**Příloha č. 3 *Typové řešení nových sjezdů***

V rámci této studie jsou uvažovány 2 základní typy sjezdů s ohledem na jejich dispozici. Tyto základní typy sjezdů jsou popsány v následujících podkapitolách. Jedná se o tyto typy sjezdů:

* **Sjezd kolmý na osu toku.**
* **Sjezd šikmý k ose toku.**

## Sjezd kolmý na osu toku

Typ sjezdu kolmý na osu toku je první z popisovaných variant, která svým dispozičním řešením vychází z historických brodů a přívozů, které se zpravidla nacházejí v centrálních částech zastavěných oblastí v návaznosti na hlavní obecní komunikaci. Tento typ sjezdu lze aplikovat také na sjezdy tohoto typu uvažované k rekonstrukci.

**Sjezdová rampa**

Je navržena sjezdová rampa se zpevněným povrchem (např. betonová deska s dilatačními bloky, kamenná dlažba do betonu nebo betonové panely) o maximálním sklonu cca do 15 %[[1]](#footnote-1) a minimální šířce dle návrhové kategorie plavidla. Pojízdnou plochu se doporučuje realizovat s úpravou povrchu z důvodu zlepšení jejích pojízdných vlastností (např. šikmé drážky), zejména při užívání za zhoršených klimatických podmínek. Na tuto plochu sjezdu bude navazovat boční konstrukce tvořená např. železobetonovými opěrnými zdmi nebo šikmými svahy zpevněnými zpravidla kamennou dlažbou do betonu. Volba typu boční konstrukce se bude odvíjet zejména od požadavku na zábor území podél sjezdu – zmenšení plochy záboru při volbě svislých bočních zdí za cenu vyšších investičních nákladů. Při variantě s bočními zdmi musí být na jejich koruně instalováno ochranné zábradlí v souladu s platnou ČSN a pokud možno takové, které by svým provedením umožňovalo průchod povodňových vod (např. odmontovatelná či sklápěcí konstrukce). Zdi je možno realizovat jako celobetonové nebo v případě požadavku některého z dotčených orgánů státní správy s kamenným obkladem povrchu. Do konstrukce zdi se mohou umístit dřevěné oděrné trámce pro ochranu betonové konstrukce i vozidla s plavidlem (případně jiný způsob ochrany konstrukce).

V případě nepříznivého podloží je uvažováno s realizací trvalé podzemní stěny ze štětovnic navazující na železobetonovou konstrukci opěrné zdi. Štětovnice by byly zaráženy po obvodě sjezdové rampy před její realizací a tvořily by souvislou podzemní stěnu. S realizací stěny ze štětovnic je uvažováno i jako dočasné konstrukce (ochranné jímky) při samotné realizaci konstrukce sjezdu. Případnou realizaci trvalé a dočasné konstrukce ze štětovnic se v případě možnosti doporučuje pro snížení investičních nákladů sloučit v jednu konstrukci.

Předpokládá se, že bude nutná plošná úprava dna v návaznosti na realizované konstrukce, aby byla zajištěna dostatečná plavební hloubka a návaznost konstrukcí navrhovaných a stávajících. Po realizaci sjezdu bude provedena rekultivace okolí konstrukce v souladu s požadavky dotčených subjektů.

**Možnost vyvázání plavidla vč. přístupu**

Nedílnou součástí každého z nově navrhovaných sjezdů je zajištění možnosti krátkodobého vyvázání plavidla v blízkosti sjezdu. Vyvázání bude primárně umožněno realizací pacholat v rámci konstrukce sjezdu (např. na koruně bočních zdí) nebo realizací vyvazovací dalby s přístupovou lávkou. Případně kombinací obou zmiňovaných variant. Pacholata na koruně zdi budou rozmístěna ve vzájemné osové vzdálenosti 5 m a jejich umístění bude pokrývat rozsah minimální a maximální plavební hladiny. Přesné konstrukční řešení bude předmětem až navazujících podrobných projektových dokumentací a může se lišit s ohledem na požadavky v rámci jednotlivých lokalit. Kapacita samostatného vývaziště se předpokládá pouze pro jedno plavidlo a krátkodobé využití pouze pro dokončení procesu spouštění plavidla na vodu (bude ošetřeno příslušnou dodatkovou tabulí signálního značení).

Vyvazovací dalba bude přístupná z břehu přes lávku navazující na nově vybudovanou cestu pro pěší, která bude vedena od horního konce sjezdu. Součástí přístupu bude základní mobiliář v podobě laviček a odpadkových košů, který může být v odůvodněných případech rozšířen o další prvky jako např. odpočinkový přístřešek (pravděpodobně jako investice dotčené obce v případě zájmu).

V případě, kdy dojde návrhem konstrukce sjezdu k přerušení stávající pobřežní cesty, potahové cesty nebo polabské cyklostezky, musí být cestní síť v okolí sjezdu doplněna a upravena tak, aby byla zajištěna její návaznost (musí být projednáno s provozovatelem, cyklostezky byly zpravidla realizovány z dotačních titulů). V případě realizace sjezdu se šikmými svahy je vhodné umístit do svahu schodiště zajišťující přístup z pobřežní cesty do prostoru sjezdu. Povrch nově budovaných cest by se měl shodovat s povrchem cest stávajících (předpokládá se zpravidla asfaltový nebo štěrkový povrch).

**Plocha pro odstavení aut**

Nezbytnou součástí sjezdu je dále realizace zpevněné plochy pro možnost parkování vozidel včetně přívěsů po dobu, kdy je uživatel s plavidlem na vodě. Poloha a umístění parkovací plochy se bude lišit vždy u každé lokality, podle místních prostorových podmínek. Lokalita pro parkoviště by měla být co nejblíže lokalitě sjezdu a měla by být vhodně umístěna z hlediska návaznosti na stávající dopravní infrastrukturu. Doporučuje se umístění parkoviště maximálně do vzdálenosti cca 500 m.

Parkoviště bude realizováno se zpevněnou plochou. V zásadě se nabízejí 2 způsoby provedení zpevnění parkovací plochy. První z nich je realizace souvislé asfaltové plochy s nutností zajištění odvodu srážkové vody mimo plochu parkoviště. Druhou je pak provedení povrchu z polovegetačních tvárnic se vsakováním dešťové vody do podloží. Další možností je kombinace zpevněné parkovací plochy pro automobil a zatravněné plochy pro přívěs (při dodržení předpokladu, že budou odstaveny pouze prázdné přívěsy) – viz foto v kapitole 4.

Od parkoviště musí být zajištěn bezpečný přístup ke sjezdové rampě a k vývazišti. Součástí parkoviště může být také doprovodný mobiliář v podobě laviček nebo odpadkových košů v závislosti na kapacitě parkoviště a případných požadavcích zástupců dotčené obce.

Parkoviště bude určeno výhradně nebo přednostně pro uživatele sjezdu, aby nedocházelo k jeho zaplnění ostatními účastníky dopravního provozu a uživatelé sjezdu by pak se svými přívěsy nemusely hledat místo pro parkování vozidel na jiných méně vhodných místech na území obce.

**Plavební a dopravní značení**

Součásti záměru na vybudování sjezdu pro spouštění plavidel musí být také příslušné břehové signální a dopravní značení dle platné legislativy.

Plavební značení bude realizováno minimálně v rozsahu vyznačeném na situačním schématu, které je součásti této etapy prací. Je navrženo umístění těchto informativních signálních plavebních znaků umístěných na břehu:

* E.22 Doporučené místo ke spouštění plavidel na vodu.
* E.7 Povolené vyvazování u břehu (s dodatkovou tabulí určující časové omezení).

Přesná skladba a rozmístění znaků bude předmětem budoucích jednání s příslušnou pobočkou státní plavební správy v místě jednotlivých sjezdů.

Dále se předpokládá nutnost umístění některých dopravních značek. Jedná se o dopravní značky upravující provoz v těsné blízkosti sjezdu a plochy parkoviště, které zajistí bezpečný a plynulý provoz a využívání sjezdu (např. zákaz stání v prostoru sjezdu, omezení rychlosti na komunikacích u sjezdu, značení upravující využívání parkoviště, atd.). Přesná skladba a rozmístění dopravních značek bude opět předmětem budoucího jednání s dotčenými dopravními inspektoráty v místě jednotlivých sjezdů.

## Sjezd šikmý k ose toku

Dalším typem sjezdu je sjezd šikmý k ose toku nebo případně zcela vodorovný k ose toku. Tento typ sjezdu se zpravidla vyskytuje v případech, kdy vede podél koryta řeky v jeho těsné blízkosti souběžná komunikace. Varianta sjezdu vodorovného s osou toku se zpravidla navrhuje v případě svislých nábřežních zdí. Sjezd v šikmé i vodorovné variantě v proudící vodě je vhodné realizovat ve směru spouštění plavidel po směru toku.

**Sjezdová rampa**

Opět je navržena sjezdová rampa se zpevněným povrchem (např. betonová deska s dilatačními bloky, kamenná dlažba do betonu nebo betonové panely) o maximálním sklonu cca do 15 %[[2]](#footnote-2) a minimální šířce dle návrhové kategorie plavidla. Pojízdnou plochu se doporučuje realizovat s úpravou povrchu z důvodu zlepšení jejích pojízdných vlastností (např. šikmé drážky), zejména při užívání za zhoršených klimatických podmínek. Na tuto plochu sjezdu bude navazovat boční konstrukce tvořená např. železobetonovými opěrnými zdmi nebo šikmými svahy zpevněnými zpravidla kamennou dlažbou do betonu. Volba typu boční konstrukce se bude odvíjet zejména od požadavku na zábor území podél sjezdu – zmenšení plochy záboru při volbě svislých bočních zdí za cenu vyšších investičních nákladů. Při variantě s bočními zdmi musí být na jejich koruně instalováno ochranné zábradlí v souladu s platnou ČSN a pokud možno takové, které by svým provedením umožňovalo průchod povodňových vod (např. odmontovatelná či sklápěcí konstrukce). Zdi je možno realizovat jako celobetonové nebo v případě požadavku některého z dotčených orgánů státní správy s kamenným obkladem povrchu. Do konstrukce zdi se mohou umístit dřevěné oděrné trámce pro ochranu betonové konstrukce i vozidla s plavidlem (případně jiný způsob ochrany konstrukce).

V případě nepříznivého podloží je uvažováno s realizací trvalé podzemní stěny ze štětovnic navazující na železobetonovou konstrukci opěrné zdi. Štětovnice by byly zaráženy po obvodě sjezdové rampy před její realizací a tvořily by souvislou podzemní stěnu. S realizací stěny ze štětovnic je uvažováno i jako dočasné konstrukce (ochranné jímky) při samotné realizaci konstrukce sjezdu. Případnou realizaci trvalé a dočasné konstrukce ze štětovnic se v případě možnosti doporučuje pro snížení investičních nákladů sloučit v jednu konstrukci. V případě existence stávající svislé nábřežní zdi potřebných parametrů, bude tato zeď využita jako součást konstrukce nově budovaného sjezdu a dojde k úspoře investičních nákladů.

Předpokládá se, že bude nutná plošná úprava dna v návaznosti na realizované konstrukce, aby byla zajištěna dostatečná plavební hloubka a návaznost konstrukcí navrhovaných a stávajících. Po realizaci sjezdu bude provedena rekultivace okolí konstrukce v souladu s požadavky dotčených subjektů.

**Možnost vyvázání plavidla vč. přístupu**

Nedílnou součástí každého z nově navrhovaných sjezdů je zajištění možnosti krátkodobého vyvázání plavidla v blízkosti sjezdu. Vyvázání bude primárně umožněno realizací pacholat v rámci konstrukce sjezdu (např. na koruně bočních zdí) nebo realizací vyvazovací dalby s přístupovou lávkou. Případně kombinací obou zmiňovaných variant. Pacholata na koruně zdi budou rozmístěna ve vzájemné osové vzdálenosti 5 m a jejich umístění bude pokrývat rozsah minimální a maximální plavební hladiny. Přesné konstrukční řešení bude předmětem až navazujících podrobných projektových dokumentací a může se lišit s ohledem na požadavky v rámci jednotlivých lokalit. Kapacita samostatného vývaziště se předpokládá pouze pro jedno plavidlo a krátkodobé využití pouze pro dokončení procesu spouštění plavidla na vodu (bude ošetřeno příslušnou dodatkovou tabulí signálního značení).

Vyvazovací dalba bude přístupná z břehu přes lávku navazující na nově vybudovanou cestu pro pěší, která bude vedena od horního konce sjezdu. Součástí přístupu bude základní mobiliář v podobě laviček a odpadkových košů, který může být v odůvodněných případech rozšířen o další prvky jako např. odpočinkový přístřešek (pravděpodobně jako investice dotčené obce v případě zájmu).

V případě, kdy dojde návrhem konstrukce sjezdu k přerušení stávající pobřežní cesty, potahové cesty nebo polabské cyklostezky, musí být cestní síť v okolí sjezdu doplněna a upravena tak, aby byla zajištěna její návaznost (musí být projednáno s provozovatelem, cyklostezky byly zpravidla realizovány z dotačních titulů). Povrch nově budovaných cest by se měl shodovat s povrchem cest stávajících (předpokládá se zpravidla asfaltový nebo štěrkový povrch).

**Plocha pro odstavení aut**

Nezbytnou součástí sjezdu je dále realizace zpevněné plochy pro možnost parkování vozidel včetně přívěsů po dobu, kdy je uživatel s plavidlem na vodě. Poloha a umístění parkovací plochy se bude opět lišit vždy u každé lokality, podle místních prostorových podmínek. Lokalita pro parkoviště by měla být co nejblíže lokalitě sjezdu a měla by být vhodně umístěna z hlediska návaznosti na stávající dopravní infrastrukturu. Doporučuje se umístění parkoviště maximálně do vzdálenosti cca 500 m.

Parkoviště bude realizováno se zpevněnou plochou. V zásadě se nabízejí 2 způsoby provedení zpevnění parkovací plochy. První z nich je realizace souvislé asfaltové plochy s nutností zajištění odvodu srážkové vody mimo plochu parkoviště. Druhou je pak provedení povrchu z polovegetačních tvárnic se vsakováním dešťové vody do podloží. Další možností je kombinace zpevněné parkovací plochy pro automobil a zatravněné plochy pro přívěs (při dodržení předpokladu, že budou odstaveny pouze prázdné přívěsy) – viz foto v kapitole 4.

Od parkoviště musí být zajištěn bezpečný přístup ke sjezdové rampě a k vývazišti. Součástí parkoviště může být také doprovodný mobiliář v podobě laviček nebo odpadkových košů v závislosti na kapacitě parkoviště a případných požadavcích zástupců dotčené obce.

Parkoviště bude určeno výhradně nebo přednostně pro uživatele sjezdu, aby nedocházelo k jeho zaplnění ostatními účastníky dopravního provozu a uživatelé sjezdu by pak se svými přívěsy nemusely hledat místo pro parkování vozidel na jiných méně vhodných místech na území obce.

**Plavební a dopravní značení**

Součásti záměru na vybudování sjezdu pro spouštění plavidel musí být opět příslušné břehové signální a dopravní značení dle platné legislativy.

Plavební značení bude realizováno minimálně v rozsahu vyznačeném na situačním schématu, které je součásti této etapy prací. Je navrženo umístění těchto informativních signálních plavebních znaků umístěných na břehu:

* E.22 Doporučené místo ke spouštění plavidel na vodu.
* E.7 Povolené vyvazování u břehu (s dodatkovou tabulí určující časové omezení).

Přesná skladba a rozmístění znaků bude předmětem budoucích jednání s příslušnou pobočkou státní plavební správy v místě jednotlivých sjezdů.

Dále se předpokládá nutnost umístění některých dopravních značek. Jedná se o dopravní značky upravující provoz v těsné blízkosti sjezdu a plochy parkoviště, které zajistí bezpečný a plynulý provoz a využívání sjezdu (např. zákaz stání v prostoru sjezdu, omezení rychlosti na komunikacích u sjezdu, značení upravující využívání parkoviště, atd.). Přesná skladba a rozmístění dopravních značek bude opět předmětem budoucího jednání s dotčenými dopravními inspektoráty v místě jednotlivých sjezdů.

## Parametry sjezdu dle kategorie návrhového plavidla

Nově navrhované a rekonstruované sjezdy jsou rozděleny do tří základních kategorií podle parametrů návrhového plavidla, pro které je tento sjezd určen. Jedná se o tyto kategorie:

* Kategorie plavidla do 5 m.
* Kategorie plavidla 5-10 m.
* Kategorie plavidla 10-15 m.

Kategorie sjezdů byly stanoveny na základě požadavků na využití sjezdu v dané lokalitě a zároveň s ohledem na místní omezující podmínky (parametry příjezdové komunikace, možnost otáčení vozidel s přívěsem a prostor pro výstavbu parkoviště). V průběhu zpracování podrobných dokumentací jednotlivých lokalit může dojít k úpravě návrhové kategorie na základě výsledků podrobných průzkumů, které nebyly v průběhu zpracování této studie známy. Zejména v závislosti na výstupu z geometrického zaměření (průjezdné šířky a výšky na příjezdu ke sjezdu). Technické provedení sjezdů pro plavidla jednotlivých kategorií bylo posuzováno zejména s ohledem na tyto parametry:

* Podélný sklon sjezdu.
* Minimální šířka sjezdu.
* Minimální poloměr otáčení.
* Minimální poloměr zaoblení výškového oblouku.
* Minimální plavební hloubka.
* Minimální parametry plochy parkoviště.

**Podélný sklon sjezdu**

Pro rampu určenou ke spouštění plavidel na vodu musí být stanoven minimální a maximální podélný sklon. Minimální sklon, aby bylo možné bezpečně spustit plavidlo na vodu a přitom nedošlo k vjezdu tažného automobilu do vody více, než dovolují jeho technické parametry a nedošlo tak k jeho poškození. Maximální sklon musí být stanoven z důvodu bezpečného pohybu vozidla s přívěsem po rampě, aby nedocházelo k problémům při výjezdu těchto vozidel z prostoru rampy.

V dostupné zahraniční literatuře [4], [6] se uvádí doporučený podélný sklon v rozmezí 1:9 až 1:7, což přibližně odpovídá rozmezí 11,1 až 14,3 % (ve druhém z podkladů je uvedeno rozmezí 12 % až 15 %). Tyto údaje jsou v zásadě v souladu s nedávno realizovanými sjezdy na Vltavské vodní cestě (např. v Hluboké nad Vltavou) a s dalšími připravovanými záměry na výstavbu sjezdů v rámci přístavišť na Labi (Mělník, Malé Žernoseky a Kolín). Ve všech těchto lokalitách je shodně navrhována rampa o maximálním sklonu 15 %. Tato hodnota je brána jako maximální i v rámci této studie. Minimální hodnota 10 % byla stanovena na základě dalšího z dostupných zahraničních podkladů [5].

V některých případech, v závislosti na morfologii břehu, je možné navrhnout sklon rampy proměnný. Příjezdová část rampy nad hladinou vody může být realizována v pozvolnějším sklonu (v podstatě až vodorovném) a přibližně v místě styku rampy s vodní hladinou bude rampa ve sklonu strmějším dle uváděných hodnot, aby bylo možné plavidlo bezpečně spustit na hladinu. Toto řešení může být v některých případech výhodnější s ohledem na minimalizaci investičních nákladů (menší výkopy a boční konstrukce).

*Tabulka 4: Podélný sklon sjezdové rampy.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Minimální podélný sklon** | **Maximální podélný sklon** |
| Bez rozlišení | **10 %** | **15 %** |

Poznámka: hodnota minimálního sklonu platí pro sjezd s konstantním sklonem. V případě proměnného sklonu rampy, může být příjezdová část sjezdu nad hladinou vody sklonu pozvolnějšího.

Některé stávající využívané sjezdy (zejména ty v místě historických náplavek) jsou používány i přes jejich pozvolnější sklon než je výše uvedený minimální sklon[[3]](#footnote-3). Při těchto sklonech už zpravidla není zaručena jistota bezpečného pojezdu všech vozidel (nadměrný ponor vozidla nutný pro spuštění plavidla a hrozba poškození automobilu). V těchto případech se v praxi často používají pro převoz traktory nebo terénní vozidla s vyšším podvozkem.

**Minimální šířka sjezdu**

Minimální šířka sjezdu je dána parametry návrhového plavidla, které jsou pro vybraná plavidla uvedeny v kapitole 3.3 zprávy A.1 předchozí etapy studie.

*Tabulka 5: Minimální šířka sjezdu pro jednotlivé kategorie návrhového plavidla*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Maximální**  **šířka plavidla** | **Minimální**  **šířka sjezdu** | **Rezerva**  **po obou stranách plavidla** |
| **do 5 m** | 2,35 | **3,50** | 0,575 |
| **5 – 10 m** | 3,20 | **4,50** | 0,65 |
| **10 – 15 m** | 4,80 | **6,00** | 0,60 |

Poznámka: v dostupné zahraniční literatuře [4] se uvádí minimální šířka sjezdu 4 m pro plavidla délky 7,5 m, což koresponduje s výše uvedenými hodnotami.

**Minimální poloměr otáčení**

Při velmi nízkých rychlostí pohybu vozidla (např. při parkování) je rozhodující minimální poloměr otáčení vozidla, který je dán vlastnostmi návrhového vozidla. Tento minimální poloměr se pro představu u běžných osobních vozidel bez přívěsu pohybuje okolo hodnoty poloměru vnitřního oblouku cca 3,4 m. Vzhledem k předpokládanému rozmanitému vozovému parku, který se bude v lokalitách sjezdu vyskytovat, by mělo být postupováno v souladu s platnou dopravní normou *ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích*, která uvádí pro nízkou návrhovou rychlost (20 km/h) bez rozlišení návrhového vozidla minimální poloměr oblouku 12 m.

Nicméně u malých křižovatek nevýznamných komunikací je nutno přihlédnout k místním specifikům, prostorovým omezením a tyto poloměry je možné zmenšit ještě na minimum odpovídající geometrickým vlastnostem jednotlivých vozidel. Na základě doporučených hodnot pro jednotlivé typy automobilů byly pro účely této studie odvozeny hodnoty minimálních poloměru:

*Tabulka 6: Minimální poloměry směrových oblouků v prostoru sjezdu.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Minimální poloměr oblouku** |
| **do 5 m** | **6,0 m** |
| **5 – 10 m** | **8,0 m** |
| **10 – 15 m** | **9,5 m** |

Poznámka: tyto hodnoty nelze používat automaticky a bez podrobného posouzení v rámci každé zájmové lokality.

**Minimální poloměr zaoblení výškového oblouku**

Na přechodu vodorovné plochy na příjezdu ke sjezdu a šikmé plochy sjezdu je nutné provést úpravu zaoblením této hrany v souladu s požadavky na bezpečný provoz (aby nedocházelo k drhnutí podvozku automobilu nebo přívěsu o povrch komunikace). Tato hodnota vychází z *ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel* a je platná pro všechna vozidla mimo autobusů.

*Tabulka 7: Minimální poloměr výškového oblouku.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Min. poloměr zaoblení výškového oblouku** |
| **Bez rozlišení** | **12 m** |

Poznámka: uvedené minimum je s ohledem na bezpečnost při pojezdu a zkušenosti z již realizovaných sjezdů v ČR doporučeno zvýšit na hodnotu 30 m – sjezd v přístavu v Hluboké nad Vltavou [7].

**Minimální plavební hloubka**

Na základě známých maximálních ponorů plavidel, u kterých se předpokládá využívání sjezdů na LVC, je možné stanovit minimální plavební hloubky pro jednotlivé kategorie sjezdů (s připočtením marže k největšímu známému ponoru plavidla dané kategorie). Po dohodě s objednatelem studie a na základě zvyklostí z jiných staveb dimenzovaných pro malá plavidla je navržena jednotná minimální plavební hloubka. Hodnota minimální plavební hloubky bude rozhodující při návrhu části konstrukce sjezdu pod hladinou vody.

*Tabulka 8: Minimální plavební hloubka.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Minimální plavební hloubka** |
| **Bez rozlišení** | **1,8 m** (1,5 m ponor + 0,3 m marže) |

Poznámka: v dostupné zahraniční literatuře [4] se uvádí např. minimální ponor 1,25 m pro plavidla délky 7,5 m, což potvrzuje výše uvedenou možnost návrhu různých min. plavebních hloubek pro jednotlivé kategorie návrhových plavidel.

**Minimální parametry plochy parkoviště**

Návrh parkoviště pro vozidla se řídí normou *ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Podoba parkovací plochy může být v jednotlivých lokalitách značně odlišná a může být navržena v různém provedení i v rámci jedné lokality. Základní provedení parkovacích ploch je dvojího typu v závislosti na místních podmínkách jednotlivých lokalit.

* Parkovací stání s podélným řazením.
* Parkovací stání s kolmým/šikmým řazením.

V níže uvedených tabulkách jsou návrhové parametry podle typu stání a jednotlivých kategorií, které vycházejí z výše citované normy a byly aplikovány pro účely této studie pro jednotlivé kategorie návrhových plavidel. Jedná se o minimální rozměry jednotlivých parkovacích stání bez navazujících úprav (obrubníky, chodníky, atd…).

*Tabulka 9: Návrhové parametry parkovacích stání s podélným řazením.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Maximální délka vozidla vč. přívěsu[[4]](#footnote-4)** | **Minimální délka stání** | **Minimální šířka stání** |
| **do 5 m** | 11 m | **13 m** | **2,65 m** |
| **5 – 10 m** | 16 m | **18 m** | **3,0 m** |
| **10 – 15 m** | 21 m | Nadrozměrný náklad  – viz poznámka pod tabulkami | |

*Tabulka 10: Návrhové parametry parkovacích stání s kolmým/šikmým řazením.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kategorie sjezdu** | **Maximální délka vozidla vč. přívěsu** | **Minimální délka stání** | **Minimální šířka stání** |
| **do 5 m** | 11 m | **12 m** | **3,0 m** |
| **5 – 10 m** | 16 m | **17 m** | **4,0 m** |
| **10 – 15 m** | 21 m | Nadrozměrný náklad  – viz poznámka pod tabulkami | |

Uvedené návrhové parametry musí být upraveny podle konkrétních podmínek každé z lokalit (např. výskyt pevné překážky podél stání, úprava krajních stání). Přesný rozměr celé parkovací plochy bude součtem navrženého počtu parkovacích stání v lokalitě. Předpokládá se min. 2 parkovací stání návrhového plavidla na lokalitu.

Nadrozměrný náklad

Každé z plavidel v kategorii 10-15 m a jeho přeprava po veřejných komunikacích znamená nutnost zajištění povolení zvláštního užívání silnic formou přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů. Toto povolení je vyžadováno na základě zákona *č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích*. Limitním rozměrem bude v každém případě největší povolená šířka vozidla, která je stanovena na 2,55 m. Tento limit nesplňuje žádné z plavidel délky nad 10 m.

Plavidla těchto rozměrů jsou po veřejných komunikacích přepravována jen velmi omezeně, zpravidla specializovanými přepravními společnostmi a nepředpokládá se u těchto transportních vozidel setrvání v místě sjezdové rampy po dobu, kdy je plavidlo na vodě (nepředpokládá se jednodenní užívání těchto plavidel).

Z výše uvedených důvodů je u sjezdů pro plavidla kategorie 10-15 m uvažováno s parametry parkovacích stání obdobných jako u kategorie 5-10 m.

1. *Problematika podélného sklonu je podrobněji popsána v úvodu kapitoly 2.3 dále v této zprávě.* [↑](#footnote-ref-1)
2. *Problematika podélného sklonu je podrobněji popsána v úvodu kapitoly 2.3 dále v této zprávě.* [↑](#footnote-ref-2)
3. *V rámci místního šetření v průběhu etapy A byl zjišťován sklon pouze části rampy nad hladinou vody. Lze předpokládat, že u některých využívaných sjezdů s pozvolným sklonem dochází ke změně sklonu pod hladinou na sklon strmější, což umožňuje bezpečné využití sjezdu.*  [↑](#footnote-ref-3)
4. *Maximální délka je součtem délky vozidla (osobní automobil, traktor) a délky přívěsu, která je zpravidla max. o 1 m delší než délka návrhového plavidla.*  [↑](#footnote-ref-4)