



Městský úřad Český Krumlov  
SPECIÁLNÍ STAVEBNÍ ÚŘAD

Schváleno  
rozhodnutím 11-10-2006  
ze dne:

Č.j.: ODSH - 280106 - NĚ

*[Handwritten signature]*



PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ - DOPRAVNÍ STAVBY			
IČO 72141846			
PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	
aut. tech. Martin Lukš	aut. tech. Martin Lukš	aut. tech. Martin Lukš	
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	
MÍSTO STAVBY	ČESKÝ KRUMLOV		
KRAJ	JIHOČESKÝ		
INVESTOR	MĚSTO ČESKÝ KRUMLOV		
AKCE			
C - AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA			
AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA DOMORADICE			
PLEVNO, ČESKÝ KRUMLOV			
OBSAH PŘÍLOHY			
Technická zpráva			
ČÍSLO ZAKÁZKY		CZ/CB2006/002	
DOKUMENTACE		DSP+DZS	
MĚŘÍTKO			
DATUM		01.2006	
POČET FORMÁTŮ			
ČÍSLO KOPIE	ČÁST	ČÍSLO PŘÍLOHY	
1	C.	1.	
DOKUMENTACE LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO, VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MOŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU DCS PROJEKT.			

aut. tech. Martin Lukš  
DcS projekt



DOPRAVNÍ  
STAVBY

LIPENSKÁ 17, 370 01 ČESKÉ BUDĚJOVICE

PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ  
DOPRAVNÍ STAVBY

### 1. Identifikační údaje

Název stavby	:	„Autobusová zastávka Domoradice,Plevno Český Krumlov“
Investor	:	MÚ Český Krumlov
Místo stavby	:	Český Krumlov
Kraj	:	jihočeský
Druh stavby	:	novostavba
Gen.projektant	:	aut.tech.Martin Lukš DcS projekt České Budějovice, projektová kancelář – dopravní stavby Lipenská 17 , 370 01 České Budějovice IČO : 72141646

### 2. Zdůvodnění stavby

Na základě rozhodnutí MÚ Český Krumlov bylo rozhodnuto že se v místě Domoradice Plevno provede nová autobusová zastávka.

### 3. Základní údaje o stavbě

Bude provedena nová autobusová zastávka o délce zálivu 25,00m.Šířka autobusové zastávky bude 3,50m.

Nájezd do zastávky bude proveden o délce 20,00 a výjezd ze zastávky bude proveden o délce 10,00m.Podél celé zastávky bude proveden nový chodník ze zámkové dlažby.Šířka chodníku bude 2,00.

Na začátku autobusové zastávky bude proveden středový ostrůvek v šířce 2,00m pro nově vzniklý přechod pro chodce.

### 4. Přehled výchozích podkladů

Podkladem pro zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení bylo:

- digitální podklady předané MÚ Český Krumlov
- požadavky investora MÚ Český Krumlov

## 5. Směrové řešení

Směrové řešení je dáno stávající komunikací. Nová autobusová zastávka bude provedena vedle stávající komunikace, tak aby splňovala ČSN.

## 6. Délkové a výškové poměry

Autobusová zastávka bude provedena o délce zálivu 25,00m. Šířka autobusové zastávky bude 3,50m.

Nájezd do zastávky bude proveden o délce 20,00 a výjezd ze zastávky bude proveden o délce 10,00m.

## 7. Výškové řešení

Na autobusové zastávce je navržen jednostranný příčný sklon 2,5% směrem ke stávající komunikaci, a na chodníku jednostranný příčný sklon 2,0% směrem do autobusové zastávky.

V místech přechodů pro chodce bude osazen obrubník 250x1000x150/120 na stojato s výškovým převýšením od komunikace 20mm. V ostatních místech bude navržen obrubník 250x1000x150/120 na stojato s výškovým převýšením od komunikace 120 mm.

## 8. Konstrukce autobusové zastávky – asfalt

Podkladem pro návrh konstrukce vozovky je Katalog vozovek pozemních komunikací TP 78 – ČSN 73 61 10–Projektování místních komunikací a ČSN 73 60 56–Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

Podle těchto údajů byla vybrána konstrukce vozovky s podkladní vrstvou z vibrovaného štěrku v celkové tloušťce 460 mm:

- |   |  |   |       |
|---|--|---|-------|
| – | asfaltový koberec mastixový, makadan AKM M I       | – | 40mm  |
| – | asfaltový beton velmi hrubý, makadan ABVH M I      | – | 80mm  |
| – | obalované kamenivo OK I                            | – | 60mm  |
| – | obalované kamenivo OK II                           | – | 90mm  |
| – | šterkodrť ŠD                                       | – | 180mm |
| – | zhuťněná pláň , $E_{def2} = \min 45,0 \text{ MPa}$ |   |       |

Jako zvýšené chodníkové obrubníky jsou navrženy betonové 250x1000x150/120 na výšku osazené do betonového lože s betonovou boční opěrou v tloušťce min. 100 mm.

V místě snížených obrubníků jsou navrženy betonové 250x1000x150/120 na výšku osazené do betonového lože s betonovou boční opěrou v tloušťce min. 100 mm.

## 9. Konstrukce chodníku a středového ostůvku

Podkladem pro návrh konstrukce chodníku je Katalog vozovek pozemních komunikací TP 78.

Předpokládají se dobré základové podmínky. Po provedení zemních prací na úroveň zemní pláň upozorňujeme na nutnost provedení kontrolních zkoušek na zjištění dostatečné únosnosti zemní pláň.

Dle výše zmíněného katalogu byla zvolena návrhová úroveň porušení konstrukce D3 s vyloučením automobilové dopravy.

Podle těchto údajů byla vybrána konstrukce vozovky v celkové tloušťce 240 mm:

- |  |         |
|--|---------|
| - mrazuvzdorná zámková dlažba                        | - 60mm  |
| - pískové lože                                       | - 30mm  |
| - štěrkodrt SD                                       | - 150mm |
| - zhutněná pláň , $E_{def2} = \min 45,0 \text{ MPa}$ |         |

Ze strany zelených pásů budou chodníky zapřeny betonovým záhonovým obrubníkem 200x500x50 osazeným do lože z betonu s boční opěrou z betonu v tl. min. 100mm.

## 10. Odvodnění vozovky

Odvodnění autobusové zastávky je navrženo příčným a podélným vyspádováním směrem ke stávající komunikaci.

## 11. Přístřešek REGIO a odvodnění přístřešku

Na autobusové zastávce bude proveden zastávkový přístřešek s dřevěnými prvky a střechou z kaleného skla. Základy pro přístřešek budou provedeny z betonu B15.

Přístřešek bude odvodněn pomocí kanalizační přípojky z PVC DN150, která bude zaústěna do nového betonového propustku DN600, který bude proveden pod novým chodníkem.

## **12. Vytýčení stavby**

Oprávněná geodetická firma provede vytýčení dle digitálního podkladu předaného projektantem. Osa jednotlivých větví je dána souřadnicemi S – JTSK hlavních bodů tečnového polygonu a jednotlivých příčných řezů. Výškově je stavba připojena na státní nivelaci, Balt po vyrovnání. Vytýčení stavby si zajistí sama prováděcí firma.

## **13. Zemní práce – skládky**

Skládku přebytečné ornice určil investor v prostoru staveniště a bude určena k sadovým úpravám u bytových domů. Přebytečný výkopový materiál bude určen k terénním úpravám bytových domů. Třída vytěžitelnosti výkopku v rozmezí 3–4, bez nebezpečného odpadu.

## **14. Charakteristika stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví**

Vzhledem k tomu, že se jedná o běžně prováděnou stavbu vozovky a chodníků, bez neobvyklých stavebních prací, upozorňuje se na základní pravidla dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví pracujících lidí na stavbě:

- je nutné zachovávat pravidla, předpisy a vyhlášky směřující k zachování bezpečnosti a ochrany zdraví na stavbě, se kterými musí být pracovníci před zahájením přidělené práce seznámeni pracovníky provádějící firmy.
- v ochranném pásmu stávajících zařízení uložených v zemi nepracovat se stroji a dbát o bezpečnost pracovníků, aby nedošlo k poškození těchto zařízení. V souvislosti s tím je nutné, aby byla dodržována ČSN 733050 – Zemní práce.
- při práci se živičnou směsí musí pracovníci používat předepsané ochranné prostředky. Při dopravě a pokládce živičné směsi je nutné dodržovat zásady bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků a dbát ustanovení platných bezpečnostních předpisů.
- zhotoviteli stavby se ukládá vytvořit příznivé podmínky při realizaci stavby tak, aby nebylo ohroženo zdraví pracovníků, aby nedocházelo k pracovním úrazům a bylo vytvořeno příznivé prostředí pro dobrý pracovní výkon a bezúrazový provoz na stavbě.

- Upozorňujeme na to, aby při realizaci stavby bylo dbáno rovněž na ochranu životního prostředí v okolí stavby.

## **18. Způsob pokládky zámkové dlažby**

Pro výstavbu zpevněné plochy je účelné pracovat třeba s jednoduchou projektovou dokumentací, které předchází směrové a výškové zaměření stavby. Podle určení stavby je třeba zvolit vhodnou skladbu podkladových vrstev. Ta je různá u zpevněné plochy, která je určena pro pěší, a zpevněné plochy určené pro pojezd nákladních vozidel, tedy pro velké zatížení. Z hlediska kvality celého stavebního díla je správné provedení podkladové vrstvy velmi důležitou částí celé stavby. Ani nejkvalitnější dlažba nenahradí jakékoliv špatné a nekvalitní provedení podkladové vrstvy.

## **19. Podkladové vrstvy**

Skladba podkladové vrstvy je přímo závislá na konkrétních geologických poměrech a předpokládaném zatížení budoucí plochy. U větších staveb doporučujeme investorům a stavebníkům poradit se v tomto ohledu s odborníkem. Nejvhodnějším materiálem pro podkladovou vrstvu je drcené kamenivo od frakce 32/63: 16/32; 11/22; 8/16 a pro vrchní vrstvu tzv. kladecí je nejvhodnější frakce 4/8, popř. 2/5. Velký důraz je nutno klást na správné a kvalitní zhutnění jednotlivých podkladových vrstev a to vždy po jednotlivých vrstvách.

Podkladovou vrstvu je třeba nejprve vyspádovat a potom zhutnit. Po kvalitním zhutnění podkladové vrstvy provedeme vrchní tzv. kladecí vrstvu. Tato kladecí vrstva se již nehtutní. Jako pomůcku pro srovnání vrchní kladecí vrstvy můžeme použít např. profilovou lať s vhodným vedením. Z hlediska praxe doporučujeme připravit pouze tu část vrchní vrstvy, na kterou se bude tentýž den provádět pokládka zámkové dlažby.

Pro urovnání kladecí vrstvy je možné též využít již zabudované obrubníky. Optimální tloušťka kladecí vrstvy je 3–5 cm. Při provádění kladecí vrstvy je nutné počítat s poklesem dlažby po zhutnění, a to až o 1 cm.

## **20. Pokládka dlažby**

Pokládku betonové zámkové dlažby provádíme na urovnaném a do příslušné nivelety staženém podloží. Na malých plochách ji provádíme ručně a na větších plochách se pokládka zpravidla provádí strojním způsobem. Pokládku dlažby

provádíme v celé šíři plochy a zpravidla proti spádu dlážděné plochy. Pokládku provádíme zásadně již z vydlážděné plochy tak, aby na položené ploše bylo možno volně chodit. Jednotlivé kusy zámkové dlažby se kladou na sraz. Spáry jsou vymezeny distančními nálisky. Při provádění nestandardních detailů např. v zakřivených plochách u kanalizačních vpustí, stromů, zábradlí apod. používáme dlažbu rozměrově upravenou štípáním na speciální ruční štípačce nebo řezáním pilou na beton. V žádném případě nedoporučujeme provádět tyto detaily zálivkou prostým betonem. Při pokládce dlažby z různě barevných dlaždic pokládáme zámkovou dlažbu z více palet.

## 21. Spárování

Spárování doporučujeme provést sypkým pískem nejlépe frakcí 0/2. Velmi dobrých výsledků dosáhneme použitím jemných kopaných písků v suchém stavu. Spárování provádíme volným posypem plochy a rozprostřením vhodným smetákem. Spárování je třeba provést minimálně dvakrát a to vždy po zhutnění plochy vibrační deskou.

## 22. Hutnění

Po očištění a zametení plochy od spárovacího písku zhutníme plochu vhodnou vibrační deskou, nejlépe 1 x v podélném a 1 x v příčném směru. Zhutněním se srovnají případné výškové výrobní tolerance jednotlivých dlaždic a celá plocha se sníží zhruba o 1 cm. Po zhutnění je třeba provést dospárování spár pískem a celou plochu dokonale očistit. Po takto upravené ploše je možno ihned chodit a jezdit. Umožňuje-li to využití položené plochy, doporučujeme provést spárování ještě jednou zhruba po čtyřech týdnech.