

PŘÍSTAVIŠTĚ PRO HAUSBÓTY  
V JAROSLAVICÍCH

DIPLOMNÍ PROJEKT

BC. DOMINIK DANĚK

<b>A.</b>	<b>ÚVODNÍ ČÁST</b>	2 - 5
A.1	PROHLÁŠENÍ DIPLOMANTA	
A.2	ZADÁNÍ	
A.3	PŘEDMLUVA	
A.4	PODĚKOVÁNÍ	
<b>B.</b>	<b>ANALYTICKÁ ČÁST</b>	
B.1	HAUSBÓTY NA KANÁLE A NA ŘÍČNÍCH TOCÍCH	B.1 – 1 - 33
B.2	PŘÍSTAVIŠTĚ JAROSLAVICE	B.2 – 1 - 38
<b>C.</b>	<b>NÁVRHOVÁ ČÁST</b>	
C.1	TEXTOVÁ ČÁST	C.1 – 1 - 10
C.2	GRAFICKÁ ČÁST	

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA ARCHITEKTURY

**AUTOR, DIPLOMANT:** Dominik Daněk  
AR 2017/2018, LS

**NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:** Přístaviště pro hausbóty v bývalé obci Jaroslavice  
(ČJ)

(AJ) The hausboat's Marine in Former Village Jaroslavice

**JAZYK PRÁCE:** český

**Vedoucí práce:** Ing. Arch. Jan Sedlák

Ústav: 15129 Ústav navrhování III

**Oponent práce:** Ing. Martin Krupauer

**Klíčová slova**  
(česká):

Jaroslavice, přístaviště, marina, hausbót, restaurace, nábřeží, Vltava

**Anotace**  
(česká):

Cílem diplomové práce bylo navržení přístaviště pro hausbóty v bývalé obci Jaroslavice. Urbanistický návrh měl být zakomponován tak, aby vznikla nová návěs a byl umožněn budoucí rozvoj obce.  
Hlavním záměrem bylo vytvořit objekt, který nebude mít pouze funkci mariny, ale svým využitím zaujme širší okruh návštěvníků.  
Pozemek se nachází na břehu řeky Vltavy na Vodním díle Hněvkovice a je snadno přístupný z Vltavy.

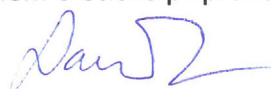
**Anotace (anglická):**

The aim of the thesis was to create a project of a hausboat marine in former village of Jaroslavice. The urban design was supposed to be incorporated to create a new village green and to enable the future community development. The main idea was to create a building that is not only a marina but its purpose will attract the general public. The plot of land is situated on the riverside of Vltava at the Hněvkovice Waterworks and is easily accessible from Vltava River.

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 20.5. 2018

  
podpis autora-diplomanta

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

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: **Dominik Daněk**

datum narození: **16. 3. 1993**

akademický rok / semestr: **2018 / LS**

obor: **Architektura**

ústav: **15129 Ústav navrhování III**

vedoucí diplomové práce: **Ing. Arch. Jan Sedlák**

téma diplomové práce: **Přístaviště pro hausbóty v bývalé obci Jaroslavice**

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

**Přístaviště pro hausbóty na řece Vltavě v bývalé obci Jaroslavice (Jihočeský kraj)**

2/ Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

~~Pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení~~

**Přístavní mola**

**Správa přístaviště – obsluha,**

**Sociální zařízení,**

**Parkování vozidel – dlouhodobé chráněné**

**– krátkodobé parkování (nalodění/vylodění),**

**Jeřáb/rampa (možnost vyndání/položení lodí na vodu),**

**Malý obchod / samoobsluha,**

**Sezónní občerstvení,**

**Uzavření přístaviště / vjezd.**

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

**Širší vztahy, situace (1:1000-1:500), typické řezy územím (1:1000-1:500), půdorysy (1:200-1:100), typické řezy (1:200-1:100), typické pohledy (1:200-1:100), typické perspektivy, architektonicko-technický detail dle výběru, průvodní a souhrnná zpráva Po případně další doplňující schémata a perspektivy**

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

**Model**

Portfolio, CD apod. (formát, počty a náležitý obsah se bude řídit dokumentem na stránkách fakulty architektury FA ČVUT: <https://fa.cvut.cz/Cz/Studium/Ms>)

Datum a podpis studenta

22. 02. 2018

Datum a podpis vedoucího DP

22. 2. 2018

Datum a podpis děkana FA ČVUT

22. 2. 2018

registrováno studijním oddělením dne

22. 2. 2018

## PODĚKOVÁNÍ

### **Vedoucí práce**

Ing. arch. Jan Sedlák

### **Konzultanti**

Ing. arch. Ivan Hnízdl

Jaroslava Bystřická z GASTROPROFIS INTERNATIONAL s.r.o.

Děkuji především vedoucímu práce panu architektovi Janu Sedlákovi za podnětné a přínosné konzultace a cenné rady. Dále děkuji všem konzultantům, kteří se na mém projektu zúčastnili.

Poděkování patří celé mé rodině a přátelům za veškerou podporu v průběhu celého studia architektury na vysoké škole.

## PŘEDMLUVA

Úvodem bych vás rád seznámil s tím, proč jsem si vybral právě téma přístaviště pro hausbóty. Již několik let mám kladný vztah k vodě, lodím a jachtingu. Nápad na zpracování tématu týkajícího se využití vodních toků, k rekreaci a zároveň vytváření nových možností rozvoje území byl tak prvním impulzem k tomu vybrat si téma diplomní práce.

Mimo zdi školy jsem se seznámil se splavňováním řek a životem na vodě. V ateliéru pana architekta Sedláka jsem se do této problematiky ponořil hlouběji a došel k závěru, že je to ideálním tématem.

Řeka Vltava je nyní nově splavněna z Českých Budějovic přes Hněvkovickou přehradu až na Orlík. Plavba dává dovolené další jiný pohled z řeky na projíždějící okolí.

## **B.1 HAUSBÓTY NA KANÁLE A NA ŘÍČNÍCH TOCÍCH**

### **DIPLOMNÍ SEMINÁŘ**

Analýza splavnění vodního toku

Typologie přístaviště pro hausbóty

Referenční stavby – zahraniční

Referenční stavby – české

## OBSAH

<b>1. SPLAVNĚNÍ ŘÍČNÍCH TOKŮ A KANÁLŮ</b> .....	B.1 - 3
1.1 ÚVOD.....	B.1 - 3
1.2 HISTORIE VNITROZEMSKÉ PLAVBY .....	B.1 - 3
1.3 KLASIFIKACE VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST.....	B.1 - 5
1.4 TYPY VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST .....	B.1 - 5
1.5 PARAMETRY VODNÍCH CEST .....	B.1 - 9
1.6 OBJEKTY NA VODNÍCH TRASÁCH.....	B.1 - 9
1.7 REKREAČNÍ PLAVIDLA .....	B.1 - 10
<b>2. EVROPSKÉ VODNÍ CESTY</b> .....	B.1 - 11
2.1 ÚVOD .....	B.1 - 11
2.2 FRANCIE – Canal du Midi.....	B.1 - 12
<b>3. SPLAVNĚNÍ VLTAVY</b> .....	B.1 - 24
3.1 ÚVOD .....	B.1 - 24
3.2 HISTORIE VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY .....	B.1 - 24
<b>4. PŘÍSTAVIŠTĚ</b> .....	B.1 - 27
4.1 TYPOLOGIE A KAPACITY .....	B.1 - 30
4.2 SPORTOVNÍ PŘÍSTAVIŠTĚ HLUBOKÁ NAD VLTAVOU .....	B.1 - 31
4.3 PŘÍSTAV ČESKÉ VRBNÉ.....	B.1 - 33



# 1. SPLAVNĚNÍ ŘÍČNÍCH TOKŮ A KANÁLŮ

## 1.1 ÚVOD

Význam vnitrozemských vodních cest neustále vzrůstá s budováním evropské sítě vodních cest.

Vodní doprava je jedním z nejstarších druhů dopravy. Od počátku sloužily vodní toky k nenáročné a levné dopravě lidí i nákladů. Vodní dopravu dělíme na námořní, vnitrozemskou a na plavbu na řekách, jezerech a průplavech.

Rozdělení vodních cest na námořní a vnitrozemské vyplývá z charakteru plavby a plavebních podmínek. Přesnou hranici mezi nimi nelze jednoznačně určit. Říční lodě přizpůsobené k plavbě na moři, vykonávají pobřežní mořskou plavbu, tzv. kabotáž a naopak mořské lodě na některých velkých řekách (Amazonka, Parana, Jang-si-ťang apod.), plují často až stovky kilometrů do vnitrozemí. Taktéž některé významné mořské přístavy (námořně – říční přístavy) jsou vybudovány dost daleko od ústí řeky do moře (Hamburk na Labi, Štětín na Odře, Londýn na Temži, Leningrad na Něvě, Braila a Galac na Dunaji a další).

## 1.2 HISTORIE VNITROZEMSKÉ PLOVBY

Možnost využití vodní dopravy byla zřejmě jednou z příčin rozvoje měst a oblastí v údolích velkých řek jak Nil, Eufrat, Tigris a indických a čínských veletoků. Už 5000 let př.n.l. se dopravovalo zboží po Nilu na vzdálenost 1000 km.

V Mezopotámii se používaly vory, jejichž nosný element tvořily nafouknuté měchy z kozích či velbloudích kůží. Nejdříve byly k plavbě využívány jen přirozené vodní plochy, avšak již v době před několika tisíci lety se začaly stavět první umělé vodní cesty. Roku 1974 př.n.l. byly zahájeny práce na průplavu mezi Nilem a Rudým mořem a o 1500 let později, v roce 485 př.n.l., započala výstavba tzv. Velkého císařského průplavu v Číně, který po řadě rekonstrukcí slouží dopravě dodnes.

Stavitelé vodních cest starověku se potýkali s problémem překonávání výškových rozdílů na toku. Neměli dnešní znalosti o plavebních komorách a byli proto odkázáni na využívání vodních toků s malým sklonem. Historickým mezníkem pro rozvoj vodní dopravy byl vynález plavební komory v letech 1439-1443 ve městě Viarenna na kanálu Naviglio Grande v severní Itálii (Filip z Modeny a Fioravante z Bologny). Toto zařízení umožnilo překonat plavební stupně i na území s většími výškovými rozdíly, a to i pro větší lodě. Dalším mezníkem se stala průmyslová revoluce, která rozvoji dopravy přispěla převratným vynálezem - parním strojem. Průmyslová revoluce se nejdříve a nejexplozivněji prosadila ve Velké Británii, kde během ní vznikla hustá a integrální plavební síť. Vynález parní železnice však utlumil rozvoj plavby na umělých vodních cestách, protože typický člun na anglických průplavech „narrow boat“ měl nosnost jen 25t. Důsledkem bylo pochopitelně zvyšování nosnosti člunů. Proto se v první polovině 19. století stavěly plavební kanály souběžně s bouřlivým rozvojem železnic.

Významnými etapami dalšího vývoje v Evropě byl vznik francouzských průplavů v 19. století, které využívaly člunů „péniche“ o nosnosti 270t. V Nizozemí a Německu se postupně přecházelo na nosnost 500t, což byl začátek budování tzv. severoněmeckých průplavů. Severoněmecké průplavy byly dokončeny v roce 1914 realizací průplavu Rýn - Herne s nosností 1350t.

Další vývoj vnitrozemské lodní dopravy a zvyšování nosnosti směřoval k výrobě tlačných člunů a tlačných remorkérů. Velikost se standardizovala na tzv. „evropském tlačném člunu“.

Vodní doprava ve většině evropských států má stoupající podíl na celkovém přepravním výkonu v tkm, zatímco podíl železnic v poslední době rapidně klesá. Česká republika je v tomto směru poněkud výjimkou, jelikož vodní doprava ještě ani zdaleka nedosáhla podílu na trhu jaký je běžný v jiných evropských zemích.

#### VNITROZEMSKÁ PLAVBA VE SVĚTĚ:

V dnešní době podíl vnitrozemské dopravy na celkové vodní dopravě poněkud poklesl, protože na některých vodních cestách byla prakticky úplně nahrazena čím dále většími a rychlejšími námořními loděmi. V minulosti byl význam vnitrozemské dopravy hlavně v urychlení dopravy a bezpečnější plavbě. Jako příklad může sloužit 250 km dlouhý Canal du Midi v jižní Francii, který byl postaven v 17. století. Spojoval řeku Garonne se Středozemním mořem a umožňoval tak plavbu z Atlantického oceánu do Středozemního moře bez nutnosti obeplouvat Španělsko a Portugalsko, což v té době zabralo téměř měsíc času a lodi navíc hrozilo přepadení piráty či ztroskotání. V dnešní době jsou ovšem lodě tak rychlé, že plavbu kolem Iberského poloostrova zvládnou rychleji než proplutí složitým systémem plavebních komor. Dnešních rozměry nákladních lodí daleko převyšují možnosti uměle vytvořených kanálů. Tyto kanály, které již přestaly sloužit nákladní dopravě, jsou ovšem vyhledávaným místem pro rekreační vnitrozemskou plavbu, která na rozdíl od plavby nákladní se v posledních letech bouřlivě rozvíjí.

#### VNITROZEMSKÁ PLAVBA V ČR:

Také v ČR dochází k rozvoji rekreační charterové plavby. Mezi nejnavštěvovanější oblasti patří Slapská kaskáda, Lipno, nádrž Orlická a Vltava v Praze a okolí. Velký rozkvět zaznamenal také Baťův kanál. Bohužel síť řek a umělých kanálů v ČR je velmi malá a tak i nabídka plaveb a doprovodných služeb je zatím dost omezená.

Rozvoj infrastruktury vodní dopravy v ČR zajišťuje svým působením Ředitelství vodních cest (investor), nadřízeným orgánem mu je Ministerstvo dopravy a spojů ČR. Některé investice jsou zajišťovány přímo správci vodní cesty, tj. podniky Povodí.

### 1.3 KLASIFIKACE VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Různorodost přírodních podmínek pro plavbu a splavování toků vedla k vytváření nerovnoměrných plavebních podmínek, plavebních parametrů a samotných plavidel v různých částech Evropy. Snaha o vytvoření jednotné sítě vodních cest v Evropě vedla ke zmapování stávajících vodních cest v Evropě na základě parametrů vodní cesty a plavidel na těchto vodních cestách. Na tomto zmapovaném základě došlo k vytvoření klasifikace vodních cest. Nová klasifikace evropských vodních cest výstižně informuje o kvalitě jednotlivých existujících vodních cest zaručuje vhodnou volbu parametrů pro výstavbu nových a rekonstrukci starých vodních cest v rámci evropské sítě.

Evropské vodní cesty se dělí do 7 tříd, jejich dimenze jsou dány velikostí lodí. Vodní cesty I až III odpovídají rozměry starým vodním cestám; třída IV se stává převládající třídou na nově budovaných evropských cestách. Rozměry plavebních kanálů a vybavení plavebních komor zařazených do této třídy odpovídají velikosti tlačného člunu Evropa II (délka 76,5 m; šířka 11,4 m; ponor 2.5 m, nosnost 1660 t).

### 1.4 TYPY VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Vnitrozemské vodní cesty jsou všeobecně víceúčelová vodní díla. Nevyužívají se pouze pro vodní dopravu, ale slouží i v různých dalších odvětvích jako jsou:

- vodní hospodářství, ke zlepšení odtokových poměrů, zlepšení průtoků, ochrana proti povodním, zlepšování čistoty toků

- energetika, k výrobě energie ve vodních elektrárnách, na zabezpečení chladicí vody pro tepelné a jaderné elektrárny

- průmysl, k zabezpečení odběrů technologické a chladicí vody, pro odvod a čištění odpadních vod

- zemědělství, odběr vody na závlahu a odvod vody z odvodňovaných oblastí

- sport, rekreace a zlepšování vzhledu krajiny

**Vnitrozemské vodní cesty můžeme rozlišovat podle plavebních poměrů a podmínek na:**

- a) přirozeně splavné toky a jezera
  - b) toky splavněné regulačními úpravami
  - c) toky splavněné kanalizační metodou, budováním plavebních stupňů
  - d) průplavy a kanály
- a) Přirozeně splavné toky jsou především veletoky a spodní nížinné úseky velkých řek. Jsou pro ně charakteristické příznivé hydrologické podmínky – vyšší průtoky s malými výkyvy v průběhu roku, vysoké vodní stavy (dostatečné plavební hloubky), malé podélné sklony a poměrně dobrá ustálenost koryta. Na světě je poměrně málo řek přirozeně splavných od ústí do moře až daleko

do vnitrozemí (Amazonka, Mississippi, La Plata, Jang-si –ťang). Ve většině případů jsou splavné jen určité úseky, v kterých je třeba překonávat určité překážky technickými zásahy.

- b) Regulační úpravy se většinou provádí v dolním až středním úseku toku, kde jsou už poměrně vyrovnané průtoky a menší podélné sklony. Čím je průtok vody v toku vyrovnanější, tak je tok vhodnější pro regulační úpravy. Při splavňování touto metodou musíme dosáhnout rovnovážný podélný sklon, kde v průběhu roku nedochází k trvalému prohlubování koryta.

Při regulačním splavňování toků se snažíme dosáhnout těchto cílů:

- zabezpečit minimální plavební hloubku větší o 30 cm než je ponor plavidla a minimální plavební šířku plavební dráhy, to vše i při minimálním plavebním průtoku
- při maximálním plavebním průtoku by rychlost proudící vody neměla překročit 2 m/s
- umožnit transport celým splavňovaným úsekem ledu a splaveninám
- při průtoku velkých vod nesmí docházet k deformaci plavební dráhy

Při splavňování toků regulačními úpravami se doporučuje postupovat plynulou vlnovkou se střídajícími se protisměrnými oblouky spojenými krátkou mezipřímou. Je potřebné, avšak velmi obtížné, vystihnout původní charakter toku a dosáhnout toho, aby se v mezipřímých vytvářel dobrý brod.

**Dobrý brod** vzniká ve vhodně upraveném korytě, kde se trasa vede mírnými oblouky vhodných délek a zpravidla s proměnlivou křivostí. Při vytváření dobrých brodů se trasa ztotožňuje s proudem vody, čehož se musí dosáhnout zejména při koryto-tvorných průtocích. Místa největších hloubek při vnějších březích oblouků mají takovou polohu a tvar, že proud, který vytváří plavební dráhu, plynule přechází z jednoho vnějšího břehu na druhý vnější břeh v následující oblouku a v mezipřímé nedochází k zanášení profilu.

**Zlý brod** vzniká v korytě špatně vedené trasy. Místa větších hloubek sousedních oblouků se překrývají a tím vznikají poměrně vysoké prahy, které vytvářejí dva úzké žlaby pro plavbu velmi nevýhodné. Odbagrování vzniknutého prahu má jen dočasný účinek a při každé velké vodě se špatný brod obnoví. Pro jeho odstranění je nutno vhodně změnit trasu koryta.

- c) Splavňování toků kanalizační metodou se nejčastěji používá zejména ve střední a horní části toku, kde bývají poměrně nevyrovnané průtoky, a požadovaných plavebních parametrů nelze docílit regulačními úpravami. Kanalizování řeky (splavňování), při kterém se v korytě toku postaví kaskáda plavebních stupňů, jež vytváří zdrže. Tento způsob splavňování řek je v porovnání s regulačními úpravami několikanásobně nákladnější. Použití tohoto řešení na sebe váže i mnohé další požadavky a užitky pro celé vodní hospodářství státu. Často jde o značné zásahy do přirozeného charakteru toku a životního prostředí v povodí. Největší výhodou kanalizačního splavňování řeky je zabezpečení plavební hloubky a požadovaných parametrů i při minimálních průtocích.

Výhody kanalizačního splavňování toku pro plavbu jsou:

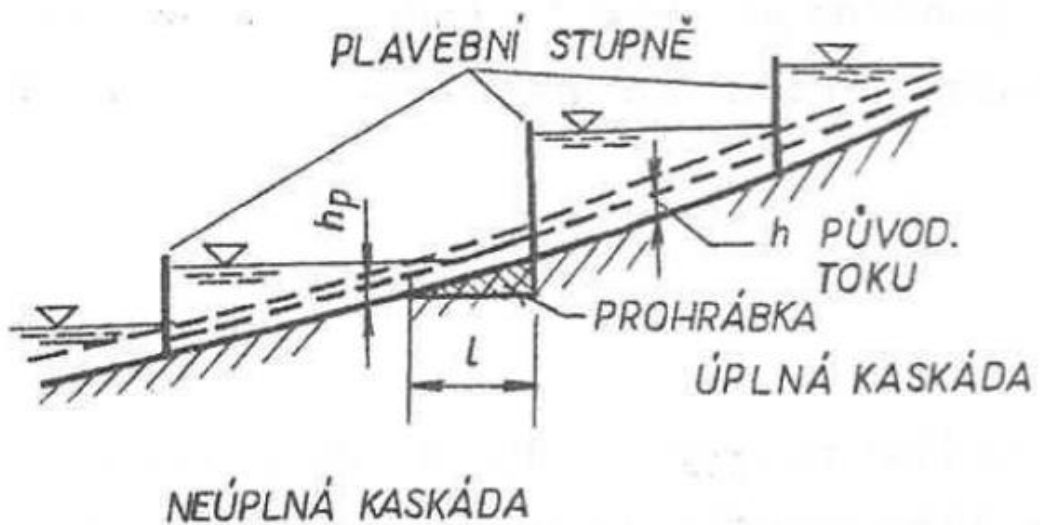
- trvale zabezpečená plavební hloubka pro plavbu
- zpomalení rychlosti proudu toku ve zdrži
- úspora času při plavbě proti proudu
- bezpečnější plavební provoz

Nevýhody kanalizačního splavňování toku:

- velká časová ztráta při plavbě plavební komorou
- nánosy plavenin a splavenin ve zdrži
- rychlejší zamrzání hladiny při menších průtocích, tzn. zkrácení plavebního období

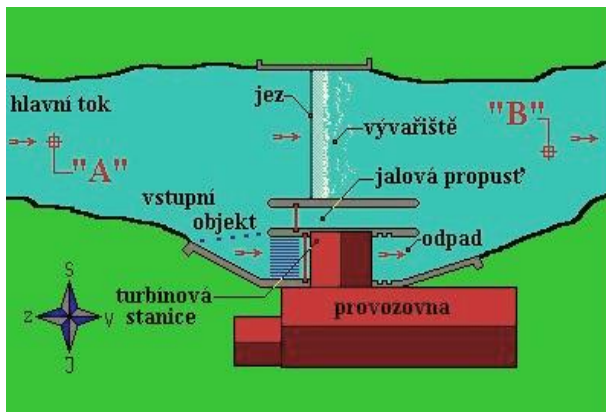
Zajištění dostatečné plavební hloubky výstavbou plavebních stupňů:

- Úplná kaskáda: Vzduť hladiny jezu zajistí v celé délce jezové zdrže požadovanou plavební hloubku.
- Neúplná kaskáda: Vzduť hladina za jistí požadovanou plavební hloubku jen v části jezové zdrže, ve zvažující části nezbytná prohrábka.

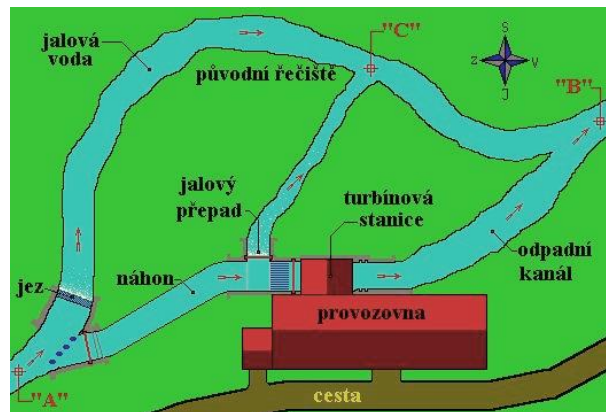


Při splavňování toků kanalizační metodou je jednoúčelové využití už velmi zřídka.

Plavební stupeň kanalizovaného toku se skládá z hatě (přehrady) a plavební komory. V současném trendu víceúčelového využívání toku se většinou na plavebním stupni budují i vodní elektrárny. Na vodní toku se tak buduje prakticky celý hydrouzel. Z pohledu koncepčního řešení plavebního stupně při současném energetickém využití řešíme tento hydrouzel jako říční schéma a derivační schéma.

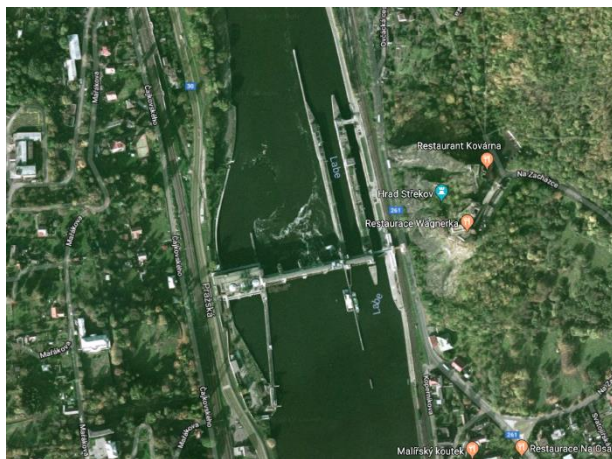


říční schéma

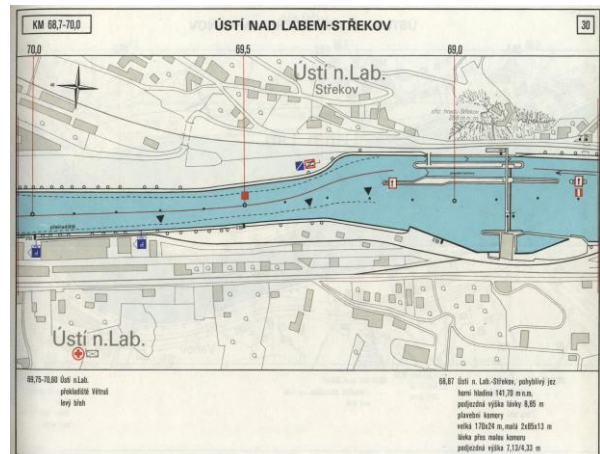


derivační schéma

Derivační metodou je u nás splavněno Labe od Hradce Králové až po státní hranici (Hřensko). Na tomto úseku je vystavěno 19 plavebních stupňů. Vltava mezi Prahou a Mělníkem je splavněna 5 stupni a mezi Prahou a Slapskou přehradou jsou 3 plavební stupně.



Ústí nad Labem – Střekov



Ústí nad Labem – Střekov (Mapa vodních cest)

d) Vnitrozemské průplavy a plavební kanály jsou umělé vodní cesty, budované mimo stávající řeky, nebo na malých tocích, kde není možné tok splavnit jinými metodami.

Budují se jako:

- spojovací průplavy, za účelem propojení dvou splavných toků
- průplavní odbočky, za účelem přivedení vodní dopravy k zdroji surovin a k průmyslovým centrům
- laterální průplavy, k překonání mimořádně nepříznivých úseků, na splavněném toku, mimo tento tok

Průplav tvoří plavební stupně uspořádané do kaskády zdrží s prakticky neproudící vodou.

Charakterem se velmi podobají splavněným tokům kanalizační metodou.

V porovnání s přirozeně splavnými a splavněnými toky mají průplavy tyto výhody:

- hloubka vody v jednotlivých zdržích průplavu je prakticky stálá

- rychlost proudící vody je prakticky nulová
- profil průplavu je stálý, beze změn, které vytváří proud řeky
- volnost vedení trasy průplavu
- stejné podmínky plavby v obou směrech
- větší celková rychlost plavby, díky možnosti volby vedení trasy

Nevýhodou průplavů, vzhledem na neproudící vodu je rychlejší zamrzání a pozdější tání ledu v průběhu zimy.

## 1.5 PARAMETRY VODNÍCH CEST

Podmínky pro plavbu vyplývají z příslušné klasifikační třídy:

- Minimální plavební hloubka – ponor typové lodě + marže (bezpečnostní vzdálenost mezi lodí a dnem plavení dráhy, běžně se volí mezi 0,5 – 1,0 m).
- Šířka plavební dráhy – jednolodní nebo dvoulodní dráha.

**Minimální šířka plavební dráhy na splavné řece je 20 m (regionální význam)**

**Minimální šířka plavební dráhy na průplavu 16 m (regionální význam)**

Šířka na vodní cestě mezinárodního významu (dle třídy) je šířka od 40 do 180 m

Šířka na průplavu mezinárodního významu (dle třídy) je šířka od 32 do 135 m

- Minimální poloměr oblouku v trase plavební dráhy – udává se jako k-násobek délky typové lodní soupravy.

Pro tlačné soupravy se uvažuje  $k = 2 - 3,5$ .

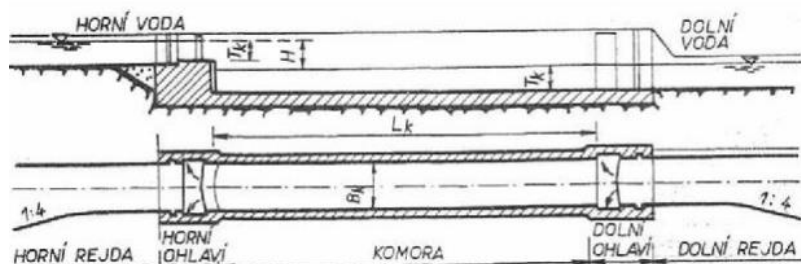
- Vhodné stabilní koryto z pohledu pohybu splavenin, pokud to neplatí, nutné pravidelné provádění prohrábek materiálu ze dna plavební cesty - typické pro úseky LVC (Labská vodní cesta) v pod soutokem Labe s Vltavou.

Příčiny přerušení plavby:

- Pokles hloubky vody pod minimální plavební hloubku při malých Q.
- Nebezpečně velké rychlosti proudění za povodňových průtoků.
- Zamrznutí hladiny vody, zamrznutí objektů na komorách (vrata ...)

## 1.6 OBJEKTY NA VODNÍCH TRASÁCH

- **Plavební komory** (Soustava objektů umožňující překonat spád hladiny mezi nadjezím a podjezím)



- **Lodní zdvihadla (Svislá, šikmá)**



- **Přístavy (viz. samostatná kapitola)**
- **Překladiště**

## 1.7 REKREAČNÍ PLAVIDLA

Hausbóty (říční lodě), na kterých se dá i přenocovat a cestovat několik dní nebo týdnů u nás nemají tak velkou tradici jako např. v Nizozemí nebo ve Francii. Dovolena na hausbótu má v Evropě čím dál více příznivců a také velmi dobré podmínky. Zejména ve Francii a Holandsku najdete velmi dobré zázemí a velmi bohatou síť řek a kanálů určených právě pro rekreační plavbu.

Plavba na hausbótu nabízí nádech dobrodružství, ale je bezpečnější a jistější než námořní plavba. Na rozdíl od jachtingu je vhodná i pro začátečníky a při pronajímání lodi většinou nepotřebujete žádný průkaz kapitána. Výjimkou je Německo, kde je v některých oblastech vyžadován průkaz pro sportovní plavbu, v případě ČR stačí Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla. Je to vyžadováno zejména v oblastech, kde se pohybují také velké nákladní lodi (např. okolo Berlína).



## 2. EVROPSKÉ VODNÍ CESTY

### 2.1 ÚVOD

Rekreační plavba na dopravně významných vodních cestách je důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem v Evropě. Plavby jsou možné jak na řekách, tak i na vodních kanálech. Celkově je v Evropě přes 39 000 km vnitrozemských vodních cest.



*Celková mapa významných turistických lokalit v Evropě*

#### **Významné Evropské lokality:**

- Francie
  - Kanál di Midi a Camargue
  - jihozápad: Armagnac, Lot a Cognac
  - Anjou a Bretaň
  - Burgundsko
  - Franche Comte a jižní Burgundy

- Burgundsko
- Alsasko-Ardeny
- Somme a Picardie
- Irsko – sever a jih
- Holandsko – sever a jih
- Německo – Meklenburská jezera  
– Brandenburg, Postupim a Berlín
- Polsko – Mazury
- Itálie – Benátská laguna

## 2.2 FRANCIE – Canal du Midi

### KANÁL MIDI A CAMARGUE



Na této plavbě se seznámíte s velkolepým dílem stavitele Pierre-Paula Riqueta, o kterém architekti tvrdí, že je nejpůsobivější stavbou tohoto typu, které kdy byla vytvořena.

S *Kanálem Midi*, který se klikatí přes 240 km od **Marseillan** u Bassin de Thau až k **Toulouse** se splnil kdysi starý sen - spojení Středozevního moře s Atlantikem. Tato neuvěřitelná myšlenka stavitele Pierre Paula Riqueta se po dokončení stavby v 17. stol. ukázala jako geniální tah: všude podél kanálu přinesla vodní cesta hospodářský rozkvět.

S vývojem železnice ztratila vodní přeprava na významu, přesto konstrukce kanálu i dnes vyráží duch a je jedinečným architektonickým památkem.

Podél celého kanálu je možné navštěvovat významné historické památky: středověká místa s katharskými vesnicemi, zámky a kláštery. Stavba kanálu je zahrnuta mezi památky UNESCO a zahrnuje asi 350 dalších staveb:

bazény a komory,

akvadukty,

stáje pro koně,

viadukty,

obloukovité mosty,

64 zdymadel,

tunel,

přehrada u Saint-Ferréol s 30 metrovou hrází

#### **Historie kanálu:**

Stavitel Pierre-Paul Riquet, bohatý výběrčí solních daní přesvědčil v roce 1662 ministry krále Ludvíka XIV. o významu propojení Středozevního moře s Atlantikem přes řeku Garonnu.

Riquet vyměřoval průběh kanálu, navrhoval konstrukci mostů a vynalézal eliptické komory zdymadel, ve kterých mohly lodě. A stejně tak plánoval dnešní město Sète s přístavem na Středozevní moři. Dokončení tohoto plánu Pierre-Paul Riquet nezažil. Umřel šest měsíců před dokončením veledíla, na kterém pracovalo 12 tisíc dělníků čtrnáct let.

#### **Proměna kanálu:**

Od roku 1681 až do 19. století zajišťovaly nákladní penichetty (typ lodi) velmi čilou přepravu zboží a přinášely správcům zdymadel plat a obživu. Dnes patří kanál kapitánům jiného typu. Vlečné cesty podél kanálu, po kterých po staletí táhly koně lodě s nákladem slouží dnes cyklistům, rybářům a běžcům.

#### **Rozměry kanálu:**

Na povrchu se šířka kanálu od břehu k břehu pohybuje okolo 20-24 metrů, ale jelikož jsou jeho strany zešíkmené, je šířka dna pouze 5-10 metrů. Jeho hloubka je od 1,8 do 2,50 metrů.

#### **Zdymadla, regulační stavidla:**

Na trase kanálu je celkem 63 plavebních komor, z nich 33 je manuálně ovládaných, zbytek je ovládán automaticky. V rámci obsluhy zdymadel pracují i ženy, přičemž otevírání a zavírání zdymadel je těžká

práce. Průjezd plavebními komorami je zpoplatněn (komorovací známka je k dostání na období jednoho týdne až jednoho roku - v podstatě je to obdoba dálniční známky). Na celkové trase od Atlantiku až po Středozemní moře je zdymadel 116, dalších 13 jich nalezneme na odbočce Embranchement de la Nouvelle.

#### **Stromy:**

Břehy kanálu jsou lemovány mohutnými stromy, občas pouze na jedné straně, ale většinou na obou. Jedná se hlavně o platany, ale mohou se zde vyskytovat i topoly a cypřiše. Stromy mají čtyři velmi důležité úlohy: zajišťovat po cestě stín (dříve pro koně a nákladní lodě, nyní pro turisty), zabránit odpařování vody z kanálu (jejíž zdroj je občas velmi omezený), zpevňovat břehy kanálu, pokrývat spadány listy koryto kanálu a tak zabránit ztrátě vody díky vsakování.

#### **Břehy:**

Břehy kanálu jsou průběžně poškozovány velkým počtem lodí, které se po něm plaví. Tento četný provoz vytváří vlny, které podemílají jejich okraje. Kořeny stromů, i když slouží ke zpevnění, jsou zároveň nežádoucími sídly vodních hlodavců např. nutrií, jejichž doupata podporují proces eroze, kterému napomáhá i překračování povoleného rychlostního limitu ze strany výletních lodí. Na některých místech došla vzniklá nepříznivá situace už tak daleko, že museli být břehy zpevněny dřevěnými kůly, aby byla zajištěna ochrana břehů před rázovými vlnami, v některých případech muselo dojít i k zajištění dřevěnými prkny. Maximální rychlost rekreačních lodí je 8 km/h, případně ostatní lodě smějí plout nejrychleji 6 km/h.

#### **Vzdouvací žlab:**

Na spojnici Atlantiku a Středozemního moře je poblíž Montechu použita zcela unikátní, do dnešních dnů funkční, technologie vzdouvacího žlabu. Rekreační lodě a lodě do 30 m délky použijí pět klasických plavebních komor. Přijíždějící hotelové a výletní lodě o délce 30 - 37 metrů však odbočí z hlavní plavební dráhy a použijí šikmý betonový žlab, v němž se pohybuje stěna vzdouvající vodu. Tato stěna je zavěšena mezi dvojicí dieslových lokomotiv (na každém břehu jedna), které zajišťují potřebný pohyb a doslova hrnou před sebou vodní klín, na kterém loď pomalu stoupá vzhůru ke klasickým horním vratům. Na světě byly vybudovány pouze dva vzdouvací žlaby - oba na Canaux du Midi. Tímto u Montechu je možné projet do dnešních dnů, přičemž postaven byl v roce 1973. Ročně se takto proplaví asi 50 lodí. Druhý žlab nalezneme v jižní části Cl. du Midi na předměstí města Beziers, tzv. žlab Fonserannes. Dokončen byl v roce 1982, tedy doslova několik měsíců před definitivním koncem nákladního provozu. Od konce devadesátých let je mimo pravidelný provoz.



### **Průplavní tunel:**

Poblíž městečka Colombiers vznikl 161 metrů dlouhý průplavní tunel Malpas. Provoz je zde jednosměrný.



## Startovací přístavy na Canal du Midi:

- Lattes na okraji Camargue u moře



Přístaviště bazénového typu mimo plavební cestu s jedním vjezdem a výjezdem.

Kapacita: 4 mola celkem pro 92 lodí

Dlouhodobé parkovací stání

Zázemí obsluhy



- Le Somain



Přístaviště při břehu plavební cesty, kombinace kolmého a podélného stání

Kapacita: 1 molo určené pro kolmé stání až pro 30 lodí

Podélné kotvení – vyvazováním ke břehu

Dlouhodobé parkovací stání

Zázemí obsluhy

Romantická vesnička s historickým mostem, poštovní stanice (18. st.), muzeum klobouků

- Argens u Carcassonu



Přístaviště bazénového typu mimo plavební cestu s jedním vjezdem a druhým výjezdem.

Kapacita: kolmé kotvení ke břehu mezi 2 mola 2 lodě; celková kapacita 28 lodí,

Dlouhodobé parkovací stání

Zázemí obsluhy

- Négra



\_Přístaviště při břehu plavební cesty, podélného stání u mola

Kapacita: 8 lodí

Malé přístaviště určené na kratší plavbu

Zajímavost: přílehlé eliptické zdymadlo přímo v centru obce

Zázemí obsluhy



## **Shrnutí: Přístaviště a kotvení na Kanále du Midi**

Na kanále du Midi se nacházejí 4 základní typologických řešení přístavišť.

- 1) Na břehu plavební cesty s kolmým stáním u mola:
  - V místech dostatečně široké plavební cesty, kde je umožněno dobré manévrovatelnosti lodí
  - Není zcela vhodné pro řešení do tekoucích vod (řeky), z důvodu možného odnesení proudem
  - Výhoda, více zakotvených lodí na kratším úseku
- 2) Na břehu plavební cesty s podélným stáním u mola nebo vyvázání ke břehu:
  - Vhodné spíše k zastávkám než ke stálému stání (např. návštěva historických měst, procházky, tankování vody...)
  - Není zcela vhodné pro řešení do tekoucích vod (řeky), z důvodu možného odnesení proudem, a však riziko je výrazně nižší než u kolmého stání
  - Nevýhoda, málo lodí na dlouhém úseku
- 3) Mimo koryto plavební dráhy se společným vjezdem a výjezdem
  - Výhoda chráněného kotvení před přírodními vlivy (proud, vítr...)
  - Vhodné pro řešení do tekoucích vod (řeky)
  - Vhodné využívání přírodních zálivů a enkláv
  - Možnost uzavření přístaviště
- 4) Mimo koryto plavební dráhy s jedním vjezdem a jedním výjezdem
  - Výhoda chráněného kotvení před přírodními vlivy (proud, vítr...)
  - Vhodné pro řešení do tekoucích vod (řeky)
  - Vhodné využívání přírodních zálivů a enkláv
  - Možnost uzavření přístaviště
  - Přehlednější dopravní situace a snazší manévrování

Na kanálech se často můžeme setkat s kombinací stání. Vedle bazénových přístavišť umístěných mimo koryto řeky je často možné zakotvit podélně u břehu, ale pouze krátkodobě.

Další významné prvky na kanále Midi:

Zvedací most ve Frontiganu



Kruhová komora – Adge s přilehlým přístavištěm



Přístaviště bazénového typu mimo plavební cestu s jedním vjezdem a výjezdem.





Kanalový most přes řeku ORB



## Kaskádovité zdymadla (7 propojených zdymadel)



Celý Canal du Midi má několik variant cest a umožňuje tak svým návštěvníkům se vracet a pokaždé proplouvat jinou trasu. Umožňuje turistům prolout jednosměrnou trasu (z bodu A do bodu B) a zároveň i cestu zpátečný (z bodu A do bodu A).

Canal du Midi nabízí přes 10 různých variant tras.

### 3. SPLAVNĚNÍ VLTAVY

#### 3.1 ÚVOD

Rekreační plavba na dopravně významných vodních cestách je důležitým ekonomickým a volnočasovým fenoménem v Evropě. V ČR se tyto aktivity rozvíjí zatím především na Baťově kanále na Moravě.

V Čechách je ideálním prostorem pro rozvoj rekreační plavby Horní Vltava v úseku od Třebenic (Slapy) do Českých Budějovic. Potenciál rekreační plavby a rodinné rekreace je zde výjimečně vysoký. Nákladní plavbu zde naopak nelze za současných podmínek, s výjimkou speciálních a lokálních přeprav, očekávat.

Obnovením splavnosti této vodní cesty pro rekreační plavbu se „jihočeská“ Vltava napojí plavebně na nádrž vodního díla Orlík, což významně rozšíří turistický potenciál o celou Orlickou nádrž na Vltavě a Otavě. V budoucnu, po dokončení plavebních zařízení na Orlíku a Slapech, by pak vznikla souvislá vltavská vodní cesta, napojená díky Labi na celou síť evropských vodních cest.

Hornovltavská vodní cesta je podle zákona č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě zařazena mezi využívané dopravně významné vodní cesty s parametry **I. třídy** dle mezinárodní klasifikace vodních cest.

Technické parametry pro I. třídu:

##### Parametry plavební dráhy

- Plavební hloubka v této etapě – 1,6 m (marže 0,3 m)
- Šířka plavební dráhy – 20 m
- Poloměr oblouku – 400 m

##### Parametry plavební komory

- Délka – 45 m
- Šířka – 6 m
- Hloubka nad záporníkem – 3 m

#### 3.2 HISTORIE VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY

Jan Lucemburský – Privilegium z roku 1316 – plavba člunů i voroplavba na Vltavě

Karel IV. – 1437 – snížil a srovnal plavecká cla a stanovil minimální šířku propustí

Petr Vok – 1590 – plavební řád pro voroplavbu

Vojtěch (Adalbert) Lanna – Reguloval řeky, provozoval koněspřežnou dráhu, stavěl mosty, železnice, hutě, silnice, těžil uhlí, zakládal železárny, vyráběl porcelán i parkety. Díky němu mohly na Vltavu vyplout parníky a do Prahy přijel první vlak.

- po studiích na pražské technice stal zaměstnancem budějovických loděnic a několik let byl loďmistrem při plavbě dříví, soli a tuhy z jižních Čech do Prahy a Hamburku
- 1829 byl jmenován loďmistrem
- 1829 – 1831 zakázka na splavnění Vltavy (částečná regulace toku)
- Vorový provoz z Českých Budějovic až do Hamburku (poslední vor 12. září 1960)

I. světová válka – plavba x energetické využití

20. léta – víceúčelové pojetí (výroba elektrická energie s možností budováním plavebních komor pro plavební provoz loděmi)

Po II. světové válce – přerušena souvislá plavba nedokončením plavebních zařízení na vystavěných přehradách

Současnost – Prvotním záměrem novodobého obnovení souvislé plavby na Vltavě se stalo opětovné navázání na historický vývoj: vytvořit komplexní evropskou síť vodních cest, smazat i v tomto případě hranici pohybu. Zásadní pro realizaci myšlenky se však stalo to, že Vltava je zákonem vedena jako vodní cesta, avšak po dobu padesáti let se v souladu s tímto zákonem nevyvíjela.

Lodní doprava a rekreační plavba v EU tvoří jednu z běžných součástí dopravy. Ideovou šablonou pak byly státy, kde se vedle nákladní plavby stala rekreační plavba významným lokálním prvkem turizmu (ve Francii, Belgii, Holandsku či Velké Británii)

Dokončené velíny plavebních komor:

- Hluboká nad Vltavou
- České Vrbné
- Vodního díla Hněvkovice

Dokončené kapitanáty s přístavištěm:

- České Vrbné v Českých Budějovicích
- Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou

Nedokončené plavební zařízení:

na vodních dílech Orlík a Slapy (Obě díla lze však už v současnosti plavbou provizorně překonat pomocí traktorového vleku na Vodním díle Slapy a malého lodního výtahu na Vodním díle Orlík, ale pouze pro plavidla do 3,5 t výtlačku)

Vltava bude splavná v celkové délce 91,6 km v trase České Budějovice – Praha. Po dokončení zbývajících dvou plavebních zařízení se obnoví souvisle splavná vltavská vodní cesta, napojená díky Labi na celou síť evropských vodních cest. Jde v současnosti územním dopadem o největší projekt v ČR. Celý projekt pod názvem Dokončení vltavské vodní cesty je realizován pod státním investorem, Ředitelstvím vodních cest ČR, po architektonické stránce se na projektu podílí Atelier 8000 spol. s.r.o.



## 4. PŘÍSTAVIŠTĚ

### Hlavní funkce přístavů a překladišť:

- zajišťují návaznost vodní dopravy na ostatní druhy suchozemské dopravy

Plní následující funkce:

- rychlý překlád zboží
- zásobování plavidel pohonnými hmotami a potravinami
- ochrana plavidel za nepříznivých hydrologických podmínek (za povodní, při ledochodu nebo při zamrznutí vodní cesty)
- revize, údržba a opravy plavidel

### Rozdělení přístavů:

*Obchodně veřejné přístavy* – zajišťují manipulaci s různým zbožím při jeho nakládání, vykládání či jeho překládce z lodi na loď, či na jiné dopravní prostředky

*Průmyslové podnikové přístavy* – určeny pouze pro podnikový provoz

*Osobní přístavy* – svou konstrukcí umožňují přistávání osobních lodí a nástup a výstup cestujících, umísťují se přímo v městě, nutno je vybavit čekárnami, pokladnami a sociálním zařízením pro cestující

*Ochranné přístavy (zimní)* – slouží k ochraně plavidel při různých kritických přírodních situacích – povodně, zámraza, ledochod, pokud je málo vody...

*Loděnicové přístavy (doky)* – umožňují revizi, opravu, popřípadě výrobu lodí

### Součásti přístavů:

- Přístav dělíme na dvě základní části - akvatoriální (vodní)
- teritoriální (suchozemskou)

Akvatoriální část – tvoří vodní plochy nacházející se mimo plavební dráhu vodní cesty. Tato část slouží k volnému pohybu plavidel a k jejich stání u přístavních hran nebo v rejdách a k jejich manévrování (obracení na obratištích). Jedná se především o přístavní bazény a přejezdy k nim.

Teritoriální část – přiléhá k akvatoriální části, od které je oddělena přístavními nábřežími s překládacími zařízeními. Jsou zde umístěny sklady a skladové prostory, volné skládky kontejnerů, zásobníky pohonných hmot, různá zařízení sociálních, technických a řídicích služeb, administrativní, společenské a obytné budovy.

Pojmy:

**vjezd** – chrání před ledy a zanášení splaveninami

**obratíště** – umožňují obracení plavidel, které musí být umístěny v překládacích polohách předí k vjezdu – nesmějí z přístavu couvat

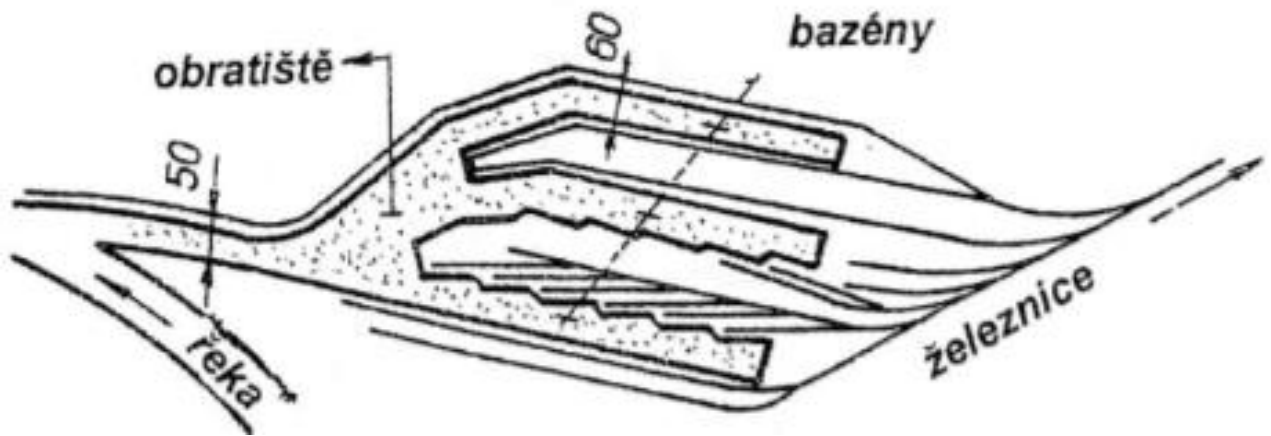
**rejdy** – umožňují čekání na přístup k překládacím polohám, případně sestavování přeskupování lodních souprav

**nábřežní zdi** – umožňují v místě překládacích poloh přistávání a vyvazování plavidel a zároveň musí přenášet zatížení od překládacích zařízení

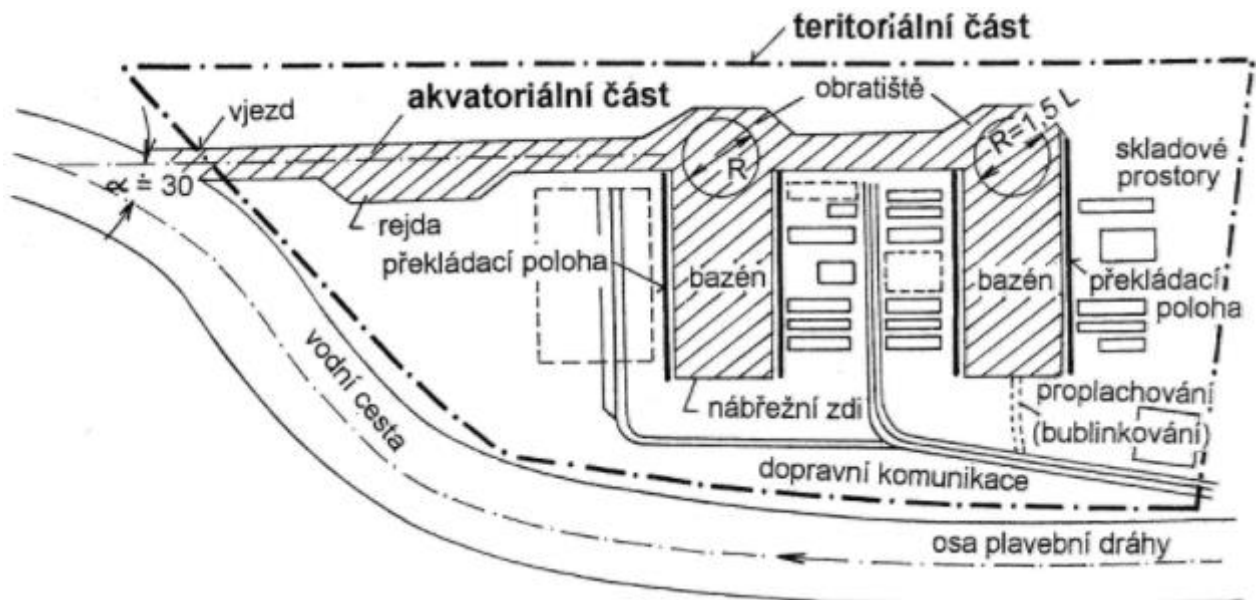
**překládací zařízení** – tvoří různé typy jeřábů, dopravníků, čerpacích zařízení a vykladačů

**skladové a dopravní prostory** – tvoří sklady a skladové plochy dnes situované kolmo na přístavní hranu a dále silnice a železniční vlečky

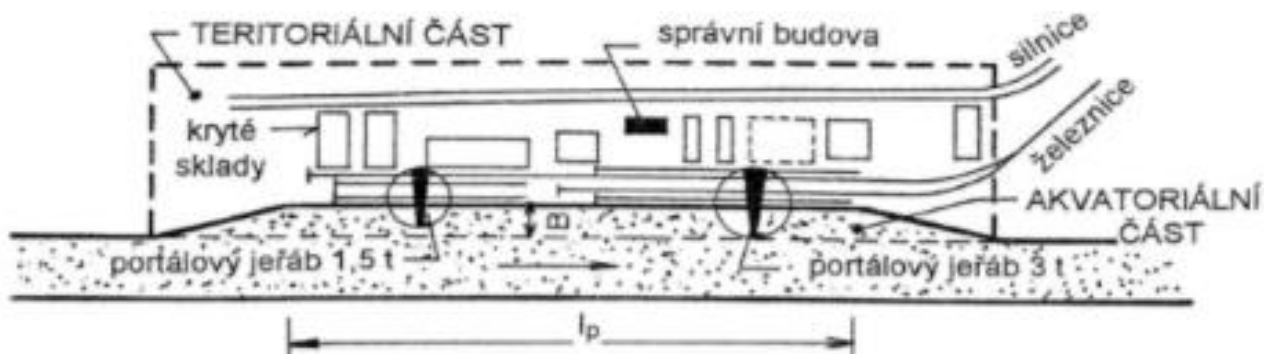
**proplachovací zařízení** – brání zahňívání vody v přístavu



Přístav mimo koryto řeky



Přístav mimo koryto řeky - schéma



Přístav na břehu řeky

#### **4.1 TYPOLOGIE A KAPACITY**

Přístavní mola

Správa přístaviště, obsluha

Sociální zařízení

Parkování vozidel – dlouhodobé chráněné

- krátkodobé parkování

Jeřáb/rampa (možnost vyndání/položení lodí na vodu)

Obchod

Restaurace

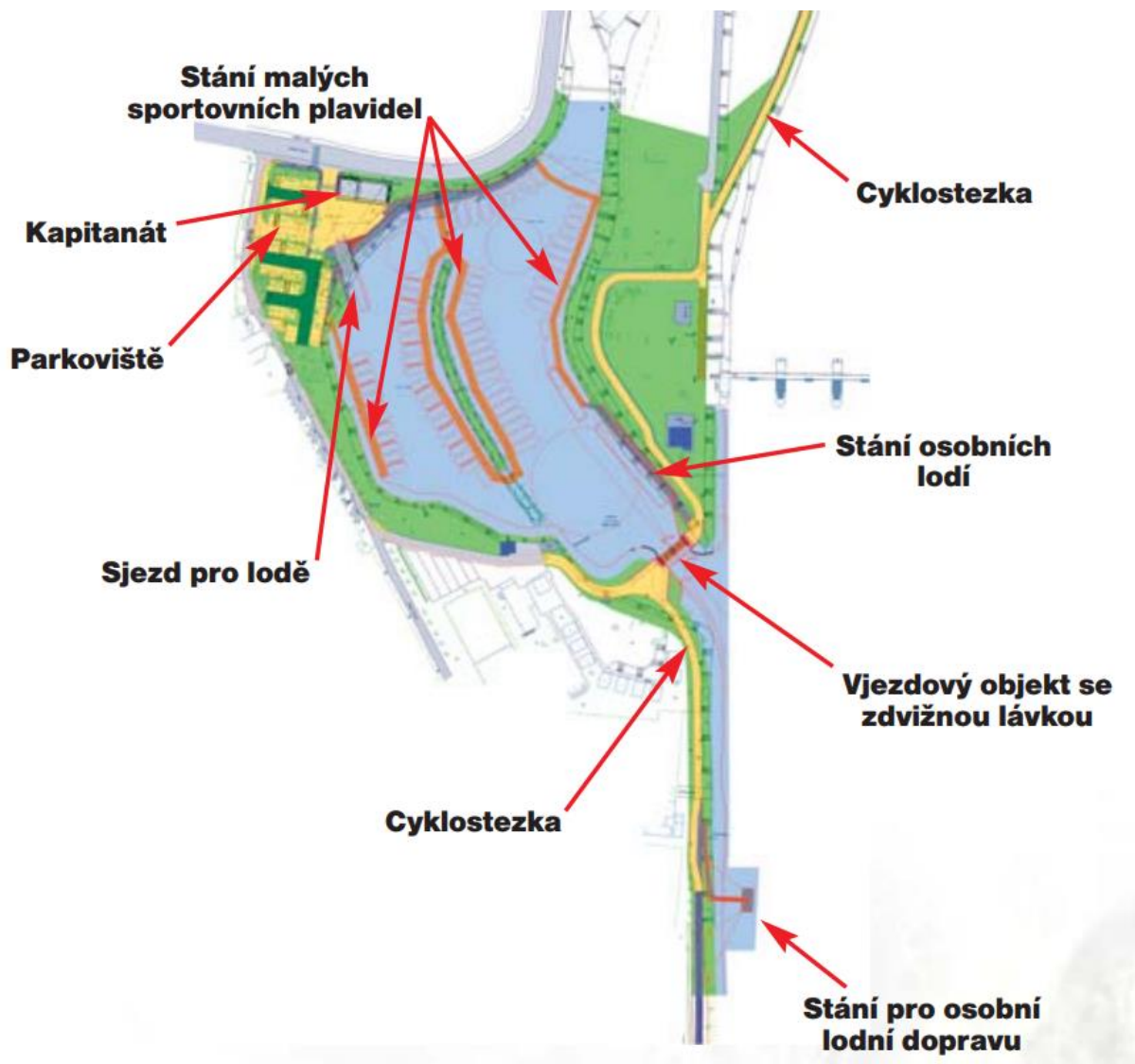
Odpad

Napojení mola na elektřinu a vodu

Čerpání pohonných hmot

Uzavření přístaviště / vjezd

## 4.2 SPORTOVNÍ PŘÍSTAVIŠTĚ HLUBOKÁ NAD VLTAVOU



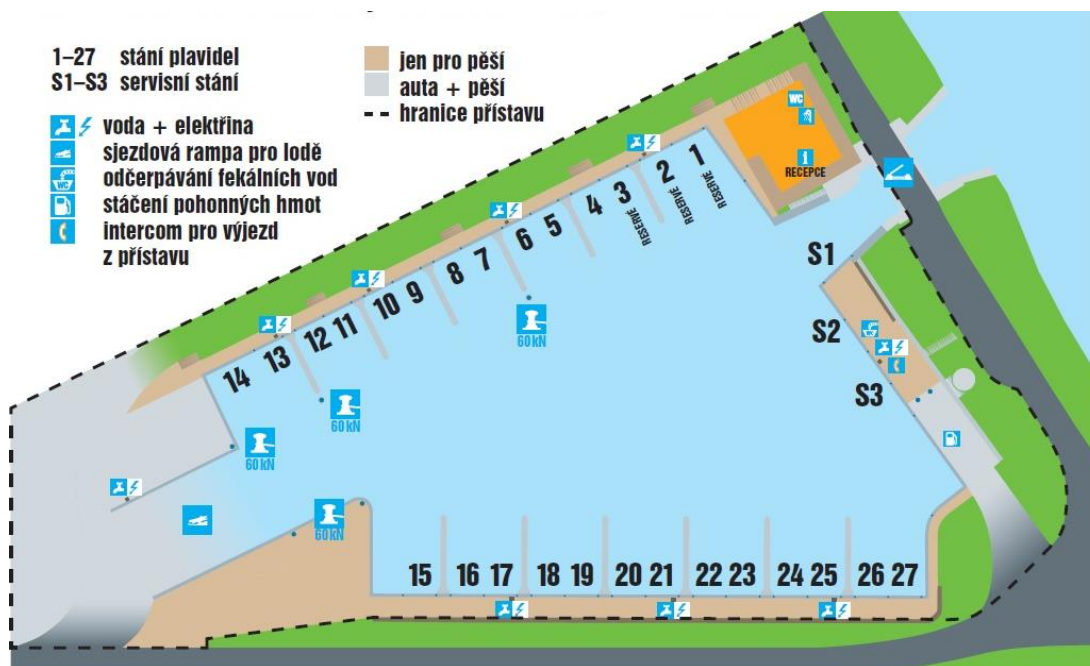


*(Přístav mimo koryto řeky se společným vjezdem a výjezdem – Hluboká nad Vltavou)*

#### **Základní parametry stavby**

- 73 stání malých plavidel, z toho jedno vhodné pro stání osobní lodě (do velikosti 44 x 5,6 m)
- 1 stání návrhového plavidla v přístavu (do velikosti 27x5,6 m)
- stání pro osobní lodní dopravu na řece
- maximální ponor plavidla 1,3 m
- plavební hloubka 1,8 m
- vjezdový objekt šířky 12 m
- zdvižná lávka - proměnná podjezdná výška - 2,5 m až 5,25 m
- uzávěr vjezdového objektu až do vysokých vodních stavů až do výše  $Q_{20}$  (dvacetileté vody)
- spouštění a vytahování lodí po rampě ve sklonu 1:7, o šířce 6 m

### 4.3 PŘÍSTAV ČESKÉ VRBNÉ



#### Základní parametry stavby

- 27 stání malých plavidel, z toho jedno vhodné pro stání osobní lodě (do délky 9-12m)
- vjezdový objekt šířky 12 m
- sklopný most - proměnná podjezdná výška - 2,9 m až 5,25 m
- uzávěr vjezdového objektu až do vysokých vodních stavů až do výše  $Q_{20}$  (dvacetileté vody)
- jeřáb s nosností 10t
- budova kapitanátu vč. soc. zař. a sprch



## **B.2 ANALÝZA – PŘÍSTAVIŠTĚ JAROSLAVICE**

### **DIPLOMNÍ PROJEKT**

Jaroslavice

Plavební trasa

Typy lodí

Přístaviště

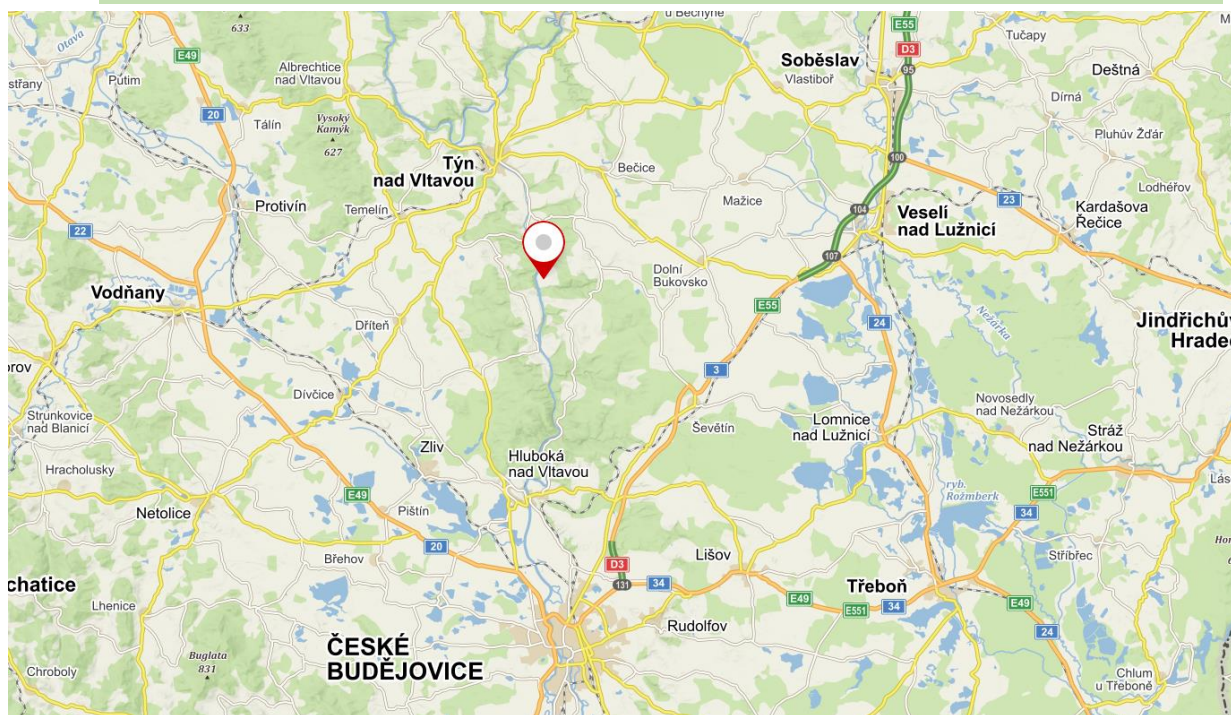
Vodní nádrž Hněvkovice



## OBSAH

<b>1. JAROSLAVICE</b> .....	B.2 - 3
1.1 HISTORIE OBCE .....	B.2 - 4
1.2 DOBOVÉ POHLEDNICE / OBRÁZKY.....	B.2 - 4
<b>2. PLAVEBNÍ TRASA</b> .....	B.2 - 12
2.1 ČERPACÍ STANICE POHONNÝCH HMOT.....	B.2 - 14
<b>3. TYPY HAUSBÓTŮ NA VLTAVĚ</b> .....	B.2 - 15
3.1 LOŤ TARPON 42A (10-12 osob) největší charterové plavidlo v ČR .....	B.2 - 15
3.2 TARPON 37N (7-9 osob) .....	B.2 - 16
3.3 VIKING 1000 (4-6 osob) .....	B.2 - 17
<b>4. PŘÍSTAVIŠTĚ JAROSLAVICE</b> .....	B.2 - 18
4.1 LOKALIZACE .....	B.2 - 18
4.2 KATEGORIZACE KEMPŮ A CHATOVÝCH OSAD – PROVÁDĚCÍ PŘEDPIS .....	B.2 - 18
4.3 POČTY A DIMENZE SANITÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ .....	B.2 - 25
4.4 RESTAURACE.....	B.2 - 25
4.5 DÍLNY A SKLADY .....	B.2 - 32
4.6 PRODEJNA POTRAVIN A DROBNÁ DROGERIE.....	B.2 - 33
<b>5. VODNÍ NÁDRŽ HNĚVKOVICE</b> .....	B.2 - 34
5.1 PLAVEBNÍ VYHLÁŠKA STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY .....	B.2 - 34

## 1. JAROSLAVICE



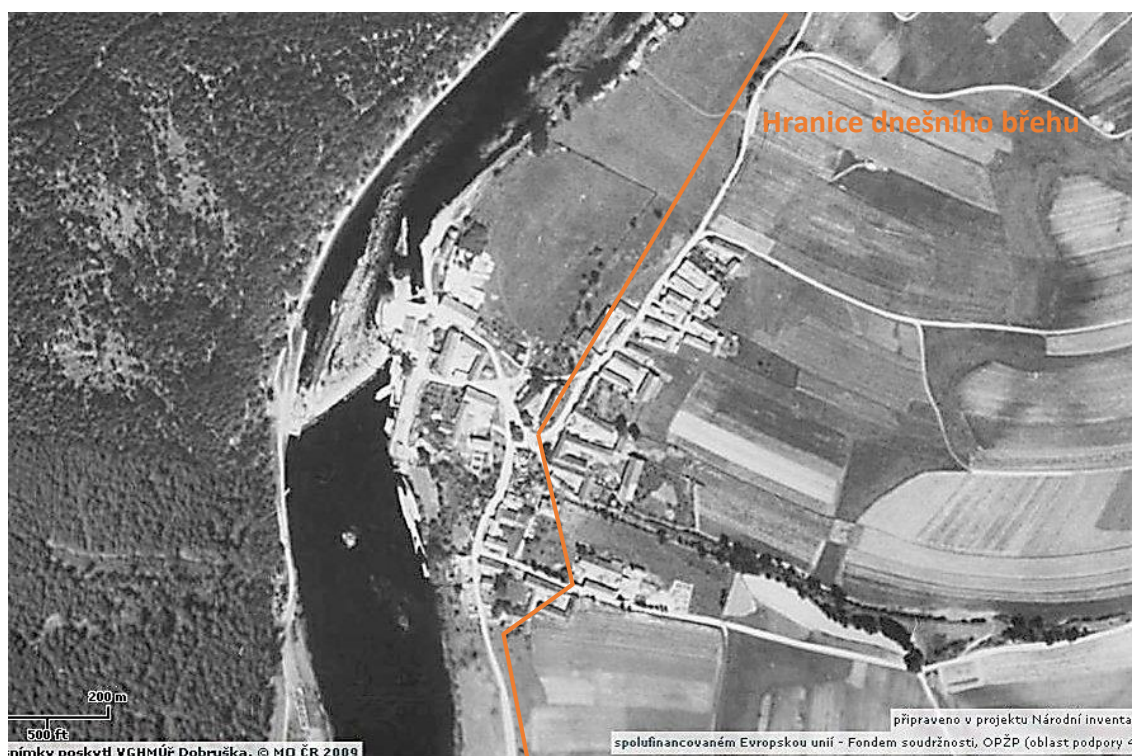
Bývalá obec Jaroslavice se nachází na pravém břehu řeky Vltavy severně od Českých Budějovic. V roce 2011 zde trvale žil pouze jeden obyvatel, neboť obyvatelé byli v roce 1989 vystěhováni a kdysi samostatná obec zanikla v důsledku výstavby vodního díla Hněvkovice.

## 1.1 HISTORIE OBCE

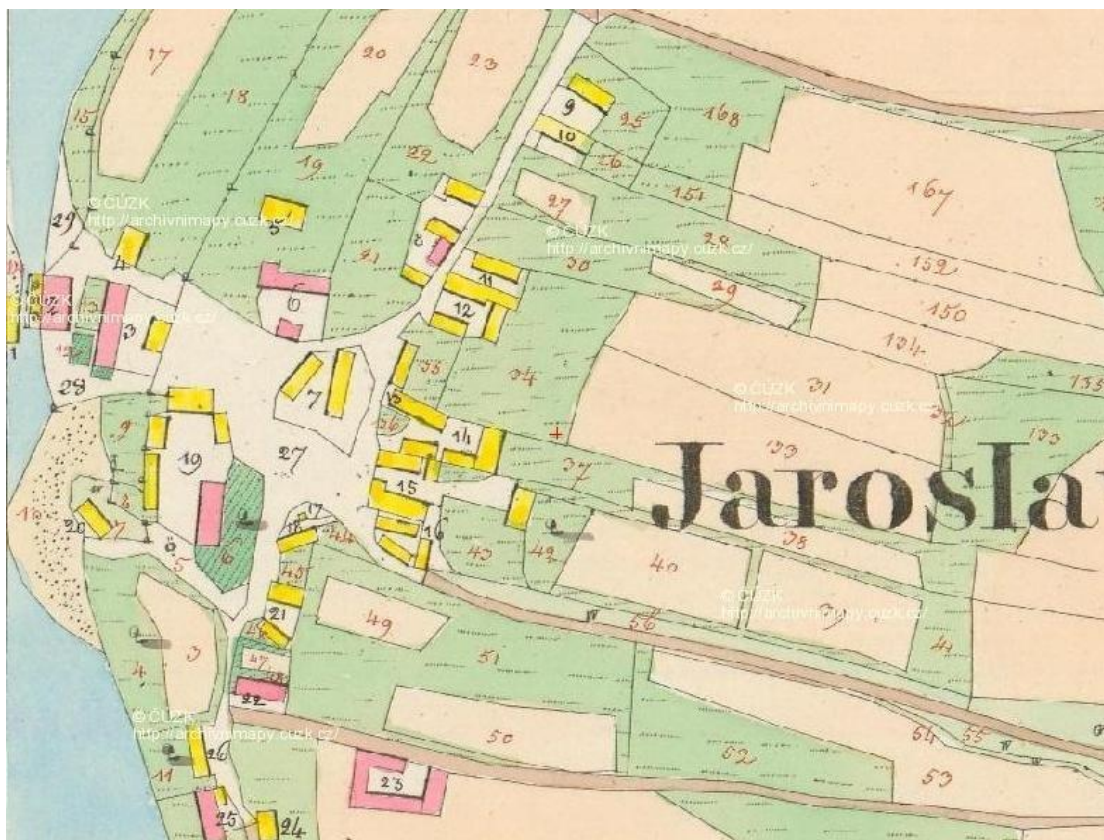
Obec Jaroslavice se rozkládala na pravém břehu řeky Vltavy 3 km severně pod Purkarcem. Své jméno má odvozeno po stejnojmenném hradu a statku, který stál na protějším levém břehu, na vysoké skále. První zmínka o Jaroslavicích je z roku 1382. Kaplička uprostřed návsi byla postavena v roce 1834. V roce 1935 měla obec Jaroslavice 37 stavení, 195 obyvatel. V obci byly dva hostince, obchod se smíšeným zbožím, obecní chudobinec, Šeborů mlýn a pila. Škola byly ve vsi postavena v roce 1935. Pod Jaroslavici byla malá chatová osada se 14 chatami.

V roce 1989 obec musela ustoupit výstavbě vodního díla Hněvkovice a celá byla srovnána se zemí. Poslední rozloučení rodáků s obcí se uskutečnilo 13. 8. 1988. Po devíti letech od posledního rozloučení 16. srpna 1997 byl jaroslavickými rodáky v místech bývalé obce odhalen žulový památník, připomínající vorašskou obec.

## 1.2 DOBOVÉ POHLEDNICE / OBRÁZKY



Letecký snímek z roku 1952





Pohled ze skály na protilehlém břehu. Původní kovárna, později rekreační chalupa MuDr. Hergeta



Pohled z protilehlého břehu z místa "od Faktorů"  
nalevo mlýn a pila Šeborů



Pohled ze skály na protilehlém břehu. V popředí Šeborů mlýn.



vlevo chalupa Kovářů, (Trnků, Staňků)

vpravo statek Marků (Alexů)

vprostřed statek Krejčů (Houšků)



Náves s kapličkou, nalevo čelní pohled na chalupu Beljánů (Jordánů), napravo chalupa Mašků



Kaplička, nalevo opět chalupa Pelců, napravo Kovářů



Vlevo Šindelářův statek (Faktorů), podle historických zdrojů se na místě nacházel Šindelářův dvůr, první hospodářské stavení v obci.



stará škola, později chalupa Pelců





Pohled na řeku proti proudu, z jaroslavických skal. V pozadí na pravém břehu vykukují střechy Jaroslavice. Reprodukce dobové pohlednice. Archiv Zdeňka Hamra.



Jez a vorová propust v Jaroslavících. V posledních letech před napuštěním Hněvkovické přehrady byla propust stále uzavřena a lodě se musely přenášet. Pohled z levého břehu proti proudu. Reprodukce fotografie z poloviny 80. let. Archiv Zdeňka Hamra.



Vltava pod jezem v Jaroslavicích. Pohled z levého břehu po proudu. Reprodukce fotografie z 1/2 80. let.  
Archiv Zdeňka Hamra.

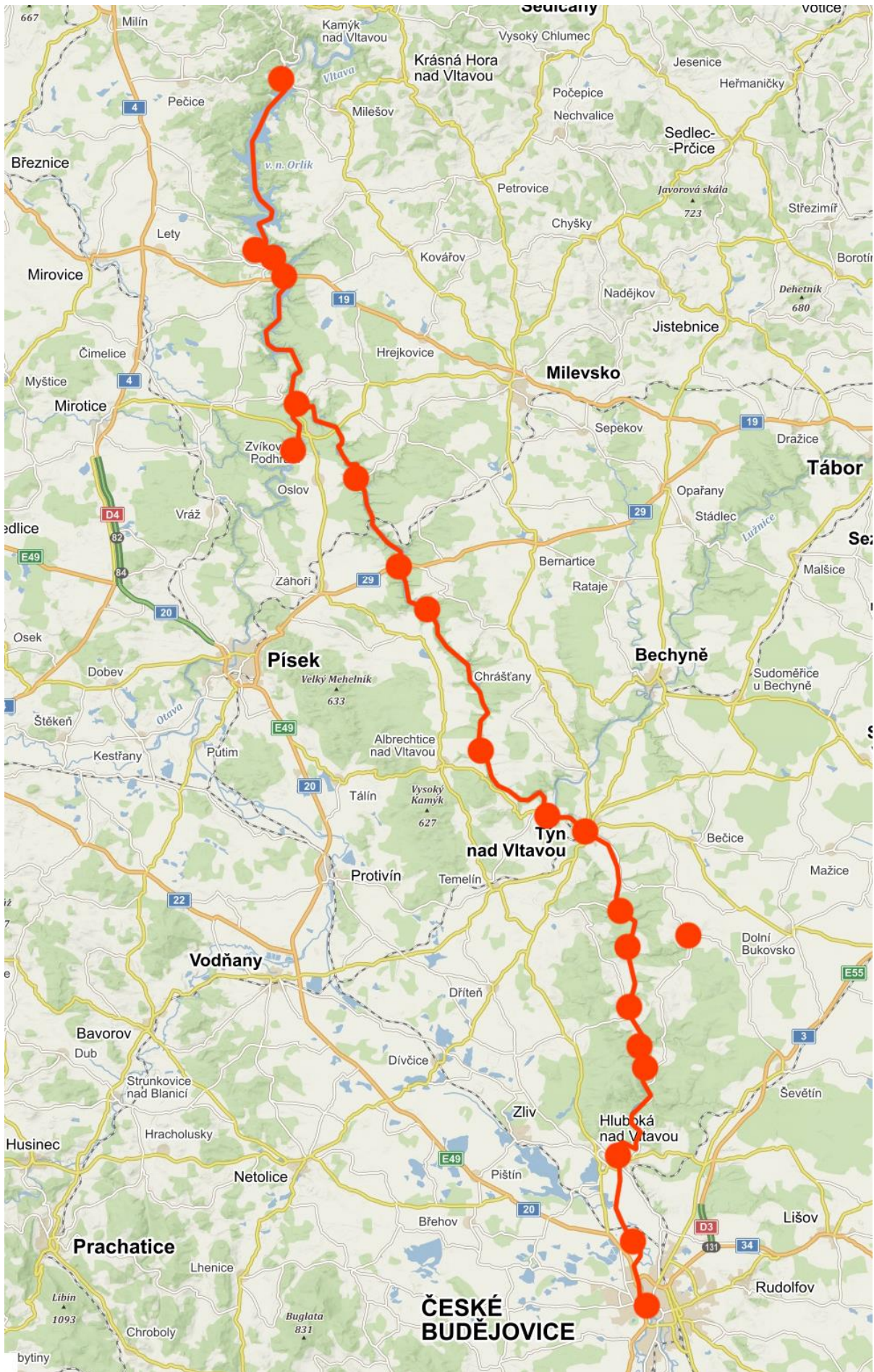
## 2. PLAVEBNÍ TRASA

Řeka Vltava patří k jedněm z nejkrásnějších řek, která je přímo obestavěna významnými přírodními a architektonickými památkami, které jsou velmi vyhledávanými při plavbách jako návštěvní atrakce a vyhlídky.

Připravovaná trasa na týden - trasa České Budějovice – Orlík a zpět můžeme navštívit:

- Přístaviště Lannova loděnice České Budějovice 24,1 km
- Sportovní kanál České Vrbné s divokou vodou 19,7 km
- Město Hluboká nad Vltavou s romantickým zámek Hluboká 15,6 km
- Učební a výcvikové středisko - Akademie múzických umění v Praze 7,3 km
- Zřícenina hradu Hrádek u Purkarce (Karlův hrádek) 6,1 km
- Purkarec – Síň voroplavby na Vltavě (muzeum) 4,1 km
- **Jaroslavice – bývalá obec 0 km**  
Pořežany – Muzeum historických vozidel a staré zemědělské techniky (7,2 km)
- Vodní dílo Hněvkovice s plavební komorou vysokou 27m 2,5 km
- Historické město Týn a nad Vltavou 8,0 km
- Soutok Vltavy a Lužnice 10,7 km
- Přístaviště Hladná (Albrechtice nad Vltavou) 17,3 km
- Hradiště Chřestovice, Kostel sv. Jana Křtitele se hřbitovem 27,1 km
- Podolský most 30,4 km
- Kostel sv. Bartoloměje 36,1 km
- Hrad Zvíkov 43,6 km
- Kostel sv. Anny (řeka Otava) (2,2km) 46,8 km
- Žďákovský most 52,6 km
- Zámek Orlík nad Vltavou 55,2 km
- Schwarzenberská hrobka 55,9 km
- Hráz Orlík 67,4 km

Celková délka trasy je 91,5 km.



Trasa České Budějovice – Orlík nabízí 21 atraktivních míst vhodné pro zastavení a spousta vyhlídkových míst přímo z lodi. Stavby mostů, silničních, železničních nebo mostní pilíře jako pozůstatky mostů. Mezi tyto atraktivní prvky patří: Podolský most, Most u Červené (železniční příhradový most – nejvyšší železniční most v ČR).

Na trase se nachází 5 výškových stupňů o různých výškách, které se překonávají ve zdymadlech.

- Zdymadlo České Vrbné
- Zdymadlo Hluboká nad Vltavou
- Plavební komora Hněvkovice přehrada
- Jez s plavební komorou Hněvkovice
- Plavební komora Kořensko
- Zdvihadlo Orlík

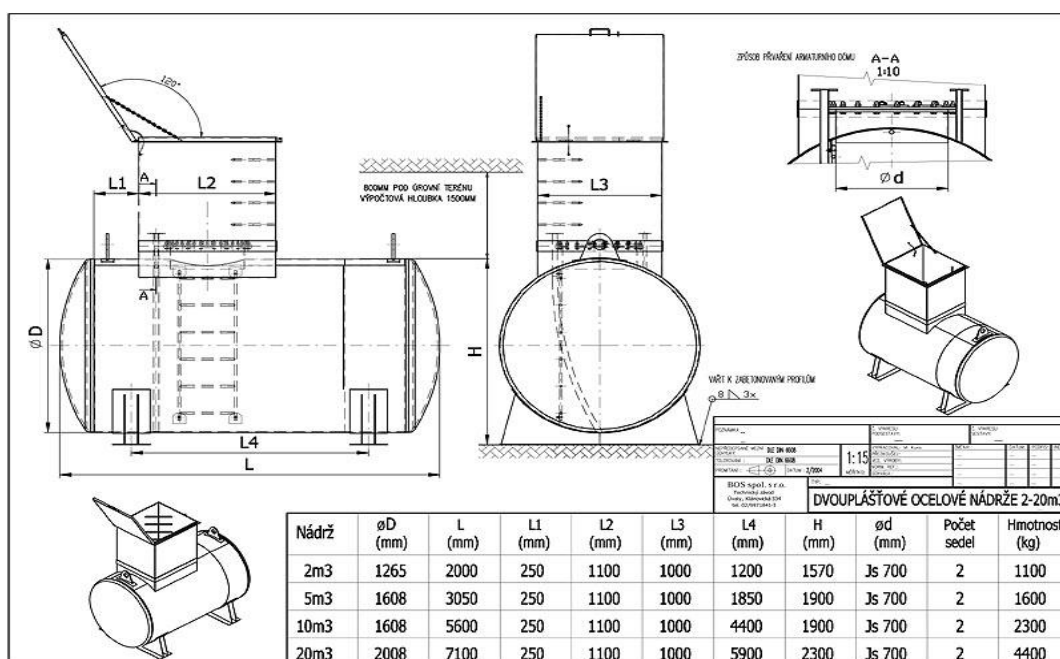
## 2.1 ČERPAČÍ STANICE POHONNÝCH HMOT

Stávající čerpačí stanice pohonných hmot:

- Sportovní kanál České Vrbné s divokou vodou 19,7 km

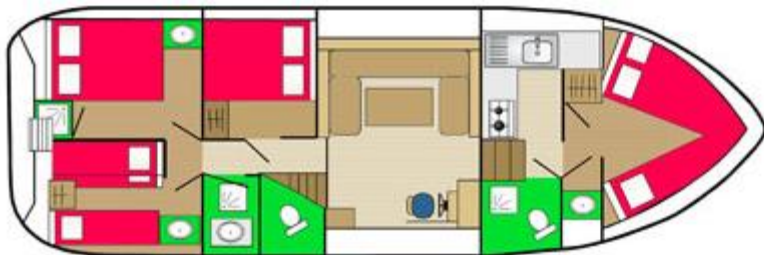
Jediná čerpačí stanice na připravované trase České Budějovice - Orlík je dnes pouze v projektové fázi.

Čerpačí stanice jsou obsluhovány pouze obsluhou přístaviště. Palivo do hausbótů se doplňuje vždy po vyjetí téměř celé nádrže, to znamená, že neplatí pravidlo předávání lodí s plnou nádrží (jak obsluha zákazníkovi tak zpět). Pro tyto případy postačuje umístění jednoho podzemního ocelového zásobníku o objemu 5 m<sup>3</sup>. (maximální přepokládaná spotřeba dle počtu lodí  $5 \cdot 400 + 5 \cdot 300 + 6 \cdot 150 = 4\,400$  l)



### 3. TYPY HAUSBÓTŮ NA VLTAVĚ

#### 3.1 LOĎ TARPON 42A (10-12 osob) největší charterové plavidlo v ČR



#### Technické parametry:

- délka 13,5m
- šířka 4,3m
- ponor 1m
- motor turbodiesel Nanni o výkonu 80kW
- objem nádrže na pitnou vodu 950l
- objem palivové nádrže 420l
- plynové zásobníky 2x 10kg

#### Výbava lodi:

- 4x oddělená kajuta
- společenská místnost
- kompletně zařízená kuchyňka
- 2x WC, 2x sprcha, 4x umyvadlo
- nezávislé topení s termostatem
- sporák, trouba, lednice s mrazákem
- rádio + MP3 (vstup USB nebo SD karta)
- prostorná letní paluba se zahradním nábytkem
- dvě řídicí stanoviště (vnitřní / vnější)
- přední boční šroub (dokormidlovací zařízení pro snadnější manévrování v úzkých místech)
- kompas
- automobilová zásuvka 12V
- břehová přípojka 220V (+ vnitřní rozvod 220V)



### 3.2 TARPON 37N (7-9 osob)



#### Technické parametry:

- délka 11,5m
- šířka 4m
- ponor 1m
- motor diesel Kubota o výkonu 45kW
- objem nádrže na pitnou vodu 850l
- objem palivové nádrže 300l
- plynové zásobníky 2x 10kg

#### Výbava lodi:

- 3x oddělená kajuta
- společenská místnost
- kompletně zařízená kuchyňka
- 2x WC, 2x sprcha, 3x umyvadlo
- nezávislé topení s termostatem
- přední boční šroub (dokormidlovací zařízení pro snadnější manévrování v úzkých místech)
- sonar
- sporák, trouba, lednice
- rádio + CD / MP3
- prostorná letní paluba se zahradním nábytkem
- dvě řídicí stanoviště (vnitřní / vnější)
- automobilová zásuvka 12V
- břehová přípojka 220V (+ vnitřní rozvod 220V)



### 3.3 VIKING 1000 (4-6 osob)



#### Technické parametry:

- délka 10m
- šířka 3,75m
- ponor 0,9m
- motor diesel Betamarine o výkonu 30 kW
- objem nádrže na pitnou vodu 600l
- objem palivové nádrže 150l
- plynové zásobníky 2x 10kg

#### Výbava lodi:

- 2x oddělená kajuta
- společenská místnost
- kompletně zařízená kuchyňka
- 2x WC, 2x sprcha
- nezávislé topení s termostatem
- sporák, trouba, lednice
- rádio + CD / MP3
- prostorná letní paluba
- dvě řídicí stanoviště (vnitřní / vnější)
- WiFi připojení k internetu
- sonar Garmin s rychlým vykreslováním profilu dna a rychloměrem
- automobilová zásuvka 12V
- břehová přípojka 220V (+ vnitřní rozvod 220V)





Typy a velikosti plavidel mají zásadní vliv pro návrh velikosti bazénu (=vodní část přístaviště určená pro manévrování). Šířka kotviště musí být dostatečná k manévrování lodi, navrhuje se asi kolem 10-násobku šířky typové lodě. ( $4,3 * 10 = 43$  m). **Minimální šířka bazénu je 55 m.**

Obratiště lodí slouží k tomu, aby se lodě při vplutí a vyplutí, obrátili do správného směru jízdy. Bývá umístěné hned za vjezdem do přístavu a v případě více bazénů i v místech jejich rozvětvení. Jeho vodní plocha má přibližně kruhový tvar. Jeho průměr se doporučuje jako 2,5-násobek délky typové lodi. ( $13,5 * 2,5 = 33,75$  m;  $10 * 2,5 = 25$  m). **Minimální šířka obratiště je 25 m pro menší lodě a 34 m pro lodě největší.**

Minimální rozměry plavební dráhy regionálního významu je **20 m**, která již umožňuje otočení plavidla (běžného hausbótu).

#### 4. PŘÍSTAVIŠTĚ JAROSLAVICE

Přístav je navržen pouze hausbóty, který bude kompletně vybaven vč. veškerého zázemí: půjčovna hausbótů, kanceláře/recepce, restaurace/občerstvení, prodejna potravin a drobné drogerie, sociální zázemí, vytahování a spouštění lodí na vodu, parkování vozidel, dílny.

Tyto přístaviště vznikají zpravidla jako samostatné, specifikované pouze pro hausbóty a umístěné v klidném přírodním prostředí mimo centra měst. V centrech měst potom bývají přístavní mola pro zastávky a za účelem prohlídky města.

##### 4.1 LOKALIZACE

Dopravní dostupnost: Vzhledem k vybudování nového dálničního úseku a sjezdu do vzdálenosti 10km je jedním z nejnáze dostupným místem v širokém okolí.

Pro návrh celého zařízení přístaviště v dané oblasti Jaroslavic přicházejí v úvahu dvě lokality:

- Zátoka na pravém břehu, která vznikla vyústěním potoka Budáčka do vodního díla Hněvkovice
- V centru bývalé obce Jaroslavice

##### Zátoka

Kónický prostor delty potoka Budáček po pravém břehu řeky Vltavy. Delta potoka vymezuje prostor cca 100 x 300m. Z počátku se může jevit, že hluboká zátoka je ideálním místem pro umístění přístaviště. Zátoka umožňuje bezpečné útočiště před přírodními živly – povodní či větru.



Břeh koryta řeky Vltavy je relativně rovinný na celém svém zkoumaném úseku. Dynamická podoba terénu se odehrává na levém břehu vodního díla Hněvkovice a v místě zátoky vtékajícího potoka Budáčka. Terén kolem zátoky se dynamicky zvedá. Jeho převýšení přesahuje 7m. Toto převýšení by v případě umístění přístaviště komplikovalo snadnou dostupnost k vodě jak posádek, tak jakémukoli servisu lodí.





Centrum bývalé obce Jaroslavice



Území bývalé obce Jaroslavice je rovinné s minimálním výškovým převýšením. Místo umožňuje snadnou dostupnost jak dopravní obsluhu, tak i přístup k vodní hladině. Může se jevit, že zde hrozí nebezpečí záplav v případě povodní, ale nacházíme se na vodním díle Hněvkovice. Vodní dílo Hněvkovice je přehrada a vodní hladina nemůže překročit maximální výšku přehrady, jinak by hrozilo její protržení.

Umístění přístaviště nebo jakékoliv jiné občanské stavby s potenciálem územního rozvoje přímo do místa bývalého můžeme považovat za znovuzrození místa. Lze předpokládat, že novodobý rozvoj nepřijde z pevniny, ale od vody. Přítomnost nové stavby nebo komplexu se zakomponováním kapličky a památníku bychom mohli chápat i jako symboliku. Vhodným urbanistickým návrhem by bylo možné získat moderní náves a vstup do vesnice jak od vody, tak ze břehu.



#### 4.2 KATEGORIZACE KEMPŮ A CHATOVÝCH OSAD – PROVÁDĚCÍ PŘEDPIS

Kempy a chatové oblasti jsou kategorizovány obdobným způsobem jako hotely a penziony. Dle kvality a typu nabízených služeb se kempy a chatové osady zařazují do 5 kategorií (\* až \*\*\*\*\*). Vzhledem k vyššímu standardu je přístaviště navrhováno v 4\* nebo 5\* kategorii.

Obsah služeb 4\*:

- Občerstvení
- Prodej potravin (výdejní okno)
- WC invalida
- Přebalovací pult pro Baby
- Ruční praní prádla

Pro danou kategorii je třeba získat v součtu minimálně **7 bodů** (v procentuálním součtu kvality areálu, ubytování a sociálních zařízení) a **4,5 bodů** ve službách koupání, sport a animace).

Obsah služeb 5\*:

- Restaurace (obsluha z jídelního lístku, nabídka předkrmů a min 5 hl. jídel)

- Prodejna potravin a drobné drogerie
- WC invalida
- Babyroom
- WC pro děti
- Prádelna

Pro danou kategorii je třeba získat v součtu minimálně **9 bodů** (v procentuálním součtu kvality areálu, ubytování a sociálních zařízeních) a **7 bodů** ve službách koupání, sport a animace).

Uvedené typologie jsou převzaty z prováděcího předpisu pro kempy a chatové osady. Neboť se jedná o přístaviště, mohou být některé předepsané počty upraveny dle potřeby přístavu.

Předepsané počty sociálních zařízení se liší dle kvality a vybavení služeb s tím spojený.

**Počet toalety (WC vč. pisoárů):**

1 WC / 20 osob                      1b

1 WC / 15 osob                      3b

1 WC / 8 osob                        6b

Max 10b, zbylé procentuálně body do 10b jsou vybavení toalet a údržba (nejsou součástí studie, ale předpokládá se vysoká úroveň služeb).

**Počet sprch:**

1 sprcha / 20 osob                      1b

1 sprcha / 15 osob                      3b

1 sprcha / 10 osob                      6b

Max 10b, zbylé procentuálně body do 10b jsou vybavení sprch a údržba (nejsou součástí studie, ale předpokládá se vysoká úroveň služeb).

**Počet umyvadel:**

1 umyvadlo / 15 osob                      1b

1 umyvadlo / 12 osob                      3b

1 umyvadlo / 8 osob                      6b

Osová vzdálenost umyvadel <850mm pokud je zástěna mezi umyvadly

Max 10b, zbylé procentuálně body do 10b jsou vybavení umyvadel a údržba (nejsou součástí studie, ale předpokládá se vysoká úroveň služeb).

### **Babyroom / pouze přebalovací pult**

Vanička na mytí

Prostor na přebalení

Pro kategorii 5\* by měly být navrženy 3 místnosti, pro kategorii 4\* postačí pouze 1 přebalovací pult. Vzhledem k typu činnosti plavby a životu na lodi lze předpokládat nižší až minimální účast rodin s nejmenšími dětmi. V případě účasti se předpokládá, že k **přebalování bude docházet přímo na lodi.**

### **Sociální zařízení pro děti**

Dětské WC

Dětská sprcha

Dětské umyvadlo

Pro kategorii 5\* by měly být navrženy 2 zařízení, pro kategorii 4\* nejsou potřeba.

### **Sociální zařízení pro invalidy**

WC, umyvadlo, sprcha

Pro kategorii 5\* by měly být navrženy 4 zařízení, pro kategorii 4\* také 4 zařízení. Vzhledem k náročnosti a typologii hausbótů se nepředpokládá příliš vysoká koncentrace jejich výskytu. Z těchto důvodů se navržený počet sníží na **2 zařízení.**

### **Prádelna**

Pračka

Sušička

Prostor na žehlení

Pro kategorii 5\* by mělo být navrženo 5 prádelen, pro kategorii 4\* 4 prádelny. Veškeré prádlo bude dováženo externě. Z tohoto důvodu se prádelna **neuvažuje.**

**Celkem lze získat 50% bodů z celkového hodnocení.**

**Areal; celkem lze získat 25% bodů z celkového hodnocení.**

**Ubytování; celkem lze získat 25% bodů z celkového hodnocení.** V běžném případě se jedná o hodnocení chatků či jiné ubytovací místa. V přístavišti jsou všichni lidé ubytováni na svém hausbótu, a pro potřeby přístaviště nebude uvažováno.

**Koupání, sport, animace:**

Přírodní koupaliště

Dětské hřiště

Animace pro děti

Animace pro dospělé (exkurze, výlety)

Wellness

Sport

ping-pong

beach volejbal

V předběžném předpokládaném standardu bylo přístaviště zařazeno do kategorie 4\*. (viz tabulka dle Kategorizace kempů).

#### 4.3 POČTY A DIMENZE SANITÁRNÍCH ZAŘÍZENÍ

Předpokládaný počet osob:	$16 \cdot 6 = 96$	<b>100</b>	
Počet WC	$100/15 = 6,7$	<b>6 + 2 invalida</b>	4*
	$100/8 = 12,5$	<b>12 + 2 invalida</b>	5*
Počet sprch	$100/15 = 6,7$	<b>6 + 2 invalida</b>	4*
	$100/10 = 10$	<b>10 + 2 invalida</b>	5*
Počet umyvadel	$100/12 = 8,3$	<b>8 + 2 invalida</b>	4*
	$100/8 = 12,5$	<b>12 + 2 invalida</b>	5*

#### 4.4 RESTAURACE

##### Lodní hromadná doprava

Počet návštěvníků	<b>15 os/den</b>	<b>13 osob</b>	oběd
		2 osob	večeře

##### Hausbót

Počet návštěvníků	<b>(16*6) 100 os/den</b>	25 osob	oběd
		<b>75 osob</b>	večeře

##### Cyklisti

Počet návštěvníků	<b>50 os/den</b>	<b>30 osob</b>	oběd
		20 osob	večeře

##### Ostatní (jachtaři, vodáci, chataři...)

Počet návštěvníků	<b>10 os/den</b>	<b>7 osob</b>	oběd
		3 osob	večeře

Maximální počet návštěvníků	75 os/den v poledních hodinách
	<b>100 os/den ve večerních hodinách</b>

Vzhledem k typu a místu lokality lze předpokládat, že hlavním zdrojem návštěvníků restaurace budou kotvíci v přístavu, kteří budou docházet na večerní posezení a zábavy.



## PROVOZ RESTAURACE

Prostor návštěvníků	35 – 40% plochy
Prostor přípravy (kuchyně)	35 – 40% plochy
Prostor úklid a technický provoz	
Prostor zaměstnanci	5 – 20% plochy

## VELIKOST RESTAURACE

Malá	40 – 60 hostů	bistra, snack bary, malé kavárny a restaurace se specialitami
Střední	70 – 100 hostů	plně vybavený provoz
Velká	100 a více hostů	motoresty, rychlá obsluha – kantýny, velké hotelové provozy

## SEKCE PRO NÁVŠTĚVNÍKY

Velikost plochy závisí na počtu návštěvníků nebo na luxusu restaurace

### Podle počtu návštěvníků

Do 100 míst	1,6 – 2,1 m <sup>2</sup> / místo
Do 250 míst	1,5 – 2,0 m <sup>2</sup> / místo
Od 250 míst	1,3 – 1,8 m <sup>2</sup> / místo

### Podle luxusu restaurace

Přepychová restaurace	1,8 – 2,0 m <sup>2</sup> / místo
Běžná restaurace	1,6 – 1,8 m <sup>2</sup> / místo
Restaurace s častou výměnou u stolu	1,4 – 1,6 m <sup>2</sup> / místo
Hostinec, pivnice, výčep, bufet	1,3 m <sup>2</sup> / místo

### Průchod mezi stoly

Přepychová restaurace	1200 mm hlavní	900 mm vedlejší
Běžná restaurace	1000 mm hlavní	600 mm vedlejší
Samoobsluha	1400 mm hlavní	900 mm vedlejší

### Vstupní prostory

Vstup ze vstupní haly nebo z veřejného prostoru přes halu nebo zádveří

Šatna	30 – 40 hostů na 1 bm šatnového pultu
	Odbytové prostory v dohledu hostů (nižší kategorie)

## WC pro návštěvníky

Vstup z haly

Z odbytového prostoru (nižší kategorie)

**Počet WC:** 1 WC / 10 žen každých dalších 20 žen / 1WC  
1 WC + 1 pisoár / 10 mužů každých dalších 40 mužů / 1WC + 1 pisoár

**Počet umyvadel:** 1 umyvadlo / 2 WC

Bezbariérové WC pro muže i ženy

### Sanitární zařízení pro 100 návštěvníků (50 mužů, 50 žen)

Počet WC ženy	3 WC		vč. invalidní kabinky
Počet WC muži	2 WC	2 Pisoáry	vč. invalidní kabinky
Počet umyvadel ženy	2 umyvadla		
Počet umyvadel muži	1 umyvadlo		

## SEKCE PŘÍPRAVA (KUCHYNĚ)

Příjem: Příjem surovin

Odvoz odpadu a obalu

Sklady: Potravinové

Chlazené

Mražené

Suché a sterilované potraviny

Pečivo

Koření a aromatické látky

Nepotravinové

Bloodpad

Obaly

Vybavení – nádobí, pomůcky, utěrky, ubrusy

Prostředky na mytí a úklid

Příprava: Hrubá

Zelenina (je řešeno dodávkou polotovarů)

Maso (je řešeno dodávkou polotovarů)

Čistá

Zelenina

Maso

Těsto

Studená kuchyně

## Cukrářská výroba (je řešeno dodávkou polotovarů)

Varna: Teplá kuchyně  
 Mytí: Stolní nádobí  
 Varné nádobí  
 Převážní nádobí

Popis místnosti	Vybavení	Počet	Dílčí rozměry zař. předmětu [mm]	Celkové orientační rozměry [mm]
<b>PŘÍJEM</b>				1800 x 2250
	Příjmová váha	1	460 x 675 x 765	
	Pracovní stůl pojízdný s policí - plošinový	1	1100 x 600 x 900	
<b>ODPAD</b>				3250 x 1500
Organický odpad	Chladnice	1	600 x 585 x 855	
Vratné obaly	Sudy, basy			Možnost umístit v BARu
Nevratné obaly				
Komunální odpad	Popelnice		480 x 560 x 1055	
<b>HRUBÁ PŘÍPRAVNA MASA</b>				1550 x 1650
Hrubá přípravná masa	Linka + dřez		1600 x 700 x 900	
	Mlýnek na maso	1	450 x 290 x 520	
Vytloukání vajec	Dřez			
	Chladnice	1	600 x 585 x 855	
<b>HRUBÁ PŘÍPRAVNA ZELENINY A BRAMBOR</b>				1550 x 1650
	Linka + dřez		1600 x 700 x 900	
<b>SKLAD VÝROBKŮ</b>				2600 x 2100
Chlazené výrobky	Chladnice	2	777 x 695 x 1895	
	Mraznice	1	777 x 695 x 1895	
Suchý sklad	Police a regály		600 x 2400	
<b>VARNA</b>				5400 x 6400
Čistá přípravná zeleniny	Linka + dřez		1300 x 600 x 900	
Čistá přípravná masa	Chladicí deska + lednice		3200 x 700 x 900	
Přípravná těsta	Linka + robot		1600 x 700 x 900	
Příprava teplé kuchyně	Linka + dřez		2000 x 700 x 900	
Teplá kuchyně	Sporák	1	400 x 730 x 900	1600 x 2000
	Pracovní plocha	2	400 x 730 x 900	

	Fritéza		600 x 730 x 900	
	Grilovací deska		400 x 730 x 900	
	Ohřev těstovin		800 x 730 x 900	
	Sporák	2	800 x 730 x 900	
	Konvektomat	1	933 x 863 x 1046	
Studená kuchyně	Chladicí vana		1200 x 700 x 900	
	Linka			
<b>UMÝVÁRNA STOLNÍHO NÁDOBÍ</b>				
	Mycí stroj		<b>635 x 746</b> x 1469	
	Vstupní stůl + dřez		900 x <b>700</b> x 900	
	Výstupní stůl		1550 x <b>700</b> x 900	
<b>UMÝVÁRNA KUCHYŇSKÉHO NÁDOBÍ</b>				
	Regál		577 x 1062 x 2000	
	Mycí stroj		<b>750 x 870</b> x 1617	
	Linka + dřezy		1100 x <b>700</b> x 900	
<b>OFFIS</b>				
<i>Předehřívaného nádobí</i>	Režon		<b>1400 x 700</b> x 900	
	Ohříváč		<b>880 x 370</b> x 380	
Sklad	Přibory			
	Ubrusy			
<b>ÚKLIDOVÁ KOMORA</b>				
Výlevka				
Chemie pro mycí stroje				
<b>BAR</b>				<b>2600 x 3800</b>
Sklad	Sudy			
	Basy			
	Vinotéka		<b>660 x 680</b> x 1660	
	Výrobník ledu		<b>535 x 528</b> x 810	
	Kávovar			
	Dřez			
	Mycí stroj skla		<b>600 x 617</b> x 760	
	Mikrovlákná trouba			
Barový pult	Výčep	3		
	Spielboy			
	Umyvadlo			
	Mycí stroj skla			

## SEKCE ÚKLID A TECHNICKÝ PROVOZ

Úklidová komora

Strojovna VZT

Kotelna

Úpravna vody (nebude uvažováno)

## SEKCE ZAMĚSTNANCI

Šatna

Sociální zařízení

Denní místnost

Kancelář

### **ČSN 735305 Administrativní budovy**

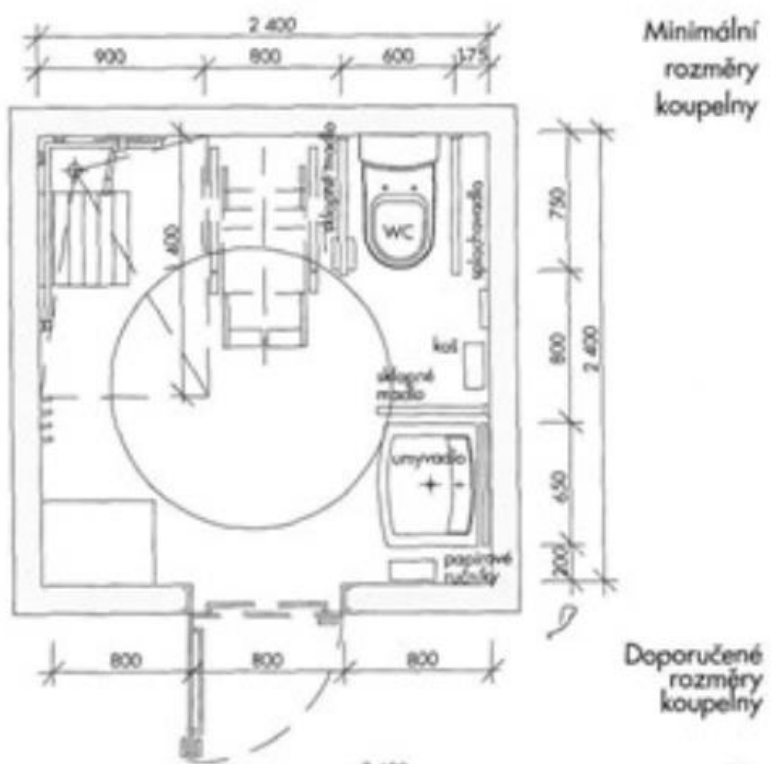
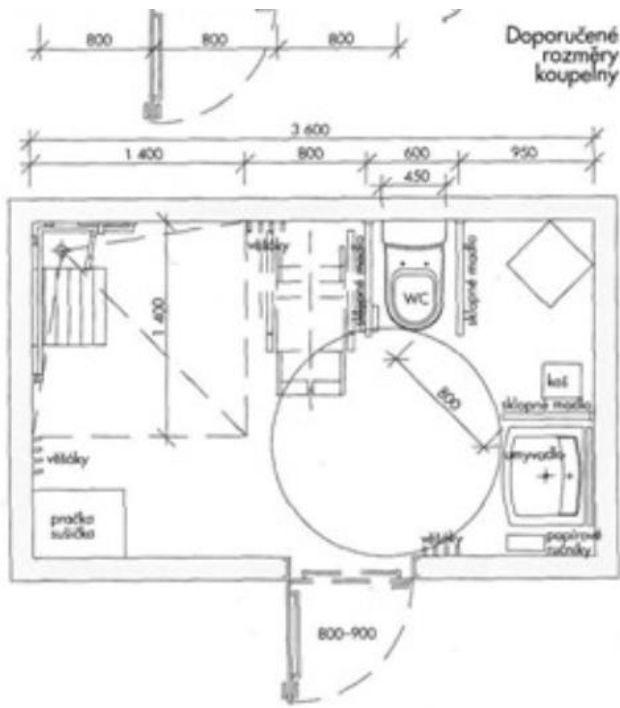
Kancelářská práce	Minimální plocha kancelářského pracoviště [m <sup>2</sup> ]	Doporučená plocha kancelářského pracoviště [m <sup>2</sup> ]
<b>bez prostoru pro jednání, bez odkládací plochy</b>	<b>5</b>	<b>8</b>
bez prostoru pro jednání, s odkládací plochou	8	10
s prostorem pro jednání, bez odkládací plochy	10	12
s prostorem pro jednání, s odkládací plochou	12	16

Celkový počet zaměstnanců na příslušný objekt nepřesáhne počet 10 (muži i ženy společně).

### **ČSN 73 4108 Hygienická zařízení a šatny**

- Ve stavbě, kde je hygienické zařízení pro užívání veřejností, musí být v každém tomto zařízení nejméně jedna kabina v oddělení pro muže a nejméně jedna kabina v oddělení pro ženy.
- Kabina nemusí mít předsíňku, je-li přístupná z prostoru, který není pobytovou místností.
- Do 10 zaměstnanců může být umývárna společná, od 11 zaměstnanců je nutné mít zvlášť umývárna pro ženy a pro muže, totéž platí pro záchod.

### **Vyhláška č. 398/2009 sb. O obecných požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb**



Viz. Příložená příloha: „POČTY ZAŘIZOVACÍCH PŘEDMĚTŮ“

## 4.5 DÍLNY A SKLADY

Čisticí prostředky na úklid hausbótů – používání 1 týdně při výměně turnusů 3x

Ložní prádlo                      Čisté  
   Špinavé

Náhradní lana

Náhradní fendry (vzduchový balon zabraňující odření lodi)

Nádobí (hrnečky, příbory, talíře apod.)

Sklad vozíků na překlád z auta na hausbót a zpět 3x

Prostory dílen neslouží pro opravy a kompletní servis lodí, ale pouze pro drobný servis (výměna oleje, odpad, oprava lanový, náhradní díly do motoru – svíčky, těsnění, lodní šroub..., výměna žárovky, záclonky, ulomené/ zlomené drobné prvky apod.).

## 4.6 PRODEJNA POTRAVIN A DROBNÁ DROGERIE

### Prostor návštěvníci

Vstup/východ; prodejní prostor; služby

### Prostor zaměstnanci

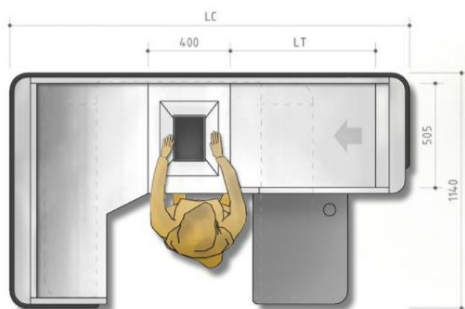
Vstup/východ; kancelář; sociální zázemí; prodejní, skladové a ostatní prostory

### Zboží

Příjem zboží; skladové prostory; prodejní prostory; obaly, odpad

model stanoviště : B P' - A K S - B T

Pokladní stanoviště bez posuvného pásu	BP'-AKS-BT 1700	BP'-AKS-BT 1800	BP'-AKS-BT 1900	BP'-AKS-BT 2000
LT délka zbožívé komory v mm	505	605	705	805
LC celková délka v mm	1740	1840	1940	2040





## 5. VODNÍ NÁDRŽ HNĚVKOVICE

Vodní nádrž vybudovaná v letech 1986 – 1991 je spolu s vodním dílem Kořensko nejnovějším stupněm Vltavské kaskády.

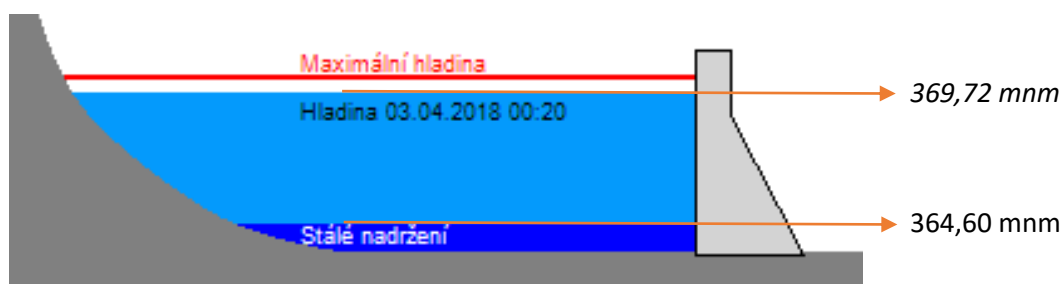
Vodní dílo (VD) bylo primárně vybudováno jako zdroj technologické vody pro elektrárnu Temelín.

Čerpací stanice užitkové vody pro jadernou elektrárnu Temelín je umístěná na levém břehu nedaleko hráze, ale není součástí VD. Dále je využíváno k energetickým a rekreačním účelům, vodním sportům a sportovnímu rybolovu.

Součástí vodního díla jsou: betonová tížná hráz, plavební komora a vodní elektrárna.

Maximální dočasná hladina: 370,1 mnm

Hladina stálého nadržení: 364,6 mnm



Schéma

(ZDROJ: <http://www.pvl.cz/portal/Nadrze/cz/pc/Mereni.aspx?id=VLHN&oid=1>)

### 5.1 PLAVEBNÍ VYHLÁŠKA STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY

Minimální plavební hladina: 368,90mnm Bpv

Maximální hloubka ponoru: 1,30 m

Podjezdná výška: 4,50 m

Provozní doba zdymadel, přístavů: 1. 4. – 31. 10. (hlavní část sezóny 4. 5. – 12. 9.)

Státní plavební správa pravidelně vydává formou opatření obecné povahy vyhlášky nebo informace týkající se plavebních drah (vytyčování plavebních drah, splavnost od dosažení minimální hladiny na jednotlivých vodních dílech, splavnost povolena, splavnost povolena s podmínkou, splavnost na vlastní nebezpečí...)

**POČTY ZAŘIZOVACÍCH PŘEDMĚTŮ**Vypracoval:  
Josef Remeš  
C. revize: 5.0

Při návrhu zařizovacích předmětů, zvláště určených pro společné hygienické místnosti, je nutné vždy vycházet z počtu uživatelů, z předpokladu soudobosti používání a z provozních zkušeností obdobných provozů. Počty různých zařizovacích předmětů určují příslušné předpisy (vyhlášky, normy) podle druhu budovy a počtu osob, které budou zařizovací předměty používat.

**Tabulka 1: Počty zařizovacích předmětů ve vybraných budovách (počet zařizovacích předmětů / počtu osob)**

Objekt	WC			Pisoárové mýsy	Umyvadla	Sprchy	Koupelna	Hygienická kabina	Poznámka	Zdroj
	počet/ženy	počet/muži	invalida							
Administrativní budovy (kancelářská pracoviště)	1/1-10	1/1-10		1/1-10				1/2 a 1/M	1), 2)	[Z08]
	2/11-30	2/11-50		2/11-50				1/51 Z		
	3/31-50	3/51-100		3/51-100				+1/ na 300 Z		
	4/51-80	+1/ na 50		+1/ na 50						
	+1/ na 30									
Administrativní budovy (jednací a shromažďovací prostory)	2/50	1/100		1/100	1/na 1-4 WC <sup>9)</sup>				1), 2)	[Z08]
	+1/ na 50	+1/ na 100		+1/ na 100	1/2 na WC <sup>9)</sup>					
Byt		1						1		
Byt (≥ 4 obytných místnostech)		1			2			1		
Byt (≥ 5 obytných místnostech)		2			2			1	umyvadla umístít v rozdílných místnostech	
Čerpací stanice pohonných hmot		1								5)
Hromadné garáže		1			1					
		1 + 1			1/2 + 1/M				do 5 zaměstnanců v jedné směně <sup>4)</sup> od 6 do 10 zaměstnanců v jedné směně <sup>5)</sup>	[Z09]
Koupaliště	1/50	1/100		1/50						
Koupaliště kryté umělé	1/50	1/100		1/50		1/15 <sup>25) 26)</sup>			24) 27)	[Z01]
Koupaliště nekryté umělé	1/50	1/100		1/50		1/100 <sup>25) 26)</sup>			24) 27)	[Z02]
Pracoviště (výrobní průmyslové budovy a stavby pro výkon práce)	1/10 <sup>8)</sup>	1/10 <sup>8)</sup>			1/10 <sup>7)</sup>	1/25 <sup>7) 11)</sup>			7) čistý provoz	[Z03]
	2/11-30 <sup>8)</sup>	2/11-50 <sup>8)</sup>			1/10 <sup>8)</sup>	1/15 <sup>8)</sup>			8) špinavý provoz	
	3/31-50 <sup>9)</sup>	+1/ na 50 <sup>9)</sup>			1/10 <sup>9)</sup>	1/10 <sup>9) 12)</sup>			9) teplý provoz	
	+1/ na 30 <sup>9)</sup>				1/5 <sup>10)</sup>	1/5 <sup>10)</sup>			10) bakteriální provoz	
Pracoviště s ošetřovnou					1	1 <sup>13)</sup>				
Samostatná provozovna stravovacích služeb	1/10	1/10		1/10						[Z02]
	+1/ na 20	+1/ na 40		+1/ na 40						
Sauny						1/4			27)	[Z01]
	1				1/5	1			1 sprcha na 4 místa v prohlívkárně, do 10 zaměstnanců	
Servisy a opravy motorových vozidel (zaměstnanci) <sup>14), 15)</sup>	1/11-15	1/11-15			1/5	1			od 11 do 15 zaměstnanců	[Z10]
	1/1-10	1/1-10			1/5	1			od 15 zaměstnanců výše	
	2/11-50	2/11-30			1/5	1/25			od 15 zaměstnanců výše	
	+1/ na 50	+1/ na 30		WC=pis. <sup>16)</sup>					od 15 zaměstnanců výše	
Servisy a opravy motorových vozidel (zákazníci)	1 <sup>17)</sup>				1				do 10 zaměstnanců	[Z02]
	1 <sup>18)</sup>				1				nad 10 zaměstnanců	
Stavby se shromažďovacím prostorem	1/50	1/100	1	1/50						
Školy a školská zařízení	1/20	1/80		1/20	1/20			1/80	1 hygienická kabina na 80 dívek	[Z05]
Školy pro děti, žáky a studenty se speciálními vzdělávacími potřebami, pro těžké či hluboké postižení	1/10	1/20		1/10	1/10	1		1/60	1 hygienická kabina na 60 dívek starších 12 let 1 sprcha (pohotovostní)	
Provozovny pro výchovu a vzdělávání, vyjma provozoven živnosti	1/20	1/80		1/20	1/20			1/80	1 hygienická kabina na 80 dívek	
Péče o dítě do 3 let věku v denním režimu	1	1		1	1			1/80	1 hygienická kabina na 80 dívek	
Provozovny živnosti péče o dítě do 3 let věku v denním režimu	1	1		1	1				záchod a umyvárny se nedělí podle pohlaví <sup>21), 22)</sup>	
Zařízení pro výchovu a vzdělávání a provozovny pro výchovu a vzdělávání pro děti předškolního věku	1	1		1	1				maximálně místo 2 WC mis lze instalovat dětské pisoáry	
Ubytovací zařízení náleží zařízení nebo provozu pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých	1				2	1			hygienická zařízení je součástí ubytovací jednotky; počet pro 2 třížlkové pokoje	[Z05]
	1/6	1/6			1/4 ubytované			1/40 dívek	centrální hygienické zařízení	
Ubytovací zařízení	1/10 <sup>19)</sup>	1/10 <sup>19)</sup>			1/1 <sup>19)</sup>			1/10 <sup>19)</sup>	Koupelna = vana nebo sprcha + umyvadlo	[Z02]
Ubytovací zařízení (se stravovacími službami, společenskou nebo kulturní činností)	1/10	1/10		1/10	1					20)
	+1/ na 20	+1/ na 40		+1/ na 40						

**Tabulka 2: Minimální počty zařizovacích předmětů pro stavby zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (398/2009 Sb.)**

Objekt	WC			Pisoárové mýsy	Umyvadla	Sprchy	Koupelna	Hygienická kabina	Poznámka	Zdroj
	počet/ženy	počet/muži	invalida							
Stavba užívaná veřejností	1 <sup>A)</sup>	1 <sup>A)</sup>								
Stavby určené pro děti do tří let s hygienickým zařízením pro veřejnost							1/2 + 1/M	1 <sup>B)</sup>		[Z04]
Společné prostory a domovní vybavení bytového domu, na upravitelný byt a byt zvláštního určení	1				1		1			

**Legenda:**

<sup>p)</sup> požadovaná hodnota  
<sup>d)</sup> doporučená hodnota  
 Ž = ženy  
 M = muži  
 Koupelna = místnost obsahující vanu nebo sprchu

**Poznámky:**

Kabina pro osobní hygienu (hygienická kabina)  
 Kabina pro osobní hygienu se navrhuje jako samostatná místnost, zpravidla přičleněná k ženským záchodům.  
 Vybavuje se umyvadlem, záchodovou misou, bidetem s ruční sprchou, nádoou na odpadky, věšákem a židlí.  
 Kulturní a tělovýchovné stavby (kino, divadlo, atd.)  
 Stavbou se shromažďovacím prostorem je stavba, ve které se nachází prostor určený pro shromažďování osob, v němž počet a hustota osob převyšují mezní normové hodnoty a je určena ke kulturním, sportovním a obdobným účelům.  
 Záchodová předsíň  
 Záchodová předsíň se zřizuje před místností se záchody a pisoáry. Oddělené záchody pro ženy a muže nesmějí mít záchodovou předsíň společnou.  
 Záchodová předsíň musí být samostatně větraná.  
 Vybavuje se umyvadly s mísicí baterií pro studenou a teplou vodu, zařízením pro osušení rukou, odkládacími policíčkami, věšáky, odpadkovým košem a zrcadly.

**Vysvětlivky pro tabulku 1:**

- V každém podlaží administrativní budovy s přístupem veřejnosti musí být nejméně jedna integrovaná kabina v části WC pro muže a jedna integrovaná kabina v části WC pro ženy s rozměry a vybavením pro osoby s omezenou schopností pohybu podle požadavků zvláštního právního předpisu (vyhláška MMR č. 369/2001 Sb., kterou nahradila 398/2009 Sb.). U změn staveb lze zřídit jednu kabínu WC pro obě pohlaví přístupnou přímo z chodby. V administrativních budovách a prostorech bez přístupu veřejnosti musí být takto upravené hygienické zařízení vždy alespoň jedno pro dvě podlaží. Tyto kabiny se započítávají do počtu požadovaných tabulkami 3 a 4 normy ČSN 73 5305.
- Pracuje-li v budově více než 50 žen, je nutné minimálně jednu kabínu vybavit pro osobní hygienu žen. Na každých 300 žen se počítá s minimálně jednou hygienickou kabinou. Pro tento účel je možné doplnit a využít integrované kabiny s rozměry a vybavením pro osoby s omezenou schopností pohybu.
- Při zřizování hygienických zařízení pro zaměstnance ČS záleží na počtu zaměstnanců: Počet hygienických zařízení pro zákazníky se navrhuje přiměřeně k velikosti ČS a k rozsahu doplňkových služeb, přičemž nejmenší počet je jedna kabina WC společně pro muže a ženy s úpravami pro osoby s omezenou schopností pohybu.
- 1 záchod (může být společný pro muže a ženy) umístěn tak, aby jej mohli používat i zákazníci; 1 umyvadlo (může být ve zvětšené předsíni záchodu).
- Umyvárna pro muže s 1 umyvadlem; umyvárna pro ženy s 1 umyvadlem; 1 záchod pro zaměstnance (může být společný pro muže a ženy) s předsíní a umyvadlem; 1 záchod pro muže a ženy) s předsíní a umyvadlem.
- Na pracovišti, na němž se vykonává práce ve vnučeném pracovním tempu, se snižuje počet mužů i žen případajících na stanovený počet sedadel podle odstavce o 20 %.
- Čistý provoz – Druh práce: Znečištění kůže zaměstnance a jeho pracovního oděvu při práci nevzniká
- Špinavý provoz – Druh práce: Znečištění kůže zaměstnance a jeho pracovního oděvu vzniká při práci
- teplý provoz – Druh práce: Těžká fyzická práce, práce v horkých prozovech výrazně znečištění kůže a pracovního oděvu prachem, minerálními oleji a chemickými látkami, práce při činnostech epidemiologicky závažných
- bakteriální provoz – Druh práce: Práce s alergeny, chemickými karcinogeny a mutageny zejména pokud se vstřebávají kůží, práce s azbestem, práce s biologickými činiteli pokud jsou zařazeny do 3. a 4. kategorie podle zákona o ochraně veřejného zdraví.
- Požadavek na počet sprch k počtu zaměstnanců, jsou-li zřízeny.
- Požadavek na počet sprch k počtu zaměstnanců, jsou-li zřízeny při činnostech epidemiologicky závažných.
- Práce, při níž je zvýšené riziko otrav látkami, které se vstřebávají kůží, nebo o práci se žiravinami, a nejsou v bezprostředním dosahu pracoviště sprchy, vybavuje se ošetřovna také sprchou.
- Počty zaměstnanců znamenají počty v nejvíce obsazené směně; umyvadla a sprchy musí mít výtoky studené a teplé vody.
- Do 10 zaměstnanců může být umyvárna společná, od 11 zaměstnanců je nutné mít zvlášť umyvárnu pro ženy a pro muže, totéž platí pro záchod.
- Při počtu nad 50 mužů se přidává 1 WC a stejný počet pisoárů.
- Do 10 zaměstnanců – alespoň 1 záchod s předsíní a umyvadlem (může být společný pro zaměstnance i zákazníky)
- Nad 10 zaměstnanců – alespoň jeden záchod (určený jen pro zákazníky) s předsíní a s umyvadlem (může být společný pro muže i ženy).
- Platí pro jedno podlaží, počítáno na počet pokojů
- V části ubytovacího zařízení, kde jsou poskytovány stravovací služby a kde je provozována společenská nebo kulturní činnost, musí být samostatná místnost se záchodovou misou pro veřejnost oddělená pro muže a pro ženy obojí s předsíní a umyvadlem.

- Počet dětských mís lze z jedné třetiny nahradit dětskými nočníky. Umyvárna se dále vybavuje podle věku dětí dětskou vaničkou se sprchou nebo sprchovým boxem.
- Umyvárna se dále vybavuje přebalovacím stolem a krytým nášlapným odpadkovým košem.
- Například vyhláška č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na stavby, vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláška hl. m. Prahy č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.
- Umělé koupaliště, které je používáno jako plavecký stadion, musí mít místa určená pro diváky oddělená od prostorů vyhrazených pro uživatele bazénů. Podle projektovaného počtu diváků musí být k dispozici šatna a potřebný počet záchodů s umyvadly.
- Počet sprch se řídí předpokládanou kapacitou koupaliště. U krytých umělých koupališť musí být pro příchod zachováno pořadí šatna, prostor pro sprchování, bazén, pro odchod pořadí bazén, prostor pro sprchování, osušovna, šatna, přičemž tyto úseky musí být stavebně odděleny.
- Sprchy umělé koupališť pro muže a ženy musí být odděleny.
- V případě malého zařízení do počtu nejvýše 6 návštěvníků je možno zřídit sprchy společné.
- Záchody se umísťují tak, aby návštěvník při návratu do bazénové haly procházel prostorem pro sprchování. Pokud budou záchody umístěny také přímo u bazénů, musí být vybaveny sprchou. Jejich počet a uspořádání stanoví zvláštní právní předpisy, které upravují technické požadavky na stavby.
- V případě malého zařízení do počtu nejvýše 6 návštěvníků je možno zřídit záchody společné.

**Vysvětlivky pro tabulku 2:**

<sup>A)</sup> **Kabina nemusí mít předsíňku v případech, kdy je přístupná z prostoru, který není pobytovou místností. Pokud je stavba vybavena maximálně dvěma záchodovými kabinami, lze jako bezbariérovou zřídit pouze jednu z nich, určenou pro obě pohlaví a přístupnou přímo z veřejného komunikačního prostoru.** U změn dokončených staveb s více záchodovými kabinami lze též postupovat podle věty předchozí a v odůvodněných případech může být kabina zcela výjimečně přístupná z oddělení pro ženy. Ve stavbách, které jsou určeny pro osoby na vozíku s asistentem, musí být záchodová kabina řešena s ohledem na výpomoc asistenta.

<sup>B)</sup> Stavby určené pro děti do tří let s hygienickým zařízením pro veřejnost musí mít nejméně jednu přebalovací kabinu v oddělení pro ženy a nejméně jednu přebalovací kabinu v oddělení pro muže, popřípadě nejméně jednu přebalovací kabinu přístupnou ze společného prostoru řešenou podle bodu 5.1.9. přílohy č. 3 k této vyhlášce nebo nejméně jeden přebalovací pult v oddělení pro ženy a nejméně jeden přebalovací pult v oddělení pro muže řešený podle bodu 5.1.8. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

<sup>C)</sup> Ve stavbě, ve které je sprcha nebo vana určena pro užívání veřejností, musí být nejméně jedna sprcha nebo vana v oddělení pro ženy a nejméně jedna sprcha nebo vana v oddělení pro muže řešena v souladu s požadavky uvedenými v bodech 5.1.1. a 5.1.10. až 5.1.13. přílohy č. 3 k této vyhlášce.

#### **Společná, závěrečná a zrušovací ustanovení**

- Slouží-li části jedné stavby rozdílným účelům, posuzují se jednotlivé části samostatně podle příslušných ustanovení této vyhlášky a jejich příloh.

- Odchytky od norem jsou přípustné, pokud se prokáže, že navržené řešení odpovídá nejméně požadavkům těchto norem.

- Bezbariérové užívání stavby musí být zajištěno po celou dobu její životnosti. Při odstranění stavby nebo změně dopravního značení musí být provedeny také příslušné změny pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, zejména musí být provedeny příslušné změny v hmatových prvcích a akustickém vedení a informacích pro osoby se zrakovým postižením.

- Školy, předškolní a školská zařízení musí mít bezbariérové řešení prostory rovněž pro děti, žáky a studenty. U staveb pro mimoškolní vzdělávání se postupuje obdobně.

<b>ČSN 73 4108 Hygienická zařízení a šatny (2.2013):</b>
<b>5 Umývárny</b>
<b>5.2 Umývárny pro částecnou očistu</b>
5.2.1 Umývárny pro částecnou očistu se vybavují umyvadly, umývacími žlaby, popř. umývacími fontánami a vaničkami na mytí nohou.
<b>5.3 Umývárny pro celkovou tělesnou očistu</b>
5.3.2 Ve stavbách občanského vybavení, ve kterých je záchod určen pro užívání veřejností, musí být nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro ženy a nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro muže řešena v souladu s požadavky na bezbariérové užívání (Vyhláška č. 398/2009 Sb.). Tento požadavek platí i pro stavby pro výkon práce stanovené prováděcím právním předpisem (Vyhláška č. 398/2009 Sb.).
<b>6 Záchody a pisoáry</b>
<b>6.1 Základní ustanovení</b>
6.1.1 Záchody se navrhují oddělené pro muže a ženy. Společné záchody smí být v zařízeních pro děti předškolního věku. V objektech přístupných veřejnosti se navrhují záchody zvlášť pro zaměstnance a zvlášť pro veřejnost. Na pracovišti do 5 zaměstnanců celkem lze zřizovat jeden společný záchod (mimo potravinářské provozy).
6.1.2 Ve stavbách občanského vybavení, ve kterých je záchod určen pro užívání veřejností, musí být nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro ženy a nejméně jedna záchodová kabina v oddělení pro muže řešena v souladu s požadavky na bezbariérové užívání. Tento požadavek platí i pro stavby pro výkon práce stanovené právním předpisem (Vyhláška č. 398/2009 Sb.).
Pokud jsou ve stavbě maximálně dvě záchodové kabiny, lze umístit pouze jednu společnou bezbariérovou kabínu pro obě pohlaví. Tato kabína musí být přístupná přímo z veřejného komunikačního prostoru a je vhodné ji řešit s možností manipulační plochy vozíku na obou stranách záchodové mísy. Společnou bezbariérovou kabínu je možné umístit také u změn dokončených staveb. V odůvodněných případech může být kabína zcela výjimečně přístupná z oddělení pro ženy.
Ve stavbách, které jsou určeny pro osoby na vozíku s asistentem, musí být bezbariérová záchodová kabína řešena s ohledem na výpomoc asistenta. tato kabína musí být přístupná přímo z komunikačního prostoru.
6.1.3 Záchody se zřizují v každém podlaží s více než pěti trvalými zaměstnanci. Vzdálenost od pracovního místa nesmí být více než 120 m, při ztíženém přístupu, při nerovnosti povrchu, chůzi do kopce a členitosti přístupové cesty nesmí být vzdálen více než 75 m.
6.1.4 Na záchodech musí být vždy k dispozici toaletní papír, na záchodech pro ženy musí být krytý odpadkový koš.
<b>9 Přebalovací kabiny a pulty</b>
9.1 Ve stavbách občanského vybavení s hygienickým zařízením pro veřejnost, kde se předpokládá užívání rodinami s dětmi (mateřská centra, budovy pro dopravní terminály, obchodní domy a nákupní centra apod.), musí být nejméně jedna přebalovací kabína v oddělení pro ženy a nejméně jedna přebalovací kabína v oddělení pro muže, popřípadě nejméně jedna přebalovací kabína přístupná ze společného prostoru. Tato přebalovací kabína může sloužit také jako místnost pro kojení.
<b>10 Místnost pro obsluhu</b>
10.1 Místnost pro obsluhu se zřizuje ve veřejných záchodech s obsluhou. Musí být samostatně vetraná. Vybavuje se umyvadlem, šatní skřínkou a sedacím nábytkem.
<b>12 Úklidové místnosti</b>
12.1 Úklidové místnosti se vybavují výlevkou se studenou a teplou vodou a jednoduchým, snadno čistitelným nábytkem pro ukládání čistících a dezinfekčních prostředků a úklidových pomůcek.
12.2 Slouží-li úklidová místnost pro převlékání uklízečky, vybavuje se zdvojenou šatní skřínkou a není-li situována v blízkosti umývárny, umyvadlem s mísicí baterií pro teplou a studenou vodu.

<b>268/2009 Sb. VYHLÁŠKA ze dne 12. srpna 2009 o technických požadavcích na stavby:</b>
<b>Byt:</b> Každý byt musí mít alespoň jednu záchodovou mísu a jednu koupelnu. U každé samostatné provozní jednotky s pobytovými místnostmi se počet záchodových mís stanoví podle účelu jednotky a počtu jejích uživatelů v souladu s příslušnými normovými hodnotami. Záchod nesmí být přístupný přímo z pobytové místnosti, nebo z obytné místnosti, jde-li o jediný záchod v bytě.
<b>Stavby se shromažďovacím prostorem:</b> Vždy pro 50 žen nebo 100 mužů musí být k dispozici alespoň jedna samostatná místnost se záchodovou mísou a dále vždy pro 50 mužů jedno pisoárové stání nebo mušle a alespoň jedna samostatná místnost se záchodovou mísou pro osoby používající vozík pro invalidy. Personál musí mít hygienické zařízení oddělené od zařízení pro veřejnost. Hygienické zařízení musí být vždy uspořádáno podle pohlaví odděleně. Stavebně technické provedení musí odpovídat normovým hodnotám.
<b>Stavby pro obchod:</b> Stavby pro obchod musí být vybaveny samostatnou místností se záchodovou mísou pro veřejnost odděleně pro muže a ženy obojí s
<b>Stavby ubytovacích zařízení:</b> Ubytovací jednotky v ubytovacích zařízeních zařazených do třídy tři až pět hvězdiček musí mít hygienické zařízení přístupné z
<b>Stavby škol, předškolních, školských a tělovýchovných zařízení:</b> Samostatná místnost se záchodovou mísou a umývárny u předškolních zařízení musí být

<b>361/2007 Sb. NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 12. prosince 2007, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci; Změna: 68/2010 Sb.:</b>
Záchod musí být zajištěn pro zaměstnance tak, aby nebyl od pracoviště vzdálen více než 120 m; při ztíženém přístupu, při nerovnosti povrchu, chůzi do kopce, členitosti přístupové cesty nesmí být vzdálen více než 75 m.
Suchý nebo chemický záchod nelze zřizovat pro pracoviště určené pro trvalou práci, s výjimkou mobilního pracoviště, a pro pracoviště určené k výkonu činnosti epidemiologicky závažné.
Záchodová předsiň se zřizuje před místností se záchody a pisoáry. Pisoáry se zřizují v samostatné místnosti nebo společně se záchodovými kabinami.
U suchého nebo chemického záchodu musí být zajištěny přiměřené podmínky pro umytí rukou zaměstnance.

<b>398/2009 Sb. VYHLÁŠKA ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb:</b>
Tato vyhláška stanoví obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání osobami s pohybovým, zrakovým, sluchovým a mentálním postižením, osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázejícími dítě v kočárku nebo dítě do tří let (dále jen „osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace“).
Podle této vyhlášky se postupuje při zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, nebo při zpracování jednoduchého technického popisu záměru pro vydání územního souhlasu a při zpracování projektové dokumentace, při povolování nebo ohlašování a provádění staveb, při vydávání kolaudačního souhlasu, při užívání a odstraňování staveb nebo zařízení a při kontrolních prohlídkách staveb
a) pozemních komunikací a veřejného prostranství, b) občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností, c) společných prostor a domovního vybavení bytového domu obsahujícího více než 3 byty (dále jen „bytový dům“), upravitelného bytu nebo bytu zvláštního určení, d) pro výkon práce celkově 25 a více osob, pokud provoz v těchto stavbách umožňuje zaměstnávat osoby se zdravotním postižením nebo stavby pro výkon práce osob s těžkým zdravotním postižením <sup>4)</sup> (dále jen „stavby pro výkon práce“).
Ustanovení této vyhlášky se uplatní též u změn dokončených staveb a změn v užívání staveb, pokud to závažně územně technické nebo stavebně technické důvody nevyklučují.
U staveb, které jsou kulturními památkami, se ustanovení této vyhlášky použijí s ohledem na zájmy státní památkové péče.

Stavbou občanského vybavení se rozumí:

- a) stavba pro veřejnou správu, soudy, státní zastupitelství, policii, obviněné a odsouzené,
- b) stavba pro sdělovací prostředky,
- c) stavba pro obchod a služby,
- d) stavba pro ochranu obyvatelstva,
- e) stavba pro sport,
- f) školy, předškolní a školská zařízení,
- g) stavba pro kulturu a duchovní osvětu,
- h) stavba pro zdravotnictví a sociální služby,
- i) budova pro veřejnou dopravu,
- j) stavba ubytovacího zařízení pro cestovní ruch s celoročním i sezónním provozem pro více než 20 osob.

#### Zdroje:

- [01] VYHLÁŠKA 238/2011 Sb. ze dne 10. srpna 2011 o stanovení hygienických požadavků na koupaliště, sauny a hygienické limity písku v pískovištích venkovních hracích ploch; Změna: 97/2014 Sb.
- [02] VYHLÁŠKA 268/2009 Sb. ze dne 12. srpna 2009 o technických požadavcích na stavby
- [03] NAŘÍZENÍ VLÁDY 361/2007 Sb. ze dne 12. prosince 2007, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci; Změna: 68/2010 Sb.
- [04] VYHLÁŠKA 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- [05] VYHLÁŠKA 410/2005 Sb. ze dne 4. října 2005 o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých; Změna: 343/2009 Sb.
- [06] ČSN 73 4108 Šatny, umývárny a záchody (9.1994); Změna: Z1 (2.1999) – Datum zrušení: 1. 3. 2013
- [07] ČSN 73 4301 Obytné budovy (6.2004); Změna: Z1 (7.2005); Změna: Z2 (9.2009)
- [08] ČSN 73 5305 Administrativní budovy a prostory (4.2005)
- [09] ČSN 73 6058 Hromadné garáže. Základní ustanovení (6.1988); Změna: a (10.1988); Změna: b (8.1989); Změna: Z3 (2.2001)
- [10] ČSN 73 6059 Servisy a opravy motorových vozidel. Čerpací stanice pohonných hmot. Základní ustanovení; Změna: a (7.1991); Změna: Z2 (9.2006)
- [11] ČSN 73 6060 Čerpací stanice pohonných hmot (9.2006)
- [12] ČSN 73 4108 Hygienická zařízení a šatny (2.2013)

## **C.1 NÁVRH – TEXTOVÁ ČÁST**

### **DIPLOMNÍ PROJEKT**

Širší vztahy

Bilance

Architektonická koncepce

Funkce

Detail

## OBSAH

<b>1. ŠIRŠÍ VZTAHY</b> .....	3
1.1 DOSTUPNOST Z KOMUNIKACÍ .....	3
1.2 DOSTUPNOST PO VODĚ.....	3
1.3 ZAJÍMAVOSTI V OKOLÍ .....	3
<b>2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NAVRŽENÉM SOUBORU STAVEB</b> .....	4
2.1 BILANCE SOUBORU STAVEB .....	5
2.2 BILANCE PLOCH .....	5
<b>3. ARCHITEKTONICKÁ KONCEPCE NÁVRHU</b> .....	6
<b>4. KONCEPCE NAVRŽENÉHO SOUBORU STAVEB</b> .....	7
4.1 FUNKČNÍ ROZDĚLENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ .....	7
<b>5. KONCEPCE ŘEŠENÍ A POPIS NAVRŽENÉHO DETAILU RAMPY</b> .....	10

## 1. ŠIRŠÍ VZTAHY

Obec Jaroslavice se nachází v Jižních Čechách severně od krajského města České Budějovice. Sídlo leží na pravém břehu řeky Vltavy 2,5 km jižně od hráze Vodního díla Hněvkovice. Samostatné katastrální území Jaroslavic u Kostelce spadá pod město Hluboká nad Vltavou. Bývalá obec je dnes samotou s několika málo domy, kapličkou a památníkem připomínající původní obec.

### 1.1 DOSTUPNOST Z KOMUNIKACÍ

Jaroslavice leží nedaleko plánované dálnice D3, která je hlavní spojnici mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Dále dálnice povede na jih k napojení na rakouskou dálniční síť. Vzhledem k budování nového dálničního úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice je jedním z nejnáze dostupným místem v širokém okolí. Dálniční sjezdy jsou vzdáleny do 20 km od Jaroslavic. Prvním dálničním sjezdem je u města Hluboká nad Vltavou, další nejbližší dálniční sjezd je potom ve Veselí nad Lužnicí. Oba tyto sjezdy zajišťují velmi dobrou dopravní dostupnost.

Dopravně je lokalita dostupná i pomocí pravidelných autobusových linek jedoucích z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou a zpět. Nejbližší autobusová zastávka je Hroznějovice, která je vzdálená 3,5 km. Z Jaroslavic bude fungovat taxi služba, která bude zajišťovat svoz a rozvoz. Zřízení taxi služby je vhodné i pro další obce.

### 1.2 DOSTUPNOST PO VODĚ

Bývalá obec Jaroslavice se nachází přímo na břehu řeky Vltavy mezi obcemi Purkarec a hrází Hněvkovické přehrady. Lze tedy předpokládat, že obec je snáz obsluhovatelná a dostupná z vody. Tento předpoklad je zohledněn v samotném urbanistickém návrhu souboru staveb. Vodní dílo Hněvkovice umožňuje stavby maximálně přiblížit hranici vodní hladiny, aniž by hrozilo zatopení objektů v případě povodní. Na trase České Budějovice – Orlík se budou vyskytovat plavidla rekreační a plavidla veřejná. Rekreačními plavidly jsou myšleny hausbóty, motorové čluny a jachty. Veřejnými jsou potom plavidla zajišťující hromadnou přepravu osob („parníky“).

### 1.3 ZAJÍMAVOSTI V OKOLÍ

Trasa České Budějovice – Orlík nabízí více než 20 atraktivních míst vhodné pro zastavení a spousta vyhlídkových míst přímo z lodi. Stavby mostů, silničních, železničních nebo mostní pilíře jako pozůstatky mostů. Mezi tyto atraktivní prvky patří: Podolský most, Most u Červené (železniční příhradový most – nejvyšší železniční most v ČR).



Na trase se nachází 5 výškových stupňů o různých výškách, které se překonávají ve zdymadlech.

- Zdymadlo České Vrbné
- Zdymadlo Hluboká nad Vltavou
- Plavební komora Hněvkovice přehrada
- Jez s plavební komorou Hněvkovice
- Plavební komora Kořensko
- Zdvihadlo Orlík

Nejbližšími turisticky navštěvovanými místy potom jsou:

- Učební a výcvikové středisko - Akademie múzických umění v Praze 7,3 km
- Zřícenina hradu Hrádek u Purkarce (Karlův hrádek) 6,1 km
- Purkarec – Síň voroplavby na Vltavě (muzeum) 4,1 km
- **Jaroslavice – bývalá obec 0 km**
- Pořežany – Muzeum historických vozidel a staré zemědělské techniky (7,2 km)
- Vodní dílo Hněvkovice s plavební komorou vysokou 27m 2,5 km
- Historické město Týn a nad Vltavou 8,0 km

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NAVRŽENÉM SOUBORU STAVEB

Řešená plocha	15 353 m <sup>2</sup>
Zastavěná plocha budovami	911 m <sup>2</sup>
Celková zastavěná plocha včetně zpevněných ploch	5 378,7 m <sup>2</sup>
Předpokládaný počet zaměstnanců	15
Počet parkovacích stání	21 vč. 2 vyhrazených pro osoby se sníženou schopností pohybu a zraků
Počet návštěvníků ze zařízení lodní dopravy	15 os/den
Počet návštěvníků cyklistů	50 os/den
Počet návštěvníků z místních rekreačních zařízení	10 os/den
Počet návštěvníků z přístaviště	100 os/den
Navržený počet stání pro hausbóty	16

Kapacita restaurace uvnitř	54 osob
Kapacita restaurace na venkovní terase	32 osob
Prodejna – velikost prodejní plochy	72,0 m <sup>2</sup>
Maximální hladina vzdutí přehrady	370,1 m.n.m
Provozní hladina	368,9 m.n.m
Minimální hladina provozu	368,6 m.n.m
Hladina stálého nadržení	364,6 m.n.m

## 2.1 BILANCE SOUBORU STAVEB

TYP OBJEKTU	Plocha objektu [m <sup>2</sup> ]	Výška objektu [m]	Obestavěný prostor [m <sup>3</sup> ]
Obchod	116,3	4,15	483
Kuchyně	179,8	4,90	881
Restaurace	260,5	6,05	1576
Zastřešení – restaurace	322,9	6,55	2115
Marina	135,5	6,15	834
Technické zázemí	74,9	4,95	371
Sociální zázemí	143,3	3,50	500
<b>Molo</b>	<b>785,0</b>	-	-

## 2.2 BILANCE PLOCH

PLOCHA	m <sup>2</sup>
Zpevněné plochy – CHODNÍKY	4 477
Zpevněné plochy – POJÍZDNÉ ŽIVICE	4 692
Zpevněné plochy – POJÍZDNÉ DLÁŽDĚNÉ	977
Travnaté plochy a hřiště	12 680
Mola a rampy	785
Zastavěné plochy	911

### 3. ARCHITEKTONICKÁ KONCEPCE NÁVRHU

Navržený soubor staveb je citlivě zasazen do místa, kde historicky bývala centrální část dnes zaniklé obce Jaroslavice. Navržený soubor staveb je značně rozčleněn tak, aby svojí hmotou lépe zapadl do stávajícího i výhledového prostředí. Hmota staveb graduje od krajních částí až do centrální části. Z východní strany kompozičně reaguje na prostor okolo stávající kaple a snaží se o jeho dotvoření. Za účelem zklidnění byla přeložena stávající komunikace za kapli a prostor mezi kaplí a přístavištěm je pojat jako zklidněná náves. Z tohoto prostoru je navržen široký průchod, který je veden v ose mezi kaplí a přístavním majákem. Ze strany západní je kompozice mariny přizpůsobena tvaru břehu. Návrh staveb je řešen tak, aby v každém místě z pohledu projíždějícího plavidla poskytoval zajímavý pohled. Kónické stavby nabízejí mnoho zajímavých perspektiv. Kombinace staveb a krytých prostorů nabízejí velké množství zajímavých průhledů ať již směrem na kapli, maják, přístaviště lodní dopravy.

Z hlediska architektonického výrazu jsou stavby ponechány v jednom barevném a materiálovém odstínu světlé bílé jemné omítky. Původně byla zvažována i varianta pohledového betonu avšak z celkových vizualic byla patrná značná hrubost a těžkost.

Bílý odstín v kombinaci tmavě modrého odstínu vždy k vodě a lodím patřil a i tento fakt byl zvažován. Celkový dojem stavby působí lehce a hmota by se měla odrážet od tmavších okolních ploch.



*Varianta z pohledového betonu*

Velké plné plochy střídají velké prosklené plochy, které zajišťují maximální propojení s přírodou a hlavně naprosto fantastické pohledy do údolí řeky Vltavy a přehrady Hněvkovice.

## **4. KONCEPCE NAVRŽENÉHO SOUBORU STAVEB**

### **4.1 FUNKČNÍ ROZDĚLENÍ STAVEBNÍCH OBJEKTŮ**

- Prodejna se smíšeným zbožím
- Kuchyně
- Restaurace
- Venkovní krytá restaurace
- Kancelář mariny
- Zázemí mariny
- Sociální zařízení mariny
- Zastávka lodní dopravy
- Přístavní mola
- Čerpací stanice
- Parkoviště

#### **FUNKČNÍ ŘEŠENÍ A POPIS NÁVRHU PRODEJNY**

Prodejna je navržena tak, aby byla architektonicky zajímavá ze strany návsi i ze strany od přehrady. Stejně tak jsou navrženy i vstupy, které umožňují napojení na prostor přístaviště a zastávky lodní dopravy stejně tak jako přímý vstup ze strany druhé od návsi. Převážná část zboží bude uskladněna přímo na prodejní ploše. Zázemí je velmi malé pro jednoho až dva zaměstnance.

#### **FUNKČNÍ ŘEŠENÍ A POPIS NÁVRHU KUCHYNĚ**

Prostory kuchyně přímo navazují na objekt restaurace. Celý objekt můžeme rozdělit do několika částí:

- bar a jeho zázemí
- kuchyně (varny, přípravný, sklady, mytí)
- zázemí pro zaměstnance
- prostor pro uskladnění odpadu z kuchyně

Objekt kuchyně má dva zásobovací prostory, jak pro bar, tak samostatně pro kuchyni.

### Bar a jeho zázemí

Součástí restaurace je bar. Zásobování baru je samostatným vstupem ze severní strany přes sklad a zázemí. Bar je provozně napojen i na výdej z kuchyně restaurace.

Zázemí baru obsahuje veškeré potřebné vybavení (kuchyňskou desku, lednici, vinotékou, myčku na sklo, kávovar a dvou dřež). Ve skladu baru je řešeno uskladnění obalů.

### Kuchyně

Kuchyně obsahuje prostory pro příjem, sklady dělené na chladicí a trvalé potraviny.

Přípravny jsou navrženy tak, aby práce v kuchyni kontinuálně probíhala. Jednoduché přípravny na maso, vejce a přípravu těsta, prostorově oddělená přípravná hrubé zeleniny, na kterou navazuje čistá přípravná zeleniny. U těchto přípraven je navržena linka se studenou kuchyní. Každá přípravná část je zakončena umyvadlem nebo dřežem na oplachování.

Centrálním prvkem kuchyně je varna.

Striktně oddělené provozy výdeje a příjmu použitého nádobí je řešeno stavebně oddělenou místností bílého mytí.

### Zázemí pro zaměstnance

Orientováno na straně u fasády

- denní místnost
- WC se sprchou a umyvadlem
- kancelář

Odpad a technické zázemí kuchyně je stavebně odděleno od zbylého prostoru kuchyně. Prostor pro odpad je umístěn za tenkou předstěnou, aby byla zachována čistota architektonického tvaru a zároveň splněn požadavek hygieny.

V technické místnosti je uvažováno pouze se zásobníky na teplou vodu a její ohřev.

*Poznámka: Provoz kuchyně byl konzultován se speciality firmy Gastroprofis international s.r.o.*

## **FUNKČNÍ ŘEŠENÍ A POPIS NÁVRHU RESTAURACE**

Restaurace je navržena pro přípravu 100 – 150 jídel za den. I přesto, že se jedná o plnohodnotnou kuchyni, část jídel bude připravována z polotovarů a nebude připravována v kuchyni (cukrářské výrobky, saláty...).

V restauraci je navržen malý nápojový bar pro večerní posezení. V prostoru venkovního posezení je navržen krb přizpůsobený na možnost opékání větších kusů masa (ovce, vepřové, kuřata, krůty apod.). Z důvodu využitelnosti i v nepříznivém počasí je velká část venkovního prostoru zastřešena. I z tohoto prostoru lze vnímat okolní přírodu s pohledem na vodní plochu a na přístaviště s životem na hausbótech a vodní hladině.

Zázemí je dostatečné pro osm až deset zaměstnanců.

Celkový vnitřní prostor je rozdělen na dvě zóny – restaurační část s noblesním prostorem a barovým pultem s vysokou světlou výškou, a prostorově menší část se sociálním zázemím určenou pouze pro návštěvníky restaurace. Prostory pro sociální zázemí jsou od restaurační části odděleny nižší předstěnou obloženou lomovým kamenem. Vstup do sociálního zázemí je přes společnou předsíň. Sociální zázemí pro muže i pro ženy je vybaveno vlastní hygienickou kabinkou dostatečně prostorově dimenzovanou pro osoby s omezenou schopností pohybu. Světlé výšky místností sociálních zázemí jsou navrženy 2,5m, což je minimální možná výška pro sociální zázemí nad 31m<sup>2</sup> dle NAŘÍZENÍ VLÁDY 361/2007 Sb.

Nad celou částí sociálního zázemí restaurace je navržen technický prostor pro umístění vzduchotechnických jednotek.

## **FUNKČNÍ ŘEŠENÍ A POPIS NÁVRHU MARINY**

Marina je pojatá jako domovský přístav a marina především pro cestovní hausbóty. Tedy obytné lodě, na kterých se cestuje a každý den se kotví na jiném místě. Marina je tvořena kanceláří pro odbavování lodí respektive pro jejich přebírání zpravidla v týdenních turnusech.

Kancelář je řešena pro dva zaměstnance. Na východní straně je navržen vstup pro zaměstnance a malé zázemí se šatnami a sociálním zařízením. Na straně západní je prosklená atraktivní kancelář s dostatečným přehledem nad vjezdem do přístaviště i celé přístaviště.

Na provoz kanceláří navazuje skladová a údržbová část, která bude obsluhována dvěma zaměstnanci – techniky, kteří budou zabezpečovat malou údržbu lodí po převzetí. Zejména se bude jednat o výměnu ložního prádla, drobné opravy na lodích (výměna lan, utopeného nádobí, fendrů, žárovek, plynových lahví na vaření, apod.) a celkový úklid lodí po ukončení turnusu. Navržený prostor bude

obsahovat zejména skladovací prostor pro ložní prádlo a v oddělené části regály pro uskladnění spotřebních náhradních dílů s malou dílnou.

V přístavišti nebudou prováděny žádné náročnější opravy, jako jsou nátěry spodků lodí a výměny motorových částí lodí.

Samostatnou část přístaviště tvoří sociální zařízení a sprchy. Kapacitně je zařízení dimenzováno na 150 lidí.

## **FUNKČNÍ ŘEŠENÍ A POPIS NÁVRHU PŘÍSTAVNÍHO MOLA A BAZÉNU.**

Molo je navrženo jako plovoucí s možností proměnlivé výšky. Ukotvení mola je zajištěno soustavou ocelových sloupů pevně zakotvených do dna. Převýšení mezi úrovní mariny a plovoucím molem je řešeno třemi kluznými rampami.

### **5. KONCEPCE ŘEŠENÍ A POPIS NAVRŽENÉHO DETAILU RAMPY**

Pro zpracování detailu byla vybrána atypická konstrukce rampy zpřístupňující přístavní molo. Rampa je navržena tak, aby umožňovala vyrovnání výšek mezi břehem a maximální výškou hladiny v přehradě (370,1 m.nm.) a v opačném případě mezi břehem a minimální výškou hladiny (provozní minimum 368,6 m.n.m). Všechny části přístavního mola včetně rampy splňuje požadavky na zajištění přístupu osob se sníženou pohyblivostí.

Z důvodu zajištění potřebného převýšení a zmenšení rozponu rampy je její navržená délka rozdělena vloženou mezipodestou. Pro její návrh je podstatné, aby její vertikální pohyb byl stabilizovaný a výška zdvihu byla poloviční oproti celkové výšce předpokládaného kolísání vodní hladiny. Mezipodesta je proto zavěšená na ocelové trubce průměru 250 mm, po kterém pojíždí kotevní prstence. Hladký pohyb je zajištěn soustavou silonových válečků. Zdvih mezipodesty je zajištěn silonovým plovákem o výtlačku cca 1m<sup>3</sup>.

Samotná konstrukce mezipodesty je navržena z ocelového tenkostěnného rámu, na kterém jsou ukotveny dřevěné latě. Do těchto latí je přišroubován dřevěný obklad, který tvoří pohledovou část mezipodesty. Pro případ dlouhodobějšího vysokého stavu vodní hladiny je možné zajistit podestu ve vyšší poloze, čímž bude zajištěno pozvolnější klesání první rampy.

Spodní části ramp, první rampy na podestě a druhé rampy na molu jsou volně uloženy na kolečkách na horní ploše podesty a horní ploše mola z důvodu umožnění vzájemného posunu při změně výšky vodní hladiny.

## **C.2 NÁVRH – GRAFICKÁ ČÁST**

### **DIPLOMNÍ PROJEKT**

Situace

Půdorys

Řezy

Pohledy

Architektonicko-technický detail

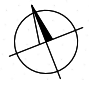
Vizualizace



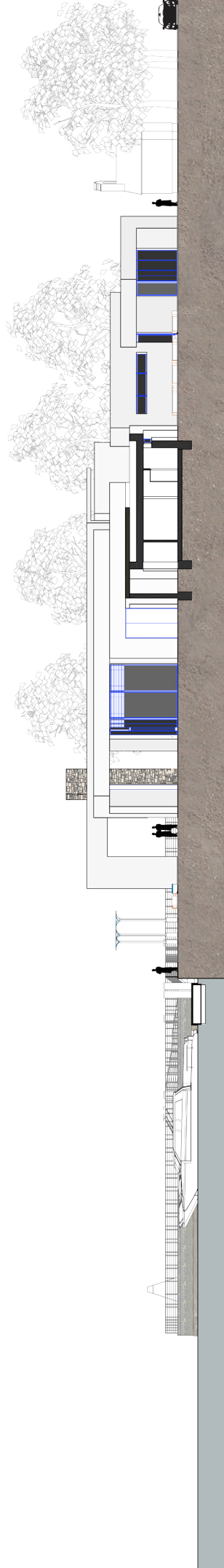
# SITUACE



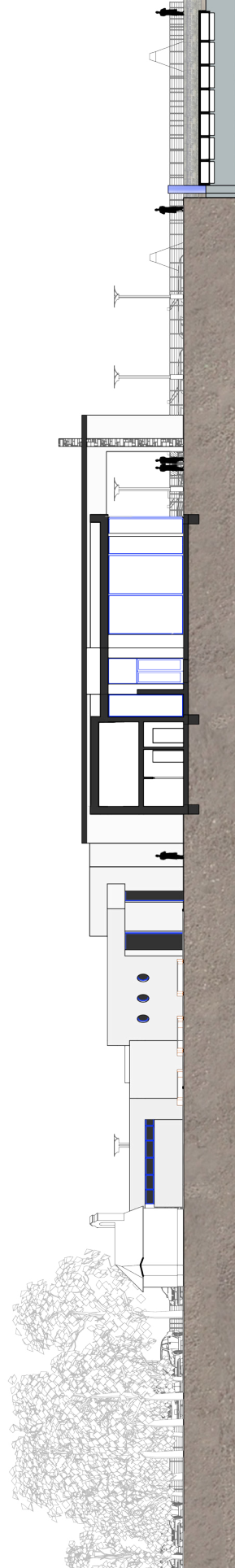
# PŮDORYS



## ŘEZ A-A' SOCIÁLNÍM ZÁZEMÍM



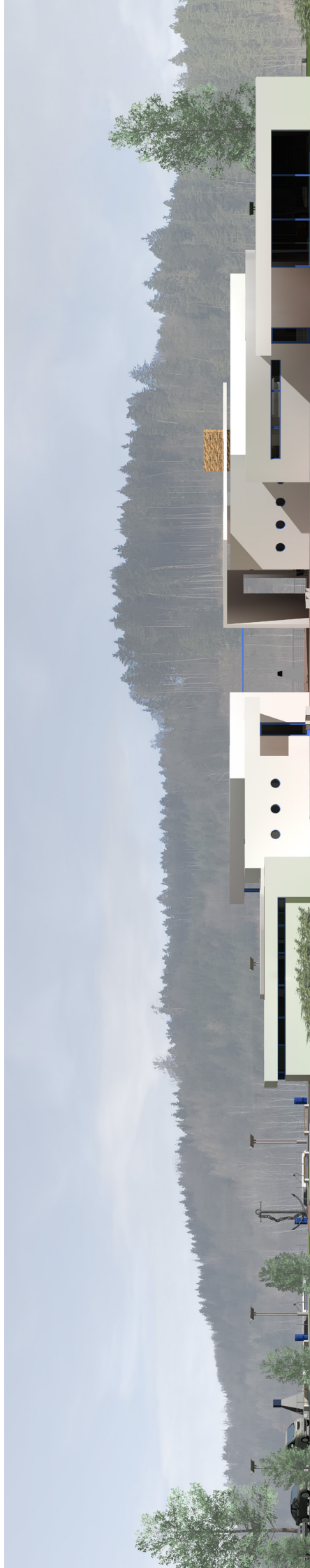
## ŘEZ B-B' RESTAURACÍ



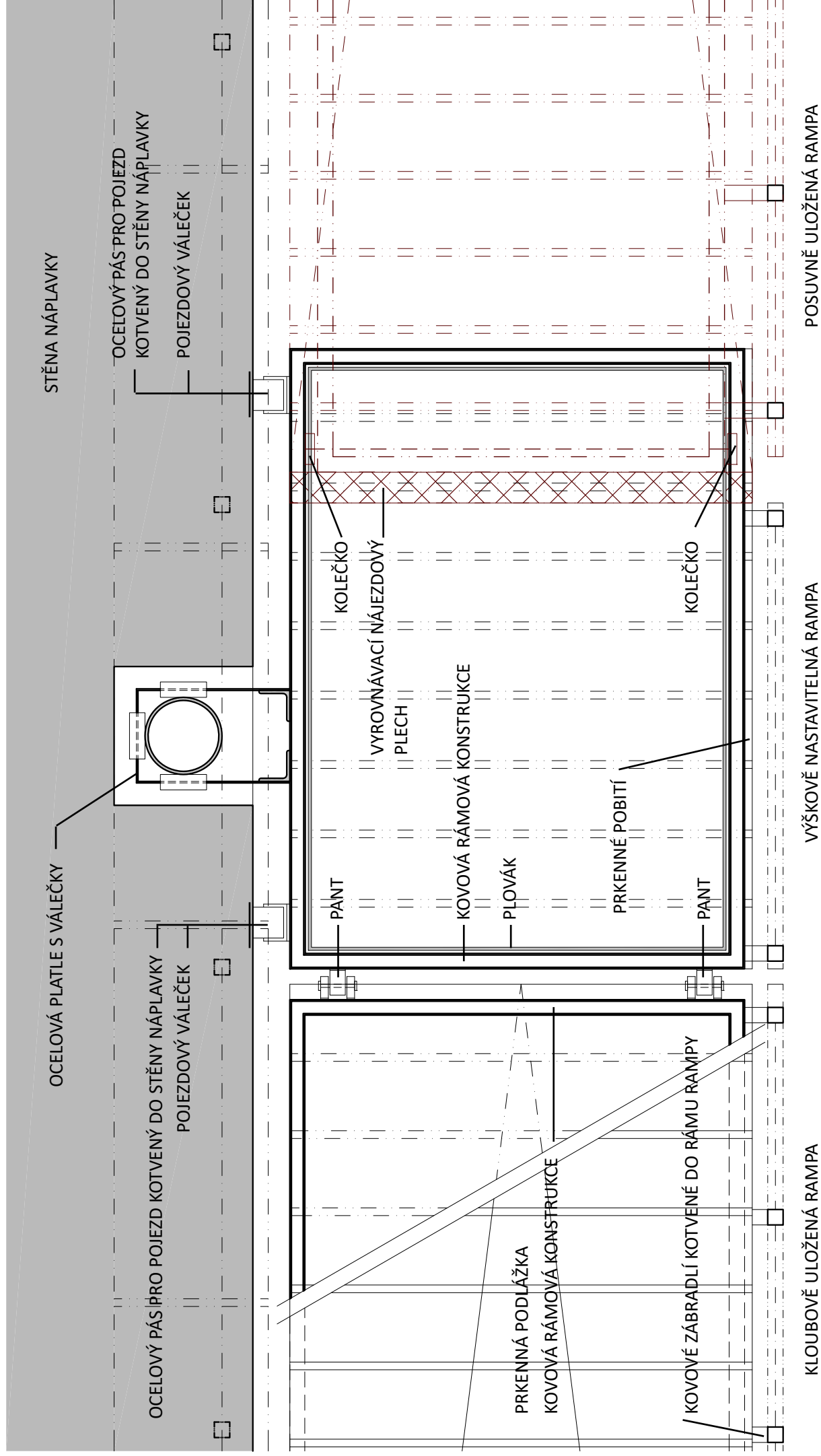
POHLED ZÁPADNÍ



POHLED VÝCHODNÍ



# DETAIL VYROVNÁVACÍ RAMPY - PŮDORYS



# DETAIL VYROVNÁVACÍ RAMPY - ŘEZ

