

VYHLEDÁVACÍ STUDIE INFRASTRUKTURY REKREAČNÍ PLAVBY NA ŘECE LABI NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE



**Studie byla zpracována v rámci projektu
LABEL z Operačního programu Nadnárodní
spolupráce oblast Střední Evropa.**

Motto projektu:

Adaptace na povodňové riziko v povodí Labe.

Související tematika:

Hospodářské a turistické využití Labe

Partneři projektu

Saské ministerstvo vnitra (vedoucí partner)

Další partneři:

- 10 partnerů z České republiky
- 7 partnerů z Německa
- 1 partner z Rakouska
- 1 partner z Maďarska

Objednatel studie

Středočeský kraj

Krajský úřad

Odbor regionálního rozvoje

Zborovská 11, Praha 5

Středočeský kraj



Řešitelský tým

- Hydroprojekt CZ, a.s.
- Vodní cesty, a.s.



Spolupráce na studii:

- Povodí Labe, státní podnik
- Ředitelství vodních cest ČR
- Zlatý pruh Polabí, o.p.s.



Cíle studie

Vytipování vhodných lokalit pro umístění infrastruktury turistické plavby.

Zpracovaná studie má být podkladem pro územní plány obcí a následně pro investory v oblasti turistiky a cestovního ruchu.

Předmět studie

- Kategorizace přístavišť podle vybavenosti
- Vytipování vhodných lokalit pro umístění infrastruktury rekreační a turistické plavby na řece Labi ve Středočeském kraji. Celková délka řešeného úseku na Labi byla 108 km.
- Vytipování vodních lokalit z hlediska zajištění ochrany před povodněmi pro provozovatele rekreační a turistické plavby

Obsah studie

1. Textová část
2. Návrhová část
3. Grafická část

1. Textová část

- Současný stav ve vnitrozemské plavbě pro rekreační potřeby
- Rekreační plavba v Evropě a v České republice
- Stav infrastruktury turistické plavby na řece Labi ve Středočeském kraji
- Legislativní a rozvojový rámec problematiky rekreační a turistické plavby
- Obecné zásady při stanovování přistávacích míst
- Hlavní přednosti plavby pro rekreační účely

Rekreační plavba v Evropě

- Rekreační plavba je v celé Evropě již po řadu let jedním z dynamicky se rozvíjejících odvětví cestovního ruchu. Česká odborná plavební a vodocestná veřejnost sleduje problematiku rekreační plavby již řadu let prostřednictvím Mezinárodního plavebního sdružení PIANC/AIPON.
- Pro účely rekreační plavby se využívají tisíce kilometrů starších vodních cest zejména v Irsku, Skotsku, Anglii, Francii, Belgii, Nizozemí, Německu a Polsku, ale i v dalších zemích. Jedná se zpravidla o vodní cesty, které již svými parametry nepostačují konkurenci v obchodní přepravě zboží, ale pro účely rekreační plavby jsou více než vyhovující.
- V některých případech se ovšem vodní cesty bez problému využívají smíšeně pro rekreační i nákladní vodní dopravu: například průplav Marna-Rýn ve Francii, oblast Horní Havoly a Meklenburských jezer v Německu a jiné.
- Rekreační plavba se provozuje i na standardních („větších“) vodních cestách, kde je souběh rekreační a obchodní plavby samozřejmostí (Rýn, nizozemské vodní cesty, belgické vodní cesty, německý i rakouský Dunaj, velké průplavy v Německu a jiné, u nás Labe a Vltava). Některé ze starších evropských vodních cest se využívají v původní podobě, jiné se modernizují - častá je například automatizace provozu (Marna-Rýn a jiné), což umožňuje bezobslužný nebo samoobslužný provoz plavebních komor.
- Pro rekreační plavbu vznikly i velmi impozantní nové stavby, například lodní zdvihadlo Arzwiller (Marna-Rýn), obnovené lodní zdvihadlo Anderton (Anglie), nebo unikátní futuristické zdvihadlo ve Falkirku (Skotsko). Podobné významné stavby jasně ilustrují význam rekreačních vodních cest.
- Samozřejmostí jsou tisíce rekreačních lodí, ať už v soukromém vlastnictví, nebo ve vlastnictví rady půjčoven. Velmi rozšířené jsou půjčovny obytných lodí, které „cestovatelům“ poskytují po dobu plavby přiměřený komfort (kuchyň, jídelna, ložnice, sprcha, WC). Na vodní cesty navazuje rada dalších turistických aktivit, dosažitelných pěšky, na kole, nebo automobilem.

Rekreační plavba v České republice

- V České republice se postavení rekreační plavby a tím i její infrastruktury teprve dostává do povědomí veřejnosti a orgánu veřejné správy.
- Rekreační plavba se u nás zatím více či méně ztotožňuje s tradičním sjížděním toku (tedy pojmově se „sportovní plavbou“) a s několika desítkami osobních lodí na Labi, Vltavě a některých přehradních nádržích. Počet individuálních držitelů lodí u nás zatím není srovnatelný se západní Evropou, půjčovny obytných lodí se teprve začínají rozvíjet a zatím je nelze srovnávat s hustotou a kvalitou, běžnou v západní Evropě.
- Progresivní výjimkou je v České republice Baťův kanál na moravskoslovenském pomezí, který se podařilo probudit ze zapomenutí, a který od konce 90. let prošel postupnou rekonstrukcí a modernizací. Počet návštěvníků plynule rok od roku roste. Dle informací z Centrály cestovního ruchu ve Zlíne využilo Baťův kanál v roce 2009 využilo kolem 70 000 turistů. Image přilehlého regionu se dnes již do značné míry spojuje i s Baťovým kanálem.
- Po roce 2000 se k projektům vnitrozemské plavby pro rekreační potřeby -vedle krajů „Baťova kanálu“, tedy Zlínského a Jihomoravského - stále dynamičtěji připojují i další regiony, zejména pak Jihočeský a Středočeský kraj, které hodlají postupně dosáhnout průběžné splavnosti vodního toku Vltavy, na což navazuje řada dalších velmi zajímavých projektu cestovního ruchu.
- S novým projektem na využití vodních toků pro rekreační plavbu přichází nyní také Moravskoslezský kraj, konkrétně Ostravsko (části Odry, Ostravice, Opavy, Olše a Lučiny).
- Aktivita podobného charakteru se začínají připravovat i v krajích Královéhradeckém a Pardubickém, přístavy pro rekreační lodě vznikají nebo se připravují i v kraji Ústeckém. Ze známých projektu se tedy rozvoj infrastruktury této plavby týká celkem osmi krajů. Všechny tyto skutečnosti ukazují, že si lidé v českých regionech začínají uvědomovat přednosti a potenciál rekreační plavby, a že jej začínají podporovat jednak jako nový segment podnikání v oblasti cestovního ruchu, jako důležitý prvek zlepšování kvality života obyvatelstva.

Stav infrastruktury rekreační plavby na řece Labi ve Středočeském kraji

- Řeka Labe protéká územím Středočeského kraje v délce cca 108 km mezi Týncem nad Labem a Dolními Beřkoviciemi. Dle plavební kilometráže, se jedná o úsek od pl. km 825,00 po pl. km 933,00 km (dle evropské kilometráže Labe).
- Ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě spadá tento úsek mezi sledované vodní cesty dopravně významné - využívané. V tomto úseku vodní cesty je vybudováno a využíváno celkem 16 plavebních stupňů. V průběhu posledních let probíhá jejich postupná modernizace, mimo jiné za účelem **zvýšení bezpečnosti při proplavování plavebními komorami, a to uzpůsobením vyvazovacích prvků též pro turistická a sportovní plavila.**
- ř.km 850,30 Lobkovice modernizace 2009 , ř. km 857,43 Kostelec nad Labem modernizace 2008
- ř.km 865,20 Brandýs nad Labem modernizace, ř. km 872,32 Čelákovice modernizace
- ř. km 878,07 Lysá nad Labem modernizace, ř. km 887,58 Hradištko modernizace 2008
- ř. km 891,44 Kostomlátky modernizace 2009, ř. km 896,50 Nymburk modernizace 2009
- ř. km 904,57 Poděbrady modernizace 2008, 911,77 Klavary modernizace
- 916,54 Kolín modernizace
- Z hlediska potřeb pro rekreační plavbu je možné konstatovat pouze minimální vybavenost, nejvíce rozšířené jsou přístavní můstky pro osobní lodě provozující rekreační plavbu.

Legislativní a rozvojový rámec problematiky rekreační a turistické plavby

- **Zákon č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě**, definuje mj. druhy vodních cest a také jejich součásti (příloha c. 1). V § 3 se uvádějí vodní cesty sledované a ostatní. Sledované vodní cesty se dále dělí na dopravně významné a účelové (na nich se provozuje pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu)
- Vyhláškou č. 222/1995 Sb., § 3). Významné vodní cesty se dále dělí na využívané a využitelné. Z tohoto pohledu je významné, že § 4 zákona č. 114/95 Sb. výslovně uvádí, že Ministerstvo dopravy vykonává působnost v oblasti péče o rozvoj a modernizaci jen pro **dopravně významné vodní cesty. Investování do účelových a ostatních vodních cest** není tímto zákonem upraveno a bez případné změny tohoto zákona nelze o angažmá rezortu dopravy v tomto segmentu uvažovat.
- Ze zákona č. 114/95 Sb., o vnitrozemské plavbě, a souvisejících vyhlášek vyplývají také parametry rekreačních vodních cest a jejich objektu. Spektrum parametru rekreačních vodních cest se rozšířilo po vydání nové vyhlášky č. 666/2004 Sb., která částečně novelizuje vyhlášku č. 222/1995 Sb. Zde se totiž zavádí – kromě dosavadních tříd - nová třída vodních cest, tř.“0“, která parametricky vychází z rozměru plavebních zařízení na Baťově kanálu.
- **Zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury**, uvádí v § 2, odst. 1d) výslovně, že účelem SFDI je mj. „**financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest**“. **Z toho jednoznačně vyplývá, že zde lze** v současné době počítat pouze s přípravou a financováním záměrů na dopravně významných vodních cestách; bez jeho případné změny nelze ze zdrojů SFDI uvažovat o podpoře záměru a projektu na účelových a ostatních vodních cestách.
- Udržování splavnosti upravuje **zákon č. 254 /2001 Sb.,o vodách**. V § 47 „Správa vodních toků“ se uvádí princip péče o vodní cesty, kdy odst. 4b) ukládá povinnost „**udržovat splavnost využívaných dopravně významných vodních cest a vytyčovat** plavební dráhu na vodních cestách“ (stran vytyčování plavební dráhy tu tedy není omezení jen na vodní cesty dopravně významné). Z toho vyplývá, že péče o účelové a ostatní vodní cesty není kodifikována a je rozdělena mezi státní podniky Povodí a vlastníky některých vodních cest (například pískovny).

- **Řád plavební bezpečnosti (dále ŘPB - vyhl. č. 344/1991 ve znění pozdějších předpisů)** určuje podmínky provozování plavby pro všechny druhy lodí a plavidel.
- Z hlediska provozování turistické plavby a podmínek stání plavidel je důležité ustanovení **hlavy 7, cl. 1.70.1 – Základní pravidla pro stání:**
- „1. Při dodržení ostatních ustanovení tohoto Řádu musí plavidla a plovoucí tělesa vybírat místa k stání pokud možno tak blízko břehu, jak jim to dovoluje jejich ponor a místní podmínky, vždy však tak, aby nepřekážela plavbě.
- 2. **Plovoucí zařízení se musí nezávisle na zvláštních podmínkách stanovených příslušnými orgány umístit tak, aby plavební dráha zůstala volná pro plavbu.**
- 3. **Za stání musí být plavidla, plovoucí tělesa, plovoucí zařízení nebo jejich seskupení zakotvena nebo vyvázána tak, aby nemohla změnit svoji polohu a ohrozit tím jiná plavidla nebo jim překážet. Musí přitom brát v úvahu zejména vítr, kolísání výše hladiny, vlnobití a sání.** „
- Z hlediska rozsahu a způsobu provozování plavebních objektů a rekreační plavby v nich je velmi důležité ustanovení **hlavy 9. 02. Provoz malých plavidel a cl. 9.20,**
- **odst. 9, kde se mj. uvádí:**
- „...V plavebních komorách je **zakázáno:**
- a) stání plavidel přes noc nebo na delší dobu,
- b) **samostatná obsluha provozních zařízení plavební komory členy lodních posádek,**
- c) vystupování a nastupování cestujících na plavidla, výjimku může povolit obsluha plavební komory,...
- Toto ustanovení zřejmě brání samostatnému používání i plně automatizovaných plavebních komor (například na Baťově kanále), což významně omezuje provozní dobu a je v příkrém kontrastu s praxí v zahraničí.

- **Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen „GEPARDI“)** představuje strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj dopravní infrastruktury České republiky pro období 2007 – 2013. V rámci rozvoje další infrastruktury významných vodních cest je uveden i rozvoj vodních cest pro rekreační plavbu. Po přijetí nové dopravní politiky lze očekávat modifikaci tohoto dokumentu.
- **Program 227520 „Rozvoj a modernizace vodních cest a přístavů“ na období 2006 až 2013.** Jedná se o dokument z oblasti finančního plánování, který byl koncem roku 2005 schválen a může tak být zahájena jeho realizace. Cílem programu je mj. zlepšit podmínky pro využívání současných vodních cest i pro vnitrozemskou plavbu pro rekreační potřeby, což znamená zabezpečit vybavenost současných vodních cest chybějícími objekty pro vyšší a bezpečnější využití vodních cest i pro tuto plavbu.
- **Dokumenty krajských samospráv** , Mezi tyto dokumenty patří zejména strategické rozvojové dokumenty Jihočeského kraje a Středočeského kraje (usnesení Rady Jihočeského kraje č.748/2003/RK, usnesení Zastupitelstva Jihočeského kraje č.48/2003/RK, **usnesení Zastupitelstva Středočeského kraje č.38-10/2002/ZK**), rozvojové programy Jihočeského kraje (Voda a město a Znovuobjevená Vltava) a **Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji (srpen 2007).**

Obecné zásady pro stanovování přistávacích míst

- Metodika stanovování přistávacích míst není v současné době jednotně stanovena. Doposud zpracované územně plánovací dokumenty přistupují k výběru přistávacích míst podle následujících hledisek:
- **Atraktivita lokality** - Pro výstavbu přistávacích míst je potřeba vybírat dostatečně atraktivní lokality jak s ohledem na břehové místo samé, tak na nejbližší okolí, nebo s návazností na další turisticky zajímavé cíle (památky, služby).
- **Dopravní dostupnost** - Při výběru místa pro přistávání plavidel turistické plavby je vhodné zohlednit možnosti napojení na ostatní druhy dopravy – silniční, železniční, cyklostezky a turistické stezky vedoucí k památkám, rekreačním objektům, nebo k centru obcí.
- **Majetkoprávní poměry** - Jedná se o obecnou podmínku příznivých majetkoprávních poměrů v místě vybraném pro pozemní zázemí přistávacího místa. Přistávací místo musí umožňovat výstup a nástup pasažérů a posádky na břeh, z čehož vyplývá, že kromě vodní plochy je vždy jeho součástí i pozemní část. Rozsah pozemní části závisí na kategorii přistávacího místa. Pozemní část musí být též vždy komunikací napojena na silniční a železniční dopravu. Výběr lokality tedy musí doprovázet zjištění vlastnických vztahů k břehovým a navazujícím pozemkům a upřesnění polohy přistávacího místa tam, kde jsou majetkoprávní podmínky příznivé.
- **Optimální vzdálenost přistávacích míst** - Při úvaze, že vodní turista pluje průměrnou rychlostí 10 až 15 km/hod, lze vyvodit, že po 2 hodinách plavby, tedy každých 20 až 30 km je vhodné mít k dispozici přistávací místo, kde je možné zastavit. Denně je optimální plout 4 až 5 hodin a zbytek dne věnovat poznávání a aktivnímu odpočinku. Lze z toho vyvodit, že přístavy a přístaviště by měly být na každých 40 až 60 kilometrech vodní cesty. Je zřejmé, že by měly být v dosahu turisticky, kulturně nebo jinak atraktivních míst.
- **Vhodnost lokality z hlediska plavební bezpečnosti a správy vodního toku** - Toto hledisko posuzuje při umístění přistávacího zařízení Státní plavební správa a správce vodního toku (u nás podniky Povodí) v rámci projektového řízení vydává stanovisko.

Hlavní přednosti plavby pro rekreační účely

- Hlavními přednostmi plavby pro rekreační potřeby jsou zejména následující skutečnosti:
 - - zvýšení zaměstnanosti v doprovodných službách,
 - - zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků,
 - - šetrný přístup k životnímu prostředí bez nutnosti realizace velkých staveb infrastruktury vodní dopravy jako plavebních stupňů a kanálů, nízká nehodovost.
- Přínosy plavby pro rekreační potřeby můžeme rozdělit do dvou částí, a to na přínosy finanční a nefinanční povahy.
- Přínosy **finanční povahy jsou zejména přínosy přímo kvantifikovatelné, jež jsou** založeny na vyhodnocení očekávaných tržeb cestovního ruchu, jež vzniknou v zájmových územích v důsledku realizace investic. Jde zejména o tržby za ubytování, stravování, nákupy zboží a služeb (například pronájmy lodí či tržby za rekreační vodní dopravu pravidelnou i nepravidelnou).
- Přínosy **nefinanční povahy spočívají především v příspěvku hodnocených** investičních záměrů a zejména pak celého projektu realizace plavby pro rekreační potřeby k odstranění faktoru limitujících rozvoj cestovního ruchu a podnikání v cílové oblasti. V této souvislosti jde především o prodloužení pobytu turistů a zvýšení jejich útrat v zájmových územích, využití regionálních center jako významných zdrojů turistů pro zájmová území, využití vodních toků pro rekreační plavbu jako významnou a perspektivní součást udržitelného cestovního ruchu, významné posílení povědomí široké odborné i podnikatelské veřejnosti o rekreačním potenciálu vodních toků, impulsy pro propojování plavby pro rekreační potřeby a cykloturistiky a vybavení vodních cest drobnou infrastrukturou pro rekreační plavbu.

- V tomto smyslu je třeba hledat vazby **mezi rekreační plavbou a cykloturistikou. Tyto vazby jsou ve svém důsledku velmi těsné, jak ukazují příklady ze zahraničí.** Kolem vodních cest využívaných rekreační plavbou vznikají cykloturistické stezky, a to ať již souběžně vedené nebo na ně navazující.
- Cenné jsou i další nepřímé přínosy vnitrozemské plavby pro rekreační) účely, zejména tlak na zlepšení čistoty vod, příspěvek k prevenci depopulace venkova v zájmových oblastech, zvýšení zájmu o cestovní ruch ve venkovských komunitách a navazujících služeb, včetně dosud chybějících. Zcela jednoznačně přispívá tato plavba k prodloužení pobytu turistů v zájmovém území a k zásadní pozitivní změně ve výtěžnosti cestovního ruchu bez přímé a jednoznačné závislosti na okamžitém dostatku (či spíše nedostatku) kvalitních ubytovacích kapacit v zájmovém území – rekreační plavba do značné míry využívá obytné lodě.

2. Návrhová část

- Kategorizace přístavišť a přístavů podle vybavenosti
- Návrh lokalit
- Řešení protipovodňové ochrany v souvislosti s rekreační plavbou
- Vybavenost přístavů pro povodňovou situaci

Kategorizace přístavišť

Kategorie přistávacích míst

- Kategorie I.: přístav
- Kategorie II.: přístaviště
- Kategorie III.: stání, vývaziště



I. kategorie - přístav



- největší vybavenost a kapacita
- pro rekreační i osobní plavidla
- plovoucí mola, bóje, vyvazovací můstky
- přípojky el. energie, vody
- bezbariérový přístup
- servisní zázemí pro plavidla
- sociální zázemí pro návštěvníky
- klubové zázemí, restaurace
- parkoviště pro automobily
- zimoviště lodí
- služby: občerstvení, ubytování, ostraha

Kategorie II. - přístaviště



- střední kategorie dle kapacity a vybavenosti
- pro rekreační i osobní plavidla
- plovoucí mola, vyvazovací můstky
- zdroje vody a el. energie
- bezbariérový přístup
- příjezdová komunikace, možnost parkování

Kategorie III. - stání, vývaziště



- nejnižší kategorie dle vybavenosti a kapacity
- pevné nebo plovoucí molo
- příjezdová komunikace

Navržené lokality

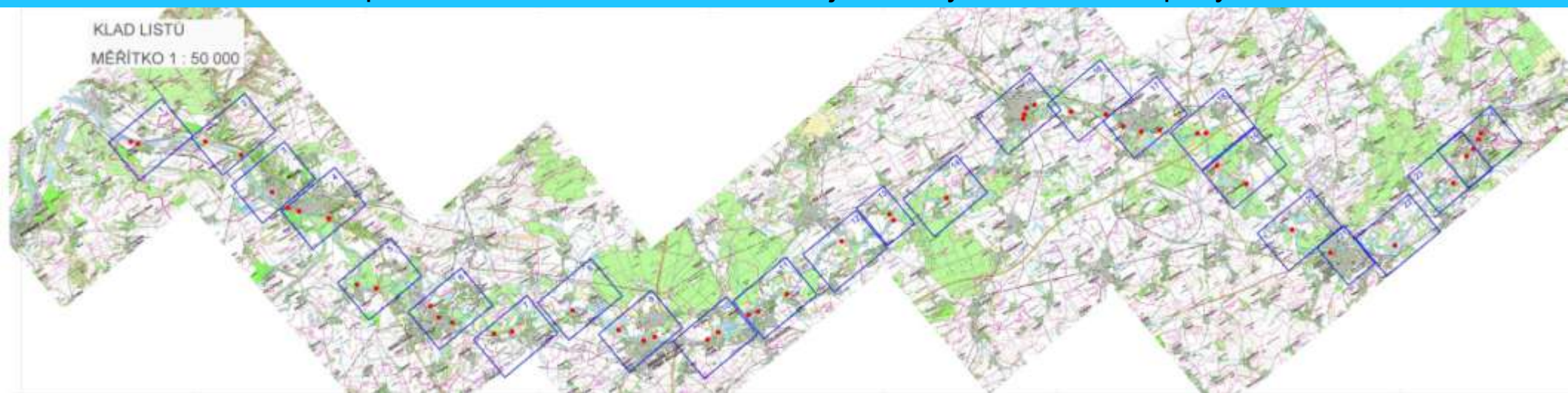
Přístavy: 4 lokality (Borek – pískovna, Ostrá – jezero, Sandberg, Týnec nad Labem – Lžovice)

Přístaviště: 4 lokality (Kolín, Čelákovice, Mělník, Nymburk)

Stání, vývaziště: 41 lokalit (např. Poděbrady, Nymburk, Lázně Toušeň, Lobkovice, Obříství, Brandýs nad Labem, Týnec nad Labem a další.)

Ochranný přístav: 4 lokality (Mělník, Nymburk, Kostelec nad Labem, Týnec nad Labem)
+ 9 dalších lokalit s možností kotvení a vyvázání se při povodni

Mapa řešeného úseku se zákresem jednotlivých lokalit a mapových listů



Řešení protipovodňové ochrany

- Trvalé stavby neumísťovat do aktivní zóny
- Varování před povodněmi vydává ČHMÚ, Státní plavební správa vydává zákaz plavby
- Za vyklizení přistávacího místa a přemístění lodí do ochranných přístavů odpovídá správce přistávacího místa
- Za dodržení zákazu plavby odpovídá vůdce plavidla

V řešeném úseku jsou navrženy 4 ochranné přístavy:

- Mělník – stávající přístav, 2. bazén, pouze ochranný přístav
- Kostelec nad Labem – pouze ochranný přístav
- Nymburk – stávající přístaviště bude sloužit i jako ochranný přístav
- Týnec nad Labem – stávající přístaviště bude sloužit i jako ochranný přístav

Dále bylo vytipováno 9 lokalit, kde se navrhuje vybudování vysokovodních dalb, tato místa budou sloužit k částečné ochraně před povodněmi.

3. Grafická část

Katalog vytipovaných lokalit - výstupy




- Katalogové listy zahrnují
 - umístění lokality
 - kategorie přistávacího místa
 - druh vyvazovacího zařízení
 - kapacita přistávacího místa
 - turistická návaznost
 - dopravní spojení v místě
 - požadavky na pozemní část
 - zobrazení v ortofotomapě
- Mapové listy – přebírají informace z katalogových listů a pomocí piktogramů umístěných na mapě vyznačují jednotlivé aktivity. Popis jednotlivých piktogramů je obsažen v legendě k mapovým listům.

Legenda k mapovým listům

LEGENDA

KATEGORIE PŘÍSTÁVACÍCH MÍST

ÚVAZIŠTĚ, STÁNÍ

-  ÚVAZIŠTĚ REKREAČNÍ PLAVBY
-  STÁNÍ OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVY
-  ÚVAZIŠTĚ, STÁNÍ S OCHRANNOU FUNKCÍ

PŘÍSTAVIŠTĚ

-  PŘÍSTAVIŠTĚ REKREAČNÍ PLAVBY
-  PŘÍSTAVIŠTĚ OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVY
-  PŘÍSTAVIŠTĚ S OCHRANNOU FUNKCÍ

PŘÍSTAV

-  PŘÍSTAV - KOTVENÍ REKREAČNÍ I OSOBNÍ PLAVBY
-  PŘÍSTAV S OCHRANNOU FUNKCÍ
-  POUZE OCHRANNÝ PŘÍSTAV

ZÁPLAVOVÉ ČARY

-  Q100
-  Q20
-  Q5



PLAVEBNÍ KOMORA

REKREAČNÍ PŘÍLEŽITOSTI

-  KEMP
-  KOUPÁNÍ
-  JÍZDÁRNA
-  GOLF



SLUŽBY

-  OBCHOD
-  RESTAURACE
-  ZDRAVOTNICKÉ SLUŽBY
-  LÉKÁRNA
-  ČERPAČÍ STANICE PHM
-  ZASTÁVKA V RÁMCI PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY
-  ŽELEZNIČNÍ STANICE, NÁDRAŽÍ
-  AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA, NÁDRAŽÍ
-  PŘÍVOZ

TURISTICKÉ ZAJÍMAVOSTI


-  PAMĚTIHODNOST
-  PŘÍRODNÍ ZAJÍMAVOST
-  VYHLÍDKA
-  MUZEUM, SKANZEN

TURISTICKÉ TRASY

-  PĚŠÍ TURISTICKÉ TRASY
-  CYKLISTICKÉ TRASY

Katalogový list lokality

Vyhodňovací studie infrastruktury turistické plavby na řece Labe na území Středočeského kraje – Katalog lokality

Nymburk - předměstí		List 28
ř. km (střed lokality)	896,70 – pravý břeh	
Požadavky na přistávací místo		
Kategorie	vývaziště rekreačních plavidel stání osobních plavidel	
Druh vyvazovacích zařízení	plavoucí můstek, vyvazovací prvky,	
Kapacita	cca 10 rekreačních plavidel	
Statut	stání veřejné služby	
Navazující infrastruktura pozemní části	přijezdová komunikace	
Poznámka	plavoucí zařízení může zpočátku sloužit jak pro rekreační plavidla, tak pro plavidla osobní lodní dopravy, provoz musí určovat provozním řád stání	
Turistická návaznost		
Sídla v dostupné vzdálenosti	Nymburk	
Služby v dostupné vzdálenosti	obchod, restaurace, zdravotnické služby, lékárna, čerpací stanice PHM	
Možnosti rekreace		
Cyklostezka	trasa - pravobřežní č. 24	
Pěší turistická trasa	značená pravobřežní turistické trasy	
Zajímavosti v okolí	historické centrum – chrám sv. Jiří, renesanční radnice, turecká věž, středověké opevnění, synagoga atd.	
Dopravní návaznost		
Silnice	místní komunikace, dobrá návaznost na hlavní tahy směr Praha, Kolín, Mladá Boleslav.	
Železnice	trať č. 231, 060, 071, Nádraží Nymburk	
Situace		

Mapový list lokality



Děkuji za pozornost