500 000,-
SUK/18/9	Oprava mostu v ulici Mlýnská	3 000 000,-
schválené investiční záměry, příprava jejich financování		
SUK/18/2	Rekonstrukce a vybudování cyklostezky – řešení cyklodopravy v Mělníku (financování souvisí s přidělením dotace)	14 000 000,-

¹⁵ Informace poskytnuté z MÚ Mělník

SUK/18/5	Oprava komunikací a chodníků Tyršova-Legionářů a Na Podhoří, vybudování zálivu pro autobusy a parkoviště osobních vozidel (nelze předpokládat získání dotace, není dokončena projektová a stavební příprava)	12 000 000,-
SUK/18/10	Sanace svahu Na Polabí (financování akce a její etapizace souvisí s přidělením a podmínkami dotace)	více jak 100 000 000,-
schválené investiční záměry jako investiční požadavek (k financování budou zařazeny po vyjasnění finančních a organizačních otázek)		
SUK/18/13	Rekonstrukce křižovatky ulic Pražská, Fibichova, Jiráskova, Krombholcova	1 277 000,-
SUK/18/14	Točna BUS Vehlovice (souvisí s případnou realizací budování kanalizace Vehlovice a rekonstrukce komunikací)	1 400 000,-
SUK/18/15	Rekonstrukce ulice Fričova (předpoklad k zařazení financování realizace od roku 2019, v roce 2018 zajistit projektovou a stavební přípravu)	4 463 000,-
SUK/18/16	Zvýšení křižovatky ul. Jiráskova, Nad Soutokem, 17. listopadu	1 440 000,-

Zdroj: Investiční záměry SUK – koncept

Nezbytnost realizace a financování některých uvedených akcí je dána především jejich technicko-provozním stavem, a dále souvisí s realizací souvisejících akcí cizích investorů. Akce města jsou projekčně a z hlediska správních řízení připraveny, jedná se o akce, na něž nelze předpokládat získání dotace¹⁶. Největší schválená investiční akce na rok 2018 je především stavba II. etapy protipovodňových opatření v Mělníku. Ta je součástí opatření Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe a Plánu dílčího povodí Ohře, Dolního Labe a ostatních přítoků Labe¹⁷. Realizací této akce bude zajištěna plánovaná ochrana území, majetku a životů v dané lokalitě. Schváleným investičním záměrem, který je ve fázi přípravy financování a k realizaci bude zařazen až po vyřešení otázek a možností jeho financování, případně dalších souvisejících organizačních otázek, je rekonstrukce a vybudování cyklostezky. Dalšími jsou např. oprava komunikací a chodníků a víceletá investiční akce Sanace svahu Na Polabí, jejíž předpokládané náklady jsou cca 100 mil Kč, avšak její realizace závisí na přidělení dotace. Zatím neschválený investiční záměr, je záměr vybudování kanalizace v části Vehlovice a s tím související rekonstrukce vodovodu a komunikací. Požadavek na výši financování bude záviset na vyřešení účasti Vodárny Kladno Mělník, a.s. na této akci. Dalším záměrem je v rámci města revitalizace náměstí Karla IV., kde je již

¹⁶ Informace poskytnuté z MÚ Mělník, investiční záměry SUK

¹⁷ Záměr investice – Mělník PPO, 1/18 /SUK, město Mělník (2017)

zpracována a upravena architektonická studie (výstup architektonické soutěže), jež prošla veřejnou diskuzí. Další postup přípravy závisí na rozhodnutí vedení města.

Tabulka 28: Přehled připravovaných projektových záměrů – Odbor vnitřních věcí (VNI)

schválené investiční záměry, K realizaci a financování v rámci rozpočtu 2018	
Nákup CAS 20/4000/240 – S2R (na akci je přiznána dotace)	3 000 000,-
Rozšíření a modernizace varovného a informačního systému (VISO) (akce je zahájena, na akci přiznána dotace)	1 763 341,-
Pořízení automobilu nižší střední třídy	550 000,-
Pořízení motocyklu/skútru	70 000,-
Obnova vyvolávacího pořadového systému na odboru DSA	120 000,-
Pořízení záložní dieselové elektrocentrály	475 000,-
Pořízení svolávacího systému Fireport pro požární jednotku	126 900,-
schválené investiční záměry jako investiční požadavek (k financování budou zařazeny po vyjasnění finančních a organizačních otázek)	
Pořízení (VOIP) komunikační systém – digitální telefonní ústředna	750 000,-
Rotační kartotéka pro ODSA	900 000,-
Automobil malé SUV	320 000,-
Velkokapacitní kopírovací stroj	420 000,-
Informační kiosky	315 000,-

Zdroj: Investiční záměry VNI – koncept

K některým schváleným investičním akcím není možné předpokládat získání dotace. Potřeba realizace výše uvedených akcí je dána nutností obnovy stávajících strojů a systémů případně dlouhodobě a opakovaně schválenou potřebou realizace. Největší z investičních akcí v rámci odboru vnitřních věcí tvoří nákup cisternové automobilové stříkačky (na níž bude ovšem město čerpat dotaci). Byl odložen jeden investiční záměr zakoupení vodního skútru.

Tabulka 29: Přehled připravovaných projektových záměrů – Oddělení správy investic a majetku (SMI)

schválené investiční záměry, k realizaci a financování v rámci rozpočtu 2018	
SMI/18/1 – Školní jídelna Cukrovarská 2068 – Splnění hygienických požadavků, stavební úpravy (realizace)	1 647 000,-
SMI/18/4 – MŠ, ZŠ, ŠJ, ZUŠ, ZŠP, ZŠS – komplexní úpravy elektroinstalace (realizace v rámci MŠ Pod Vrchem)	500 000,-
SMI/18/6 – Krematorium Na Ráji č. p. 104 – PD a realizace oprav střechy, rozvodů topení, VZT, betonů kolem budovy	3 000 000,-
SMI/18/12 – Radnice čp. 1 – rekonstrukce elektroinstalace	1 000 000,-
SMI/18/11 – Rekonstrukce kotelny v čp. 51	1 500 000,-
SMI/18/3 – Budova čp. 280 ul. Trojická – Chloumek, Rodinné centrum a požární zbrojnice	6 281 000,-
SMI/18/7 – čp. 51 – Restaurátorské práce na fasádě budovy	3 500 000,-
SMI/18/2 – Památník obětem ŠOA	2 930 000,-
SMI/18/14 – Obřadní síň radnice – úprava interiéru	5 500 000,-
schválené investiční záměry jako investiční požadavek (k financování budou zařazený po vyjasnění finančních a organizačních otázek)	
SMI/15/5 – Novostavba, útulek pro zvířata, projektová dokumentace pro SP	6 800 000,-
SMI/18/8 – Rekonstrukce a přístavba krytého bazénu, projektová dokumentace	5 500 000,-
SMI/18/ - Revitalizace interiéru budovy č. p. 51(příprava dokumentace)	100 000,-
SMI/18/10 – Vybudování stanovišť podzemních kontejnerů na separovaný odpad (zpracování projektové dokumentace pro ÚR a SP)	600 000,-
SMI/18/13 – Nová MŠ v lokalitě Podolí – zpracování projektové dokumentace	240 000,-

Zdroj: Investiční záměry SMI – koncept

Potřeba realizace schválených investičních záměrů je dána technicko-provozním stavem, případně opakovaně odsouhlasenou potřebou. Některé mohou být již částečně v realizaci. Celková suma schválených investičních akcí je 22 358 000,-. Schválené investiční záměry, k realizaci a financování v rámci rozpočtu 2018, jsou především ty, týkající se stavebních úprav,

úprav interiéru nebo restaurátorských prací na budovách v majetku města. Mezi další záměry patří například potřeba dofinancování schváleného investičního záměru na zpracování projektové dokumentace (PD) pro rekonstrukci domu služeb a demolice Výchovně-vzdělávacího střediska (VVS). Demolice VVS (Hold, Amerika) je součástí (etapa) revitalizace náměstí Karla IV. Je zpracována PD na provedení demolice, předpokládané náklady činí cca 35 mil. Kč. Další investiční záměr související s revitalizací náměstí Karla IV. je komplexní rekonstrukce domu služeb – rekonstrukce obvodového pláště, rekonstrukce vnitřních prostor – zejména 1. NP k využití pro knihovnu města (přemístění ze stávajících prostor), volnočasové aktivity, seniory, atd. Předpokládané náklady na rekonstrukci vnitřních prostor jsou odhadovány na cca 30 mil Kč, náklady na rekonstrukci obvodového pláště nejsou prozatím známy. Množství dalších rozvojových záměrů, projektů, vizí v oblasti sportu, soc. služeb a dalších je připraveno.

Tabulka 30: Přehled připravovaných projektových záměrů – odbor životního prostředí a zemědělství

Připravené investiční záměry pro rok 2018	
Celková obnova Parku Na Polabí	1 600 000,-
Inventarizace stromů v rámci pasportu zeleně II. etapa	657 000,-
Přírodě blízké úpravy toku Pšovky, zpracování dokumentace	555 000,-

Zdroj: Investiční záměry ŽP – koncept

Odbor životního prostředí má připravené celkově tři investiční záměry. Celková obnova parku Na Polabí by měla přispět ke zvýšení estetické a ekologické hodnoty parku a snížení nákladů na ošetřování dřevin v parku.

10.4 SHRNUÍ

- Pozitivním trendem je postupný růst daňových příjmů města, které tvoří nejstabilnější příjmovou položku. Město v poměrně velké míře využívá dotační příležitosti, čemuž odpovídá i rozvinuté projektové řízení. Zadluženost města je poměrně nízká.
- Město má rozpracované poměrně velké množství investičních záměrů. Většina záměrů je zaměřena na obnovu a údržbu majetku města. Kvalitativní přínos pro život ve městě mohou být např. připravované investice zaměřené na vybudování chodníků a cyklostezek. v nejbližším výhledu město nepřipravuje žádnou masivnější investiční akci s výjimkou Sanace svahu Na Polabí, kde jsou předpokládané investiční náklady vyšší než 100 mil. Kč. U tohoto i jiných nákladnějších záměrů je předpokladem realizace získání vnějších finančních zdrojů (především dotací).
- Otázkou je efektivnost fungování města, správy jeho majetku, poskytování služeb občanům apod. Podle zjištění z diskusních fór je žádoucí zvýšení efektivity v této oblasti.

11 NÁZORY A POTŘEBY MÍSTNÍ KOMUNITY

Předchozí analytické kapitoly obsahují informace založené na analýze dostupných statistických údajů, územního plánu, odborných studií atd. Tyto informace lze označit za víceméně objektivní. v některých oblastech je však takových informací nedostatek, navíc je užitečné zamyslet se i nad současným stavem města z pohledu místních obyvatel a organizací. Z těchto důvodů je do analytické části doplněno také hodnocení současné pozice města z pohledu místní komunity. Využity byly tyto informační vstupy:

- 3 diskusní fóra uspořádaná v rámci tvorby strategického plánu se 3 zájmovými skupinami – zástupci příspěvkových organizací města, zástupci neziskových organizací a zástupci firem;
- dotazníková anketa mezi obyvateli města realizovaná na podzim 2017 studenty Fakulty životního prostředí ČZU.

V následujících kapitolách jsou obsaženy hlavní závěry obou těchto šetření.

11.1 NÁZORY A POTŘEBY MÍSTNÍCH ZÁJMOVÝCH SKUPIN

Ve dnech 11. a 18. října 2017 se na Městském úřadě v Mělníku uskutečnila 3 diskusní fóra. Na každé z nich byli přizváni zástupci jedné z těchto skupin organizací ve městě:

- příspěvkové organizace města (mateřské a základní školy, Technické služby Mělník a Centrum seniorů Mělník) a MEKUC – Městské kulturní centrum (o.p.s. založená městem),
- neziskové organizace působící ve městě (církve, spolky působící v oblasti kultury, volného času dětí a mládeže a práce se zdravotně postiženými),
- firmy působící ve městě.

Vedle těchto organizací se všech diskusních fór účastnili také pracovníci Městského úřadu Mělník (tajemník, euromanažer) a zástupce zpracovatele strategického plánu, společnosti SPF Group. Smyslem fór byla diskuse současné situace města v různých oblastech života (s ohledem na profesní zaměření účastníků jednotlivých diskusních fór nebyla na všech fórech diskutována všechna témata) a identifikace hlavních problémů, které je třeba ve městě řešit. Každé z diskusních fór trvalo cca 90 minut a bylo moderované zástupcem zpracovatele strategického plánu. Následující tabulka shrnuje hlavní závěry (problémy a potřeby města) jednotlivých diskusních fór. v dalším textu jsou pak obsaženy souhrnné závěry napříč všemi diskusními fóry.

Tabulka 31: Hlavní problémy města vyplývající z jednotlivých diskusních fór

Téma	Příspěvkové organizace	Neziskové organizace	Firmy
-------------	-------------------------------	-----------------------------	--------------

Doprava a dopravní obslužnost	• Nedostatek parkovacích míst v exponovaných místech (centrum, školy, poliklinika), dále na sídlištích (např. i kvůli příliš širokým chodníkům a špatnému prostorovému uspořádání parkování, zeleně, volných prostranství apod.) • U prostor kolem ZŠ a MŠ nevyhovující způsob parkování pro krátkodobé stání Problematický přístup složek IZS k obytným objektům a školám • Stav chodníků (zámková dlažba zarůstá, chodníky celkově hrbolaté a obtížně prostupné pro osoby se sníženou schopností pohybu), obtížný přístup k budovám veřejné infrastruktury (školy, zdravotnictví) • Poničená infrastruktura města a veřejná prostranství (trávníky, zábradlí, chodníky) provozovateli pouťových atrakcí v době vinobraní	• Potřeba posílení železničního spojení na Prahu • Zahlcenost silničních průtahů města auty, nedostatečná kapacita ulic • Logistický areál Maersk výrazně zvyšující dopravní zátěž města a blokuující silniční průtahy městem • Zhoršená dopravní dostupnost města (navzdory tomu, že je dopravním uzlem) • Nedostatek parkovacích kapacit v centru města	• Město je velmi úzké hrdlo silniční dopravy, není stavěné na stávající intenzity automobilové dopravy a bez obchvatů není problém řešitelný • Chybějící drobná dopravní opatření (jednosměrný provoz, zákaz odbočování vlevo...) • Dopravní zátěž je limitem rozvoje podnikání a průmyslu, nejen problémem životního prostředí města • Centrum města zahlceno projíždějícími i parkujícími auty • Nedostatek kapacity pro parkování v centru a na sídlištích • Chybějící bezpečná cyklotrasa Mělník–Kokořínsko • Naprosto nenaplněný potenciál být důležitou křižovatkou cyklotras (Labská x Vltavská s pokračováním na Kokořínsko) • Uvnitř města zcela chybí cyklotrasy a cyklostezky • Neudržované cesty v polích, špatná prostupnost krajiny • Chybějící propojení mezi železničním a autobusovým nádražím (terminál, P+R apod.), jejich prostorová oddělenost
--------------------------------------	---	---	--

Životní prostředí	• Zátěž území dopravou (emise do ovzduší, zdroj hluku)	• Chybějící park nebo větší zelená plocha poblíž centra • Hluková zátěž z dopravy (i železniční – překladiště)	• Extrémní dopravní zátěž města (hluk, emise)
Technická infrastruktura a bydlení	Téma nebylo diskutováno.	• Málo využitá atraktivita středně velkého města v dobré geografické poloze pro mladší rodiny střední třídy • Málo cenově dostupného bydlení (i bydlení obecně)	• Špatné, pomalé internetové připojení v okrajových částech města (Mlázice apod.), město není dostatečně velké a lukrativní pro budování internetových sítí, městu v této oblasti chybí koncepce • Chybějící dokončení odkanalizování Kokořínské ulice
Urbanismus veřejných prostor	Téma nebylo diskutováno.	• Nehostinnost náměstí Karla IV., málo atraktivní pěší trasy propojující hlavní náměstí Míru, náměstí Karla IV. a kulturní dům • Málo kaváren či restaurací pro rodiny s menšími dětmi • Vylidněnost města v podvečerních a večerních hodinách (i důsledek existence nákupních center)	• Výrazná prostorová omezení pro rozvoj města (řeka, železnice, kopce) • Velmi málo volných pozemků ve vlastnictví města • Nestabilní, nepředvídatelný územní plán

Sociální služby a zdravotnictví	• Potřeba propojení činnosti městské policie s monitoringem prostor kolem škol a zabezpečením škol (chybějící hardwarová kapacita na straně městské policie) • Nejasná představa o budoucím populačním vývoji – potřeba demografického prognózování ve městě, zejména s ohledem na poptávku po vzdělávacích a sociálních službách	• Nemocnice ve městě je soukromá a zavírá oddělení, která nejsou zisková – vytrácí se komplexnost zdravotní péče, řada dobrých lékařů odchází • Neexistence dětské pohotovosti • Klesající úroveň zdravotnictví (stárnoucí budovy, dlouhé fronty, nevstřícnost k lidem, jen málo špičkových oddělení) • Nedostatečná kapacita psychiatrické ambulance • Slabá spolupráce sociálních a zdravotních služeb	Téma nebylo diskusním fórem diskutováno.
---------------------------------	--	--	--

Kultura, sport a volný čas	• Chybí správce veřejně přístupných školních hřišť, který by hřiště otvíral, hlídal a udržoval (třeba i centralizovaně) – nezbytný finanční příspěvek zřizovatele na správce v rámci služby občanům (nejde již o zajištění vzdělávání)	• Prostor kolem soutoku naprosto nevyužitý pro cestovní ruch, rekreaci, rekreační plavbu... • Veřejná sportoviště jsou velmi rychle zdevastovaná (chybí ostraha a správce, město sportoviště postaví a vybaví, ale dál se o ně nikdo nestará) • Chybí větší multifunkční sportovní hala pro sportovní oddíly i veřejnost (jediná hala ze socialistického období nestačí) • Chybí větší prostor pro plesy, taneční sál (např. maturitní plesy se pořádají v Neratovicích)	• V nabídce v oblasti kultury ve městě chybí větší sál • Lidé ve městě poměrně málo tráví volný čas a málo za něj utrácí peníze
-----------------------------------	--	---	--

Ekonomika, trh práce, podnikání	Téma nebylo diskutováno.	diskusním fórem	• Prázdné, neživé náměstí, nedostatek provozoven (obchodů, kaváren, restaurací) na náměstí a v jeho okolí, velká konkurence nákupních center • Málo velkých podniků (výhoda i nevýhoda – diverzifikovaná ekonomika, ale málo silných hráčů v oblasti ekonomiky) • Nízká míra nezaměstnanosti, ale hodně lidí pracuje mimo město (zejména v Praze) • Prostor kolem soutoku naprosto nevyužitý pro cestovní ruch, rekreaci, rekreační plavbu... • Zcela nedostatečné ubytovací a stravovací kapacity (velikost i kvalita), město je cílem převážně jednodenních výletů • Odliv kvalifikované pracovní síly do Prahy, odsávání pracovních sil Prahou • Málo kaváren či restaurací pro rodiny s menšími dětmi	• Ve městě není možný rozvoj stávajících podniků, není koncepce prostorového rozvoje podnikatelských areálů, chybí volné plochy pro podnikání • Plochy výroby se velmi prolínají s obytnými zónami, což komplikuje rozvoj obojího • Příliš mnoho nákupních center likvidující místní drobné podnikání • Město nedostatečně pečuje o stávající podniky (komplikované naplnění rozvojových ploch dle územního plánu, informování o záměrech...) • Nefunkční okresní hospodářská komora • Chybějící pracovník městského úřadu jako styčná osoba směrem k podnikům (komunikace, dotační příležitosti, monitoring potřeb podniků, rozvojové záměry, sladění zájmů a pozic)
---------------------------------	--------------------------	-----------------	---	--

Vzdělávání a školství	• Nedostatečná kapacita zejména odborných učeben, kabinetů pro učitele a družin na všech základních školách (jazykové, počítačové učebny, dílny...), chybějící jídelna, chybějící prostory – potřeba adaptace sousední budovy ZŠ v historickém centru města, navýšení kapacity • Špatný stav venkovních prostor před ZŠ a atriá (možnost využití během přestávek atd.) • Nevyhovující, nesystémová správa dat a IT na ZŠ (výkaznictví, vyučování, datové schránky, centralizace zabezpečovacích systémů a monitoringu prostor kolem školy...), nedostatečná personální kapacita pro správu IT na školách (potřeba centrální koordinace pro celé město) • Chybějící zateplení odloučeného pracoviště MŠ (problém i se statikou budovy) a nátěr střechy budovy, vysoká energetická náročnost, stav plotů kolem MŠ • Výhledově potřeba vybudování nové MŠ v provedení, které bude umožňovat vybavena i umístění 2letých dětí	• Hodně středních škol a učilišť, navíc úspěšných a kvalitních • Nedostatečná kapacita základních škol • Chybějící mateřské školy (prostor pro novou MŠ) • Široká nabídka mimoškolní činnosti pro děti, ale nedostačující kapacita • Neexistence demografického plánování a prognózování (ve vztahu ke kapacitě škol a sociálních služeb), opožděná reakce města na demografické změny	• Na místní úrovni není ve školství žádný zásadní problém • Výskyt problémů, které v zásadě nemají řešení (odliv pracovních sil do Prahy)
------------------------------	---	--	--

Správa města	Téma nebylo diskutováno.	diskusním fórem	- Nedostatky v implementaci strategických dokumentů a záměrů do praxe, některé potřebné strategické dokumenty ani neexistují - Podnikatelé příliš nevědí, co se ve městě bude dít, nejsou jim známe rozvojové aktivity a investiční záměry města - Město neumí prosadit strategické cíle a implementovat strategický plán, nemá jasné strategické směřování, plošná politika bez strategického zacílení - Nepřehledná, nečitelná pozice města, nekoncepčnost a časté změny v rozhodnutích města - Převaha provozních činností a „údržby“, málo nosných strategických záměrů
--------------	--------------------------	-----------------	---

Z výše uvedených hlavních závěrů jednotlivých diskusních fór vyplývají hlavní tematické okruhy, v nichž se koncentruje větší počet problémů. Těmto tématům by měl být, proto v návrhové části strategického plánu přikládán důraz (spolu s dalšími tématy či dílčími problémy, které vyplývají z předchozích analytických kapitol vycházejících z dostupných zdrojů a statistických dat).

Hlavními problémovými okruhy vyplývajících z diskusních fór jsou:

- Doprava, dopravní zátěž města způsobená především silniční dopravou, nevyužitý potenciál pro udržitelné druhy dopravy (cyklistická, pěší),
- Řešení veřejného prostoru, potřeba jeho oživení ve vazbě na místní ekonomiku a volnočasové aktivity a akce,
- Modernizace, zkvalitnění a účelnější správa veřejné infrastruktury (sportoviště, školy apod.),
- Strategické řízení rozvoje města, institucionální kapacita městského úřadu a koordinace aktivit a intervencí města s dalšími subjekty (zejména podnikatelskými).

11.2 NÁZORY A POTŘEBY MÍSTNÍCH OBYVATEL

Na podzim 2017 realizovali studenti Fakulty životního prostředí České zemědělské univerzity v Praze průzkum názorů obyvatel zaměřený na rezidenční spokojenost obyvatel Mělníka. Průzkum prováděly 4 týmy studentů, z nichž každý provedl šetření s přibližně 50 respondenty. Celkem se tedy do průzkumu zapojilo cca 213 obyvatel města, kteří ovšem byli osloveni náhodně bez ohledu na strukturu respondentů (např. vyváženost věkových kategorií respondentů apod.).

Průzkum názorů obyvatel měl pro všechny týmy společnou část, která se zabývala rezidenční spokojeností obyvatel a spokojeností obyvatel s vybranými aspekty života ve městě. Do újeji vymezené specifické části průzkumu se zapojilo vždy jen kolem 50 respondentů, a proto není tato část dostatečně robustní a nemá smysl ji zde reprodukovat.

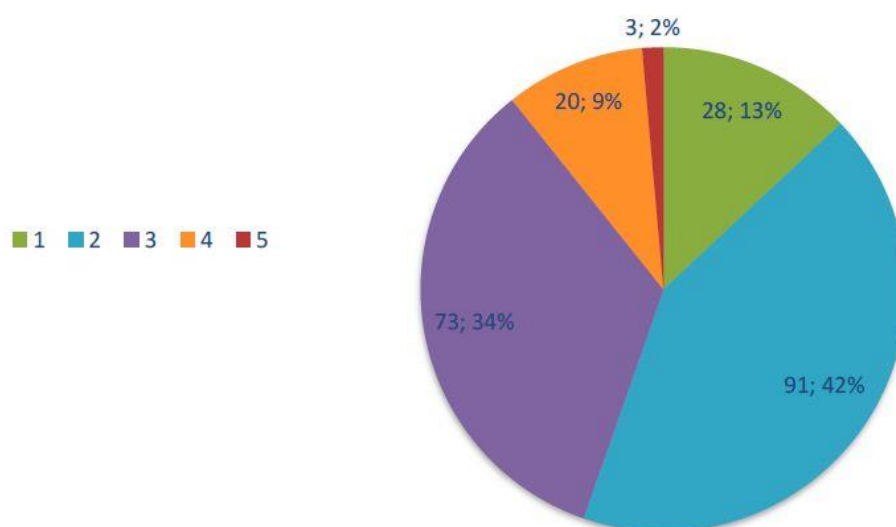
I společnou část průzkumu je nutné brát s rezervou, protože se nejedná o reprezentativní dotazníkové šetření a není tak jisté, jestli šetření reflektuje průřezové názory populace města, nebo spíše názory určité skupiny obyvatel.

Z hlediska rezidenční spokojenosti byly zkoumány následující otázky:

- Jak jste spokojen/spokojena s životem v Mělníku?
- Co se vám na životě v Mělníku líbí?
- Co se vám na životě v Mělníku nelíbí?
- Spokojenost s vybranými aspekty života ve městě.

Graf 10: Spokojenost respondentů s životem v Mělníku

Jak jste spokojen/-a s životem v Mělníku? Uved'te prosím míru své spokojenosti ve škále od 1 do 5, kde 1 znamená velmi spokojen/-a a 5 velmi nespokojen/-a.



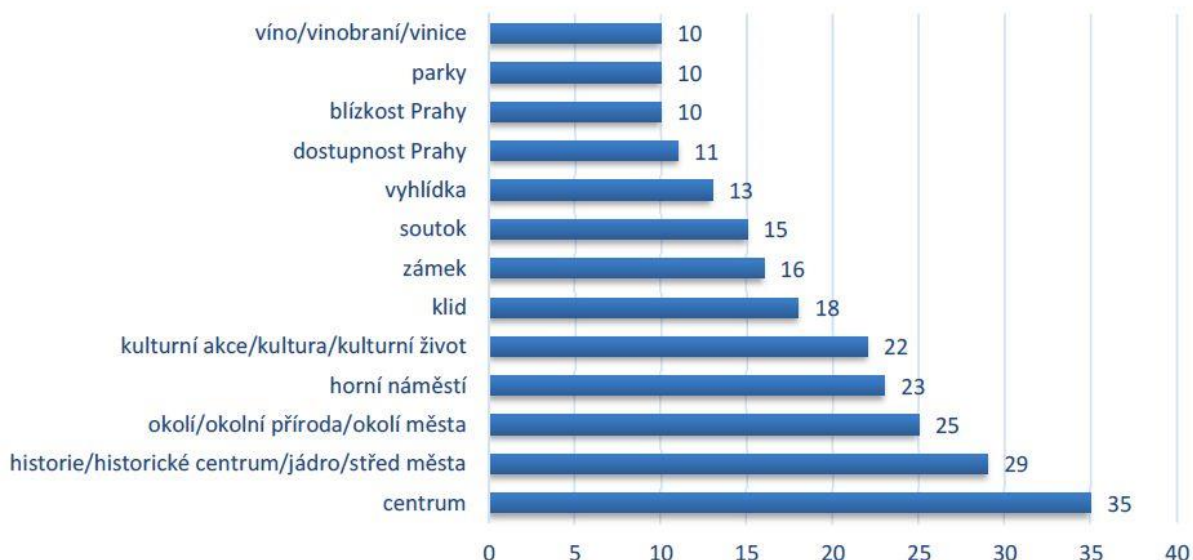
Zdroj: Chlanová a kol. (2017), ČZU

Z hlediska rezidenční spokojenosti výrazně převažuje mírně nadprůměrná a průměrná spokojenost. Ve srovnání s šetřeními realizovanými v jiných městech tak lze konstatovat, že část respondentů spokojená průměrně (známka 3) je poměrně dost velká a že se na percepci života ve městě výrazně projevují problémy, které rezidenční spokojenost limitují.

Pro obyvatele města je přirozeně nejatraktivnější historické jádro města, velmi pozitivně je také vnímána příroda v okolí města a kulturní život ve městě. Obecně převažují v pozitivní percepci zejména atraktivity a atrakce města a (s výjimkou kulturní nabídky, nabídky parků a vzhledu centra města) se jedná spíše o aspekty, které jsou do značné míry dané a které tak nejsou výsledkem politiky města.

Graf 11: Pozitiva života v Mělníku

Co se Vám na životě v Mělníku líbí? Uved'te, prosím, nejvýše 3 věci, které Vás napadnou jako první.



Zdroj: Chlanová a kol. (2017), ČZU

Graf 12: Negativa života v Mělníku

Co se Vám na životě v Mělníku nelíbí? Uved'te, prosím, nejvýše 3 věci, které Vás napadnou jako první.



Zdroj: Chlanová a kol. (2017), ČZU

Z hlediska života ve městě je negativně vnímána zejména problematika dopravy a parkování. Velmi často je zmiňována také problematika územního rozložení obchodní

sítě, s níž souvisí i přesun maloobchodu z centra města do obchodních center v okolí Bezručovy ulice. Ostatní problémy jsou vnímány násobně méně.

Tabulka 32: Hodnocení vybraných aspektů života ve městě

Aspekt života ve městě	Průměrné hodnocení od 1 do 5 (1=velmi spokojen, 5=velmi nespokojen)
a. Mezilidské vztahy	2,56
b. Bezpečnost ve městě (vandalismus, kriminalita, narkomani apod.)	2,61
c. Kulturní a společenské vyžití	2,26
d. Sportovní a volnočasové vyžití	2,20
e. Hřiště pro děti a mládež	2,39
f. Nabídka obchodů a služeb	2,46
g. Dostupnost zdravotních služeb	2,49
h. Sociální služby (pečovatelská služba, domov pro seniory apod.)	2,06
i. Předškolní vzdělávání (mateřské školy)	2,19
j. Základní školství	1,97
k. Zeleň a parky ve městě	2,37
l. Zeleň v okolí města (lesy, možnosti pro výlety a rekreaci apod.)	1,93
m. Kvalita ovzduší	2,58
n. Hluková zátěž (z dopravy, skladových a průmyslových areálů apod.)	2,90
o. Čistota ve městě	2,50
p. Stav a údržba ulic	2,86
q. Dopravní zátěž	3,61
r. Městská hromadná doprava	2,24
s. Možnosti a kapacity parkování	3,62
t. Bezbariérovost města (přechody pro chodce, MHD apod.)	2,50
u. Podmínky pro cyklistickou dopravu	2,54
v. Nabídka zaměstnání ve městě a okolí	2,96
w. Fungování městského úřadu	2,38
x. Informovanost obyvatel o dění ve městě	2,20
y. Akce pořádané městem	2,02

Zdroj: Chlanová a kol. (2017), ČZU

Hodnocení vybraných aspektů života ve městě konkretizuje výše uvedená negativa a pozitiva života ve městě. v souladu s výše uvedenými negativy jsou nejhůře hodnoceny aspekty z oblasti dopravy – především pak dopravní zátěž města, kapacity parkování, hluková zátěž a stav a údržba ulic. Kromě stavu a údržby silnic, což je aspekt, který je negativně hodnocen v celé ČR se jedná o problémy, které jsou skutečně specifické pro město Mělník (zejména v důsledku absence obchvatu města). Horší hodnocení bylo zaznamenáno také u dalšího specifika města – nabídky zaměstnání ve městě a okolí, což mj. odráží absenci průmyslové základny, která by odpovídala velikosti města. Naopak nejlepší výsledky byly zaznamenány u aspektů, které odpovídají otázce výše jako atraktivní aspekty – a to zeleň v okolí města a akce pořádané městem. Veskrze pozitivně je také hodnoceno základní školství a nabídka sociálních služeb.

Hlavním problémovým okruhem na základě odpovědí respondentů je tak problematika **dopravy**, a to jak z hlediska **zatížení města tranzitní dopravou**, tak z hlediska **nedostatečných kapacit parkování**.

12 ANALÝZA SWOT

SWOT analýza představuje shrnující kapitolu analytické části strategického plánu. Je zpracována souhrnně napříč tématy. Analýza SWOT je klasifikační metodou, jež je dnes při strategickém plánování používána standardně. Rozvojové faktory jsou metodou SWOT tříděny do 4 výše naznačených kategorií:

- silné stránky (S = strengths),
- slabé stránky (W = weaknesses),
- příležitosti (O = opportunities),
- hrozby (T = threats).

Tyto kategorie sledují logiku uvedenou v tabulce. Smyslem analýzy SWOT je jednak zpřehlednění hlavních analytických závěrů a jejich podání ve stručné podobě, a jednak upozornění na klíčová témata, na kterých je možné stavět návrh strategie (silné stránky), která by měla být návrhem strategie eliminována (slabé stránky), která mohou realizaci strategie napomoci (příležitosti) a která ji naopak mohou ohrozit (hrozby).

Tabulka 33: Logika tvorby analýzy SWOT

	Pozitiva	Negativa
vnitřní faktory, přítomnost, výchozí stav	silné stránky (S)	slabé stránky (W)
vnější faktory, budoucnost, potřeba intervencí	příležitosti (O)	hrozby (T)

Smyslem analýzy SWOT je identifikace hlavních rozvojových faktorů působících na rozvoj města. Jednotlivé položky byly v první fázi identifikovány zpracovatelem s využitím vlastních analýz a následně byly doplněny a upraveny členy řídicí skupiny pro tvorbu strategického plánu. Výsledky analýzy SWOT jsou uvedeny v následujících kapitolách (výčet není uveden v pořadí podle důležitosti).

12.1 SILNÉ STRÁNKY

- Atraktivní celkový vzhled a image města (město vína a historie), upravenost města, historický genius loci
- Pozice významného mikroregionálního centra (kladné saldo dojíždky a vyjíždky do zaměstnání a škol) navzdory blízkosti Prahy
- Multimodální dopravní uzel (významný říční přístav, železniční i silniční uzel)
- Sociálně stabilizované sídlo rozvíjející se urbanisticky i sociálně kontinuálně, bez výrazných změn a vývojových zlomů
- Vysoká atraktivita města pro bydlení (vysoké ceny nemovitostí, stabilně vysoké tempo bytové výstavby)

- Dobré prostorové pokrytí území základními školami
- Široká nabídka mimoškolní činnosti pro děti
- Dobrá síť sociálních služeb, zájem města o organizace poskytující tyto služby
- Dobrá provázanost sociálních služeb města, spolupráce mezi subjekty poskytujícími sociální služby
- Existence nemocnice, dobrá pověst některých jejích oddělení (např. gynekologicko-porodnické oddělení)
- Dobře koordinované kulturní akce, pestrá nabídka v oblasti kultury
- Pestrost nabídky sportovních aktivit (i pro mládež)
- Dobrá vybavenost města maloobchodní sítí
- Diverzifikovaná odvětvová i velikostní skladba místní ekonomiky
- Nízká míra nezaměstnanosti, dostatečná nabídka pracovních míst (dané i blízkostí Prahy, Mladé Boleslavi a dalších pracovištních středisek)
- Dostatečné kapacitní rezervy zásobování pitnou vodou, elektrickou energií a zemním plynem a odkanalizování
- Koncentrace velkého množství různorodých přírodních a kulturních atraktivit cestovního ruchu – město je destinací cestovního ruchu regionálního až nadregionálního významu
- Integrace autobusových linek do PID
- Rychle budovaná Labská cyklostezka
- Připravenost relativně velkého množství investičních záměrů v oblasti obnovy a údržby městského majetku
- Dobře fungující dotační management města, vysoká míra využití velkého množství dotačních titulů
- Růst daňových příjmů města, nízká zadluženost
- Aktivní občanská společnost, spolkové aktivity a komunitní život
- Fungující prevence kriminality, pocitově bezpečné město (souvisí i s geografickou polohou a sociální stabilitou)

12.2 SLABÉ STRÁNKY

- Prázdné, neživé centrum města vč. náměstí Míru, nedostatek provozoven (obchodů, kaváren, restaurací), málo aktivit ve veřejném prostoru
- Velké množství ploch určených k přestavbě, přítomnost plošně rozsáhlých areálů typu brownfields
- Nekoordinovaný a nešetrný rozvoj individuální rezidenční výstavby ve městě, ostrůvky nekompaktní zástavby nadměrně konzumující volnou krajinu a neefektivně využívající infrastrukturu
- Nedostatečná kapacita kmenových i odborných učeben na základních školách
- Naplněnost a v blízké budoucnosti nedostatečná kapacita mateřských i základních škol

- Dílčí deficity v infrastruktuře pro kulturu a sport (větší společenský sál, kino, sportovní hala)
- Absence destinačního managementu města
- Nedostatečná kapacita či absence některých lékařských specializací ve městě (dětská pohotovost, psychiatrická ambulance)
- Špatný stav a fyzická devastace veřejných sportovišť jako důsledek nedostatečné či nekoordinované ostrahy a správy těchto zařízení
- Slabá spolupráce města s podnikateli
- Nedostatek větších ploch zeleně v centru města
- Nedostatek parkovacích míst v centrálních částech města a na sídlištích
- Vysoká intenzita silniční dopravy ve městě, četné dopravní kongesce, extrémní výkony osobní a zejména nákladní dopravy (silniční, železniční, vodní) uvnitř města
- Malý význam železniční dopravy v každodenním pohybu obyvatel
- Výrazná zátěž životního prostředí automobilovou a železniční dopravou (hluk, emise)
- Chybějící propojení mezi železničním a autobusovým nádražím, jejich prostorová oddělenost
- Chybějící bezpečná cyklotrasa Mělník–Kokořínsko
- Nevyužitý potenciál města pro cyklistickou dopravu (turistika i každodenní pohyb místních obyvatel), absence cyklistických stezek a tras uvnitř města
- Špatná pěší prostupnost krajiny mimo intravilán města
- Nevyužitý potenciál města v cestovním ruchu (vinařství, fenomén soutoku, nábreží, cykloturistika...)
- Výrazné deficity v infrastruktuře cestovního ruchu (cyklostezky s výjimkou Labské, ubytovací kapacity apod.)
- Zastarávající infrastruktura veřejných služeb (nemocnice, část školních budov)
- Špatné, pomalé internetové připojení v okrajových částech města (Mlázice apod.)
- Chybějící technická infrastruktura (odkanalizování, vysokorychlostní internetové připojení) v některých částech města
- Méně příznivá vzdělanostní struktura obyvatelstva, relativně nižší podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním
- Nepříznivá věková struktura obyvatel města s trendem dalšího stárnutí
- Nedostatky v implementaci strategických dokumentů a záměrů do praxe, nekoncepční rozvoj města, absence některých důležitých strategických dokumentů, nepředvídatelnost změn územního plánu
- Efektivita fungování města ve smyslu zajišťování funkcí města a správy městského majetku je limitována z hlediska práce s informacemi a využívání informačních systémů
- Rezervy v koordinaci příspěvkových organizací města a ve spolupráci mezi nimi
- Nižší efektivita využívání (technické, dopravní a další) infrastruktury města, tj. vysoká délka i kapacita sítí vzhledem k počtu obyvatel

12.3 PŘÍLEŽITOSTI

- Výhodná strategická poloha, blízkost Prahy
- Rozvoj suburbanizačních tendencí v zázemí Prahy
- Dobrá dopravní poloha vůči nadřazené silniční a železniční dopravní síti
- Dobré rekreační a turistické zázemí města (Kokořínsko, Labe, vinařství)
- Rozvoj destinačního managementu širšího regionu
- Využití plošně významných lokalit typu brownfields pro bydlení, občanskou vybavenost i podnikání
- Ekologizace vytápění domácností
- Snižování emisí z průmyslových provozů
- Vyvedení tranzitní dopravy z intravilánu města (výstavba silničního obchvatu)
- Ekologizace vozového parku v silniční dopravě
- Snižování administrativní zátěže ve veřejné správě prostřednictvím rozvoje digitalizace s pozitivním dopadem na efektivitu fungování města a městských organizací

12.4 HROZBY

- Výrazná prostorová omezení rozvoje města (málo rozvojových ploch, prostorové bariéry v podobě dopravních cest a řeky)
- Vyčerpanost prostorového rozvoje města, málo rozvojových ploch
- Velký počet nákupních center znesnadňujících ekonomické aktivity v historickém centru města
- Absence silničního obchvatu města, dosud nestabilizovaná trasa obchvatu
- Nefungující samospráva mezi podnikatelskými subjekty (hospodářská komora apod.)
- Blízkost Prahy odsávající pracovní síly a koncentrující pracovní místa a nabídku služeb
- Redukce rozsahu lékařských specializací (oddělení) v místní nemocnici
- Pokles odběrů z kapacitně naddimenzované sítě CZT
- Zhoršená jakost vody v Labi
- Environmentální rizika (zejména riziko rozsáhlých záplav v rovinaté krajině Polabí i bleskových povodní na Pšovce, dále větrná eroze, sucho)
- Další růst administrativní zátěže ve veřejné správě s dopady na snižování akceschopnosti města a jeho organizací

13 VIZE ROZVOJE MĚSTA

13.1 POJETÍ VIZE

Strategická vize popisuje stav města, jehož by mělo být v budoucnosti dosaženo (zvolen horizont roku 2030) a v tomto smyslu představuje zastřešující rámec celé návrhové části. Vize je sice obecnou formulací žádoucího budoucího stavu, ale neměla by být chápána jako nepotřebná formalita. Smyslem diskuse a správné formulace vize uvědomit si, k čemu by měl rozvoj obce směřovat, a tedy i které aktivity mají být v dalším rozvoji obce realizovány v první řadě.

Vize je formulována na velmi obecné úrovni a zpravidla neobsahuje žádné kvantifikované údaje. Vize města je tedy prvním článkem návrhové části strategického plánu města, je důležitým vyjádřením globální představy o jeho budoucnosti, vyjádřené v podobě jednoduchých a výstižných „hesel“. Návrh vize vychází z nejdůležitějších analytických závěrů a rovněž z diskusí pracovních skupin při přípravě předchozí verze strategického plánu (2012). v rámci aktualizace (2018) došlo pouze k dílčím formulačním úpravám vize.

13.2 FORMULACE VIZE

Vize je navržena jako 4 souvětí komplexně vystihující žádoucí budoucí stav města Mělníka:

- Mělník bude sebevědomým regionálním centrem dobře dopravně napojeným nejen na Prahu, ale i na okolní regionální centra, které bude mít vyřešenou dopravu v klidu a fungování městské hromadné dopravy. Částečně se podaří eliminovat intenzitu silniční dopravy uvnitř města ve prospěch veřejné, osobní lodní, cyklistické a pěší dopravy.
- Mělník bude i nadále těžit ze své pozice centra s diverzifikovanou ekonomikou založenou především na menších a středních podnicích. Místní ekonomika bude stát na environmentálně ohleduplné výrobě a službách s vyšší přidanou hodnotou. Mělník bude městem s rozvinutým cestovním ruchem, jež využívá živé historické centrum a tradici královského věnného města a vína.
- Mělník bude městem s fungujícími veřejnými službami pro občany zejména v oblasti sociální, bezpečnostní, zdravotní, kultury, sportu a volného času. Občanská vybavenost města bude technologicky, funkčně a esteticky odpovídat potřebám moderního města 21. století.
- Mělník bude „zelené“ město s kvalitním životním prostředím, dostatkem veřejné zeleně a přívětivým prostředím pro život svých obyvatel.

14 NÁVRH ROZVOJOVÝCH CÍLŮ A OPATŘENÍ

Na základě formulované vize a výstupů jednotlivých analýz byly stanoveny 4 tematické oblasti, v nichž se vyskytuje větší počet problémů a potřeb města. Problémy a potřeby města lze definovat jako rozpory mezi současným stavem vyjádřeným v analytických výstupech a žádoucím stavem vyjádřeným vizí. Čtyřmi tematickými oblastmi jsou:

- Doprava, technická infrastruktura a životní prostředí
- Občanská vybavenost
- Cestovní ruch a veřejný prostor
- Správa, komunikace a koordinace rozvojových aktivit města

Pro každé ze 4 témat SP Mělník byl na základě analytických výstupů (zejména analýzy SWOT, ale i předchozích analýz území) vyhotoven tzv. strom problémů, který graficky znázorňuje ve vertikálním směru hierarchii příčin a důsledků příslušného hlavního problémů a ve směru horizontálním pak kauzální vazby mezi jednotlivými problémy. Některé příčiny nebo důsledky jednotlivých hlavních problémů se mohou částečně překrývat – šlo o to, aby byl každý hlavní problém popsán komplexně. Každý strom problémů obsahuje:

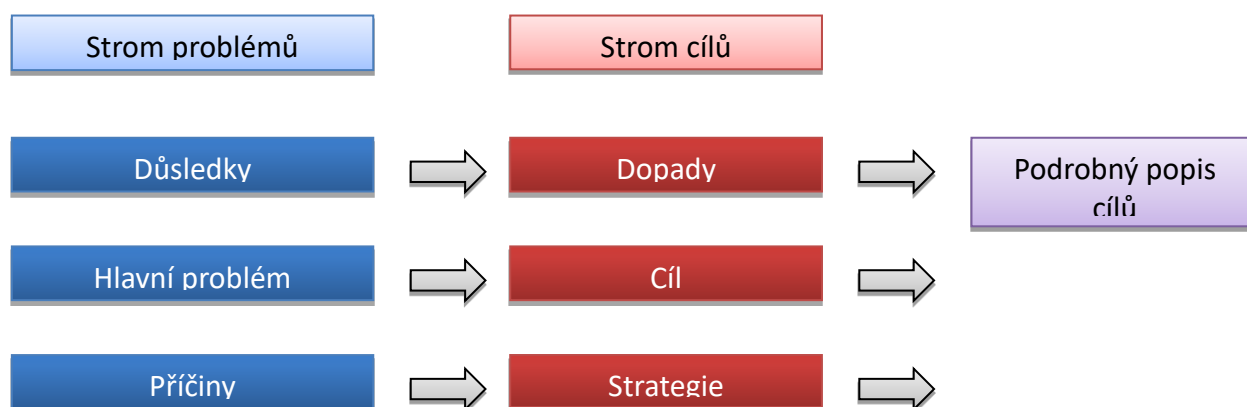
- uprostřed „kmen“, tj. název hlavního problému,
- dole „kořeny“, tj. vzájemně provázané příčiny hlavního problému (v další fázi tvorby strategického plánu na ně navážou dílčí strategie rozdělené do opatření),
- nahoře „větvě“, tj. vzájemně provázané důsledky hlavního problému (v další fázi tvorby strategického plánu jim budou odpovídat dopady jednotlivých strategií/opatření).

Šipky ve stromech problémů naznačují kauzální či hierarchické vazby mezi jednotlivými příčinami a důsledky, barvy naznačují věcnou příbuznost příčin; šedou barvou jsou označeny faktory, které samy o sobě nejsou (řešitelným) problémem, ale spíše (danou) výchozí charakteristikou území.

Stromy problémů byly posléze transformovány do stromů cílů, v nichž příčinám („kořenům“) odpovídají opatření a důsledkům („větvím“) odpovídají dopady. Šipky opět naznačují vazby mezi jednotlivými opatřeními, resp. dopady. Každý cíl pak bude podrobně specifikován v podobě strukturovaného popisu. Ten bude obsahovat vedle popisu výchozího stavu zejména výčet typových opatření naplňujících příslušný cíl, přehled měřitelných dopadů a výsledků a dále také informaci o předpokladech a rizicích pro splnění daného cíle a seznam subjektů, jejichž součinnost je potřebná pro splnění cíle.

Přesnější představu o členění návrhové části dává následující schéma.

Obrázek 3: Struktura návrhové části Strategického plánu rozvoje města Mělník



Ke čtyřem tematickým oblastem tedy přísluší tyto 4 cíle:

- D: Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města
- V: Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města
- T: Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu
- S: Koncepční, koordinovaný a hospodárný rozvoj města

Jednotlivé oblasti jsou zpracovány komplexně; snahou tedy bylo identifikovat v maximální šíři problémy související s daným tématem a stejně tak formulovat komplexní cíl a nalézt robustní sadu opatření pro jejich naplnění. Z tohoto důvodu dochází k částečným překryvům jednotlivých témat (např. technická infrastruktura souvisí jak s životním prostředím v rámci cíle S, tak s vybaveností města v rámci cíle V). Popis opatření a zejména pak ukazatelů a milníků ke sledování jejich naplňování je však z pochopitelných důvodů navržen již tak, aby bylo možné strategický plán realizovat manažerským způsobem, tj. aby se jednotlivé indikátory a opatření nepřekrývaly a nedublovaly.

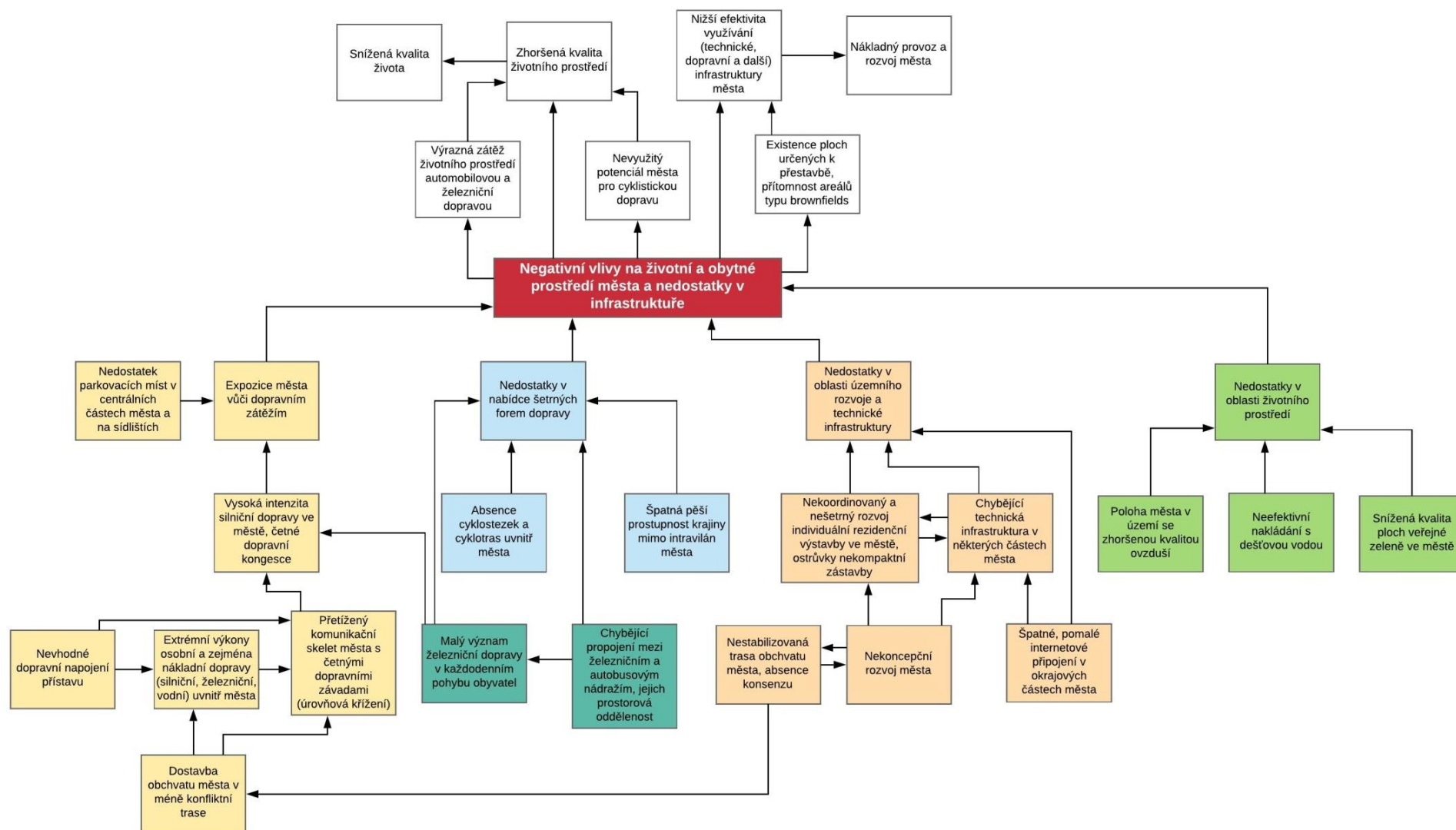
Jednotlivé cíle byly poté rozpracovány do strukturovaného popisu, který obsahuje pro každý cíl:

- název cíle;
- dopady;
- dílčí cíle a výstupy;
- přehled opatření, záměrů a intervencí k naplnění cíle;
- přehled milníků a ukazatelů, pomocí nichž je možné sledovat plnění cíle;
- předpoklady a rizika;
- garant plnění cíle;
- výčet zapojených a spolupracujících subjektů.

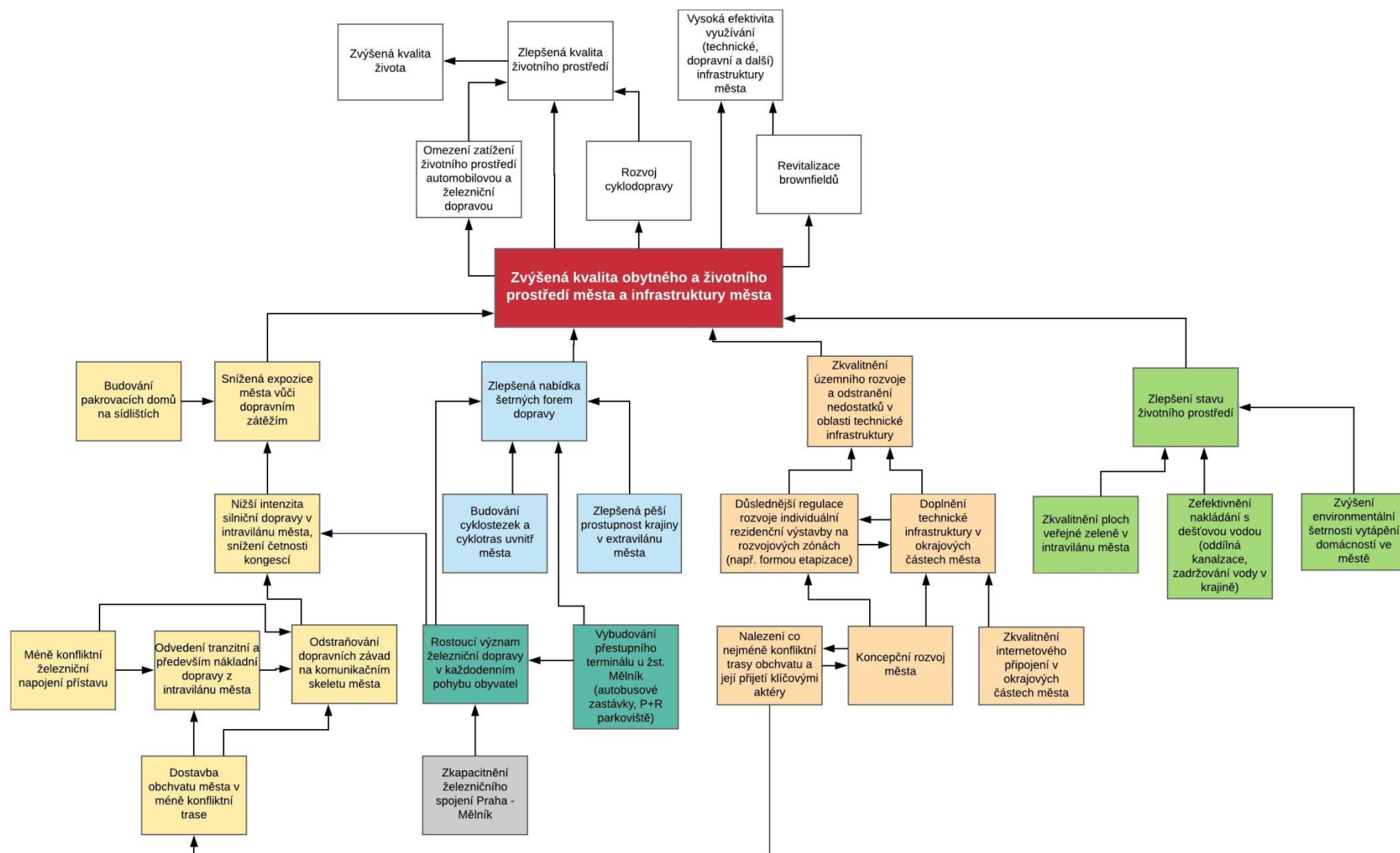
Následující kapitoly obsahují stromy problémů a cílů a popis dílů pro každou tematickou oblast.

14.1 CÍL D: „ZVÝŠENÁ KVALITA OBYTNÉHO A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A INFRASTRUKTURY MĚSTA“

Obrázek 4: Strom problémů pro cíl D „Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města“



Obrázek 5: Strom cílů pro cíl D „Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města“



Popis cíle D: Zvýšená kvalita obytného a životního prostředí a infrastruktury města
Dopady
• Omezení zatížení životního prostředí automobilovou a železniční dopravou • Rozvoj cyklodopravy • Revitalizace brownfieldů • Vysoká efektivita využívání (technické dopravní a další) infrastruktury města • Zlepšená kvalita životního prostředí • Zvýšená kvalita života
Dílčí cíle
• D.1: Snížená expozice města vůči dopravním zátěžím • D.2: Zlepšená nabídka šetrných forem dopravy • D.3: Zkvalitnění územního rozvoje a odstranění nedostatků v oblasti technické infrastruktury • D.4: Zlepšení stavu životního prostředí
Opatření a záměry
Typová opatření v rámci dílčího cíle D.1: • Aktivní role města při přípravě optimální, co nejméně konfliktní trasy obchvatu města • Aktivní role města při řešení železničního napojení přístavu • Realizace kompenzačních opatření zaměřených na minimalizaci negativních vlivů silniční, železniční a vodní dopravy na obytné prostředí města (protihlukové stěny a valy, pásy ochranné a izolační zeleně, výstavba nerezidenčních objektů odcloňujících zdroje hluku apod.) • Odstraňování závad na silniční síti ve městě (zkapacitnění či přestavba problematických křižovatek, řešení úrovnových přejezdů apod.) • Budování parkovacích domů na sídlištích

Typová opatření v rámci dílčího cíle D.2:

- Aktivní role města při prosazování kapacitního, rychlého a frekventovaného železničního spojení s Prahou
- Vybudování přestupního terminálu u žst. Mělník (autobusové zastávky, P+R parkoviště)
- Budování cyklostezek a cyklotras uvnitř města s napojením na cyklotrasy v extravilánu
- Budování cest pro pěší v extravilánu města, zejména pak v návaznosti na hustě obydlené části města (např. v rámci komplexních pozemkových úprav a realizace systému ÚSES)
- Zlepšení napojení historického jádra města od Labe a od severozápadu s ohledem na cestovní ruch

Typová opatření v rámci dílčího cíle D.3:

- Usměrnění rozvoje individuální rezidenční výstavby v rámci rozvojových zón (např. prostřednictvím etapizace, podmínění změn využití území pořízením územní studie u plošně rozsáhlejších zón apod.)
- Přednostní rozvoj nové výstavby na volných plochách v intravilánu města
- Doplnění technické infrastruktury a zkvalitnění internetového připojení v okrajových částech města
- Koordinace územního rozvoje ve vazbě na efektivní využívání dopravní a technické infrastruktury (důraz na kompaktnost zástavby, asertivní role MÚ při jednáních se stavebníky ohledně zasíťování a dopravního napojení stavebních parcel apod.)
- Synchronizace oprav povrchů komunikací s údržbou sítí TI (pasportizace potřeb a na jejím základě komunikace se správci sítí)

Typová opatření v rámci dílčího cíle D.4:

- Zpracování generelu veřejné zeleně
- Revitalizace stávajících ploch veřejné zeleně v intravilánu města
- Zpracování generelu dešťové kanalizace
- Postupná realizace oddílné kanalizace

- Realizace opatření k minimalizaci odtoku srážkových vod, zejména pak u nové výstavby (zasakování srážkových vod, budování retenčních nádrží, nádrží k využívání srážkové vody apod.)
- Osvěta mezi domácnostmi zaměřená na ekologicky šetrné vytápění (vč. metodické podpory při vyřizování dotační podpory)

Typová opatření přesahující rámec Strategického plánu rozvoje města Mělník:

- Dostavba obchvatu města v trase co nejšetrnější vůči obytnému prostředí města a krajinnému rázu
- Realizace alternativního železničního napojení přístavu
- Zkapacitnění železničního spojení Praha – Mělník (zejména úseku Praha – Všetaty)

Hodnoticí ukazatele a milníky

Kvantifikovatelné:

- Počet těžkých motorových vozidel, která projedou za 24 h Mladoboleslavskou ulicí, Nádražní ulicí a Bezručovou ulicí
- Počet parkovacích míst v nových parkovacích domech
- Denní obrat cestujících v žst. Mělník (vč. budoucího přestupního terminálu)
- Délka cyklostezek na území města
- Průměrný počet obyvatel na jeden kilometr místních komunikací
- Průměrný počet obyvatel na jeden hektar zastavěných ploch
- Plocha revitalizovaných ploch veřejné zeleně v ha
- Délka dešťové kanalizace v km
- Podíl domácností vytápěných tuhými palivy

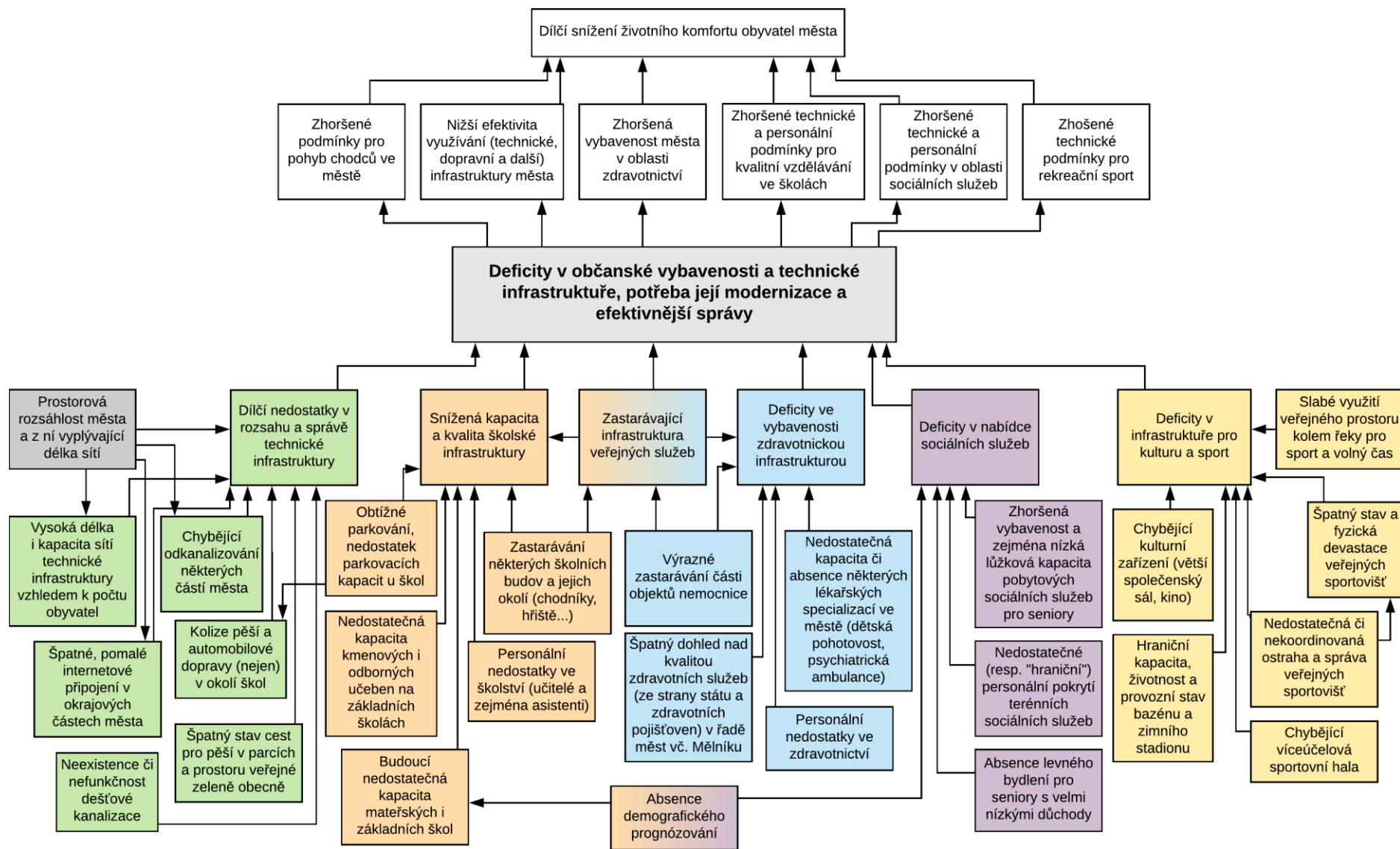
Nekvantifikovatelné:

- Existence silničního obchvatu města
- Existence bezkolizního železničního napojení přístavu
- Existence přestupního terminálu u žst. Mělník

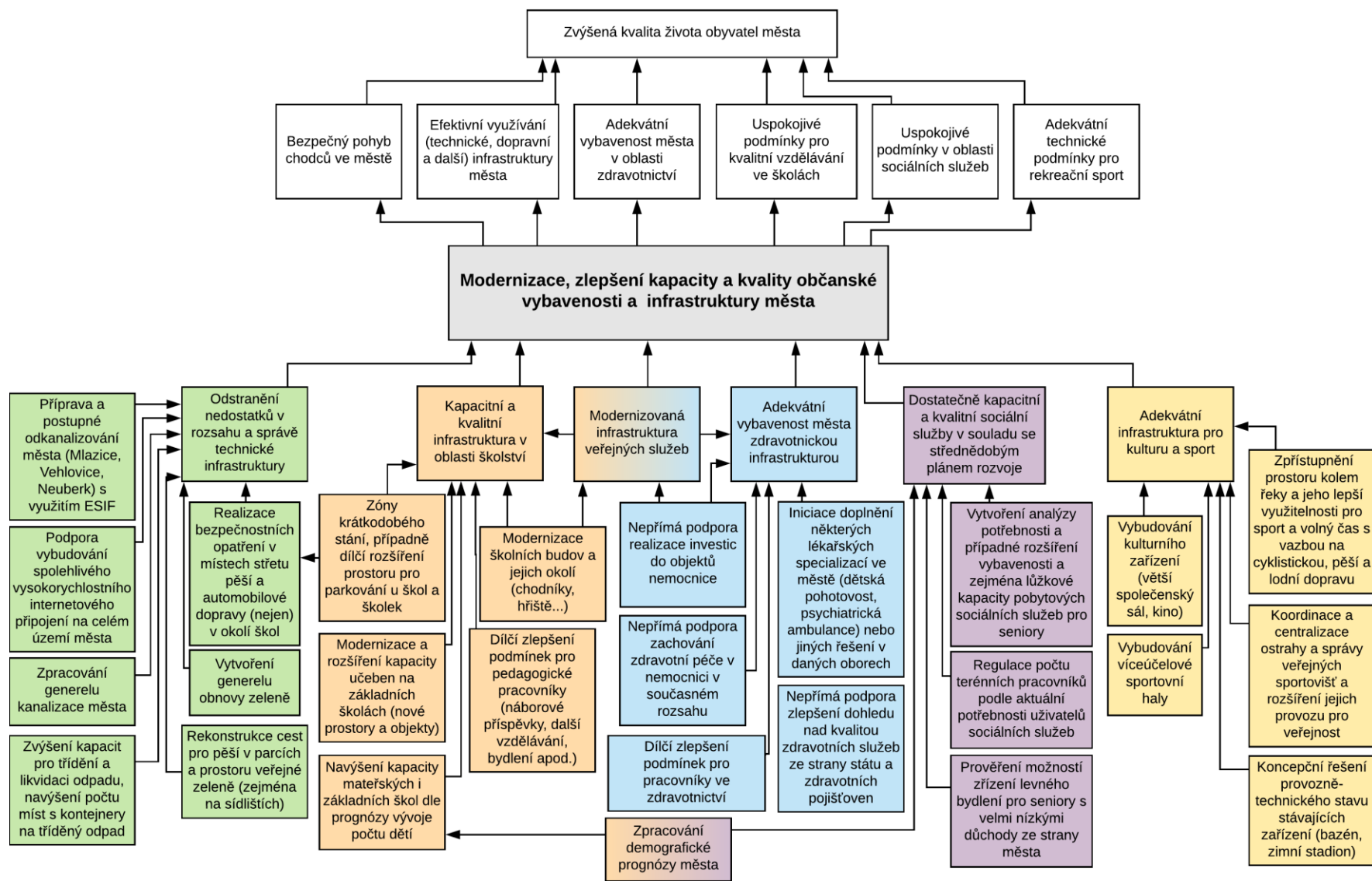
• Existence generelu veřejné zeleně • Existence generelu dešťové kanalizace
Předpoklady a rizika
• Vůle ŘSD, potažmo státu k výstavbě obchvatu • Schopnost dotčených aktérů nalézt kompromisní, co nejméně konfliktní trasu obchvatu města • Vůle SŽDC, potažmo státu ke zkvalitnění a zkapacitnění železničního napojení Mělníka na Prahu • Dostatek finančních prostředků k realizaci infrastrukturních staveb • Schopnost využití vnějších finančních zdrojů k realizaci infrastrukturních projektů (zejména ESIF) • Vůle státní správy k vymáhání dodržování Zákona o ochraně ovzduší (zejména důsledných kontrol obměny starých kotlů na tuhá paliva za kotle vyhovujících emisních tříd) • Riziko rapidního zvýšení intenzit nákladní dopravy na silnici I/16 (např. v souvislosti s dokončením obchvatu Slaného) • Riziko návratu domácností k vytápění nešetrnými palivy v důsledku nižších nákladů
Garant realizace cíle
•
Zapojené subjekty
• MÚ Mělník • Technické služby města Mělníka • ŘSD • Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje • SŽDC • ROPID • Středočeské vodárny

14.2 CÍL V „MODERNIZACE, ZLEPŠENÍ KAPACITY A KVALITY OBČANSKÉ VYBAVENOSTI A INFRASTRUKTURY MĚSTA“

Obrázek 6: Strom problémů pro cíl v „Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města“



Obrázek 7: Strom cílů pro cíl v „Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města“



Popis cíle V: Modernizace, zlepšení kapacity a kvality občanské vybavenosti a infrastruktury města

Dopady

- Bezpečný pohyb chodců ve městě
- Efektivní využívání (technické, dopravní a další) infrastruktury města
- Adekvátní vybavenost města v oblasti zdravotnictví
- Uspokojivé podmínky pro kvalitní vzdělávání ve školách
- Uspokojivé podmínky v oblasti sociálních služeb
- Adekvátní technické podmínky pro rekreační sport
- Zvýšená kvalita života obyvatel města

Dílčí cíle

- V.1: Odstranění nedostatků v rozsahu a správě technické infrastruktury
- V.2: Kapacitní a kvalitní infrastruktura v oblasti školství
- V.3: Adekvátní vybavenost města zdravotnickou infrastrukturou
- V.4: Dostatečně kapacitní a kvalitní sociální služby v souladu se střednědobým plánem rozvoje
- V.5: Adekvátní infrastruktura pro kulturu a sport

Opatření a záměry

Typová opatření v rámci dílčího cíle V.1:

- Příprava a postupné odkanalizování města (Mlazice, Vehlovice, Neuberk) s využitím dotací
- Zpracování generelu kanalizace města, zvýšení kapacit pro třídění a likvidaci odpadu, navýšení počtu míst s kontejnery na tříděný odpad
- Realizace bezpečnostních opatření v místech střetu pěší a automobilové dopravy (nejen) v okolí škol
- Vytvoření generelu obnovy zeleně

- Rekonstrukce cest pro pěší v parcích a prostoru veřejné zeleně (zejména na sídlištích)

Typová opatření v rámci dílčího cíle V.2:

- Modernizace a rozšíření kapacity učeben na základních školách v návaznosti na prognózu budoucí poptávky (nové prostory a objekty)
- Navýšení kapacity mateřských i základních škol dle prognózy vývoje počtu dětí
- Modernizace školních budov a jejich okolí (chodníky, hřiště...)
- Dílčí zlepšení podmínek pro pedagogické pracovníky (náborové příspěvky, další vzdělávání, bydlení apod.)
- Zpracování demografické prognózy města a jeho okolí
- Vytváření zón krátkodobého stání, případně dílčí rozšíření prostoru pro parkování u škol a školek

Typová opatření v rámci dílčího cíle V.3:

- Inicie doplnění některých lékařských specializací ve městě (dětská pohotovost, psychiatrická ambulance) nebo jiných řešení v daných oborech

Typová opatření v rámci dílčího cíle V.4:

- Vytvoření analýzy potřebnosti a případné rozšíření vybavenosti a zejména lůžkové kapacity pobytových sociálních služeb pro seniory
- Usměrnování počtu terénních pracovníků podle aktuální potřebnosti uživatelů sociálních služeb
- Prověření možností zřízení levného bydlení pro seniory s velmi nízkými důchody ze strany města a návrh využití těchto možností

Typová opatření v rámci dílčího cíle V.5:

- Vybudování kulturního zařízení (větší společenský sál, kino)
- Vybudování víceúčelové sportovní haly
- Zpřístupnění prostoru kolem řeky a jeho lepší využitelnosti pro sport a volný čas s vazbou na cyklistickou, pěší a lodní dopravu
- Koordinace a centralizace ostrahy a správy veřejných sportovišť a rozšíření jejich provozu pro veřejnost

- Koncepční řešení provozně – technického stavu a využívání stávajících zařízení (bazén, zimní stadion)

Typová opatření přesahující rámec Strategického plánu rozvoje města Mělník:

- Podpora vybudování spolehlivého vysokorychlostního internetového připojení na celém území města
- Nepřímá podpora realizace investic do objektů nemocnice
- Nepřímá podpora zachování zdravotní péče v nemocnici v současném rozsahu
- Nepřímá podpora zlepšení dohledu nad kvalitou zdravotních služeb ze strany státu a zdravotních pojišťoven

Hodnoticí ukazatele a milníky

Kvantifikovatelné:

- Počet objektů nově připojených ke kanalizační síti
- Počet kontejnerů na tříděný odpad, resp. počet míst, kde jsou tyto kontejnery rozmístěny
- Kapacita mateřských a základních škol ve městě
- Počet parkovacích míst nebo počet zón krátkodobého stání
- Rozsah lékařských specializací ve městě
- Lůžková kapacita pobytových sociálních služeb pro seniory
- Počet bytů pro sociálně slabé, případně kapacita sociálního bydlení
- Rozsah provozu sportovních zařízení pro veřejnost
- Centralizovaný systém správy a ostrahy veřejných sportovišť, případně dalších zařízení pro sportovní, kulturní a volnočasové využití zařízení

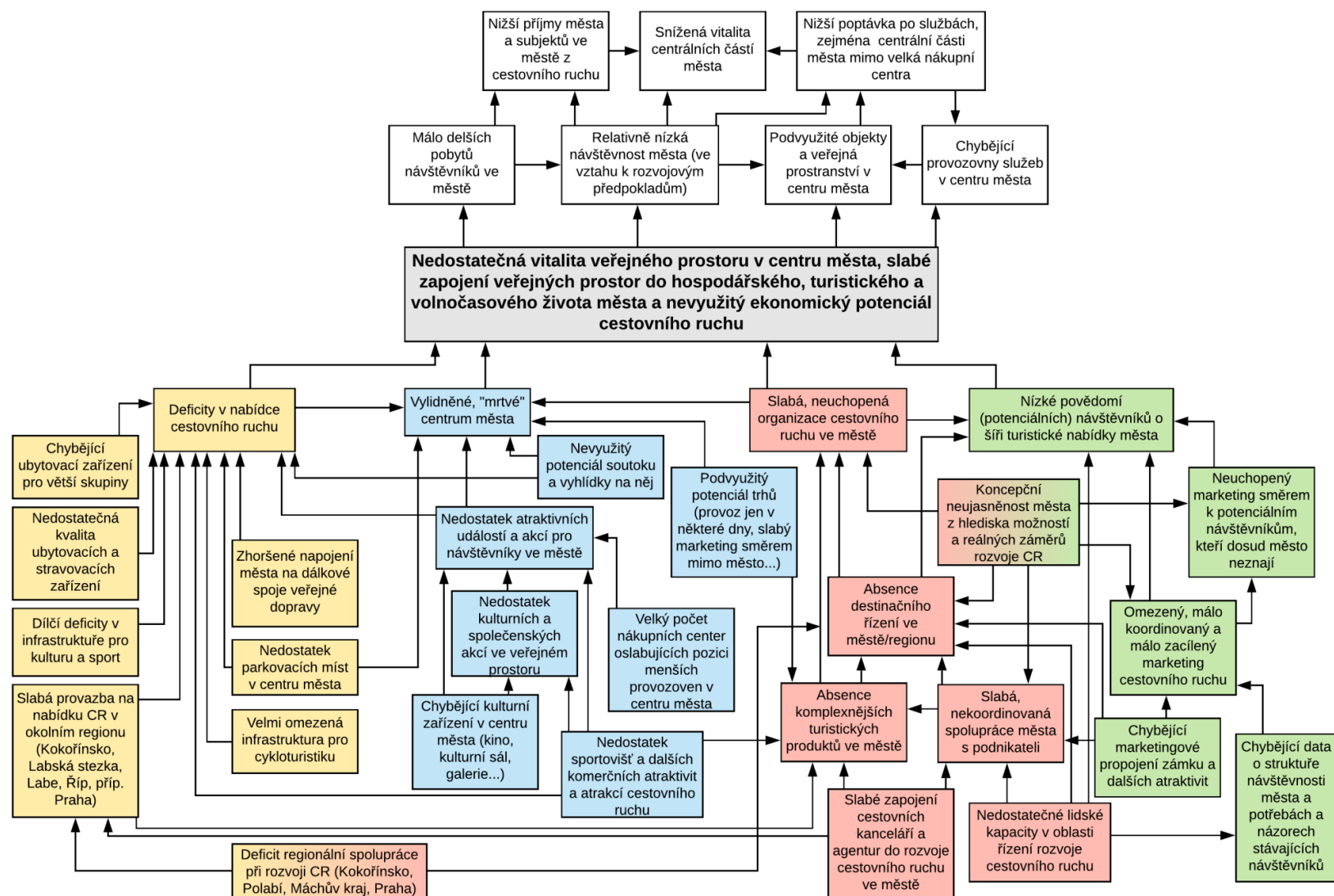
Nekvantifikovatelné:

- Zpracovaný generel kanalizace města
- Zpracovaný generel obnovy zeleně ve městě
- Zpracovaná demografická analýza a prognóza města
- Zpracovaná analýza potřeb v oblasti pobytových sociálních služeb pro seniory

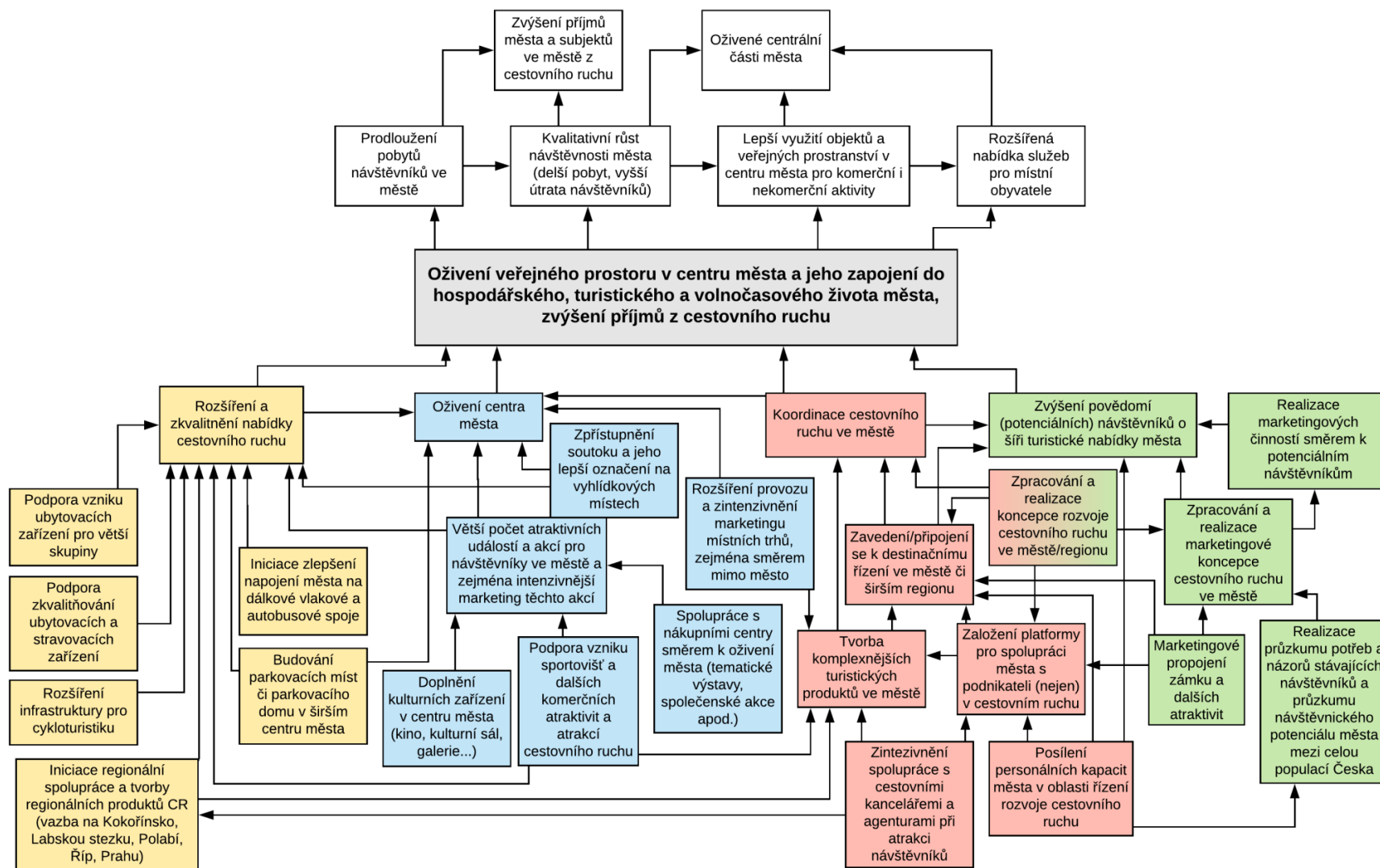
• Vybudované nové kulturní zařízení • Vybudovaná víceúčelová sportovní hala • Zrekonstruovaný plavecký bazén • Zrekonstruovaný zimní stadion
Předpoklady a rizika
• Dlouhodobá existence dotačních titulů (národní programy, ESIF) v souladu s potřebami města na obnovu a budování infrastruktury a občanské vybavenosti města • Schopnost města obstát při žádostech o dotaci (zejména z ESIF) na výstavbu/obnovu infrastruktury
Garant realizace cíle
•
Zapojené subjekty
• mateřské a základní školy ve městě (příspěvkové organizace města) • střední školy ve městě • Mělnické kulturní centrum o.p.s. • Technické služby města Mělníka • poskytovatelé sociálních služeb na území města • Mělnická zdravotní, a.s. • veřejné zdravotní pojišťovny • Středočeský kraj

**14.3 CÍL T: „OŽIVENÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU V CENTRU MĚSTA A JEHO ZAPOJENÍ
DO HOSPODÁŘSKÉHO, TURISTICKÉHO A VOLNOČASOVÉHO ŽIVOTA MĚSTA,
ZVÝŠENÍ PŘÍJMŮ Z CESTOVNÍHO RUCHU“**

Obrázek 8: Strom problémů pro cíl T „Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu“



Obrázek 9: Strom cílů pro cíl T „Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu“



Popis cíle T: Oživení veřejného prostoru v centru města a jeho zapojení do hospodářského, turistického a volnočasového života města, zvýšení příjmů z cestovního ruchu

Dopady

- Prodloužení pobytů návštěvníků ve městě
- Kvalitativní růst návštěvnosti města (delší pobyt, vyšší útrata návštěvníků)
- Lepší využití objektů a veřejných prostranství v centru města pro komerční i nekomerční aktivity
- Rozšířená nabídka služeb pro místní obyvatele
- Zvýšení příjmů města a subjektů ve městě z cestovního ruchu
- Oživené centrální části města

Dílčí cíle

- T.1: Rozšíření a zkvalitnění nabídky cestovního ruchu
- T.2: Oživení centra města
- T.3: Koordinace cestovního ruchu ve městě
- T.4: Zvýšení povědomí (potenciálních) návštěvníků o širší turistické nabídce města

Opatření a záměry

Typová opatření v rámci dílčího cíle T.1:

- Rozšíření infrastruktury pro cykloturistiku (nové cyklostezky, stojany na kola ve veřejném prostoru apod.)
- Budování parkovacích míst či parkovacího domu v širším centru města
- Inicie regionální spolupráce a tvorby regionálních produktů CR (vazba na Kořínsko, Labskou stezku, Polabí, Říp, Prahu)
- Inicie zlepšení napojení města na dálkové vlakové a autobusové spoje

Typová opatření v rámci dílčího cíle T.2:

- Zpřístupnění soutoku a jeho lepší označení na vyhlídkových místech
- Větší počet atraktivních událostí a akcí pro návštěvníky ve městě a zejména intenzivnější marketing těchto akcí
- Doplnění kulturních zařízení v centru města (kino, kulturní sál, galerie...)
- Spolupráce s nákupními centry směrem k oživení města (tematické výstavy, společenské akce apod.)
- Rozšíření provozu a zintenzivnění marketingu místních trhů, zejména směrem mimo město

Typová opatření v rámci dílčího cíle T.3:

- Zpracování a realizace koncepce rozvoje cestovního ruchu ve městě/regionu
- Zavedení/připojení se k destinačnímu řízení ve městě či širším regionu
- Podpora tvorby komplexnějších turistických produktů (tj. komplexních programů pro návštěvníky zahrnujících větší počet služeb a nabízených jako celek) ve městě
- Zintenzivnění spolupráce s cestovními kancelářemi a agenturami při atrakci návštěvníků
- Posílení personálních kapacit města v oblasti řízení rozvoje cestovního ruchu
- Založení platformy pro spolupráci města s podnikateli (nejen) v cestovním ruchu

Typová opatření v rámci dílčího cíle T.4:

- Zpracování a realizace marketingového plánu cestovního ruchu ve městě
- Realizace marketingových činností směrem k potenciálním návštěvníkům
- Realizace průzkumu potřeb a názorů stávajících návštěvníků a průzkumu návštěvníckého potenciálu města mezi celou populací Česka
- Marketingové propojení zámku a dalších atraktivit

Typová opatření přesahující rámec Strategického plánu rozvoje města Mělník:

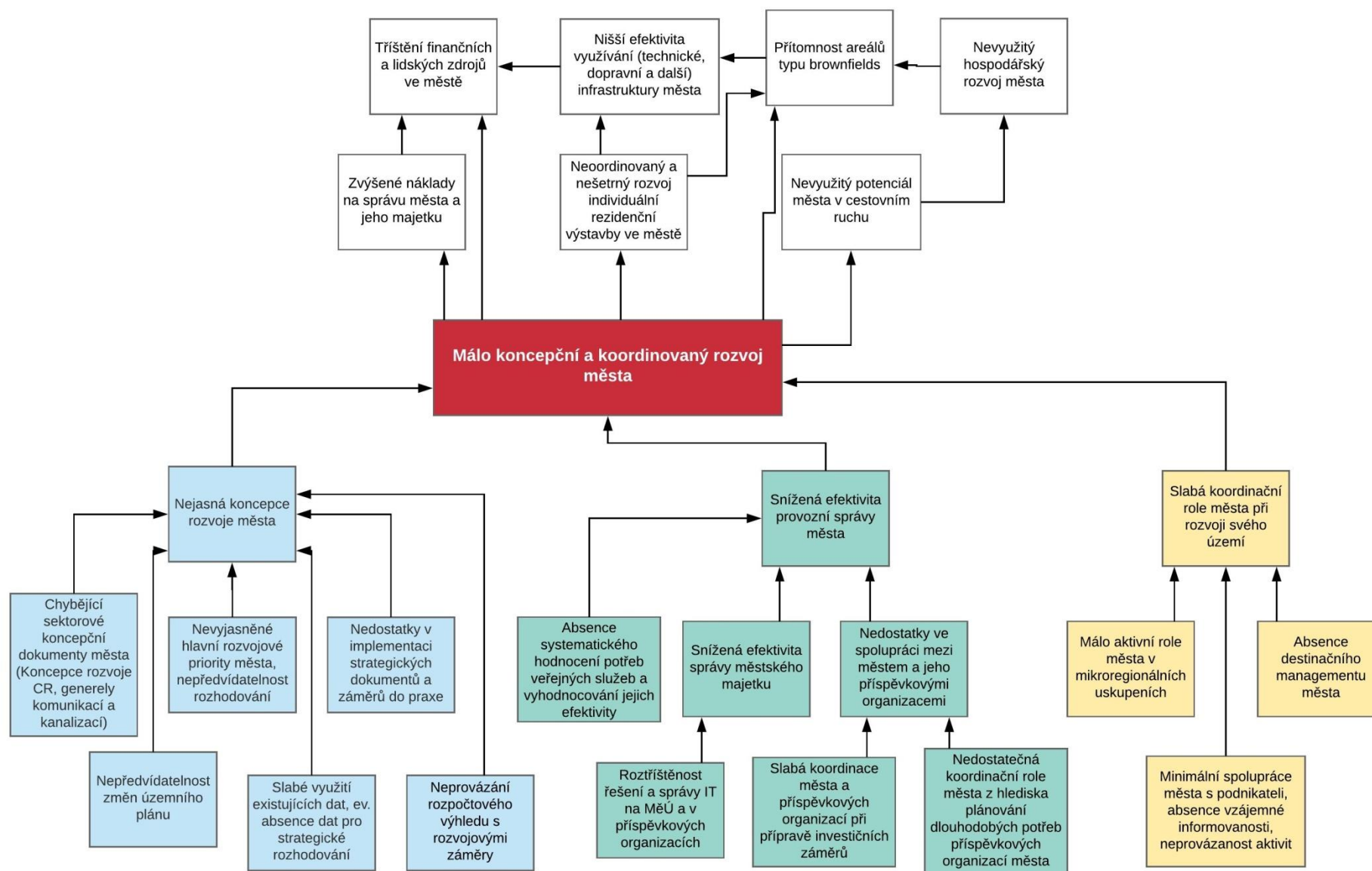
- Podpora vzniku ubytovacích zařízení pro větší skupiny

• Podpora zkvalitňování ubytovacích a stravovacích zařízení • Podpora vzniku sportovišť a dalších komerčních atraktivit a atrakcí cestovního ruchu
Hodnoticí ukazatele a milníky
Kvantifikovatelné: • Počet návštěvníků města/rok • Ubytovací kapacita města (počet lůžek) • Útrata návštěvníků města (Kč/rok) • Délka nových cyklostezek v Mělníku (km) • Počet parkovacích míst v širším centru města • Počet dálkových autobusových a železničních spojů z Mělníka • Počet turistických produktů ve městě • Počet realizovaných výstav v prostorech muzeí, galerií, nákupních center apod. Nekvantifikovatelné: • Fungující systém destinačního řízení se zapojením města • Fungující platforma pro spolupráci města s podnikateli v cestovním ruchu • Zpracovaná strategie rozvoje cestovního ruchu ve městě • Zpracovaný marketingový plán cestovního ruchu • Realizovaný a vyhodnocený průzkum návštěvníků města • Pro turisty zpřístupněný soutok Labe a Vltavy • Existence nového kulturního zařízení nebo rozšířená činnost stávajícího kulturního zařízení ve městě
Předpoklady a rizika
• Ochota podnikatelských, ale i dalších subjektů cestovního ruchu ke spolupráci, shoda na vhodných formách a nástrojích rozvoje cestovního ruchu • Vhodně založený a nastavený systém destinačního řízení ve Středočeském kraji, příp. v celém Česku

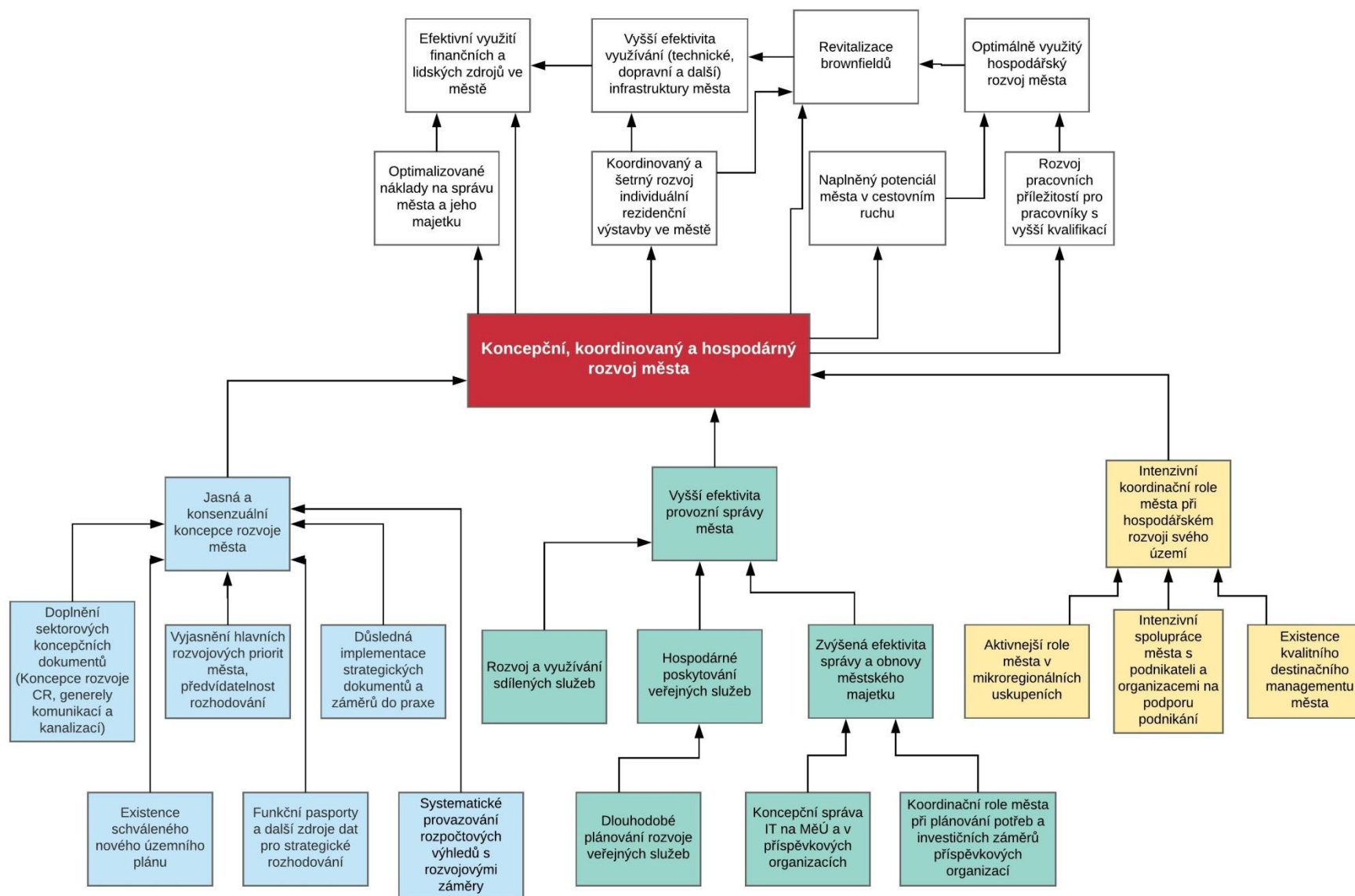
Hospodářský růst Česka a okolních států a s ním související požadovaná kupní síla (potenciálních) návštěvníků
Garant realizace cíle
Zapojené subjekty
- Středočeský kraj - destinační organizace na území Středočeského kraje - Česká centrála cestovního ruchu CzechTourism - podnikatelé v cestovním ruchu v území - provozovatelé kulturních, sportovních a volnočasových zařízení ve městě - Správa CHKO Kokořínsko - provozovatelé turistické dopravy (říční plavba, železniční a autobusové dopravci)

14.4 CÍL S: „KONCEPČNÍ, KOORDINOVANÝ A HOSPODÁRNÝ ROZVOJ MĚSTA“

Obrázek 10: Strom problémů pro cíl S „Konceptní, koordinovaný a hospodárný rozvoj města“



Obrázek 11: Strom cílů pro cíl S „Konceptční, koordinovaný a hospodárný rozvoj města“



Popis cíle S: Koncepční a koordinovaný rozvoj města

Dopady

- Optimalizované náklady na správu města a jeho majetku
- Koordinovaný a šetrný rozvoj individuální rezidenční výstavby ve městě
- Naplněný potenciál města v cestovním ruchu
- Optimálně využitý hospodářský rozvoj města
- Vyšší efektivita využívání (technické dopravní a další) infrastruktury města prostřednictvím dosažení vyšší kompaktnosti zástavby
- Efektivní využívání finančních a lidských zdrojů místní samosprávy a jejích příspěvkových organizací

Dílčí cíle

- S.1: Definovat a následně naplňovat jasnou a konsenzuální koncepci rozvoje města
- S.2: Dosáhnout vyšší efektivity řízení a provozní správy města
- S.3: Prosadit intenzivní koordinační roli města při hospodářském rozvoji svého území

Opatření a záměry

Typová opatření v rámci dílčího cíle S.1:

- Dokončení zpracování a následně přijetí nového územního plánu města, přijetí navazujících dokumentů podporujících koordinovaný rozvoj ve vazbě na územní plán
- Vytvoření pasportů majetku města pro oblast „budovy“, rozšíření možností stávajících pasportů z hlediska potřeb podpory „provozu, oprav, údržby ...“, Průběžná aktualizace všech pasportů
- Vytvoření koncepce rozvoje cestovního ruchu
- Aktualizace generelu dopravy
- Vytvoření generelů kanalizací a veřejného osvětlení

- Zpracování a implementace Metodiky pro správu majetku města, Metodiky pro plánování a přípravy investic včetně vazeb na rozpočet města a vnější finanční podpory, zavedení Programu rozvoje města

Typová opatření v rámci dílčího cíle S.2:

- Vytvoření koncepce korporátního řízení města (především se zaměřením na potenciál sdílení služeb, optimalizace nákladů a dalších efektů včetně kvality)
- Zpracovat studii proveditelnosti ke sdílení služeb mezi MÚ a příspěvkovými organizacemi (těžiště v možnosti společného řešení v oblasti správy majetku, právní a administrativní služby, vedení účetnictví, IT služby, hospodaření s energiemi, personální a mzdová agenda apod.)
- Zkvalitnění řízení a správy dosáhnout rovněž efektivním sdílením informací a komunikace mezi MÚ a příspěvkovými organizacemi prostřednictvím IT systémů (např. tvorba jednotného informačního systému města a jeho příspěvkových organizací, vytvoření jednotné databáze majetku, sdílení metodických postupů, přehledy akcí úkolů apod.)
- Realizovat společné nákupy (pořízení) majetku a služeb v případech, kdy analýza (studie) ukáže předpoklad (potenciál) úspor či zvýšení kvality. Například:
 - Jednotný kamerový systém ve městě a v objektech města, Společné pořízování SW tam, kde je to účelné (např. výukových programů školami)
 - Společné pořízování vybavení pro snížení jednotkové ceny (např. vybavení škol)
 - Společné zabezpečení objektů města a jeho příspěvkových organizací (propojení bezpečnostních systémů v objektech města ve spolupráci s městskou policií, řešení bezpečnosti veřejných služeb ve spolupráci s městskou policií)
- Zavedení dlouhodobého plánování rozvoje veřejných služeb (včetně pořízení demografické studie, která stanoví poptávku po kapacitách veřejných služeb v dlouhodobém horizontu)

Typová opatření v rámci dílčího cíle S.3:

- Vytvoření platformy pro pravidelné setkávání vedení města s místními podnikateli
- Dosáhnout rozvoje destinačního managementu města (propojení destinačního managementu s plánovanou koncepcí rozvoje CR, zavedení platformy pro spolupráci města s podnikateli v CR, podpora vytváření nových atrakcí a nových

produktů CR, marketing místních atraktivit, atrakcí a produktů CR v gesci TIC apod.)

- Zapojení města do tvořícího se destinačního managementu Středočeského kraje
- Podpora rozvoje podnikání s vyšší přidanou hodnotou, resp. nabídky pracovních míst pro uchazeče s vyšší kvalifikací, např. prostřednictvím:
 - spolupráce s Czechinvestem, ev. Středočeským inovačním centrem při lákání investorů a podpoře kvalitativního rozvoje místních firem,
 - nabídky disponibilních nemovitostí, resp. prostor města k podnikání (např. pro sdílení kanceláří, podnikatelský inkubátor apod.),
 - síťování místních firem a jejich informování o možnostech získání podpory na kvalitativní rozvoj

Typová opatření přesahující rámec Strategického plánu rozvoje města Mělník:

- nejsou navržena

Hodnoticí ukazatele a milníky

Kvantifikovatelné:

- Provozní náklady MÚ a příspěvkových organizací města (bez personálních nákladů)

Nekvantifikovatelné:

- Existence platného nového územního plánu města
- Existence koncepce rozvoje cestovního ruchu
- Existence aktuálního Existence aktuálních pasportů majetku města
- generelu dopravy
- Existence generelů kanalizací a veřejného osvětlení
- Existence metodiky pro oblast správy majetku, metodiky plánování a přípravy investic, metodiky přípravy a vedení programu rozvoje města a implementace metodik do procesů správy a investičního rozvoje majetku města.
- Existence koncepce korporátního řízení města
- Existence systému sdílení služeb mezi MÚ a příspěvkovými organizacemi města

• Uskutečněná pravidelná setkání vedení města s místními podnikateli
Předpoklady a rizika
• Konsenzus politické reprezentace města ohledně rozvoje a řízení města • Profesionalita a dostatečná kapacita řídicích a koncepčních pracovníků úřadu města • Vůle příspěvkových organizací k zapojení do systému sdílení služeb • Vůle podnikatelů ke spolupráci s vedením města • Riziko častých legislativních změn dopadajících na práci města a jeho příspěvkových organizací • Riziko rostoucí administrativní zátěže dopadajících na práci města a jeho příspěvkových organizací
Garant realizace cíle
• Vedení města • Tajemník úřadu
Zapojené subjekty
• MÚ Mělník • Technické služby města Mělníka • Další příspěvkové organizace města a organizační složky města (školy a školská zařízení, MEKUC, Centrum seniorů Mělník, Služby prevence města Mělníka) • Místní podnikatelé

15 ZDROJE

ČSÚ (2017): Historický lexikon obcí České republiky 1869–2011. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/iii-pocet-obyvatel-a-domu-podle-kraju-okresu-obci-a-casti-obci-v-letech-1869-2011_2015

ČSÚ (2017b): Databáze demografických údajů za vybraná města ČR. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr>

ČSÚ (2017c): Demografická ročenka měst 2007-2016. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/mesta-v-cr-pism-l-a-m-e10qo430km>

ČSÚ (2017d): Demografická ročenka měst - 2000–2009. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/demograficka-rocenka-mest-2000-2009-iprcsmt2bq>

GVD 2016/17. Dostupné z: <http://gvd.cz/>

Hospodářské noviny (2014): Přístav Mělník chystá „železniční“ rozšíření [online]. Poslední aktualizace 18. 12. 2014 [cit. 2017-10-26]. Dostupné z: <https://logistika.ihned.cz/c1-63277900-pristav-melnik-chysta-zeleznici-rozsireni>

CHLANOVÁ, L., Kočová, A., Krňanská, E., Nosek, D., Štěpánová, B., Vogelová, A. (2017): Strategický plán rozvoje města Mělník do roku 2022. Studentský projekt. Fakulta životního prostředí České zemědělské univerzity v Praze. 97 s.

MÚ Mělník (2017): Mělník. Oficiální web města. Dostupné z: <http://www.melnik.cz/>

MMR (2015): Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Uzemni-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Navrh-Aktualizace-c-1-Politiky-uzemniho-ozvoje-CR>

MPSV (2017): Statistiky nezaměstnanosti z územního hlediska. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz>

Návrh ÚPD (2017): Územní plán Mělník. Návrh pro společné jednání. Dostupné z: <http://www.melnik.cz/uzemni-plan-melnik/ds-1345>

NPÚ (2017): MonumNet. Nemovité památky. Dostupné z: <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>

Povodí Labe (2017): Vodohospodářská bilance za rok 2016. Zpráva o hodnocení jakosti povrchových vod v územní působnosti Povodí Labe, státní podnik za rok 2016. Dostupné z: http://www.pla.cz/planet/public/dokumenty/VH_bilance/2016/1.pdf

ROPID (2017): Mělník. Orientační plán – schéma linek PID – platnost od 3. ledna 2017.
Dostupné z: <https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/mesta-region/Melnik-A3-mapa.pdf>

ŘSD (2017a): Sčítání dopravy 2016. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

ŘSD (2017b): Silnice I/9, I/16 Mělník, obchvat, 3. stavba. Informační leták, stav k 11/2016.
Dostupné z:
https://www.rsd.cz/mapa/attachment/553cd28d1e8de56748349b6f/Infoletak_s9,16-melnik-3-stavba_1479457645787.pdf

SEKM (2017): Systém evidence kontaminovaných míst. Dostupné z: <http://www.sekm.cz/>

SLDB (2011): Databáze výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011 [cd]. ISBN: 978-80-250-2357-0

ÚAP SO ORP Mělník (2016): Územně analytické podklady SO ORP Mělník Aktualizace 2016. Dostupné z: <http://www.melnik.cz/uzemne-analyticke-podklady/ds-1191>

ÚZIS ČR (2013): Adresář poskytovatelů lékařské péče 2013

VDB ČSÚ (2017): Veřejná databáze. Dostupné z: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>

Komunitní plán sociálních služeb a péče ORP Mělník na období 2016–2020

Návrh strategické koncepce podpory a rozvoje sportu pro město Mělník (2016)

Investiční záměry SUK, VNI, SMI