PŘEDBĚŽNÝ ZÁMĚR PROJEKTU

CYKLOSTEZKA NYMBURK – LYSÁ NAD LABEM - ČELÁKOVICE

„LABSKÁ STEZKA KRAJINOU BOHUMILA HRABALA“

POPIS

Předběžný záměr projektu pro potřeby přípravy projektu, jeho návrhu trasování, celkové koncepce vedení cyklotrasy č.2 Labské stezky územím mezi městy Nymburk, Lysá nad Labem, Čelákovice. Červenec 2015

Obsah

ÚVODNÍ ÚDAJE: 3
FORMA ZPRACOVÁNÍ: 3
ÚČEL PŘEDBĚŽNÉHO ZÁMĚRU PROJEKTU: 3
POTŘEBNOST STAVBY: 4
STÁVAJÍCÍ TRASA: 4
ÚVAHA O TECHNICKÉM ŘEŠENÍ: 4
POPIS TRASY: 5
PŘEDBĚŽNÉ VYHODNOCENÍ TRASY: 8
DOPORUČENÉ PŘEMOSTĚNÍ NA TRASE: 8
PŘEDPOKLAD FINANČNÍ NÁROČNOSTI STAVBY 9
DOPORUČENÝ POSTUP PŘÍPRAVY PROJEKTU 10
ČASOVÁ OSA – HRUBÝ HRAMONOGRAM 11
MOŽNÁ RIZIKA PROJEKTU 11
ZÁVĚR 12

ÚVODNÍ ÚDAJE:

Název stavby:	Cyklostezka Nymburk – Lysá nad Labem –Čelákovice „LABSKÁ STEZKA KRAJINOU BOHUMILA HRABALA“
Kraj:	Středočeský
Obce:	Nymburk, Kostomlátky, Kostomlaty nad Labem, Ostrá, Lysá nad Labem, Čelákovice
Druh stavby:	Novostavba cyklostezky
Vypracoval:	Ing. Tomáš Jeřábek – textová a grafická část, projektový manažer cyklostezek + 420 724 900 137, manazer.cyklostezka@gmail.com, www.meetway.cz Dana Hančová – textová část danahancova@email.cz, info@lysavpohybu.cz, www.lysavpohybu.cz
Datum zpracování:	Červen 2015
Podklady:	Katastrální mapy, letecké mapy, částečný terénní průzkum, územně plánovací podklady obcí
Důvody zpracování:	Základní předběžný záměr návrhu trasování určená pro potřeby jednání dotčených obcí o reálnosti trasování a provedení záměru, případně pro podporu založení zaštiťující organice pro účely realizace projektu.

FORMA ZPRACOVÁNÍ:

Záměr je zpracována na základě základní znalosti území podložené částečným terénním průzkumem. Záměr neověřuje technické umístění a přesné vedení v terénu a neřeší podrobné technické a stavební umístění tělesa cyklostezky, mostních objektů a doprovodné infrastruktury. Je zpracována na základě ideového návrhu trasování a jako vstupní podklad pro zadání nebo řešení studie proveditelnosti v širším kontextu a technickém detailu. Návrh vedení cyklostezky zohledňuje vedení stávajících obslužných cest Povodí Labe, s.p. a polních cest v území.

ÚČEL PŘEDBĚŽNÉHO ZÁMĚRU PROJEKTU:

Tento záměr slouží jako základní podklad k jednání o trasování Labské cyklostezky v úseku mezi městy Nymburk – Lysá nad Labem – Čelákovice. Jejím cílem je navrhnout ideové řešení vedení této cyklotrasy tímto územím, upozornit na riziková místa v tomto území, popsat a definovat možné problematické dotčení pozemků v oblasti, určit hrubé investiční náklady.

Záměr sám o sobě nedefinuje stavebně technické řešení tělesa trasy a technických objektů na trase. Déle nedefinuje šířkové uspořádání a technické možnosti usazení do pozemků v trase. Toto bude předmětem studie proveditelnosti, která přesně definuje zda záměr lze umístit do zájmového území, zda je realizovatelný s přijatelnými technickými parametry a schopný splnit požadovaný dopravní a rekreační účel při minimalizaci vlivů na životní prostředí.

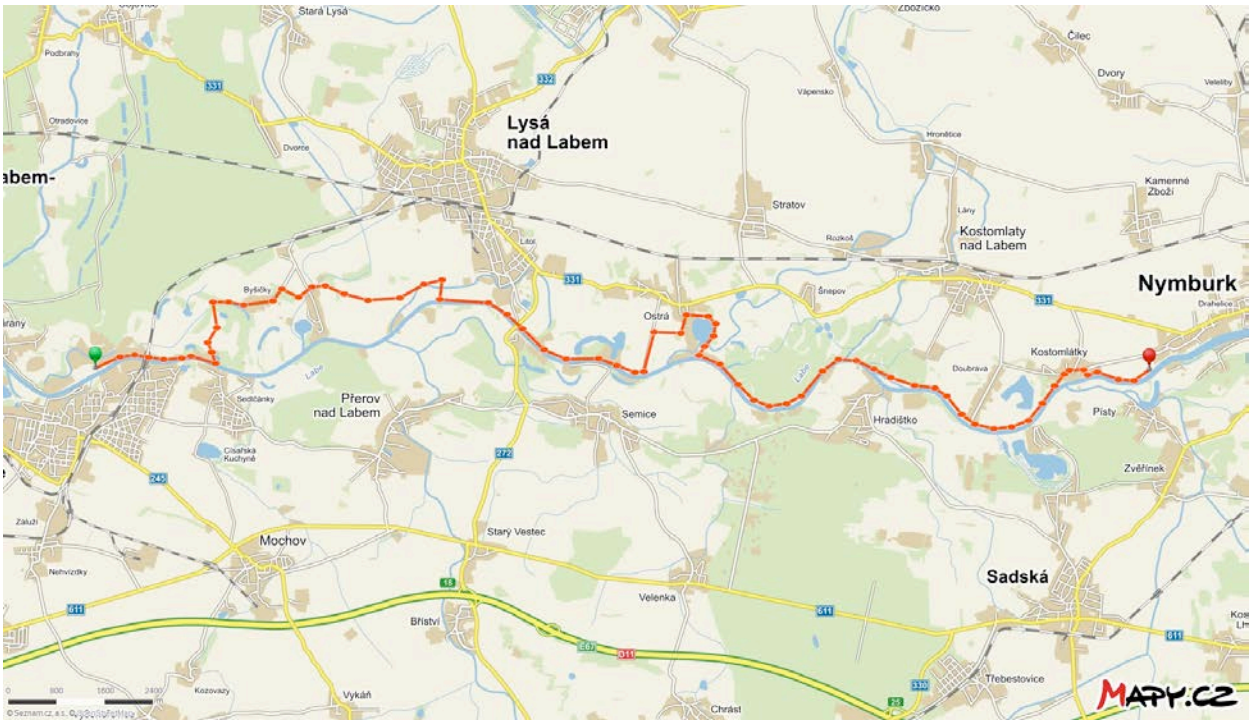
POTŘEBNOST STAVBY:

Ve stávajícím úseku mezi městy Nymburk – Čelákovice je stávající Labská trasa vedena po nezpevněných cestách sloužících pro potřeby obslužnosti pozemků povodí Labe. Celkově není tato trasa nijak upravena. Vlivem dokončené výstavby začátku úseku v oblasti města Nymburk a nebo vytvořeného přemostění ve městě Čelákovice je primárním cílem rozprostření cyklistické dopravy v tomto území.

Labská stezka, která je na německém území známá pod názvem Elberadweg, je jednou z nejnavštěvovanějších stezek v Německu a zároveň je součástí sítě evropských tras EuroVelo. V České republice je značena jako dílková cyklotrasa č. 2 a nabízí přibližně 370 kilometrů cest kolem úrodných nížin, horských a podhorských údolí a historických obcí a měst, než se dostanete k pramenu řeky v Krkonoších. V České republice je Labská stezka jednou z nejrychleji se vyvíjejících dálkových tras, díky aktivitě jednotlivých krajů a institucí podél stezky.

STÁVAJÍCÍ TRASA:

Na uvedených obrázcích je znázorněno stávající značení Labské stezky. Je zřejmé že se v určitých místech oddaluje od řeky vzhledem k neprostupným místům na trase. Cílem této koncepce je upravit trasování tak aby se přiblížilo k řece Labi a zpřístupnit co možná nejkratší trasu pro cyklistickou dopravu.



ÚVAHA O TECHNICKÉM ŘEŠENÍ:

Celkové technické řešení cyklotrasy by mělo být předmětem studie proveditelnosti. Předpokladem je provedení trasy ve funkční třídě D2 – stezky pro pěší a cyklisty s vyloučením nebo omezeným přístupem motorové dopravy, při šířkovém uspořádání sdružená obousměrná stezka pro cyklisty a pěší šířka zpevněné vozovky 3,00 m (minimální 2,50 m), nezpevněné krajnice 2x 0,50 m, (minimální 2x 0,25 m), volná šířka celkem 4,00 m (minimální 3,00 m). Skladba a tloušťky konstrukčních vrstev budou různé ve vazbě na stávající stav podloží vozovky a její cílové využívání. Předpokladem je únosnost konstrukce pro potřeby pojezdu vozidel Povodí Labe.

POPIS TRASY:

Dle kilometráže jsou níže uvedeny jednotlivé úseky nebo kritická místa na návrhové trase s popisem dotčení vlastnických vztahů.

KM 0,0

Vstupní bod do celkového řešeného úseku. V tomto místě jde o navázání na stávající cyklostezku města Nymburk v asfaltovém provedení, kde je mimo jiné položen základní kámen projektu města Nymburk. V obdobném charakteru a řešení je trasa vedena dále. Od tohoto bodu je přímé napojení centra města Nymburk již vybudováno a funkční.

Km 0,0 – 1,0

Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků.

KM 1,0 – 1,5

Úsek dotčený zdymadlem v obci Kostomlátky. Jedná se o areálové pozemky Povodí Labe, kde bude třeba prověřit prostupnost kolem stávajících objektů. Případně posoudit alternativu vedení cyklostezky po místních komunikacích kolem areálu v majetku obce. V obou variantách nejsou dotřeny soukromé pozemky.

KM 1,5 – 2,25

Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe a obce Kostomlaty. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků.

KM 2,25 – 3,0

Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe dle šířkového návrhu dotčení nebo nedotčení soukromích pozemků vlastníků VL01 až VL03 – nutnost technického ověření dalším stupně studie.

KM 3,0 – 3,3

Neprůchodné místo jen přes pozemky Povodí Labe dochází k dotčení soukromých pozemků dle tabulkové části VL04 až VL 09. V místě je napojení na komunikaci v Doubravě přes pozemky obce Kostomlátky. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků.

KM 3,3 – 4,5

Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků.

KM 4,5 – 5,5

Oblast zdymadla – jedná se o uzavřený areálový objekt ve správě soukromých vlastníků a Povodí Labe. V případě neprůchodnosti areálu dochází k dotčení pozemků VL11 až VL13 alternativní trasou kolem areálu. V okolí je výsadba nového lesu a území je dotčeno pozemky bez zápisu vlastnictví například jako VL10 dle tabulkové části. Návrhově složité území.

KM 5,9

Přemostění přítoku přes pozemky bez zápisu vlastnictví VL15 v kontextu pozemků obce Kostomlaty nad Labem v okolí mostu. Technicky řešitelné místo, je třeba posoudit šířkové poměry pro možnosti umístění mostní konstrukce v kontextu území a pozemkových vztahů.

KM 5,9 – 8,5
Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a lesa a dopadu do pozemků.

KM 8,6
Přemostění slepého ramene vlastník soukromý VL15 návazné pozemky na krajích jsou bez zápisu vlastnictví, je třeba posoudit šířkové poměry pro možnosti umístění mostní konstrukce v kontextu území a pozemkových vztahů.

KM 8,6 – 9,4
Pozemky v majetku Povodí Labe pravděpodobně dostatečné šířkové uspořádání. Jedná se o stávající cestu před chatovou osadou. Zde je možné riziko blokace záměru ze strany usedlíků a uživatelů chatové zástavby. Technicky řešitelné návrhem, legislativně řešitelné v procesu povolování stavby. Problematické z pohledu samotné realizace záměru a zajištěné přístupů během stavby.

KM 9,4
Přemostění slepého ramene vlastník pozemků Povodí Labe, technicky řešitelné místo, je třeba posoudit šířkové poměry pro možnosti umístění mostní konstrukce v kontextu území.

KM 9,4 – 9,8
Území bez zjevných problémů, široké pozemky Povodí Labe, bez lesa a podélné linie stromů.

KM 9,8
Silniční trojúhelník a stávající stavba dochází k dotčení pozemků soukromých vlastníků VL16 až VL18 nelze využít pozemky Povodí Labe. Technicky řešitelné místo.

KM 9,8 – 10,5
Od trojúhelníku stávající cesta kde jsou pozemky bez zápisu vlastnictví VL19, cesta navazuje na chatou osadu kde jsou opět pozemky bez zápisu vlastnictví v kombinaci s pozemky Povodí Labe. Jedná se o stávající cestu před chatovou osadou. Zde je možné riziko blokace záměru ze strany usedlíků a uživatelů chatové zástavby. Technicky řešitelné návrhem, legislativně řešitelné v procesu povolování stavby. Problematické z pohledu samotné realizace záměru a zajištěné přístupů během stavby.

KM 10,5 – 11,2
Pozemky obce Ostrá v kombinaci s pozemky bez zápisu vlastnictví VL20. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů, lesa a dopadu do pozemků.

KM 11,2
Přemostění slepého ramene pozemky bez zápisu vlastnictví nástupní a výstupní hrany jsou přístupné a ve vlastnictví Povodí Labe. Technicky řešitelné místo.

KM 11,2 – 11,7
Pozemky v kombinaci povodí a pozemek bez zápisu vlastnictví VL22 a v kombinaci s pozemky UZSVM VL 23 po hranu zástavby chatek. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a lesa a dopadu do pozemků.

KM 11,7 – 13,6
Kombinace vlastnictví pozemků Povodí Labe a město Lysá nad Labem. Předpokladem je podjezdná trasa pod mostem – technicky nutné ověřit. Alternativou je trasa přes vlastníky VL 23 a 24, 25. Celkově je zde

hustá zeleň kolem cesty. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu

KM 13,6
Výpustní objekt stávající, nutnost obejít přes soukromé pozemky VL 26, 27. Technicky řešitelné.

KM 13,6 – 14,2
Úsek pozemkově kombinace pozemků Povodí Labe a soukromých vlastníků VL 28 nutnost obcházení umělého zálivu (brodu). Technicky řešitelné.

KM 14,2 – 15,7
Problematický areál zdymadla ve vlastnictví soukromí firmy VL29. Obcházení je možné přes soukromé pozemky a pozemky bez zápisu vlastnictví VL30, VL31. Technicky řešitelné, závislé na souhlasu vlastníka přístupové komunikace k areálu.

KM 15,7
Obcházení technického mostu vedení energií – pozemky Povodí Labe.

KM 15,7 – 16,5
Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků. Je třeba brát ohled na stávající řídkou chatovou zástavbu.

KM 16,5 – 17,0
Úprav přemostění propustek 2x. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu a dopadu do pozemků Povodí Labe.

KM 17,0 – 17,6
Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků. Je třeba brát ohled na stávající řídkou chatovou zástavbu.

KM 17,6
Obcházení místa zálivu, pozemky kombinace Povodí Labe, města Čelákovice a Lesů ČR.

KM 17,6 – 18,3
Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků. Je třeba brát ohled na stávající řídkou chatovou zástavbu.

KM 18,3
Přemostění slepého ramene vlastník pozemků Povodí Labe, technicky řešitelné místo, je třeba posoudit šířkové poměry pro možnosti umístění mostní konstrukce v kontextu území.

KM 18,3 – 18,9
Navržené vedení podél koryta řeky, po pozemcích Povodí Labe. Zde je třeba v dalším stupni studie technicky ověřit šířkové uspořádání v kontextu hrany břehu, podélné linie stromů a dopadu do pozemků.

KM 18,9 – 19,0
Řešení podjezdu pod stávajícím železničním mostem – pravděpodobně bez zvláštních opatření.

KM 19,0 – 20, 0
Cílové ukončení trasy a napojení na stávající lávku v městě Čelákovice.

- Výše uvedené úseky a body jsou zakresleny v grafické příloze studie.

PŘEDBĚŽNÉ VYHODNOCENÍ TRASY:

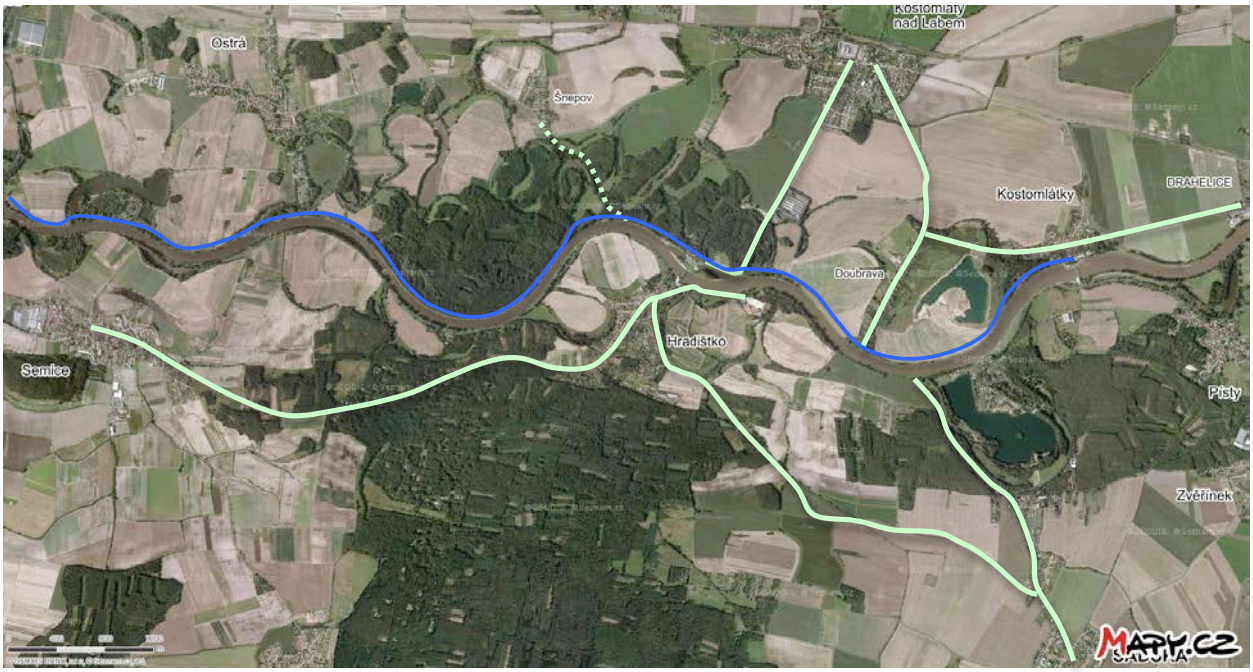
Dle výše uvedeného popisu trasy v jednotlivých úsecích se dá říci, že navržené trasování je realizovatelné za předpokladu výkupů pozemků soukromých subjektů a kvalitního technicko stavebního návrhu trasy. Právě stavebně technický návrh určí v jednotlivých úsecích přesné možnosti trasování v kontextu šířky pozemků Povodí Labe a dopadů do systému zeleně. Samotná Břehová zeleň hraje významnou roli ve smyslu ovlivnění celkové šířky stezky a její poloze v daném úseku. Velkým otazníkem na trase je absence digitalizace katastrů a existence pozemků bez přiděleného vlastnictví. Do těchto pozemků je za současného stavu nemožné vstoupit a umisťovat na těchto parcelách stavby. Řešení tohoto problému je téma s velkým otazníkem. V určitých úsecích je dopad do těchto pozemků jistý a bude nutné tento stav řešit před samotným technickým návrhem. V rámci studie proveditelnosti tyto pozemky mohou být přesněji specifikovány.

Celkově se jedná o prostupné území s třemi výraznými body zdymadel, které jsou z větší části řešitelné za souladu více faktorů (výkupy, souhlasy, Povodí Labe a obcí např.). Umístěním této stezky do krajiny by nemělo dojít k výraznému narušení krajinného rázu, protože se jedná u trasování ve stopě stávajících obslužných cest Povodí Labe, s.p. a polních cest v území. Technicky složitá místa přemostění musí být předmětem širšího návrhu a řešena individuálně dle podmínek regulace toku v oblasti.

V rámci rizikových míst se dají zmínit hustě osídlené oblasti chatových zástaveb, kde jsou cesty zpevněné i nezpevněné. Zde se dá předpokládat odpor místních vlastníků proti realizaci cyklotrasy z důvodů narušení klidu a rázu lokality. Nicméně tyto připomínky jsou v legislativním procesu povolení stavby řešitelné, nicméně mohou tvořit negativní stránku mediálního obrazu projektu s rizikem podpory místních starostů a politických uskupení.
Samotný závěr z pohledu trasování lze kvantifikovat jako stupeň vyhovující proveditelnosti projektu.

DOPORUČENÉ PŘEMOSTĚNÍ NA TRASE:

Doporučit k technickému prověření je určitě třeba možnost přemostění v oblasti mezi 3,0 až 6,0 Km trasy. Toto území nabízí možnosti propojení obcí na severu s obcemi na jihu po stávajících komunikacích (zeleně na obrázku níže) při doplnění mostního objektu v území. V úseku celého propojení KM 0,0 – 19,5 mezi Nymburkem a Čelákovicemi se nachází pouze jedno přemostění toku v místě katastru Lysé nad Labem – mostem Bohumila Hrabala na krajské komunikaci č. 272. Požadované cyklo-dopravní propojení obcí a turistických cílů a návaznost na další cyklistické trasy mezi obcemi Kostomlaty - Doubrava a na druhém břehu obcí Hradišťko, kde se nachází hřebčín. Z obce Hradišťko po směru toku je v dosažitelné blízkosti návaznost na turistiky navštěvovanou osadu Kersko - Hrabalova naučná stezka, Ateliér Kuba, Josefský pramen a jiné turistické cíle. Z obce Hradišťko proti proudu toku je návaznost na levobřežní, již zbudovanou asfaltovou cyklostezku 0019 do Nymburka přes rekreační oblast jezera Sadská a přes Písty. Ze Sadské je návaznost na novou Lhoteckou cyklostezku http://www.lhotecka-cyklostezka.cz/, která spojuje Sadskou s lázeňským městem Poděbrady.



Nicméně šířkové poměry toku a blízkost zdymadla, zástavby, hřebčína a hustého zalesnění na severní straně výrazně komplikuje technické možnosti umístění lávky do území. Proto přesnou polohu nebo alespoň předběžné umístění doporučujme nechat na prověření studií proveditelnosti.

PŘEDPOKLAD FINANČNÍ NÁROČNOSTI STAVBY

Jedná se hrubý odhad finančních nákladů dle plošných indikátorů navržené trasy, z něhož je odvozena procentuální částka na projektovou a další přípravu. Celková suma je stanovena na základě odhadu, délkových metrů a předběžného plošného uspořádání. Kalkulován bez mostního objektu viz kapitola výše.

Délkové metry	19 500,00	mb
10 % Rezerva změny trasy	1 950,00	mb
Šíře stezky m	4,00	m
Plocha stavby	85 800,00	m2
Cena za 1mb stezky - šíře 4m	3 500,00	Kč
Náklady na realizaci hrubé	75 075 000,00	Kč
20% rezerva (mostní objekty atd…)	15 015 000,00	Kč
Celkové náklady	90 090 000,00	Kč
Celkové náklady s DPH	109 008 900,00	Kč
10% Výkupy pozemků	9 009 000,00	Kč
10% Projektová příprava	9 009 000,00	Kč
Celkem	**127 026 900,00**	**Kč**

Předpokladem je využití spolufinancování projektu z evropských zdrojů nebo národních dotačních titulů. Celková výše podpory se může pohybovat v rozmezí 50 až 85 % procent. Vezme-li v úvahu průměrnou výši dotace 67% bylo finanční rozložení investice následující:

Celkové náklady	127 026 900,00	Kč
Spolufinancování 67%	85 108 023,00	Kč
Vlastní zdroje	41 918 877,00	Kč

Jedná se o předpokládané částky které se budou měnit také dle zaúčtování sazby DPH a dalších způsobilých nebo nezpůsobilých nákladů projektu.

DOPORUČENÝ POSTUP PŘÍPRAVY PROJEKTU

Samotné řešení realizace projektu je možné ve více variantách jako dvě optimální se jeví možnosti realizace za pomocí aktivit krajského úřadu, přijatelnější varianta je realizace za pomoci zaštiťující organizace založené za účelem realizace projektu. Ideální doporučený postup další spolupráce by mohl být následující:

A) Zajištění zpracování a financování studie proveditelnosti projektu

V přímém důsledku je třeba vyhodnotit reálnost trasy a její stavebně technické řešení, dopad do územně plánovacích podkladů, vyhodnotit dopad do prvků ÚSES a mnoho dalšího včetně projednání s dotčenými institucemi, městy a organizacemi. Toto vše je třeba zpracovat odbornou firmou ze zkušenostmi v této oblasti a se vztahem k celkové koncepci trasy. Součástí této studie může být již předprojektová příprava výkupů pozemků v detailu katastrální mapy. Toto vše může běžet od zadání nezávisle na zaštiťující organizaci – je třeba vyřešit zadavatele a finanční zdroj pro potřeby této studie.

Primární je kvalita zpracování, protože tento podklad bude sloužit jako finální pro zadání dalších stupňů projektové dokumentace. Tento krok nezle podcenit nekvalitní přípravou a zpracováním.

B) Založení zaštiťující organizace

Ze zkušeností na projektech Hradubická labská a vznikajícím projektu Pardubická labské se jeví jako ideální model spolupráce dotčených obcí dobrovolný svazek obcí založený za účelem realizace konkrétního projektu. Samotný svazek by měl mít svého koordinátora ideálně fungujícího jako projektového manažera, který zajišťuje samotnou koordinaci výkupů pozemků, řízení zpracovávání projektových dokumentací, komunikaci se státní správou a místními samosprávami jednotlivých dotčených obcí. V rámci další organizace spolku je třeba mít zajištěno vedení daňové evidence samostatnou jednotkou, případně správce a koordinátora webových stránek projektu. Samotnou výkonnou složkou spolku by měla být osoba výkonného ředitele s podpisovým právem upraveným stanovami a kompetencí k základním úkonům. Celkové náklady na toto administrativní vedení se pohybují v řádech 180 – 250 tis./rok a z pravidla bývají kryté z členských příspěvků měst, obcí a kraje. Samotné investiční náklady jsou hrazeny ze strany kraje za podpory čerpání dotačních zdrojů EU. Celkově je tento model velmi efektivní a rychlý zajišťuje kontinuální práci na projektu.

C) Zajištění další přípravy projektu – výkupy a projektové dokumentace

Jednou z hlavních činností organizace viz. B) bude administrace celkových výkupů pozemků pod navrženou trasou za podpory financování kraje v návaznosti na přípravu projektové dokumentace buď na jednotlivé úseky nebo celkové řešení. V ideálním případě je toto řešeno ze strany kraje poskytnutím potřebných financí na základě smlouvy o dotace nebo příspěvku a samotná organizace si bere na starosti administraci a schvalování výkupů pozemků, výběrová řízení projektových dokumentací a jejich realizaci. Vše má ve své kompetenci valná hromada nebo výkonný výbor jakož to statutární orgány organizace.

D) Realizace stavby a její údržba

Jednou z hlavních činností následně bude samotný výběr dodavatel stavby pro realizaci díla za pomocí autorského dozoru projektanta. Následně by měla být organizace garantem výstavby za podpory financí z kraje a EU. Samotný akt žádosti pro dotaci by měl opět spadat do kompetence organizace.

ČASOVÁ OSA – HRUBÝ HRAMONOGRAM

06/2015 – 03/2016

V případě zajištění finančních prostředků a vyřízení administrace se zadáním stavby je reálné do konce roku 2015 mít vypracovánu studii proveditelnosti a v návaznosti na předpokládané požadavky na výkupy pozemků v celkové přípravě do konce první čtvrtiny roku 2016. V tomto období je možné souběžně připravovat samotné založení organizace a její působnosti.

03/2016 – 09/2016

Příprava a fyzická realizace výkupů dotčených pozemků a převodů do vlastnictví organizace. Předpokladem je finanční krytí a připravený podklad pro výkupy pozemků. Otázkou zůstává nedořešená situace kolem pozemků bez zapsaného vlastnictví.

09/2016 – 1/2017

Administrace a vypsání výběrového řízení včetně výběru dodavatele projektové dokumentace od „A“ až po „Z“ zpracovaná dle jednotlivých stupňů na pokyn zadavatele.

1/2017 – 06/2017 (12/2017)

Práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí, podání žádosti, vydání pravomocného územního rozhodnutí do konce roku 2017

12/2017 – 06/2018

Práce na dokumentaci pro stavební povolení, provedení stavby a zadávací dokumentaci pro výběrové řízení na dodavatele stavby. Vydané stavební povolení do poloviny roku 2017. Sepsání žádosti o dotaci a podání na příslušný dotační orgán. Příprava zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele díla.

06/2018 – 01/2019

Výběrové řízení na zhotovitele díla a další náležitosti.

01/2019 – 01/2020

Fyzická realizace projektu.

MOŽNÁ RIZIKA PROJEKTU

A) Neochota obcí a měst

Ve vstupní fázi je třeba aby došlo k plnému pochopení záměru, jeho výhod a smyslu realizace projektu. Nutné je také důkladně vysvětlit výhody jednotné organizace vedoucí projekt a podpory tohoto systému v rámci kraje. Tento fakt je možné omezit zkušenostmi z jiných projektů a přenesenou referencí ve vztahu k tomuto záměru.

B) Nedostatek finančních zdrojů

Riziko ohrožující každý projekt. Zde je třeba jednoznačná podpora krajského úřadu formou příspěvků nebo převzetím některých činností před založením potřebné organizace. Dále případné rozhodnutí o financování projektu bez podpory dotačních zdrojů z prostředků krajského úřadu případně dotčených měst.

C) Majetkové poměry

V částech trasy není provedena digitalizace katastru a z těchto důvodů jsou v trase pozemky bez příslušného vlastnictví. Řešení těchto pozemků může být velkým faktorem v časovém horizontu projektu. V případě nemožnosti řešení v rámci doby projektu je třeba tyto úseky trasy z projektu vypustit a realizovat úseky vlastnicky zajištěné. Samotné výkupy od fyzických osob jsou podmíněny nastavením rozumné ceny za výkupy a souvislým jednáním o prodejích.

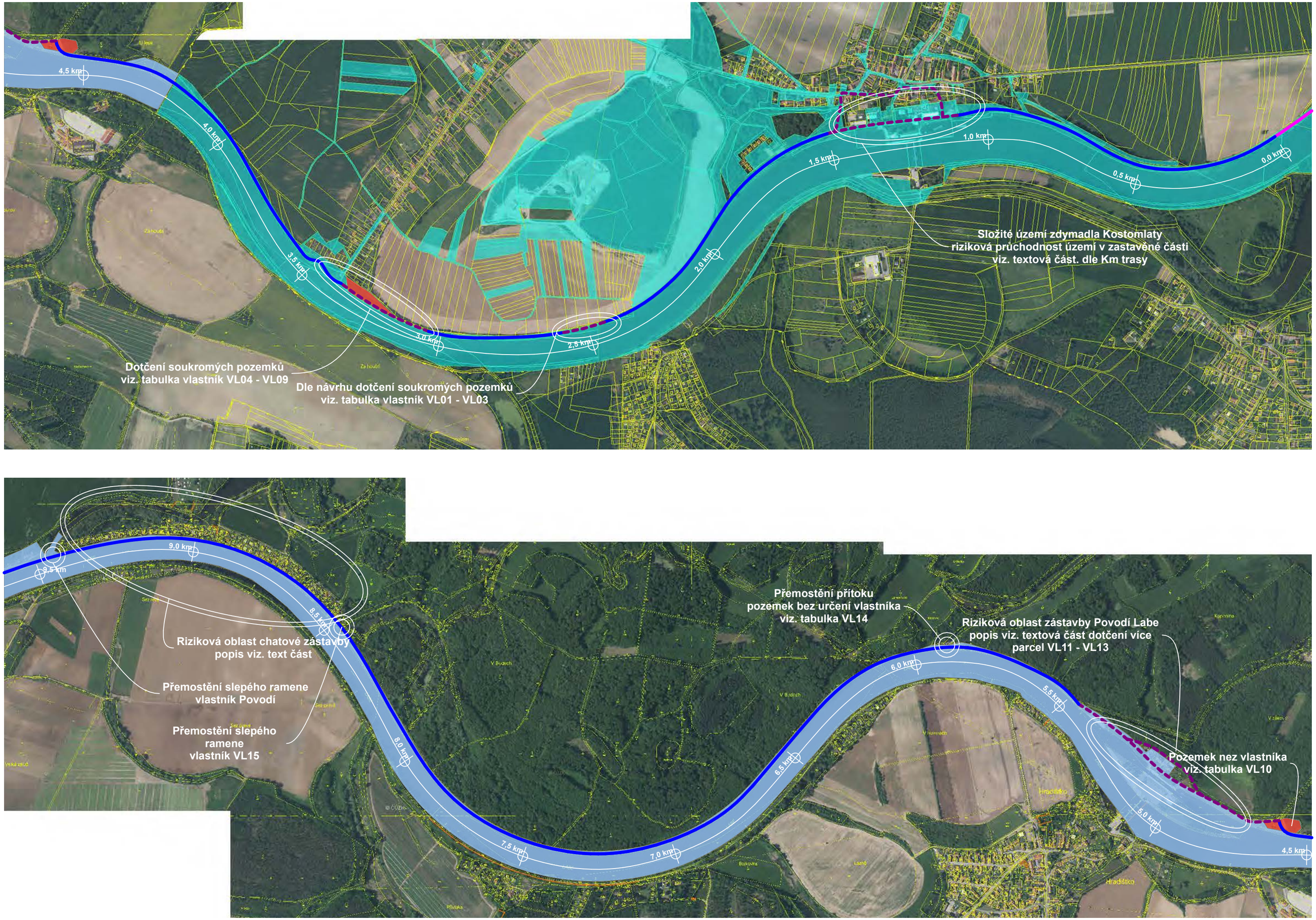
D) Veřejnost v klidové části trasy

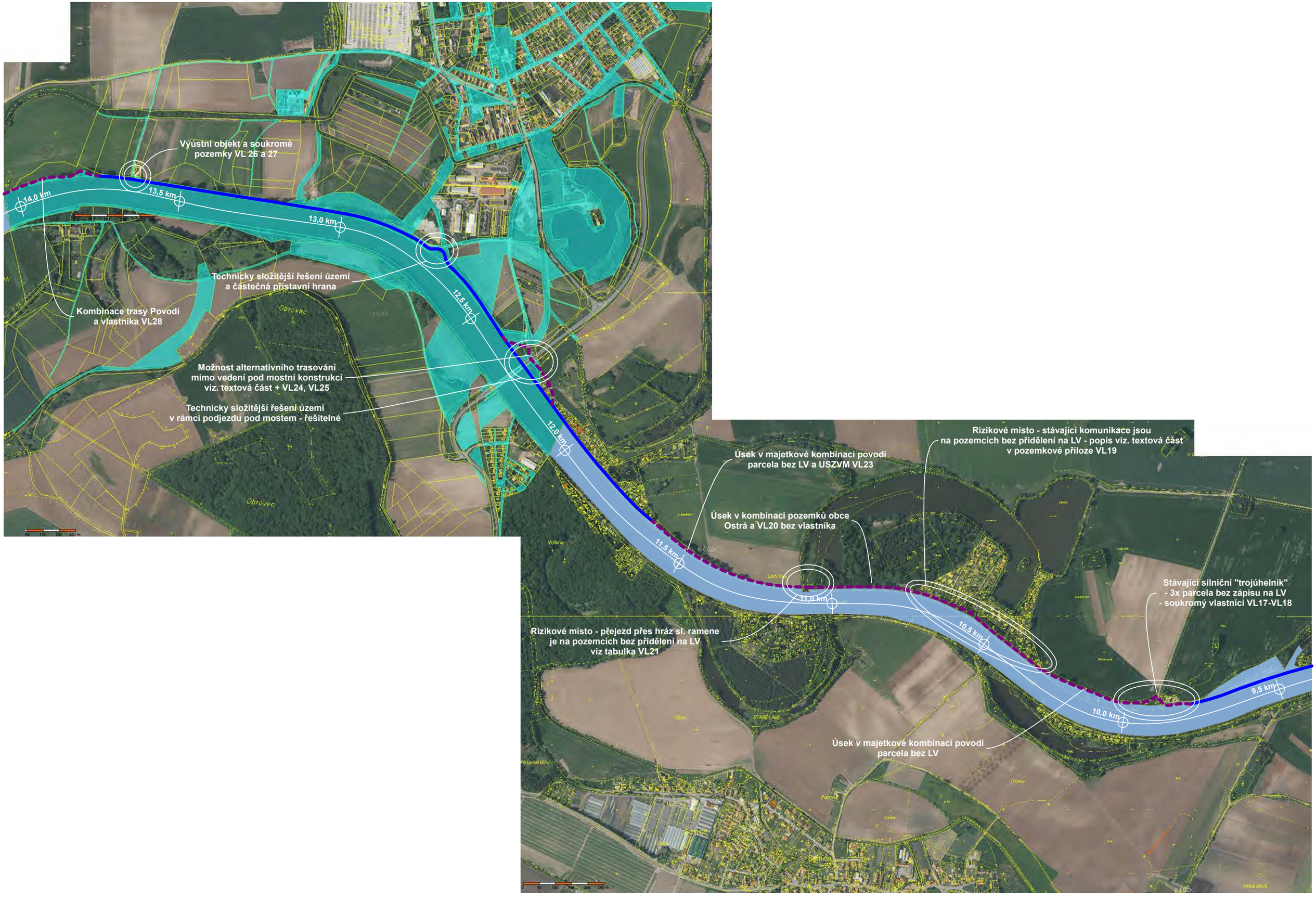
V částech trasy jsou dotčeny stávající klidové zóny chatových osad. Ze zkušenosti bývá problém řešení trasování v tomto území s ohledem na dopad veřejného mínění z pohledu stávajících osadníků. Negativní reakce může vyvolat nepříjemný mediální obraz projektu a být podpořena politickým zastoupení obcí či měst případně aktivizována občanskými sdruženími. Zde je třeba umístění trasy plánovat bez dotčení těchto pozemků a nedat možnosti v legislativním procesu povolování stavby na případná odvolání.

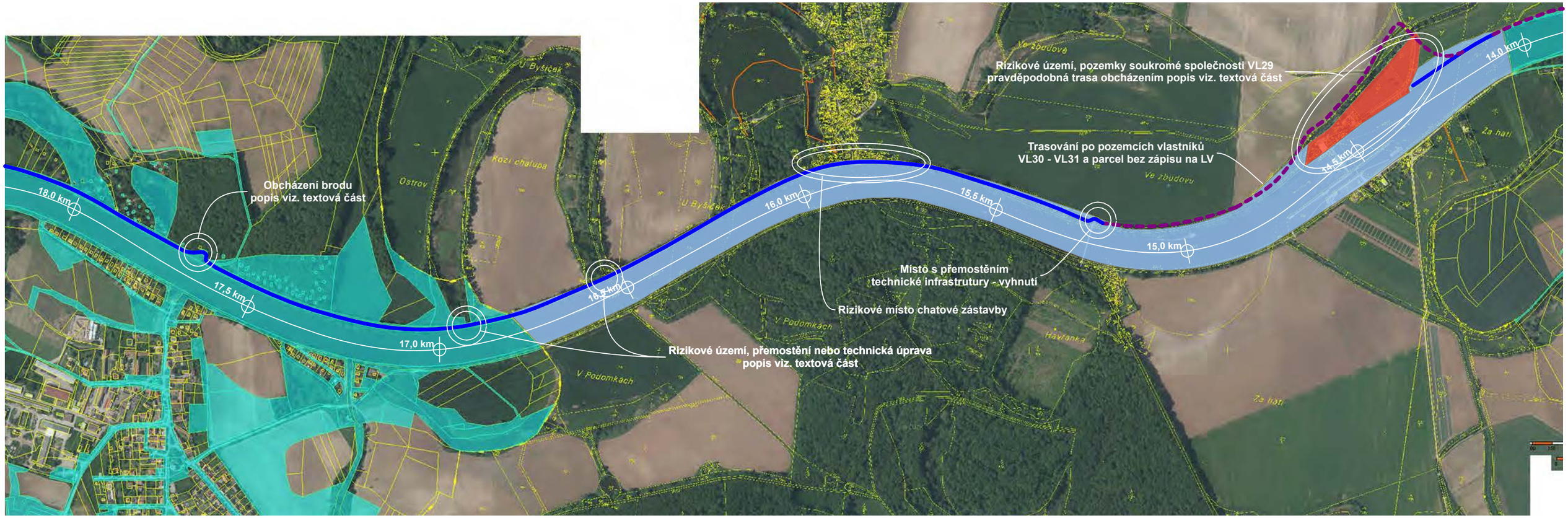
ZÁVĚR

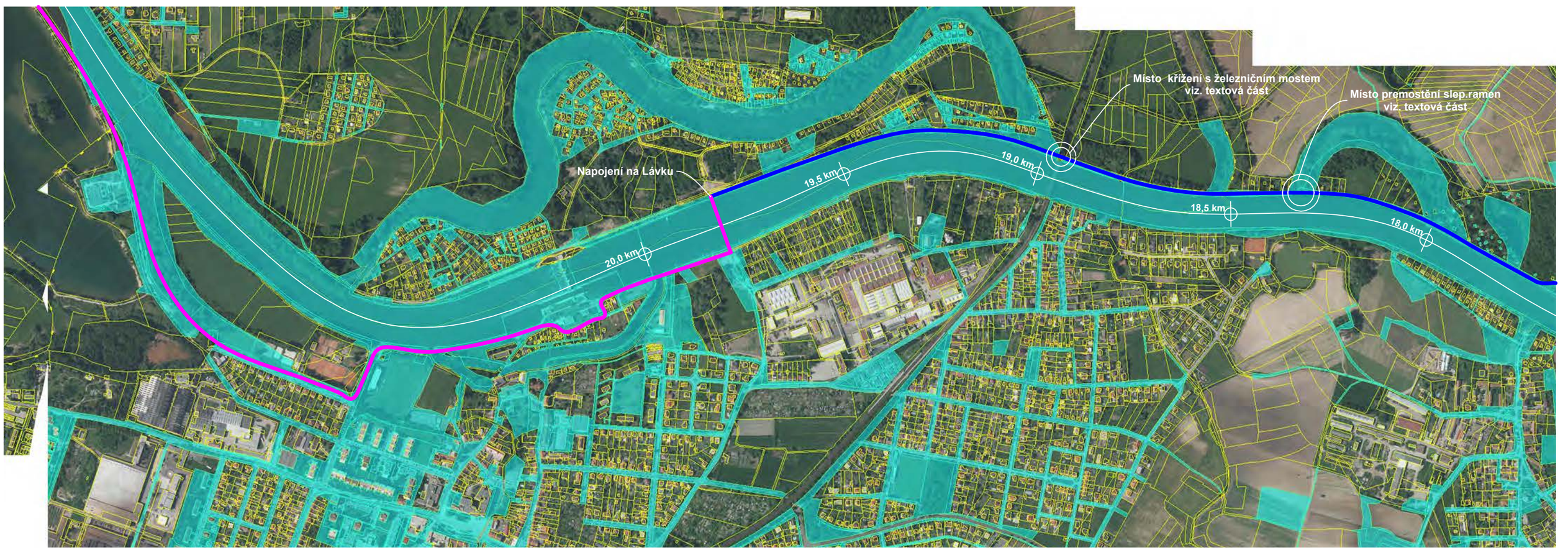
Celkový záměr je zpracován pro podporu projektu a jeho další vznik. Je třeba využít možnosti podpory projektů z EU a nebo národních dotačních zdrojů v programovém období 2014+. Celková koncepce trasy mezi městy Nymburk – Lysá nad Labem – Čelákovice je realizovatelná při důsledném systému organizace projektu a dobrému projektovému týmu. Celkové časové rezervy v projektu nejsou výrazné ale i tak je reálné provedení záměru do roku 2020 až 2021 vysoce pravděpodobná.

Ing. Tomáš Jeřábek


4,5 km
4,0 km
3,5 km
3,0 km
2,5 km
2,0 km
1,5 km
1,0 km
0,5 km
0,0 km
Složité území zdymadla Kostomlaty
riziková průchodnost území v zastavěné části
viz. textová část. dle Km trasy
Dotčení soukromých pozemků
viz. tabulka vlastník VL04 - VL09
Dle návrhu dotčení soukromých pozemků
viz. tabulka vlastník VL01 - VL03
9,5 km
9,0 km
8,5 km
8,0 km
7,5 km
7,0 km
6,5 km
6,0 km
5,5 km
5,0 km
4,5 km
Riziková oblast chatové zástavby
popis viz. text část
Přemostění slepého ramene
vlastník Povodí
Přemostění slepého
ramene
vlastník VL15
Přemostění přítoku
pozemek bez určení vlastníka
viz. tabulka VL14
Riziková oblast zástavby Povodí Labe
popis viz. textová část dotčení více
parcel VL11 - VL13
Pozemek nez vlastníka
viz. tabulka VL10


Výústní objekt a soukromé pozemky VL 26 a 27
14,0 km
13,5 km
13,0 km
12,5 km
12,0 km
Technicky složitější řešení území a částečná přístavní hrana
Kombinace trasy Povodí a vlastníka VL28
Možnost alternativního trasování mimo vedení pod mostní konstrukcí viz. textová část + VL24, VL25
Technicky složitější řešení území v rámci podjezdu pod mostem - řešitelné
Obrovec
Úsek v majetkové kombinaci povodí parcela bez LV a USZVM VL23
Rizikové místo - stávající komunikace jsou na pozemcích bez přidělení na LV - popis viz. textová část v pozemkové příloze VL19
Úsek v kombinaci pozemků obce Ostrá a VL20 bez vlastníka
11,5 km
11,0 km
10,5 km
10,0 km
9,5 km
Stávající silniční "trojúhelník"
- 3x parcela bez zápisu na LV
- soukromý vlastníci VL17-VL18
Rizikové místo - přejezd přes hráz sl. ramene je na pozemcích bez přidělení na LV viz tabulka VL21
Úsek v majetkové kombinaci povodí parcela bez LV
Ostrov


Obcházení brodu
popis viz. textová část
Rizikové území, pozemky soukromé společnosti VL29
pravděpodobná trasa obcházením popis viz. textová část
Trasování po pozemcích vlastníků
VL30 - VL31 a parcel bez zápisu na LV
Místo s přemostěním
technické infrastrutury - vyhnutí
Rizikové místo chatové zástavby
Rizikové území, přemostění nebo technická úprava
popis viz. textová část
18,0 km
17,5 km
17,0 km
16,5 km
16,0 km
15,5 km
15,0 km
14,5 km
14,0 km
U Byšičak
Kozí chalupa
Ostrov
V Podomkách
Ve zbudově
Za hatí
Havlanka


Napojení na Lávku
Místo křížení s železničním mostem
viz. textová část
Místo premostění slep.ramen
viz. textová část
20,0 km
19,5 km
19,0 km
18,5 km
18,0 km