Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Studie silničního obchvatu obce Hrochův Týnec

Bc. Ondřej Šindler

Diplomová práce

2009

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

KATEDRA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU OBCE HROCHŮV TÝNEC

DIPLOMOVÁ PRÁCE

AUTOR PRÁCE: Bc. Ondřej Šindler

VEDOUCÍ PRÁCE: ***doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA***

2009

UNIVERSITY OF PARDUBICE
JAN PERNER TRANSPORT FACULTY

DEPARTMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

HROCHŮV TÝNEC ORBITAL

THESIS WORK

AUTHOR: Bc. Ondřej Šindler

SUPERVISOR: doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA

2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 24. 5. 2009 Bc. Ondřej Šindler

ANOTACE:

Cílem práce je návrh obchvatu silnice I/17 města Hrochův Týnec a obce Čankovice v souladu s rozvojovými záměry města. Studie předkládá možné variantní řešení obchvatu, včetně vyřešení křižovatek.

KLÍČOVÁ SLOVA:

silnice

okružní křižovatka

úrovňové křížení

obchvat

studie

ABSTRACT:

The aim of the project is to design the bypass road I/17 Hrochův Týnec cities and villages Čankovice in accordance with the intentions of developing the city. The study presents possible alternative solutions to the bypass, including resolving the crossings.

KEY WORDS:

road

traffic circle

level crossing

orbital

study

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravní infrastruktury
Akademický rok: **2008/2009**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Bc. Ondřej ŠINDLER**
Studijní program:	**N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor:	**Dopravní infrastruktura-Dopravní cesta**
Název tématu:	**Řešení studie silničního obchvatu obce Hrochův Týnec**

Zásady pro vypracování:

Proveďte silniční obchvat na silnici I/17, s počátkem před obcí Hrochův Týnec a s připojením na původní vedení silnice I/17 za obcí Čankovice. Vyřešte všechny křižovatky spojené s touto přeložkou.

Proveďte návrh dvou variant vedení obchvatu dané obce. Vhodnější variantu dále rozpracujte. Při návrhu trasy respektujte územní plán obce a požadavky na bezpečnost silničního provozu.

Práci vypracujte na úrovni studie proveditelnosti a účelnosti (STPÚ).

Požadavky na vypracování práce:

- Průvodní a technická zpráva
- Situace širších vztahů
- Přehledná situace
- Celková situace
- Podélné řezy
- Vzorové příčné řezy
- Pracovní příčné řezy

Výše uvedené výkresy vypracujte v doporučených měřítkách výkresů projektové dokumentace.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
Silniční stavby ? projekt, J. Volf, a kol.
Pozemní komunikace 20, M. Kaun, F. Lehovec
Silnice a dálnice I a II, K. Pospíšil
Další literatura: související normy a technické podmínky dle doporučení vedoucího práce.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA**
CDV Brno

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2008**
Termín odevzdání diplomové práce: **25. května 2009**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.

doc. Ing. Vladimír Doležal, CSc.
vedoucí katedry

dne

OBSAH:

1.1 TEXTOVÁ ČÁST

1.1.1 Průvodní a technická zpráva

1.2 VÝKRESOVÁ ČÁST

1.2.1 Situace širších vztahů	1:50000
1.2.2 Přehledná situace	1:5000
1.2.3 Situace – část A	1:1000
1.2.4 Situace – část B	1:1000
1.2.5 Situace – část C	1:1000
1.2.6 Podélný profil – varianta A	
1.2.6.1 Podélný profil trasa A (část A)	1:1000/100
1.2.6.2 Podélný profil trasa A (část B)	1:1000/100
1.2.6.3 Podélný profil trasa A (část C)	1:1000/100
1.2.6.4 Podélný profil větev B, C, D	1:1000/100
1.2.6.5 Podélný profil větev E, F, G	1:1000/100
1.2.6.6 Podélný profil větev H, I, J	1:1000/100
1.2.7 Podélný profil – varianta B	
1.2.7.1 Podélný profil trasa B (část A)	1:1000/100
1.2.7.2 Podélný profil trasa B (část B)	1:1000/100
1.2.7.3 Podélný profil trasa B (část C)	1:1000/100
1.2.7.4 Podélný profil větev K, L	1:1000/100
1.2.7.5 Podélný profil větev M, N, P	1:1000/100
1.2.7.6 Podélný profil větev R, S	1:1000/100
1.2.8 Vzorové příčné řezy	
1.2.8.1 Vzorové příčné řezy – část A	1:50
1.2.8.2 Vzorové příčné řezy – část B	1:50
1.2.9 Pracovní příčné řezy	
1.2.9.1 Pracovní příčné řezy trasa A (část A)	1:100
1.2.9.2 Pracovní příčné řezy trasa A (část B)	1:100
1.2.9.3 Pracovní příčné řezy trasa A (část C)	1:100
1.2.9.4 Pracovní příčné řezy trasa A (část D)	1:100
1.2.9.5 Pracovní příčné řezy trasa A (část E); větev B,C,D	1:100
1.2.9.6 Pracovní příčné řezy větev E,F,G,H,I	1:100
1.2.9.7 Pracovní příčné řezy větev E,F,G,H,I	1:100
1.2.10 Situace křižovatky	
1.2.10.1Situace okružní křižovatky se čtyřmi větvemi	1:500
1.2.10.2Situace průsečné křižovatky č. 2	1:500

1.3 DOKLADOVÁ ČÁST

1.3.1 Fotodokumentace

1.1.1 Průvodní a technická zpráva

Studie silničního obchvatu obce Hrochův Týnec

OBSAH:

1.1 TEXTOVÁ ČÁST

1.1.1 Identifikační údaje
1.1.2 Zadání
1.1.3 Zdůvodnění STPU
1.1.4 Návrh
1.1.5 Vyhodnocení
1.1.6 Zájmové území, členění staveb
1.1.7 Výchozí údaje pro návrh
1.1.8 Technické řešení
1.1.9 Závěr a doporučení
1.1.10 Použitá literatura

1.2 VÝKRESOVÁ ČÁST

1.2.1 Situace širších vztahů	1:50000
1.2.2 Přehledná situace	1:5000
1.2.3 Situace – část A	1:1000
1.2.4 Situace – část B	1:1000
1.2.5 Situace – část C	1:1000
1.2.6 Podélný profil – varianta A	
1.2.6.1 Podélný profil trasa A (část A)	1:1000/100
1.2.6.2 Podélný profil trasa A (část B)	1:1000/100
1.2.6.3 Podélný profil trasa A (část C)	1:1000/100
1.2.6.4 Podélný profil větev B, C, D	1:1000/100
1.2.6.5 Podélný profil větev E, F, G	1:1000/100
1.2.6.6 Podélný profil větev H, I, J	1:1000/100
1.2.7 Podélný profil – varianta B	
1.2.7.1 Podélný profil trasa B (část A)	1:1000/100
1.2.7.2 Podélný profil trasa B (část B)	1:1000/100
1.2.7.3 Podélný profil trasa B (část C)	1:1000/100
1.2.7.4 Podélný profil větev K, L	1:1000/100
1.2.7.5 Podélný profil větev M, N, P	1:1000/100
1.2.7.6 Podélný profil větev R, S	1:1000/100
1.2.8 Vzorové příčné řezy	
1.2.8.1 Vzorové příčné řezy – část A	1:50
1.2.8.2 Vzorové příčné řezy – část B	1:50

1.2.9 Pracovní příčné řezy

1.2.9.1 Pracovní příčné řezy trasa A (část A)	1:100
1.2.9.2 Pracovní příčné řezy trasa A (část B)	1:100
1.2.9.3 Pracovní příčné řezy trasa A (část C)	1:100
1.2.9.4 Pracovní příčné řezy trasa A (část D)	1:100
1.2.9.5 Pracovní příčné řezy trasa A (část E); větev B,C,D	1:100
1.2.9.6 Pracovní příčné řezy větev E,F,G,H,I	1:100
1.2.9.7 Pracovní příčné řezy větev E,F,G,H,I	1:100

1.2.10 Situace křižovatky

1.2.10.1Situace okružní křižovatky se čtyřmi větvemi	1:500
1.2.10.2Situace průsečné křižovatky č. 2	1:500

1. 1. Textová část

1.1.1 Identifikační údaje

Název projektu:	Studie (STPU) silničního obchvatu Hrochova Týnce I/17
Druh stavby:	Novostavba
Místo stavby:	Pardubický kraj, okres Chrudim, katastrální území Hrochův Týnec
Vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler

1.1.2 Zadání

Proveďte silniční obchvat na silnici I/17, s počátkem před městem Hrochův Týnec a s připojením na původní vedení silnice I/17 za obcí Čankovice. Vyřešte všechny křižovatky spojené s touto přeložkou.

Proveďte návrh dvou variant vedení obchvatu. Vhodnější variantu dále rozpracujte. Při návrhu respektujte požadavky na bezpečnost silničního provozu.

1.1.3 Zdůvodnění STPU

Záměr vybudovat silniční obchvat Hrochova Týnce je v souladu s rozvojovými záměry města, neboť velkou část dopravy v obci tvoří tranzitní doprava na silnici I/17. Cílem této studie je převést tuto tranzitní dopravu mimo vlastní centrum města a dále mimo obec Čankovice. Realizací návrhového řešení stavbou „obchvat Hrochova Týnce“ I /17 dojde ke snížení dopravního zatížení centra města Hrochův Týnec a obce Čankovice , ke snížení hlukové a emisní zátěže v těchto obcích. Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a zvýšení bezpečnosti pěšího provozu v dotyčných obcích.

1.1.4 Návrh

Návrh vedení obchvatu je proveden ve dvou variantách, trasa A a trasa B.

Trasa A je napojena na silnici I/17 před městem Hrochův Týnec v místě jejího křížení s odsazenou křižovatkou (silnice III/35811 a III/34036) v km 0,42681. Trasa je vedena jižní stranou města Hrochův Týnec. Zde se kříží s účelovou komunikací v km 1,29431 , sloužící místnímu zemědělskému družstvu, jako přístupová komunikace k letišti pro práškovací letadla. Dále se kříží se silnicí III/35821 v km 2,06217 a silnicí II/355 v km 2,84000. Zde se trasa odklání od přímého směru a pokračuje kolem obce Skalice její severní stranou. Za touto obcí se kříží se silnicí III/3553 v km 4,14827 a pokračuje kolem obce Čankovice k dalšímu křížení a to se silnicí III/32256 v km 5,00236. Poté se trasa plynule napojí na stávající silnici I/17.

Navržené poloměry směrových protisměrných oblouků jsou 1000m, 800m a 700 m. Délka trasy je 5,55387 km.

Trasa B je napojena na silnici I/17 před městem Hrochův Týnec, před kterým se stáčí a pokračuje jeho jižní stranou. Přitom dochází ke křížení se silnicí III/35821 v km 1,34099 a silnicí II/355 v km 2,40000. Pokračuje kolem obce Skalice. Za touto obcí dochází ke křížení se silnicí III/3553 km 3,87360. Trasa dále pokračuje kolem obce Čankovice. Další křížení je za touto obcí se silnicí III/32256 a je v km 4,86000. Poté se trasa plynule napojí na stávající silnici I/17.

Navržené poloměry směrových protisměrných oblouků jsou 1000m a 800m. Délka trasy je 5,39039 km.

1.1.5 Vyhodnocení

Trasa B je kratší o 163,48m oproti trase A. Má také menší objem zemních prací.

Trasa A zvýší bezpečnost provozu na silnici I/17 pomocí pětipaprskové okružní křižovatky, do které jsou přivedeny křižující trasy, silnice III/35811 a III/34036, tvořící odsazenou křižovatku. Tímto dojde ke zrušení odsazené křižovatky. Dále je trasa A vhodnější vzhledem k územnímu plánu města Hrochův Týnec. A to tím, že je vedena dál od jiho-západní části obce, kde je plánována bytová výstavba, která již započala. V tomto úseku je též trasa vedena v zářezu. Tím se odstraní případné hlukové zatížení budoucí zástavby.

Z těchto důvodů byla volena trasa A, která bude dále rozpracována.

1.1.6 Zájmové území, členění staveb

Obchvat Hrochova Týnce I/17 prochází katastrálním územím Hrochův Týnec. Je veden podél jižní strany této obce.

Varianta A

Trasa 1	km 0,000 00 – 5,553 87
Větev B	km 0,000 00 – 0,261 49
Větev C	km 0,000 00 – 0,465 23
Větev D	km 0,000 00 – 0,191 19
Větev E	km 0,000 00 – 0,351 66
Větev F	km 0,000 00 – 0,116 71
Větev G	km 0,000 00 – 0,533 38
Větev H	km 0,000 00 – 0,237 47
Větev I	km 0,000 00 – 0,238 28
Větev J	km 0,000 00 – 0,388 92

Varianta B

Trasa 2	km 0,000 00 - 5,390 39
Větev K	km 0,000 00 – 0,513 29
Větev L	km 0,000 00 – 0,590 06
Větev M	km 0,000 00 – 0,237 51
Větev N	km 0,000 00 – 0,498 18
Větev P	km 0,000 00 – 0,151 14
Větev R	km 0,000 00 – 0,615 87
Větev S	km 0,000 00 – 0,332 31

1.1.7 Výchozí materiály pro návrh

Při zpracování této studie proveditelnosti se vycházelo z těchto podkladů:

- digitální mapové dílo poskytnuté ČUZK
- výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční sítiv z roku 2005 – kraj Pardubický

1.1.8 Technické řešení

1.1.8.1 Úvod

Výškový systém je Bpv, souřadnicový systém je S-JTSK. Příprava území bude zahájena vytyčením stavby v terénu. Před zahájením stavebních prací bude nutno provést v zájmovém území některé přípravné práce a to v rozsahu odpovídajícím dotčeným plochám. Před zahájením zemních prací je třeba nechat jednotlivými správci inženýrských sítí vytyčit jejich zařízení, viditelně je označit a zakreslit do situace. Při provádění těchto prací je třeba respektovat ochranná pásma.

Na všech zemědělských pozemcích bude sejmuta ornice v ploše trvalého i dočasného záboru v tl. do 150 mm. Ornice bude skladována na dočasných skládkách a bude použita na rekultivaci dočasně zabraných pozemků. Dále bude použita pro ozelenění tělesa a svahů zářezů komunikace a při rekultivaci ploch původních silnic.

V násypu budou jednotlivé vrstvy zhutněny a vyztuženy geosyntetiky, z důvodu snížení objemu zemních prací a záboru půdy. Svahy násypu budou realizovány v poměru 1:2 a následně osety. V zářezu bude zemina odtěžena do hloubky úrovně parapláně vyplývající z příčných řezů. Vzniklá parapláň bude urovnána, zhutněna a na ni navrstvena a též zhutněna vrstva vhodného zhutnitelného materiálu do výšky řádné zemní pláně. Na takto upravené podloží se budou klást jednotlivé konstrukční vrstvy vozovky. Svahy zemního tělesa komunikace a svahy zářezů budou upraveny rozprostřenou vrstvou ornice tl. 10 mm a hydroosevem.

1.1.8.2 Směrové vedení

VARIANTA – A

Trasa A:

Trasa navrhované komunikace **(Chrudim – Vysoké Mýto)** je vedena z bodu [X=-717428.5218 Y=-1099810.7124] o nadmořské výšce 258,85 m n.m. do koncového bodu [X=-712356.9918 Y=-1098458.1949] o nadmořské výšce 259,89 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Na celé trase je zajištěna délka rozhledu pro předjíždění - Dp. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 5,553 87 km

Kategorie : S 9,5/80

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 209,48m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=800m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 339,41. Následuje mezilehlá přímá dl. 406,00m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=1000m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=400. Na tento oblouk navazuje mezilehlá dl. 910,25m. Na mezilehlou navazuje pravotočivý oblouk č.3 o poloměru R=1000m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=400. Dále navazuje mezilehlá o dl. 332,05 a levotočivý oblouk č. 4 o poloměru R=800m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 339,49. Mezi následujícím pravotočivým obloukem č. 5 o poloměru R=700m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 264,58, je umístěna mezilehlá o dl. 69,08m. Konec trasy je veden v přímé dl.17,07m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	3,33279
TP	0,20948	PT	3,49279
PK	0,35348	TP	3,82484
KP	0,54555	PK	3,95484
PT	0,68955	KP	4,43640
TP	1,09555	PT	4,56640
PK	1,25555	TP	4,63548
KP	1,90301	PK	4,73548
PT	2,06301	KP	5,43680
TP	2,97326	PT	5,53680
PK	3,13326	KÚ	5,55387

Větev B:

Trasa navrhované komunikace **(Úhřetice – I/17)** je vedena z bodu [X=-717172.2279 Y=-1099541.0109] o nadmořské výšce 251,04 m n.m. do koncového bodu [X=-717013.2060 Y=-1099749.8590] o nadmořské výšce 256,37 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,26149 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 15,96m na níž navazuje levotočivý oblouk č.1 o poloměru R=340m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 142,83. Následuje mezilehlá přímá dl. 22,97m a pravotočivý oblouk č.2 o poloměru R=300m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=134,16.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PT	0,14892
TP	0,01596	TP	0,16971
PK	0,07596	PK	0,22971
KP	0,08892	KÚ	0,26149

Větev C:

Trasa navrhované komunikace **(Centrum – I/17)** je vedena z bodu [X=-716687.2173 Y=-1099584.7220] o nadmořské výšce 253,07 m n.m. do koncového bodu [X=-716994.6860 Y=-1099749.6253] o nadmořské výšce 251,44 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,46523 km

Kategorie : MS2c 9,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 3,33m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=220m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 114,89. Následuje mezilehlá přímá dl. 10,52m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=200m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=109,54.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PT	0,19513
TP	0,00332	TP	0,20565
PK	0,06332	PK	0,26565
KP	0,13513	KÚ	0,46523

Větev D:

Trasa navrhované komunikace **(Nabočany – I/17)** je vedena z bodu [X=-717097.4881 Y=-1099949.3332] o nadmořské výšce 254,19 m n.m. do koncového bodu [X=-717004.8938 Y=-1099783.2874] o nadmořské výšce 253,62 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,19119 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 83,52m na níž navazuje levotočivý oblouk č.1 o poloměru R=220m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 114,89.

	Staničení:		Staničení
ZÚ	0,00000	PK	0,14352
TP	0,08352	KÚ	0,19119

Větev E:

Trasa navrhované komunikace **(účelová komunikace)** je vedena z bodu [X=-716215.9861 Y=-1100126.3489] o nadmořské výšce 272,26 m n.m. do koncového bodu [X=-715999.3138 Y=-1099916.2433] o nadmořské výšce 268,24 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,35165 km

Kategorie : S 4,0/40

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 140,32m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=60m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 48,99. Následuje mezilehlá přímá dl. 3,40m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=120m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=69,28. Konec trasy je veden v přímé dl. 6,93m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	TP	0,26271
TP	0,14032	PK	0,30271
PK	0,18032	KP	0,30472
KP	0,21931	PT	0,34472
PT	0,25931	KÚ	0,35165

Větev F:

Trasa navrhované komunikace **(Hrochův Týnec - Trojovice)** je vedena z bodu [X=-715459.4309 Y=-1099774.3378] o nadmořské výšce 253,57 m n.m. do koncového bodu [X=-715411.2290 Y=-1099880.6291] o nadmořské výšce 251,85 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,11671 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena ve směrové přímce dl. 116,71.

	Staničení:
ZÚ	0,00000
KÚ	0,11671

Větev G:

Trasa navrhované komunikace **(Hrochův Týnec - Chrast)** je vedena z bodu [X=-714867.6138 Y=-1099200.4072] o nadmořské výšce 258,86 m n.m. do koncového bodu [X=-714674.3079 Y=-1099696.1660] o nadmořské výšce 260,74 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,53338 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 80,01m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=500m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 187,08. Následuje přímá dl. 52,31m a poté další přímá dl. 256,93m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PT	0,22414
TP	0,08001	VB	0,27645
PK	0,15001	KÚ	0,53338
KP	0,15414		

Větev H:

Trasa navrhované komunikace **(Rosice – I/17)** je vedena z bodu [X=-713429.3417 Y=-1099298.6082] o nadmořské výšce 246,43 m n.m. do koncového bodu [X=-713509.8119 Y=-1099083.5833] o nadmořské výšce 245,12 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,23747 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 112,19m na níž navazuje levotočivý oblouk č.1 o poloměru R=440m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 162,48.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PK	0,17219
TP	0,11219	KÚ	0,23747

Větev I:

Trasa navrhované komunikace **(Čankovice – I/17)** je vedena z bodu [X=-713549.2916 Y=-1098840.0755] o nadmořské výšce 243,53 m n.m. do koncového bodu [X=-713515.8337 Y=-1099073.7275] o nadmořské výšce 245,38 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,23828 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 8,48m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=240m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 120,00. Následuje mezilehlá přímá dl. 4,59m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=120m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=84,85.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PT	0,14047
TP	0,00848	TP	0,14506
PK	0,06848	PK	0,20506
KP	0,08047	KÚ	0,23828

Větev J:

Trasa navrhované komunikace **(Moravany – I/17)** je vedena z bodu [X=-713183.1997 Y=-1098274.4124] o nadmořské výšce 254,72m n.m. do koncového bodu [X=-712893.8220 Y=-1098501.5512] o nadmořské výšce 251,49 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,38892 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 13,78m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=300m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 134,18. Následuje přímá dl. 36,23m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	0,29269
TP	0,01378	PT	0,35269
PK	0,07378	KÚ	0,38892

VARIANTA – B

Trasa B:

Trasa navrhované komunikace **(Chrudim – Vysoké Mýto)** je vedena z bodu [-717293.4196 Y=-1034488.2319] o nadmořské výšce 252,12 m n.m. do koncového bodu [X=-712790.7216 Y=-1033239.3902] o nadmořské výšce 259,95 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Na celé trase je zajištěna délka rozhledu pro předjíždění - Dp. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 5,39039 km

Kategorie : S 9,5/80

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 136,05m na níž navazuje další směrová přímka dl. 297,96m. Poté navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=1000m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 400,00. Následuje mezilehlá přímá dl. 607,85m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=1000m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=400. Na tento oblouk navazuje mezilehlá dl. 646,91m. Na mezilehlou navazuje pravotočivý oblouk č.3 o poloměru R=800m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=282,84. Konec trasy je veden v přímé dl. 18,87m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	3,42457
VB	0,13605	PT	3,58457
TP	0,43401	TP	4,23148
PK	0,59401	PK	4,33148
KP	1,13773	KP	5,27152
PT	1,29773	PT	5,37152
TP	1,90558	KÚ	5,39039
PK	2,06558		

Větev K:

Trasa navrhované komunikace **(Centrum – I/17)** je vedena z bodu [X=-716802.8532 Y=-1034129.4696] o nadmořské výšce 256,48 m n.m. do koncového bodu [X=-717167.7299 Y=-1034423.6614] o nadmořské výšce 253,63 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,51329 km

Kategorie : MS2c 9,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 15,29m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=300m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 144,91. Následuje mezilehlá přímá dl. 6,37m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=200m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=118,32.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PT	0,18624
TP	0,01529	TP	0,19261
PK	0,08529	PK	0,26261
KP	0,11624	KÚ	0,51329

Větev L:

Trasa navrhované komunikace **(Hrochův Týnec - Trojovice)** je vedena z bodu [X=-715984.4369 Y=-1034327.8952] o nadmořské výšce 252,19 m n.m. do koncového bodu [X=-715793.0805 Y=-1034812.4503] o nadmořské výšce 250.62 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,59006 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 3,83m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=100m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 70,71. Následuje mezilehlá přímá dl. 23,24m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=100m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=70,71. Následuje mezilehlá přímá dl. 120,58m a pravotočivý oblouk č.3 o poloměru R=150m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=86,60. Konec trasy je veden v přímé dl. 3,21m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	0,28079
TP	0,00383	PT	0,33079
PK	0,05383	TP	0,45137
KP	0,07226	PK	0,50137
PT	0,12226	KP	0,53685
TP	0,14550	PT	0,58685
PK	0,19550	KÚ	0,59006

Větev M:

Trasa navrhované komunikace **(účelová komunikace)** je vedena z bodu [X=-716244.0912 Y=-1034575.7262] o nadmořské výšce 262,70 m n.m. do koncového bodu [X=-716024.4246 Y=-1034528.1249] o nadmořské výšce 252,89 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,23751 km

Kategorie : S 4,0/40

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 9,33m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=120m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 77,46. Následuje přímá dl. 76,22m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	0,11129
TP	0,00933	PT	0,16129
PK	0,05933	KÚ	0,23751

Větev N:

Trasa navrhované komunikace **(Chrast – I/17)** je vedena z bodu [X=-714813.6125 Y=-1035291.9634] o nadmořské výšce 262,16 m n.m. do koncového bodu [X=-715019.2084 Y=-1034848.0200] o nadmořské výšce 258,09 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,49818 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 17,93m na níž navazuje levotočivý oblouk č.1 o poloměru R=300m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 144,91. Následuje mezilehlá přímá dl. 28,08m a pravotočivý oblouk č.2 o poloměru R=280m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=140.

	Staničení:		Staničení
ZÚ	0,00000	PT	0,24634
TP	0,01793	TP	0,27443
PK	0,08793	PK	0,34443
KP	0,17634	KÚ	0,49818

Větev P:

Trasa navrhované komunikace **(Hrochův Týnec – I/17)** je vedena z bodu [X=-715052.6276 Y=-1034667.5963] o nadmořské výšce 260,75 m n.m. do koncového bodu [X=-715018.9396 Y=-1034825.2360] o nadmořské výšce 258,09 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,15114 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 16,99m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=300m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 144,91.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	PK	0,08699
TP	0,01699	KÚ	0,15114

Větev R:

Trasa navrhované komunikace **(Čankovice - Rosice)** je vedena z bodu [X=-714005.9033 Y=-1033548.2893] o nadmořské výšce 242,43 m n.m. do koncového bodu [X=-713863.1918 Y=-1034086.2279] o nadmořské výšce 245,97 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,61587 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 26,55m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=160m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 89,44. Následuje mezilehlá přímá dl. 15,62m a levotočivý oblouk č.2 o poloměru R=160m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=89,44. Následuje mezilehlá přímá dl. 12,46m a pravotočivý oblouk č.3 o poloměru R=100m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A=63,25. Konec trasy je veden v přímé dl. 21,31m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	0,42483
TP	0,02655	PT	0,47483
PK	0,07655	TP	0,48729
KP	0,13538	PK	0,52729
PT	0,18538	KP	0,55456
TP	0,20100	PT	0,59456
PK	0,25100	KÚ	0,61587

Větev S:

Trasa navrhované komunikace **(Moravany – I/17)** je vedena z bodu [X=-713563.8646 Y=-1033064.8627] o nadmořské výšce 254,81 m n.m. do koncového bodu [X=-713312.1903 Y=-1033253.7557] o nadmořské výšce 253,10 m n.m.. Trasa neprochází zastavěným územím. Komunikace je po celé své délce vedena v extravilánu. Rozměry a uspořádání příčného řezu obsahují přílohy 1.2.8 a 1.2.9 (vzorové a pracovní řezy).

Délka trasy: 0,33231 km

Kategorie : S 7,5/70

sklon vozovky v přímé : 2,5%

sklon pláně : 3,0%

Trasa je vedena v počáteční směrové přímce dl. 5,24m na níž navazuje pravotočivý oblouk č.1 o poloměru R=270m se symetrickými přechodnicemi s parametrem A= 137,48. Konec trasy je veden v přímé dl. 0,47m.

	Staničení:		Staničení:
ZÚ	0,00000	KP	0,27184
TP	0,00524	PT	0,33184
PK	0,07524	KÚ	0,33231

1.1.8.2 Výškové vedení

VARIANTA – A

Trasa A:

	STANIČENÍ	VÝŠKA
Prvek: Přímá		
	0,00000	258,849
	0,21396	254,446
	Sklon tečny:	-2,06%
	Délka tečny:	214,01m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,21396	254,446
	0,57510	256,331
Prvek: Přímá		
	0,57510	256,331
	0,61046	257,428
	Sklon tečny:	3,10%
	Délka tečny:	35,38m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,61046	257,428
	1,87778	258,493
Prvek: Přímá		
	1,87778	258,493
	2,15219	250,443
	Sklon tečny:	-2,93%
	Délka tečny:	274,52m
Prvek: Výškový oblouk		
	2,15219	250,443
	2,52780	249,502
Prvek: Přímá		
	2,52780	249,502
	2,53947	249,786
	Sklon tečny:	2,43%
	Délka tečny:	11,66m
Prvek: Výškový oblouk		
	2,53947	249,786
	3,32084	254,256
Prvek: Přímá		
	3,32084	254,256
	3,76971	248,473
	Sklon tečny:	-1,29%
	Délka tečny:	448,91m
Prvek: Výškový oblouk		
	3,76971	248,473
	4,89771	249,846

Prvek: Přímá

4,89771	249,846
5,55387	259,896
Sklon tečny:	1,53%
Délka tečny:	656,23m

Větev B:

Prvek: Přímá

0,00000	251,044
0,26148	256,337
Sklon tečny:	2,01%
Délka tečny:	261,54m

Větev C:

Prvek: Přímá

0,00000	253,065
0,31530	251,160
Sklon tečny:	-0,60%
Délka tečny:	315,31m

Prvek: Výškový oblouk

0,31530	251,160
0,33083	251,307

Prvek: Přímá

0,31530	251,307
0,33632	251,444
Sklon tečny:	2,50%
Délka tečny:	5,49m

Větev D:

Prvek: Přímá

0,00000	254,184
0,17036	253,271
Sklon tečny:	-0,54%
Délka tečny:	170,37m

Prvek: Výškový oblouk

0,17036	253,271
0,18554	253,420

Prvek: Přímá

0,18554	253,420
0,19120	253,561
Sklon tečny:	2,50%
Délka tečny:	5,66m

Větev E:

Prvek: Přímá		
	0,00000	272,257
	0,11461	267,602
	Sklon tečny:	-4,06%
	Délka tečny:	114,71m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,11461	267,602
	0,14086	267,397
Prvek: Přímá		
	0,14086	267,397
	0,14501	267,499
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	4,45m
Prvek: Přímá		
	0,14501	267,499
	0,15204	267,323
	Sklon tečny:	-2,50%
	Délka tečny:	7,03m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,15204	267,323
	0,16443	267,206
Prvek: Přímá		
	0,16443	267,206
	0,35165	268,328
	Sklon tečny:	0,60%
	Délka tečny:	187,22m

Větev F:

Prvek: Přímá		
	0,00000	253,567
	0,04413	252,903
	Sklon tečny:	-1,50%
	Délka tečny:	44,14m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,04413	252,903
	0,06416	253,002
Prvek: Přímá		
	0,06416	253,002
	0,06740	267,499
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	4,47m
Prvek: Přímá		
	0,06740	253,084
	0,11671	251,846
	Sklon tečny:	-2,50%
	Délka tečny:	49,33m

Větev G:

Prvek: Přímá		
	0,00000	258,862
	0,23958	254,830
	Sklon tečny:	-1,68%
	Délka tečny:	239,62m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,23958	254,830
	0,25631	254,889
Prvek: Přímá		
	0,25631	254,889
	0,27648	255,401
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	20,13m
Prvek: Přímá		
	0,27648	255,401
	0,29465	254,947
	Sklon tečny:	-2,50%
	Délka tečny:	18,18m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,29465	254,947
	0,31524	254,963
Prvek: Přímá		
	0,31524	254,963
	0,53338	270,743
	Sklon tečny:	2,65%
	Délka tečny:	218,21m

Větev H:

Prvek: Přímá		
	0,00000	246,426
	0,21646	245,126
	Sklon tečny:	-0,60%
	Délka tečny:	216,47m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,21646	245,126
	0,23196	245,274
Prvek: Přímá		
	0,23196	245,274
	0,23746	245,411
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	5,50m

Větev I:

Prvek: Přímá

	0,00000	243,528
	0,23828	245,390
	Sklon tečny:	0,78%
	Délka tečny:	238,29m

Větev J:

Prvek: Přímá

	0,00000	254,721
	0,09014	255,219
	Sklon tečny:	0,55%
	Délka tečny:	90,15m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,09014	255,219
	0,26004	253,753
Prvek: Přímá		
	0,26004	253,753
	0,36610	251,335
	Sklon tečny:	-2,28%
	Délka tečny:	106,09m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,36610	251,335
	0,38522	251,361
Prvek: Přímá		
	0,38522	251,361
	0,38891	251,449
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	4,52m

VARIANTA – B

Trasa B:

	STANIČENÍ	VÝŠKA
Prvek: Přímá		
	0,00000	252,121
	0,36755	256,872
	Sklon tečny:	1,29%
	Délka tečny:	367,58m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,36755	256,872
	1,39768	252,501
Prvek: Přímá		
	1,39768	252,501
	1,53701	249,517
	Sklon tečny:	-2,14%
	Délka tečny:	139,36m
Prvek: Výškový oblouk		
	1,53701	249,517
	2,00072	250,339
Prvek: Přímá		
	2,00072	250,339
	2,09759	252,757
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	96,90m
Prvek: Výškový oblouk		
	2,09759	252,757
	2,94044	256,879
Prvek: Přímá		
	2,94044	256,879
	3,39718	249,947
	Sklon tečny:	-1,52%
	Délka tečny:	456,79m
Prvek: Výškový oblouk		
	3,39718	249,947
	4,52282	248,702
Prvek: Přímá		
	4,52282	248,702
	5,39039	259,949
	Sklon tečny:	1,30%
	Délka tečny:	867,65m

Větev K:

Prvek: Přímá		
	0,00000	256,879
	0,49377	249,947
	Sklon tečny:	-0,63%
	Délka tečny:	493,78m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,49377	249,947
	0,50630	248,702
Prvek: Přímá		
	0,50630	248,702
	0,51329	259,949
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	6,98m

Větev L:

Prvek: Přímá		
	0,00000	252,188
	0,12074	253,226
	Sklon tečny:	0,86%
	Délka tečny:	120,75m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,12074	253,226
	0,12895	253,363
Prvek: Přímá		
	0,12895	253,363
	0,13810	253,591
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	9,13m
Prvek: Přímá		
	0,13810	253,591
	0,14660	253,379
	Sklon tečny:	-2,50%
	Délka tečny:	8,48m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,14660	253,379
	0,15609	253,232
Prvek: Přímá		
	0,15609	253,232
	0,59005	250,624
	Sklon tečny:	-0,60%
	Délka tečny:	433,97m

Větev M:

Prvek: Přímá		
	0,00000	262,698
	0,20306	253,289
	Sklon tečny:	-4,63%
	Délka tečny:	203,28m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,20306	253,289
	0,23425	252,817
Prvek: Přímá		
	0,23425	252,817
	0,23750	252,898
	Sklon tečny:	1,60%
	Délka tečny:	4.42m

Větev N:

Prvek: Přímá		
	0,00000	262,155
	0,47641	257,841
	Sklon tečny:	-0,91%
	Délka tečny:	476,44m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,47641	257,841
	0,49344	257,977
Prvek: Přímá		
	0,49344	257,977
	0,49818	258,096
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	4,74m

Větev P:

Prvek: Přímá		
	0,00000	260,753
	0,12854	257,962
	Sklon tečny:	-2,17%
	Délka tečny:	128,58m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,12854	257,962
	0,14723	257,993
Prvek: Přímá		
	0,14723	257,993
	0,15114	258,091
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	4,77m

Větev R:

Prvek: Přímá		
	0,00000	242,427
	0,47376	245,281
	Sklon tečny:	0,60%
	Délka tečny:	473,78m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,47376	245,281
	0,48325	245,429
Prvek: Přímá		
	0,48325	245,429
	0,49726	245,641
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	8,48m
Prvek: Přímá		
	0,49726	245,641
	0,49176	245,504
	Sklon tečny:	-2,50%
	Délka tečny:	5,48m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,49176	245,504
	0,51275	245,356
Prvek: Přímá		
	0,51275	245,356
	0,61587	245,972
	Sklon tečny:	0,60%
	Délka tečny:	103,13m

Větev S:

Prvek: Přímá		
	0,00000	254,814
	0,31121	252,819
	Sklon tečny:	-0,64%
	Délka tečny:	311,22m
Prvek: Výškový oblouk		
	0,31121	252,819
	0,32691	252,965
Prvek: Přímá		
	0,32691	252,965
	0,33231	253,100
	Sklon tečny:	2,50%
	Délka tečny:	5,40m

1.1.8.3 Odvodnění komunikací

V celé délce stavby budou zřízeny otevřené příkopy po obou stranách komunikací a to jak v násypu , tak v zářezu.

Odvodnění povrchu vozovky bude zajištěno příčným (střechovitý 2,5 % v přímé) a podélným sklonem do otevřených příkopů. Odvodnění zemní pláně se navrhuje příčným sklonem pláně (střechovitý 3 % v přímé) s vyvedením pod krajnicí do otevřených příkopů. Dešťová voda bude, dále svedena do vodotečí, které se protínají s trasou A v km 2,28105 a v km 3,56000. Z km 0,00000 – 1,26000, bude dešťová voda svedena do retenční nádrže, umístěné podél větve B v km 0,04550. Návrh retenční dešťové nádrže, bude vyřešen v dalším stupni projektové dokumentace.

V trase A, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,39693. Ve větvi B, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,04000. Ve větvi C, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,33535. Ve větvi D, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,18705. Ve větvi F, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,05177 a v km 0,06740. Ve větvi G, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,276448 a v km 0,30898. Ve větvi H, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,22309. Ve větvi I, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,22358. Ve větvi J, bude zřízen trubní propustek DN 1000 v km 0,37394.

1.1.8.4 Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky je navržena orientačně vzhledem k neprovedenému inženýrsko-geologickému průzkumu. V další fázi přípravy dokumentace se budou muset aktualizovat a upřesnit jednotlivé průzkumy nezbytné pro návrh konstrukcí vozovky.

V místě nové konstrukce nebyla provedena sonda inženýrsko-geologického průzkumu, proto je uvažován nejnepříznivější případ.

Vodní režim podloží – kapilární

Namrzavost dle ČSN 721002 – nebezpečně namrzavá

Typ podloží – PIII

Klimatické podmínky
- výškové pásmo – 230 – 260m.n.m
- návrhový index mrazu – 375°C

Požadovaná minimální tloušťka nenamrzavých vrstev netuhých vozovek včetně podloží z nenamrzavých materiálů – 0,3m

Skladba konstrukcí je navržena dle“ Katalogu vozovek pozemních komunikací – TP 170 ”. Katalog je platným podkladem ve smyslu ČSN 736114.

Trasa A (konstrukce A)

D0-N-3 II PIII

Asfaltový koberec mastixový	SMA 8	ČSN 736121	40 mm
Asfaltový beton velmi hrubý	ACL 22	ČSN 736121	70 mm
Obalované kamenivo	OK I	ČSN 736121	60 mm
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 736124	170 mm
Štěrkodrť	ŠD	ČSN 736126	250 mm
Celkem			590 mm

Prstenec okružní křižovatky (konstrukce B)

DN 3-1 III D2

Dlažba žulová	DL I	ČSN 736131	160 mm
Ložní vrstva	L	ČSN 736131	40 mm
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 7361 24	210 mm
Štěrkodrť	ŠD	ČSN 736126	180 mm
Celkem			590 mm

Větev B,C,D,F,G,H,I,J (konstrukce C)

D1-N-6 V PIII

Asfaltový beton	ACO 8	ČSN 736121	40 mm
Obalované kamenivo	OKS I	ČSN 736121	60 mm
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 736124	120 mm
Štěrkodrť	ŠD	ČSN 736126	200 mm
Celkem			420 mm

Větev E (konstrukce D)

D1-N-6 VI PIII

Asfaltový beton	ACO 8	ČSN 736121	40 mm
Obalované kamenivo	OKS I	ČSN 736121	50 mm
Kamenivo zpevněné cementem	KSC I	ČSN 736124	120 mm
Štěrkodrť	ŠD	ČSN 736126	150 mm
Celkem			360 mm

Při provádění a kontrole prací musí být dodrženy všechny požadavky platných technologických a materiálových norem. Stavební materiály a výrobky budou použity dle ustanovení TP 170 a dle ustanovení norem souboru ČSN 73 6121. Kvalitu únosnosti jednotlivých konstrukčních vrstev vozovky je třeba při realizaci stavby prokázat kontrolními zkouškami ve smyslu ČSN 71 1006.

Příčný sklon v přímé je střechovitý 2,5% . Průběh vzestupnic je navržen s ohledem na požadavek zajištění min. výsledného sklonu dle ČSN 73 6101. Konstrukce nezpevněných krajnic je navržena z nenamrzavých zemin v příčném sklonu 8% do svahu příkopu. Nezpevněné krajnice budou opatřeny vodícími sloupky s odstupem 50m.

Jednostranná ocelová svodidla (včetně rozšíření nezpevněné krajnice) jsou osazena po obou stranách komunikace.

Umístění svodidel:

Trasa A	km 2,25500 – km 2,61560 (dl. 360,60m)
	km 3,22450 – km 3,91790 (dl. 693,47m)
	km 4,80700 – km 5,20020 (dl. 393,24m)
Větev B	km 0,09830 – km 0,26140 (dl. 163,09m)
Větev J	km 0,32970 – km 0,38890 (dl. 59,21m)

1.1.8.5 Zemní těleso

Tvar zemního tělesa je patrný z výkresů vzorových a pracovních příčných řezů. Byly použity standardní sklony násypových a výkopových svahů dle vzorových řešení ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa PK. Stavba vyvolá poměrně vysoký objem zemních prací. Ke stavbě zhutněného prostého násypu se musí použít zemina pro dopravní stavby. Svahy zhutněného prostého násypu, budou opatřeny geosyntetiky s protierozní funkcí. Na základě vyhodnocení geotechnických průzkumů bude rozhodnuto o využití výkopové zeminy do násypového tělesa.

Odhumusování je provedeno dle místních podmínek v tloušťce 0,15 – 0,30 m. Ohumusování je provedeno v tloušťce 0,10 m.

1.1.8.6 Inženýrské sítě

V prostoru staveniště se nacházejí nadzemní a podzemní vedení cizích organizací. Vedení dotčená stavbou budou upravena dle dílčích projektů jako samostatné stavební objekty v rámci stavby. Řešení těchto objektů není součástí této dokumentace. Podzemní vedení (sdělovací kabely, místní vodovody apod.) budou po dohodě s příslušnými správci ochráněny pouze chráničkami, bez přeložek.

Na nové komunikaci nejsou navržena žádná protihluková opatření. Veřejné osvětlení se nenavrhuje.

1.1.8.7 Mostní objekty a zdi

Trasa A se v km 2,28105 protíná s vodotečí. Zde bude zhotoven ŽB rámový most o rozpětí 13m. Dále dochází ke křížení trasy A s vodotečí v km 3,56000. Zde bude zhotoven ŽB rámový most o rozpětí 15m. Opěry náspů budou zhotoveny z gabionových košů. Koryto vodoteče v km 2,28105 bude v rozsahu mostního objektu zpevněno lomovým kamenem (kyklopské zdivo). V km 3,56000 se zhotoví přeložka koryta, z důvodu nepříznivého křížení s trasou A. Tato přeložka bude zpevněna lomovým kamenem (kyklopské zdivo).

Návrh mostních objektů, bude vyřešen v dalším stupni projektové dokumentace.

1.1.8.8 Křižovatky

Rozměry a uspořádání okružních křižovatek je v celé trase jednotné pro lepší orientaci řidičů. Také styková a průsečné křižovatky jsou v celé trase jednotného uspořádání.

Okružní křižovatka s pěti větvemi

Ke křížení komunikací dochází na trase A (S9,5/80) v km 0,42681 s větví B (S7,5/70) v km 0,26148 (konec úseku), větví C (MS2c 9,5/70) v km 0,33632 (konec úseku) a větví D (S7,5/70) v km 0,19120 (konec úseku). Jedná se o okružní křižovatku s jedním jízdním pruhem na okružním pásu o šířce 6,0 m a dlážděným prstencem o šířce 2,0 m. Poloměr středního ostrůvku je 10,0 m. Šířky jízdních pruhů vjezdových větví jsou 4m, a výjezdových větví 5 m, přičemž poloměr zaoblení výjezdu je 35 m (13 m) a poloměr zaoblení vjezdu je 17 m (12 m). Na všech větvích jsou zřízeny zvýšené směrové dělící ostrůvky ohraničené silničním betonovým obrubníkem. Příčný sklon okružního pásu je 2,5% a okružního pásu 6,0%. Jednotlivé návrhové prvky křižovatky jsou navrženy v souladu s ČSN736102.

Poloha křižovatky je navržena ve směrovém oblouku s ohledem na rozhledové poměry v místě křížení. Poloha křižovatky je v trase A ve vydutém výškovém oblouku. Větev B je napojena ve stoupání o sklonu 2,02%, větev C je napojena v klesání o sklonu -0,60% a větev D je napojena v klesání o sklonu -0,54%.

Tvar a rozměry zemního tělesa jsou navrženy s ohledem na jeho umístění v současném terénu a odpovídají ČSN736101.

Průsečná křižovatka č.1

Ke křížení obou komunikací dochází na trase A (S9,5/80) v km 1,29431 s větví E (S4,0/40) v km 0,14499. Poloha křižovatky je v trase A ve směrovém oblouku s ohledem na rozhledové poměry v místě křížení. Poloha křižovatky je v trase A ve vypuklém výškovém oblouku, větev E je napojena v klesání o sklonu -4,06%, pokračující za křižovatkou ve stoupání o sklonu 0,60%.

Křížení obou pozemních komunikací je řešeno průsečnou křižovatkou s určením přednosti v jízdě dopravním značením na hlavní (trasa A) i vedlejší (větev E) komunikaci.

Na obou křižujících se komunikacích je pomocí dopravního značení nařízen zákaz odbočení. Poloměry zaoblení nároží křižovatky jsou tedy navrženy o poloměru 6m.

Tvar a rozměry zemního tělesa jsou navrženy s ohledem na jeho umístění v současném terénu a odpovídají ČSN736101. Jednotlivé návrhové prvky křižovatky jsou navrženy v souladu s ČSN736102.

Průsečná křižovatka č.2

Ke křížení obou komunikací dochází na trase A (S9,5/80) v km 2,06217 s větví F (S7,5/70) v km 0,14499. Poloha křižovatky je v trase A v přechodnicovém směrovém úseku s ohledem na rozhledové poměry v místě křížení. Poloha křižovatky je v trase A v klesání o sklonu -2,93%, větev F je napojena v klesání o sklonu -1,50%, pokračující za křižovatkou v klesání o sklonu -2,49%.

Křížení obou pozemních komunikací je řešeno průsečnou křižovatkou s určením přednosti v jízdě dopravním značením a s usměrněním dopravních proudů na hlavní (trasa A) i vedlejší (větev F) komunikaci.

Na hlavní komunikaci jsou navrženy v obou směrech odbočovací pruhy pro odbočení vlevo v uspořádání vyznačeným dopravním značením (dopravním stínem o délce Lr = 115m) s délkou zpomalovacího úseku Ld = 125m a čekacím úsekem o délce Lc = 45m. Šířka pruhu pro odbočení vlevo je 3,25m.

Směrové dělící ostrůvky jsou ohraničené silničním betonovým obrubníkem. Tvar a rozměry ostrůvku jsou znázorněny v příloze 1.2.10.2 – Situace křižovatky.

Tvar a rozměry zemního tělesa jsou navrženy s ohledem na jeho umístění v současném terénu a odpovídají ČSN736101. Jednotlivé návrhové prvky křižovatky jsou navrženy v souladu s ČSN736102.

Okružní křižovatka se čtyřmi větvemi

Ke křížení obou komunikací dochází na trase A (S9,5/80) v km 2,840000 s větví G (S7,5/70) v km 0,276448. Jedná se o okružní křižovatku s jedním jízdním pruhem na okružním pásu o šířce 6,0 m a dlážděným prstencem o šířce 2,0 m. Poloměr středního ostrůvku je 10,0 m. Šířky jízdních pruhů vjezdových větví jsou 4m, a výjezdových větví 5 m, přičemž poloměr zaoblení výjezdu je 30 m (20 m) a poloměr zaoblení vjezdu je 13 m (12 m). Na všech větvích jsou zřízeny zvýšené směrové dělící ostrůvky ohraničené silničním betonovým obrubníkem. Příčný sklon okružního pásu je 2,5 % a okružního pásu 6,0 %. Jednotlivé návrhové prvky křižovatky jsou navrženy v souladu s ČSN736102.

Poloha křižovatky je navržena v mezipřímé mezi směrovými protisměrnými oblouky s ohledem na rozhledové poměry v místě křížení. Poloha křižovatky je v trase A ve stoupání o sklonu 2,43 % a ve větvi G v klesání o sklonu -1,68 %, pokračující za křižovatkou ve stoupání o sklonu 2,65 %.

Tvar a rozměry ostrůvku jsou znázorněny v příloze 1.2.10.1 – Situace křižovatky.

Tvar a rozměry zemního tělesa jsou navrženy s ohledem na jeho umístění v současném terénu a odpovídají ČSN736101.

Průsečná křižovatka č.3

Ke křížení obou komunikací dochází na trase A (S9,5/80) v km 4,14827 s větví H (S7,5/70) v km 0,23746 (konec úseku) a větví I (S7,5/70) v km 0,23827 (konec úseku). Poloha křižovatky je v trase A ve směrovém oblouku s ohledem na rozhledové poměry v místě křížení. Poloha křižovatky je v trase A ve vydutém výškovém oblouku, větev H je napojena v klesání o sklonu -0,60% a větev I je napojena ve stoupání o sklonu 0,78%.

Křížení pozemních komunikací je řešeno průsečnou křižovatkou s určením přednosti v jízdě dopravním značením a s usměrněním dopravních proudů na hlavní (trasa A) i vedlejší (větev F) komunikaci.

Na hlavní komunikaci jsou navrženy v obou směrech odbočovací pruhy pro odbočení vlevo v uspořádání vyznačeným dopravním značením (dopravním stínem o délce Lr = 115m) s délkou zpomalovacího úseku Ld = 125m a čekacím úsekem o délce Lc = 45m. Šířka pruhu pro odbočení vlevo je 3,25m.

Směrové dělící ostrůvky jsou ohraničené silničním betonovým obrubníkem.

Tvar a rozměry zemního tělesa jsou navrženy s ohledem na jeho umístění v současném terénu a odpovídají ČSN736101. Jednotlivé návrhové prvky křižovatky jsou navrženy v souladu s ČSN736102.

styková křižovatka

Ke styku obou komunikací dochází na trase A (S9,5/80) v km 5,00236 s větví J (S7,5/70) v km 0,38891 (konec úseku) . Poloha křižovatky je v trase A ve směrovém oblouku s ohledem na rozhledové poměry v místě styku. Poloha křižovatky je v trase A ve stupání o sklonu 1,53%, větev J je napojena v klesání o sklonu -2,28%.

Styk obou pozemních komunikací je řešen stykovou křižovatkou s určením přednosti v jízdě dopravním značením a s usměrněním dopravních proudů na hlavní (trasa A) i vedlejší (větev F) komunikaci.

Na hlavní komunikaci je navržen ve směru staničení odbočovací pruh pro odbočení vlevo v uspořádání vyznačeným dopravním značením (dopravním stínem o délce Lr = 115m) s délkou zpomalovacího úseku Ld = 125m a čekacím úsekem o délce Lc = 45m. Šířka pruhu pro odbočení vlevo je 3,25m.

Směrové dělící ostrůvky jsou ohraničené silničním betonovým obrubníkem.

Tvar a rozměry zemního tělesa jsou navrženy s ohledem na jeho umístění v současném terénu a odpovídají ČSN736101. Jednotlivé návrhové prvky křižovatky jsou navrženy v souladu s ČSN736102.

1.1.8.9 Dopravní značení

Okružní křižovatky

Svislé vodorovné značení je navrženo převážně v místě křížení S9,5 a S7,5 před vjezdem na okružní pás a na okružním pásu a to značením C3, P4 a C4a.

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu se svislým.dopr. značením a to: k oddělení jízdních pruhů V1a;0,125 a V2b/1,5/3,0/0,125, oddělení odbočovacího a připojovacího pruhu, vyznačením směrových šipek V9a jako způsob řazení do jednotlivých pruhů, vyznačení dopravních stínů na S9,5 a S7,5 a dělících ostrůvků vodorovným značením V13a.

Umístění jednotlivých dopravních značeních viz. příloha 1.2.10.1 situace křižovatky.

Průsečné křižovatky

Svislé vodorovné značení je navrženo převážně v místě křížení S11,5 a S7,5 a to:na začátku odbočovacích pruhů svisl.dopravních značení IP19. V místě napojení S7,5 na S11,5 svil.dopr. značením P1 na hlavní komunikaci a na vedlejší komunikaci svislým dopravním značením P4.

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu se svislým.dopr. značením a to: k oddělení jízdních pruhů podélnou čarou V1;0,25, vodícími proužky podélnou čarou, vyznačením směrových šipek V9a jako způsob řazení do jednotlivých pruhů, u připojovacího pruhu předběžné šipky V9b, vyznačení dopravních stínů vodorovným značením V13a.

Umístění jednotlivých dopravních značeních viz. příloha 1.2.10.2 situace křižovatky.

1.1.8.10 Staveniště a organizace výstavby

Zásady uvažovaného průběhu výstavby a její organizace

Stavba bude provedená jako celek bez jakéhokoliv dělení na etapy nebo části. V předstihu budou prováděny činnosti související se zemními pracemi a bouráním stávajících konstrukcí.

Rozsah stavby vyžaduje budování zařízení staveniště. Stavební materiál a hmoty budou dodávány na stavbu průběžně, případně dočasně deponovány v prostoru staveniště (avšak mimo trasy podzemních sítí).

Zhotovitel bude stavbu zásobovat a přezásobovat s ohledem na prostorové možnosti dotčených ploch.

Nakládání s odpady

Při realizaci stavby nevzniknou žádné nebezpečné odpady. Ostatní odpady budou uloženy na skládkách k tomu určených a dodavatel předloží ke kolaudaci doklad o jejich likvidaci.

Bezpečnost práce

Při provádění bude postupováno dle platných předpisů a norem a dle zásad bezpečnosti práce a ochrany zdraví pracujících (vyhláška ČÚBP 324/90 Sb. "O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích").

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni.

1.1.9 Závěr a doporučení

Podle zadání byly navrženy dvě varianty silničního obchvatu Hrochova Týnce, které odvedou tranzitní dopravu z centra města a přilehlé obce Čankovice. Byla zvolena varianta A z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu na silnici I/17 pomocí pětipaprskové okružní křižovatky, do které jsou přivedeny křižující trasy, silnice III/35811 a III/34036, tvořící odsazenou křižovatku. Tímto dojde ke zrušení odsazené křižovatky. Dále je trasa A vhodnější vzhledem k územnímu plánu města Hrochův Týnec. A to tím, že je vedena dál od jiho-západní části obce, kde je plánována bytová výstavba, která již započala. V tomto úseku je též trasa vedena v zářezu. Tím se odstraní případné hlukové zatížení budoucí zástavby.

Stavba vede mimo zastavěná území, převážně na plochách zemědělského půdního fondu, po plochách s travnatými porosty. V trase dochází ke křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi.

Ke všem stavebním materiálům bude dodavatelem předložen patřičný certifikát a prohlášení o shodě.

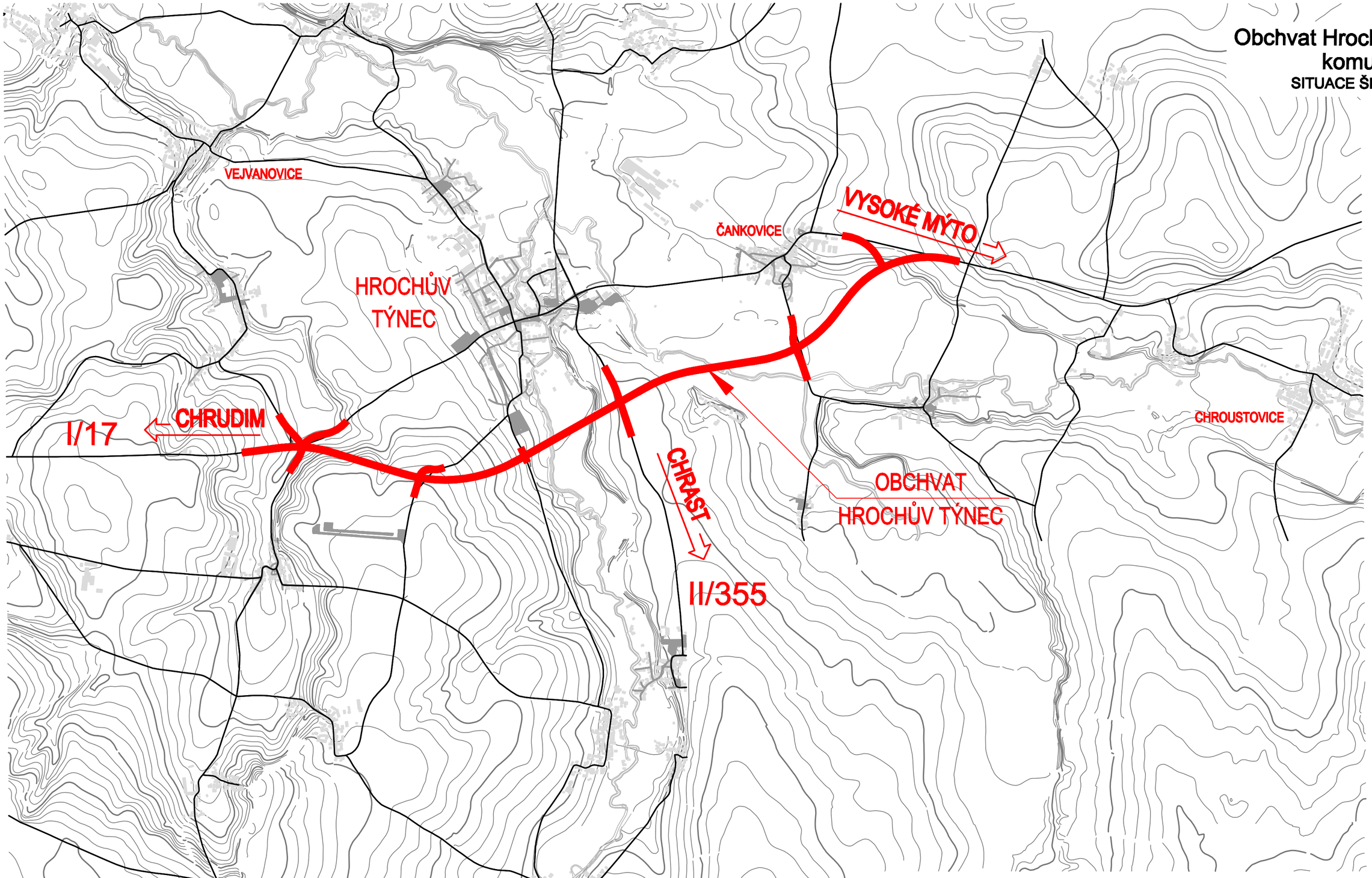
Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů. Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, ochraně životního prostředí. Před zahájením stavby bude staveniště přiměřeně zajištěno proti vstupu nepovolaných osob. Toto se týká i prostoru dočasně zabraných pozemků.

1.1.10 Použitá literatura

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
Pospíšil K., Silnice a dálnice I, Pozemní komunikace,Pomocný text k přednáškám, UPa,2004
Pospíšil K., Silnice a dálnice II, Pozemní komunikace,Pomocný text k přednáškám, UPa,2004
Kaun, Lehovec: Pozemní komunikace 20, ČVUT 2004
Kaun, Luxemburk: Pozemní komunikace 30, ČVUT 2002
Barták, Bucek Podzemní stavby, ČVUT 1983
Volf a kolektiv: Silniční stavby. Projekt ČVUT, 1994.TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD ČR, 2004
ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – výkresy pozemních komunikací.
ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích

Vypracoval: Bc. Ondřej Šindler
Dne: 24. května 2009
Kde: Horka u Chrudimi

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



Výškový systém B.p.v.

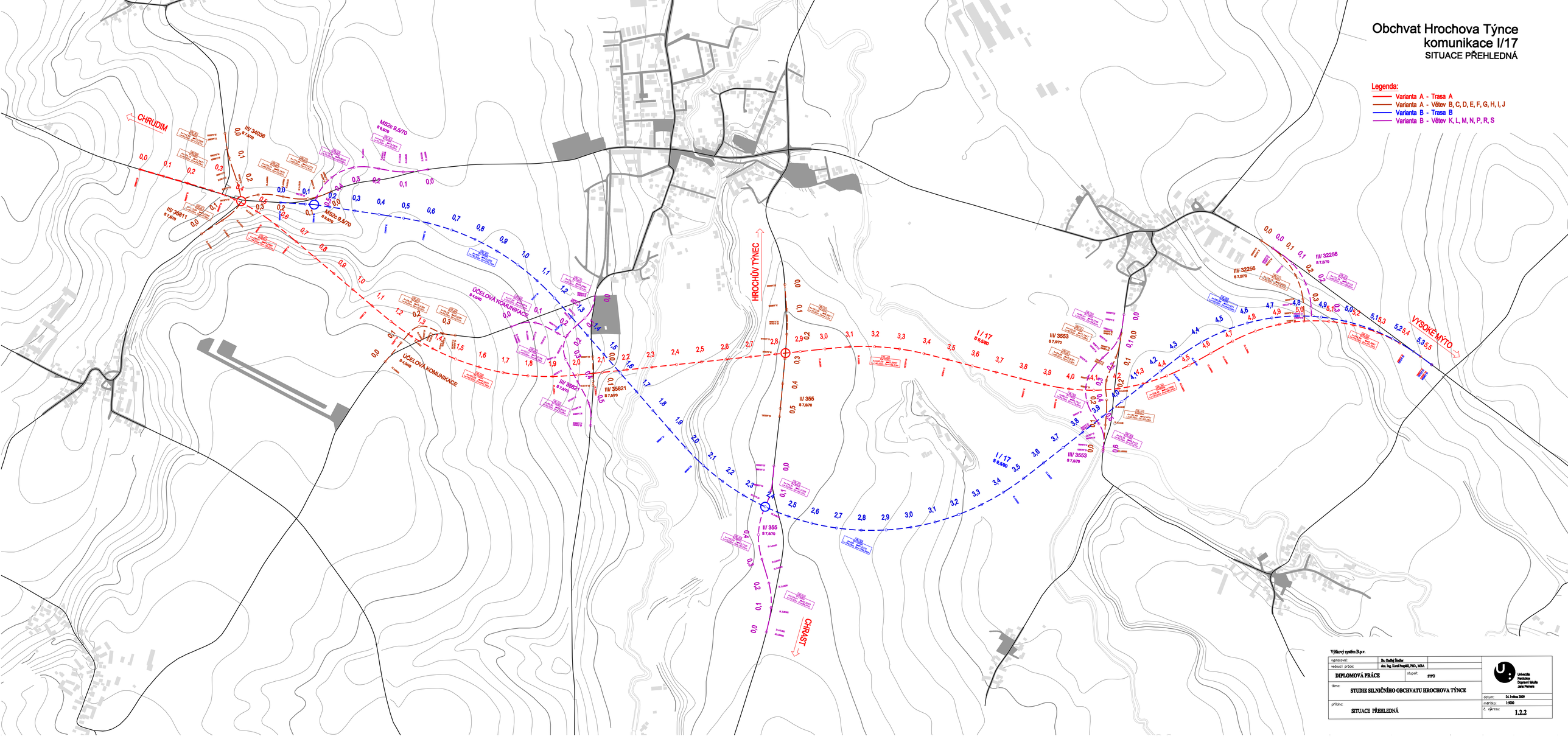
vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň: SITÚ	
téma: **STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE**		
příloha: **SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ**		

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

datum: 24. května 2009

měřítko:

č. výkresu: **1.2.1**



Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
SITUACE PŘEHLEDNÁ

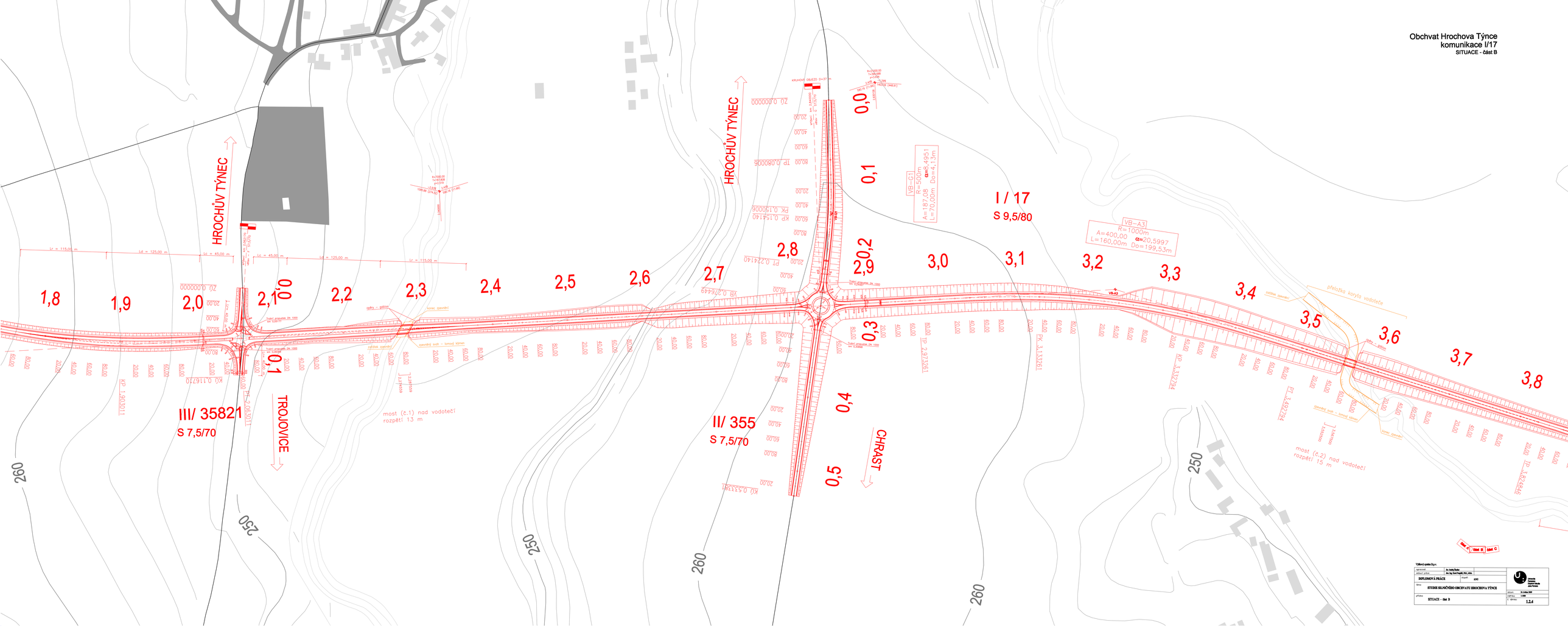
Legenda:
- Varianta A - Trasa A
- Varianta A - Větev B, C, D, E, F, G, H, I, J
- Varianta B - Trasa B
- Varianta B - Větev K, L, M, N, P, R, S

Výškový systém B.p.v.

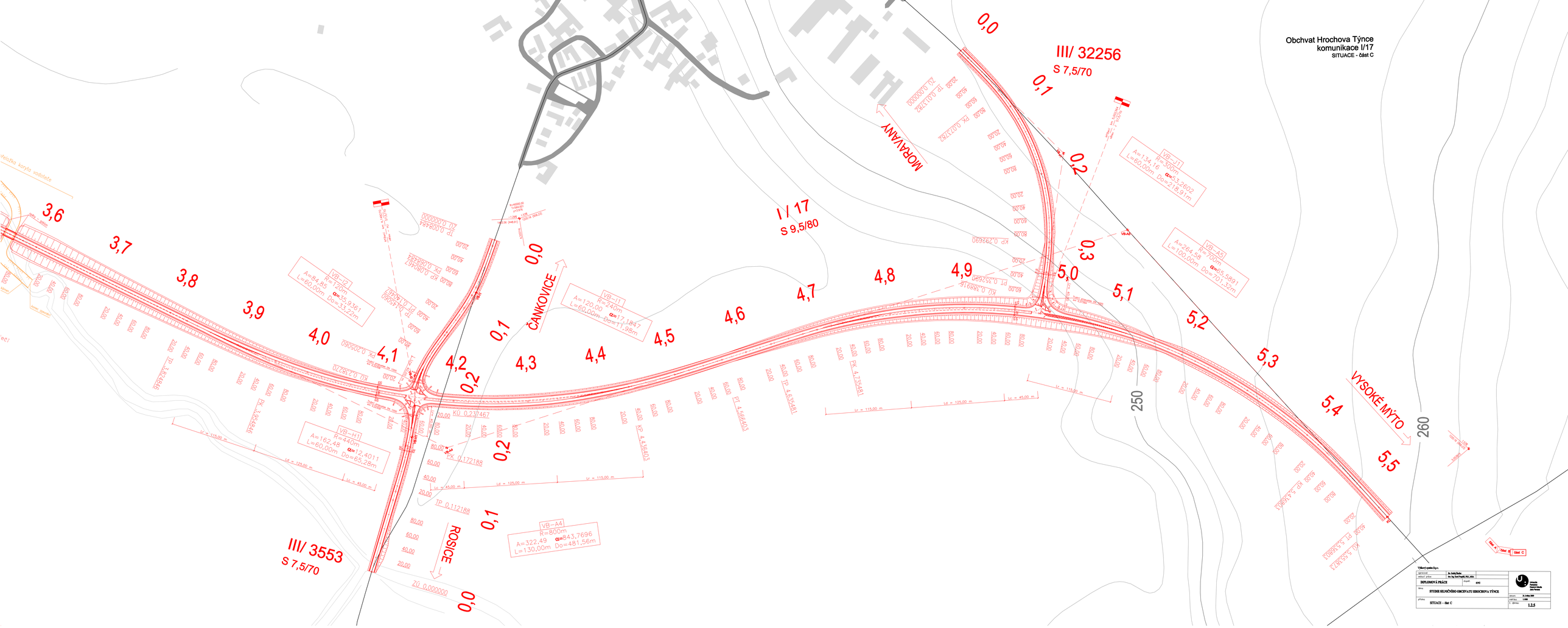
vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	studijní: STPO	Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
téma: STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		datum: 24. května 2019
příloha: SITUACE PŘEHLEDNÁ		měřítko: 1:25000
		č. výkresu: 1.2.2

Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler		Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň: STPÚ	
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		datum: 24. května 2009
příloha:	SITUACE - část A		měřítko: 1:1000
			č. výkresu: 1.2.3

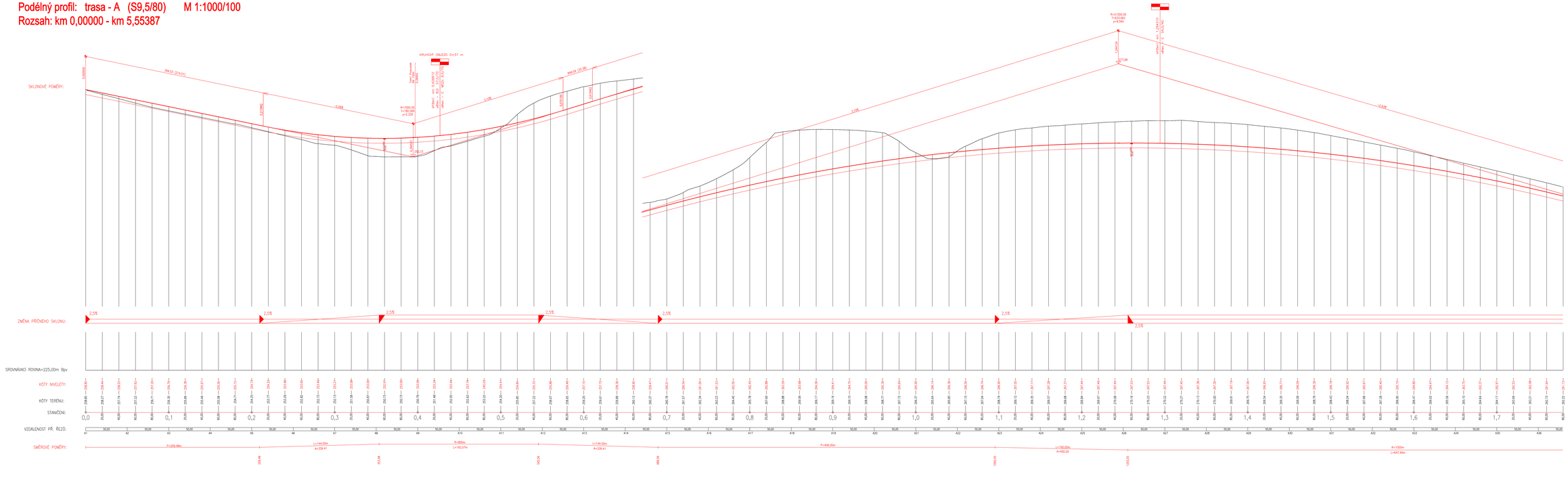


Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
SITUACE - část B
HROCHŮV TÝNEC
HROCHŮV TÝNEC
TROJOVICE
CHRAST
I / 17
S 9,5/80
II/ 355
S 7,5/70
III/ 35821
S 7,5/70
VB-G1
R=500m
A=187,08 α=8,4951
L=70,00m Do=4,13m
VB-A3
R=1000m
A=400,00 α=20,5997
L=160,00m Do=199,53m
most (č.1) nad vodotečí
rozpětí 13 m
most (č.2) nad vodotečí
rozpětí 15 m
přeložka koryta vodoteče
1,8
1,9
2,0
2,1
0,0
2,2
2,3
2,4
2,5
2,6
2,7
2,8
2,9
3,0
3,1
3,2
3,3
3,4
3,5
3,6
3,7
3,8
0,1
0,2
0,3
0,4
0,5
0,0
0,1
260
250


Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
SITUACE - část C
III/ 32256
S 7,5/70
I / 17
S 9,5/80
III/ 3553
S 7,5/70
MORAVANY
ČANKOVICE
ROSICE
VYSOKÉ MÝTO
250
260
VB-J1
R=300m
A=134,16
L=60,00m
α=53,2602
Do=218,91m
VB-A5
R=700m
A=264,58
L=100,00m
α=65,5891
Do=701,32m
VB-J2
R=120m
A=84,85
L=60,00m
α=35,9361
Do=33,22m
VB-I1
R=240m
A=120,00
L=60,00m
α=17,1847
Do=11,98m
VB-H1
R=440m
A=162,48
L=60,00m
α=12,4011
Do=65,28m
VB-A4
R=800m
A=322,49
L=130,00m
α=843,7696
Do=481,56m
Část A
Část B
Část C
Výkonný spolu 3.p.s.
DIPLOMOVÁ PRÁCE
STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE
SITUACE - část C
1:2,5

Podélný profil: trasa - A (S9,5/80) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 5,55387

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
PODÉLNÝ PROFIL - část A



Výškový opsán B.p.v.

zpracovatel	Ing. Tomáš Bouška
odpovídal	Ing. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., Ivan
odpovídal - příloha	Ing. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., Ivan
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň
Stavu	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE
příloha	PODÉLNÝ PROFIL TRASA - A (Stat - A)

Vysoké učení technické v Brně
Fakulta stavební
Ústav dopravní výstavby

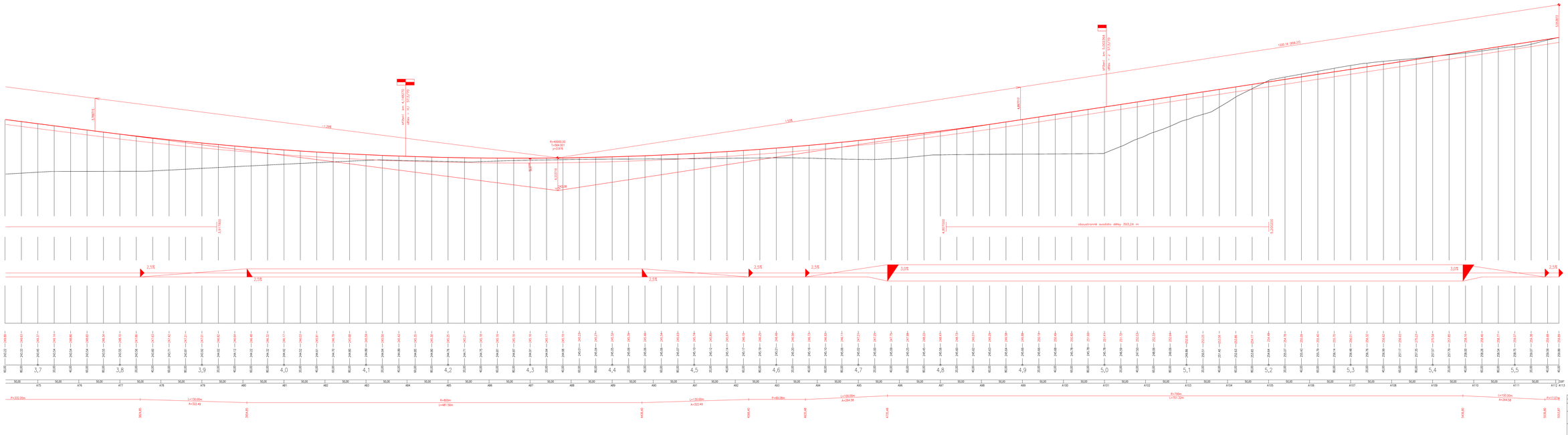
datum	26. 5. Ivan 2020
zpracovatel	1.000000
C. Obchvat	1.2.6.1

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
PODÉLNÝ PROFIL - část B

Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň: STPÚ	Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
téma: STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		datum: 24. května 2009
		měřítko: 1:1000/100
příloha: PODÉLNÝ PROFIL TRASA - A (část - B)		č. výkresu: 1.2.6.2

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
PODÉLNÝ PROFIL - část C



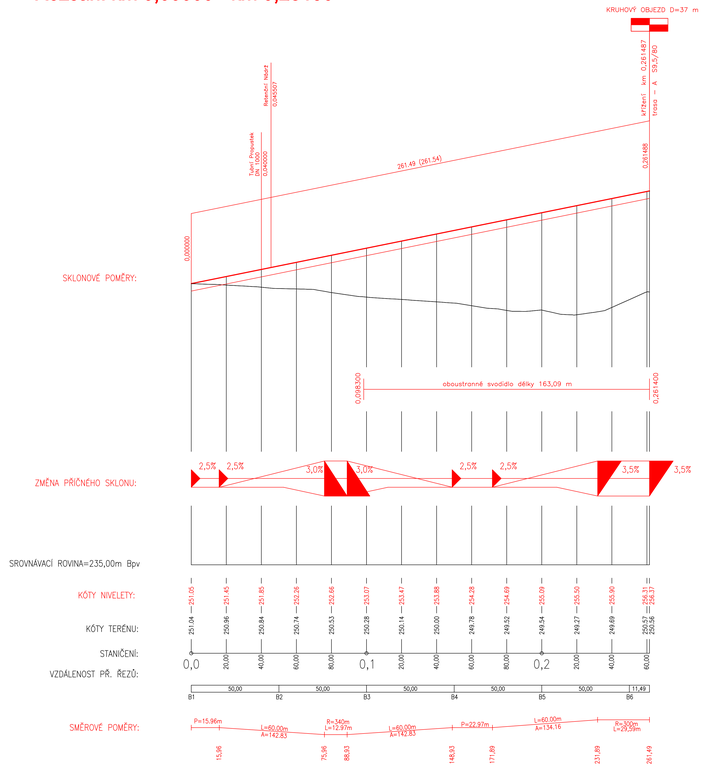
Výkonný systém Z.p.v.

vypracovat	Dr. Ondřej Šimůr Ing. Ing. Karel Pavlík, PhD., MBA		
odbor/ přidat			
DIPLOMOVÁ PRÁCE		Datum	2020
Stavba	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
přidat	PODÉLNÝ PROFIL TRASA - A (část - C)		

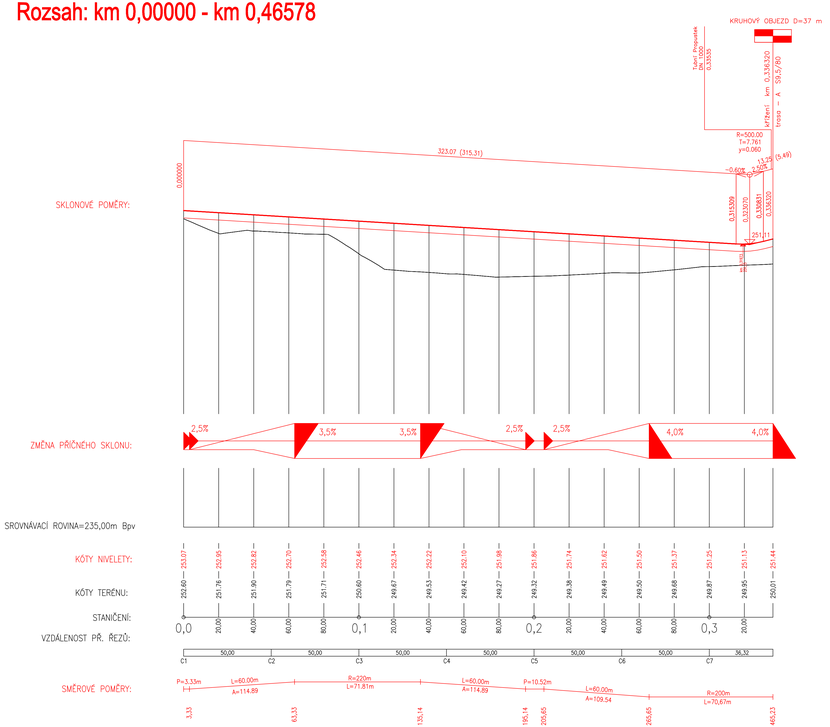
Fakulta dopravní Zapadoceska univerzita v Plzni

Datum	Dr. Ondřej Šimůr
Kvalifikace	1.2.6.3
Výkres	1.2.6.3

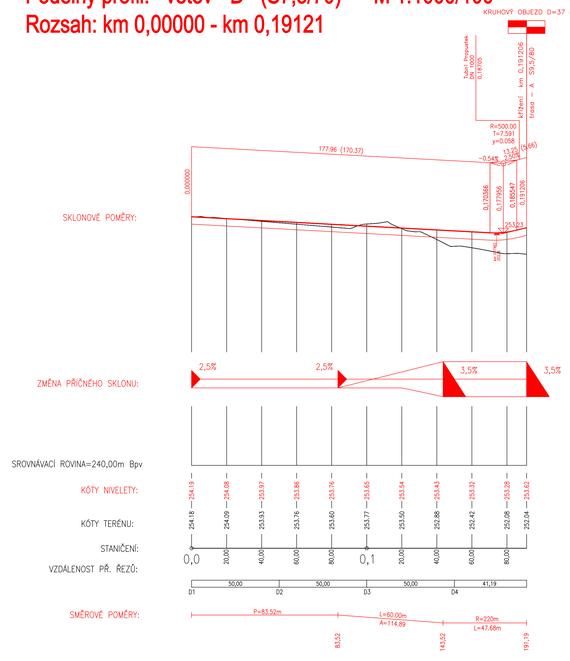
Podélný profil: větev - B (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,28136



Podélný profil: větev - C (MS2c 9,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,46578



Podélný profil: větev - D (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,19121



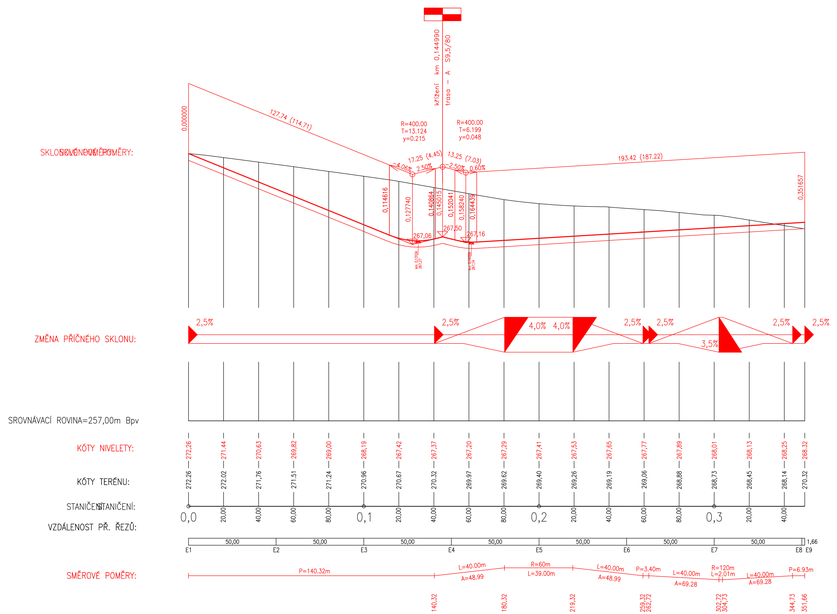
Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Ing. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň:	DPO
téma: STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
příloha: PODÉLNÝ PROFIL VĚTEV - B,C,D		

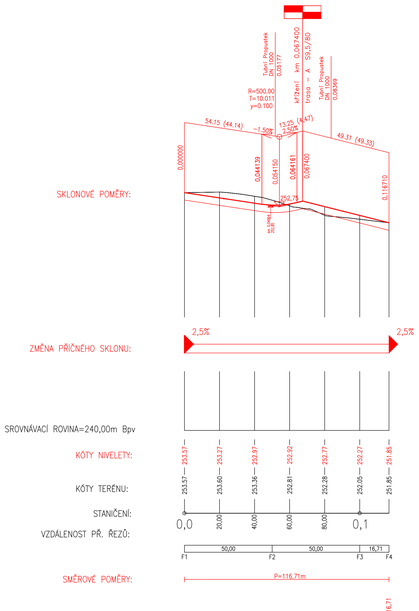
Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera

datum:	24. května 2019
měřítko:	1:1000/100
č. výkresu:	1.2.6.4

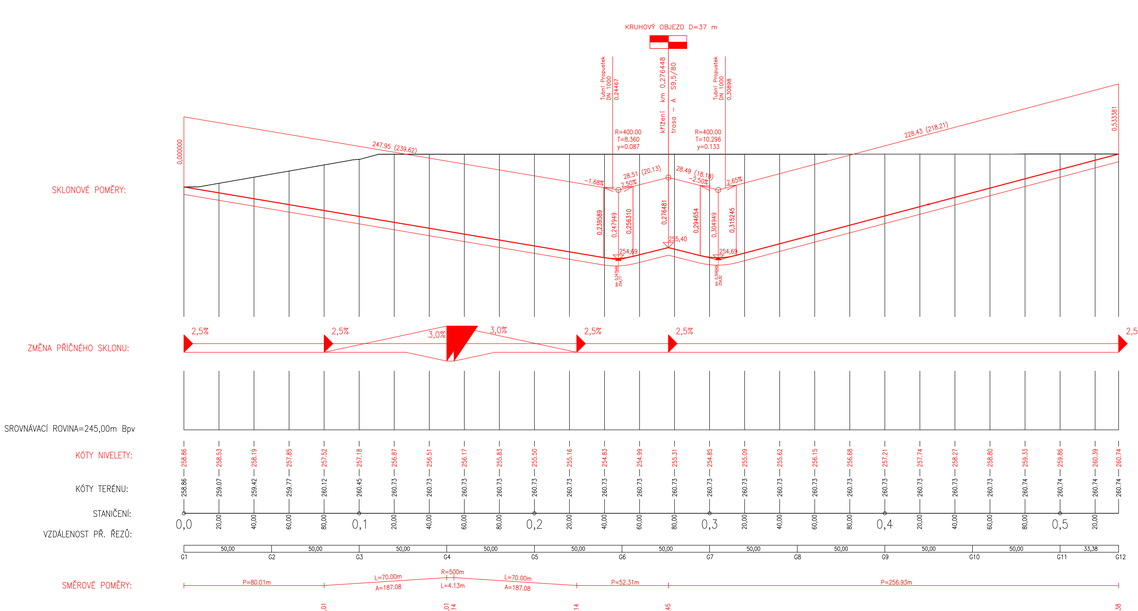
Podélný profil: větev - E (S4,0/40) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,35166



Podélný profil: větev - F (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,11671



Podélný profil: větev - G (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,53338

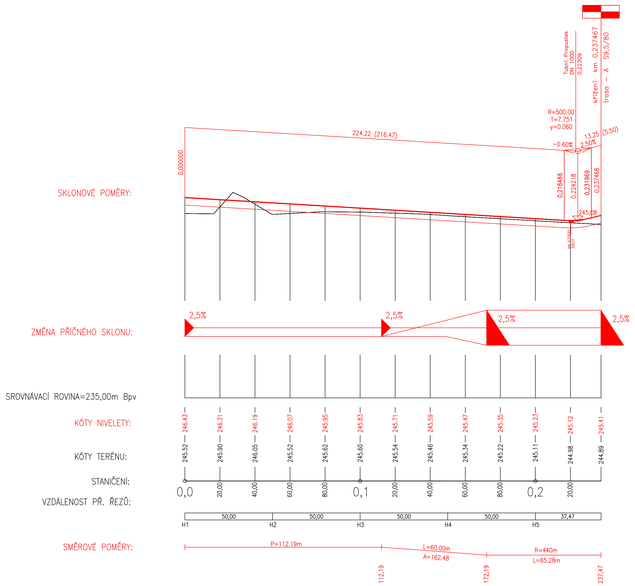


Výškový systém B.p.v.

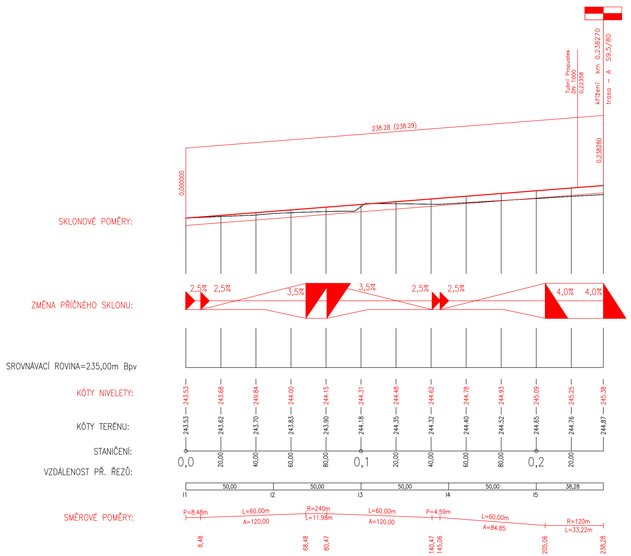
vypracoval:	Ing. Ondřej Šindler		
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	STPG
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
příloha:	PODÉLNÝ PROFIL VĚTEV - E,F,G	datum:	24. listopadu 2020
		měřítko:	1:1000/100
		č. výkresu:	1.2.6.5

Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera

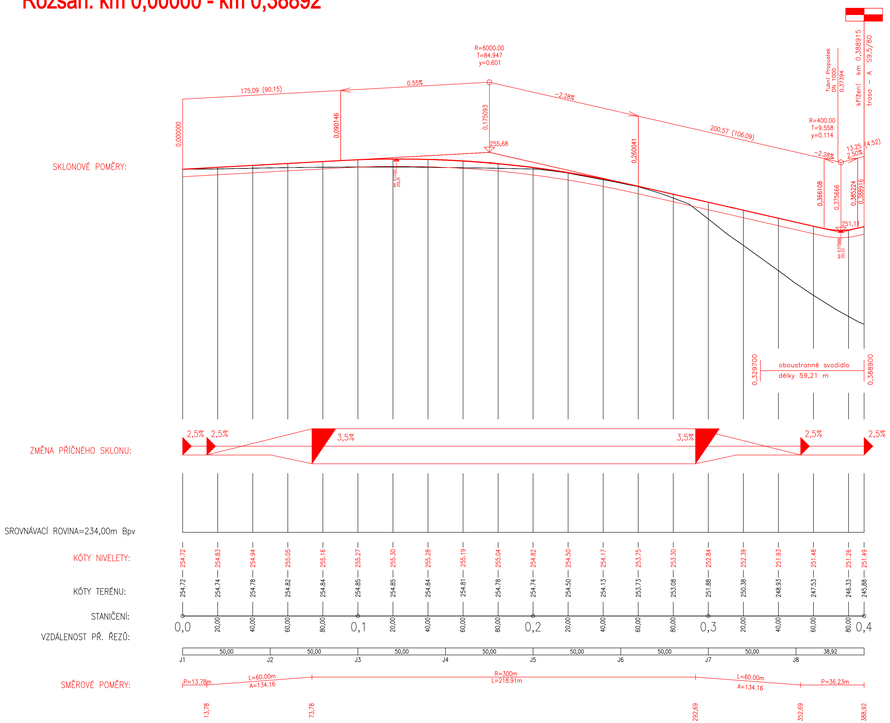
Podélný profil: větev - H (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,23747



Podélný profil: větev - I (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,25792



Podélný profil: větev - J (S7,5/70) M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,38892

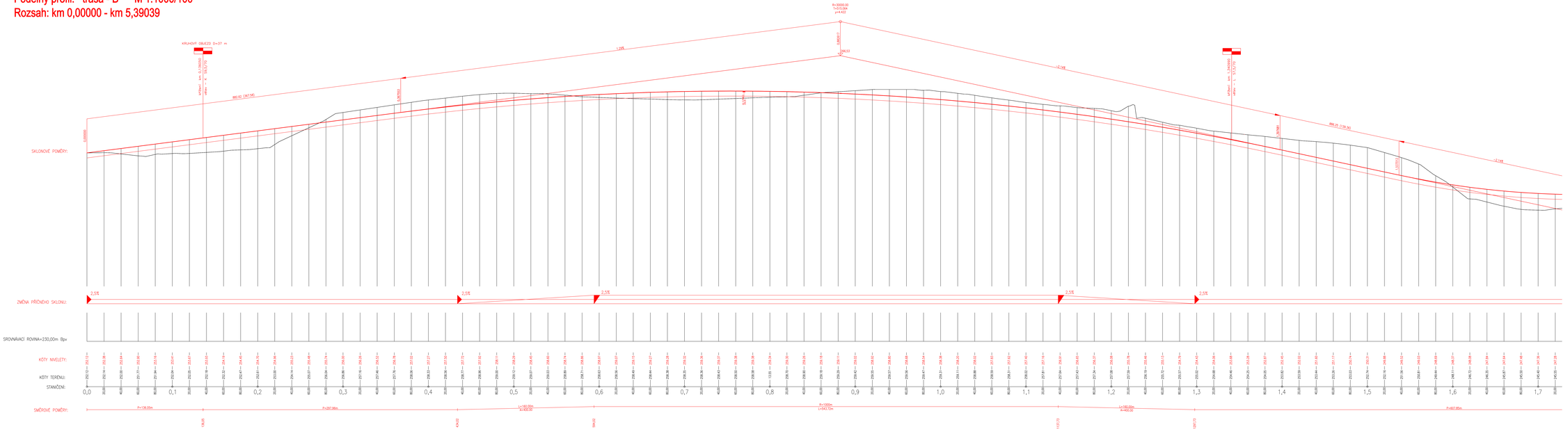


Výškový systém B.p.v.		
vypracoval:	Dr. Ondřej Šimůnec	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD, MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň:	STPO
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE	
příloha:	PODÉLNÝ PROFIL VĚTEV - H,I,J	
	datum:	24. května 2009
	měřítko:	1:1000/100
	č. výkresu:	1.2.6.6

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Podélný profil: trasa - B M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 5,39039

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
PODÉLNÝ PROFIL - část A



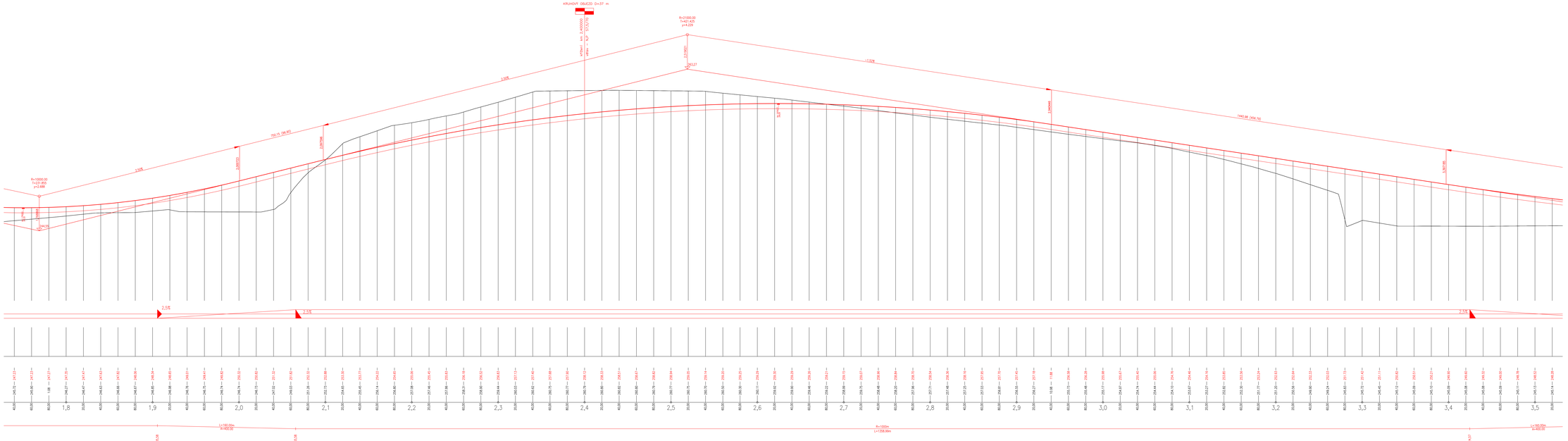
Výkonný spolek B.p.v.

zpracovatel	Dr. Ondřej Šimko	
vedoucí práce	doc. Ing. Karel Pavlík, PhD, MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	studií:	BSC
Téma: STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
přílohy: PODÉLNÝ PROFIL TRASA - B (část - A)		

Fakulta dopravní ČVUT v Praze
Ústav dopravní stavby
Jiří Pavlík

datum:	26. 5. 2020
kvalifikace:	1 - 5
č. výkresu:	1.2.7.1

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
PODÉLNÝ PROFIL - část B

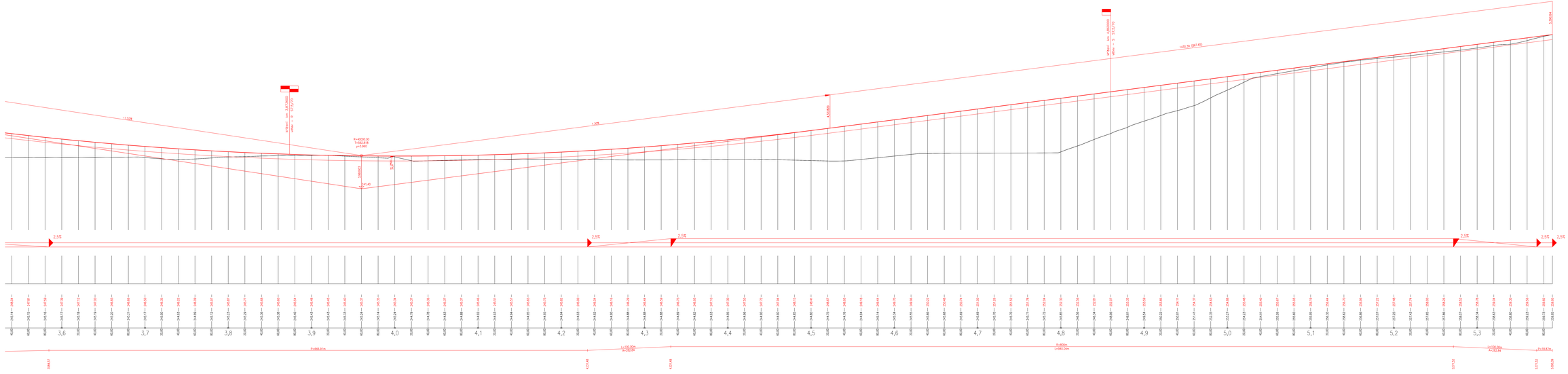


Výběrový ústav Ž.p.s.			
Zpracovatel	Dr. Ondřej Bartoš		
Odpovídající příslušný	Ing. Ing. Karel Pospíšil, PhD, Mdrs		
DIPLOMOVÁ PRÁCE	Příslušný	ČVUT	
Stavba	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
Příslušný	PODÉLNÝ PROFIL TRASA - B (Stat - 3)		

Fakulta Stavební Ústav Dopravní Cestovní Hradec Kralové

Datum:	20. Ústav 2007
Kvalitu:	1:2000/00
Č. výkresu:	1.2.7.2

Obchvat Hrochova Týnce
komunikace I/17
PODÉLNÝ PROFIL - část C



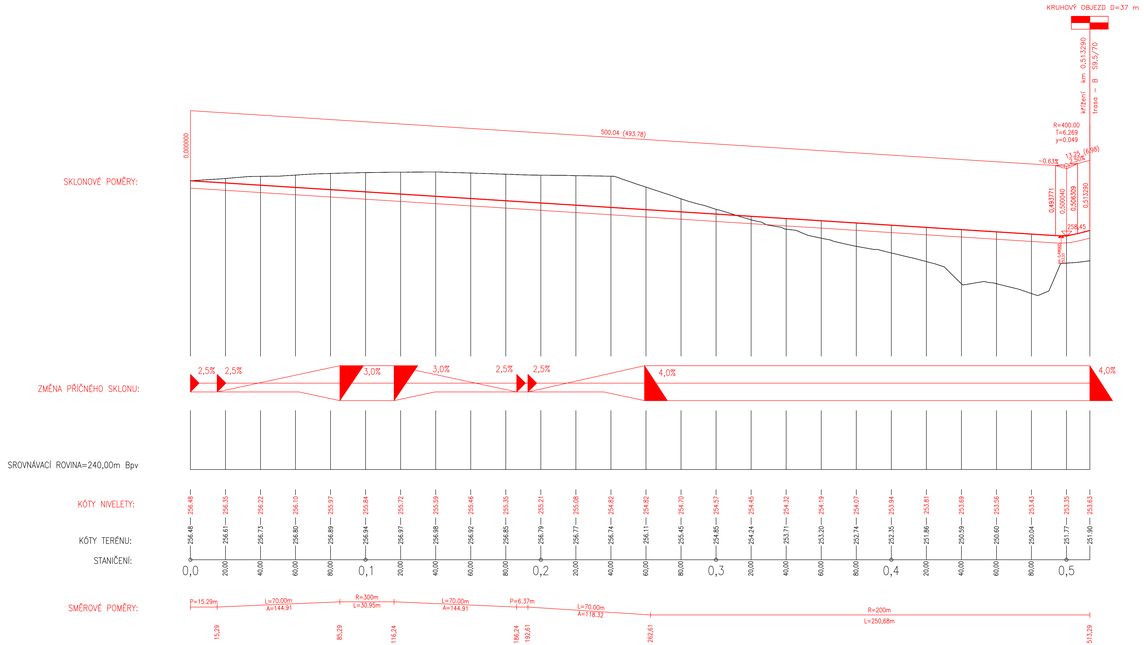
Výkresy ověřen 3.p.s.

zpracovat	Ing. Ondřej Šimůnek	
vedoucí práce	Ing. Ing. Josef Pospíš, MSc, MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE		
Stavba	STUDIE SEJMUTÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE	
příloha	PODÉLNÝ PROFIL TRASA - B (část - C)	

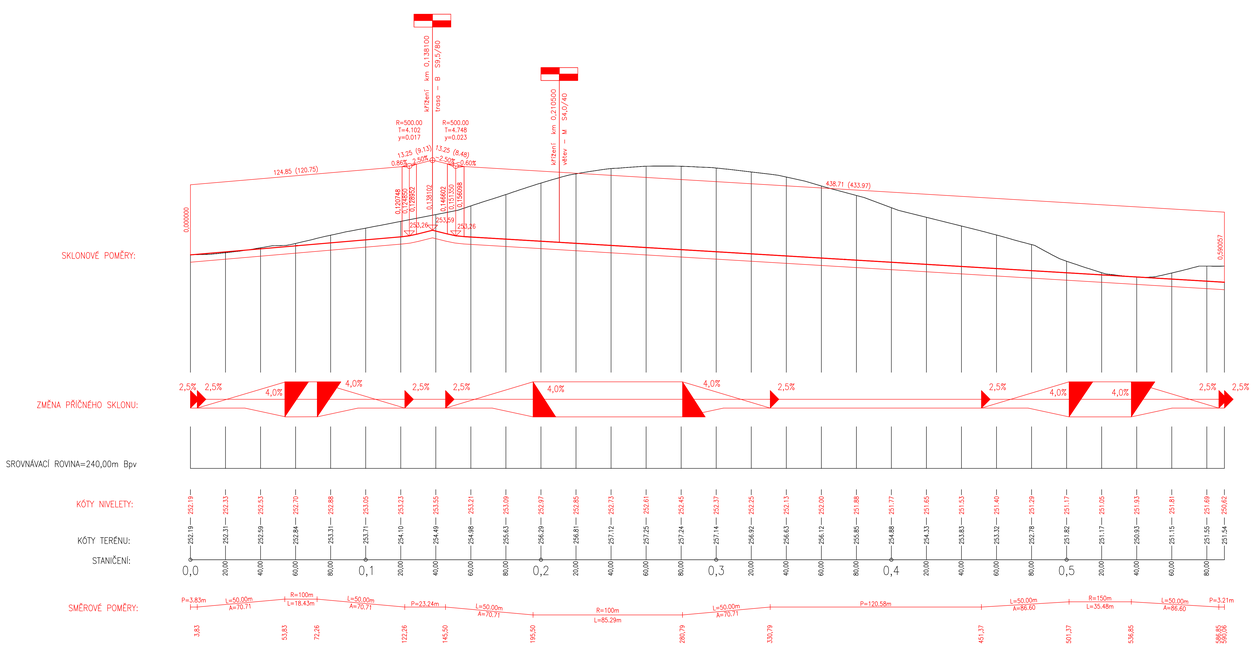
Univerzita Hradec Kralové Fakulta Dopravní

datum	26. 04. 2020
vedoucí práce	
č. výkresu	1.2.7.3

Podélný profil: větev - K M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,52393



Podélný profil: větev - L M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,59006

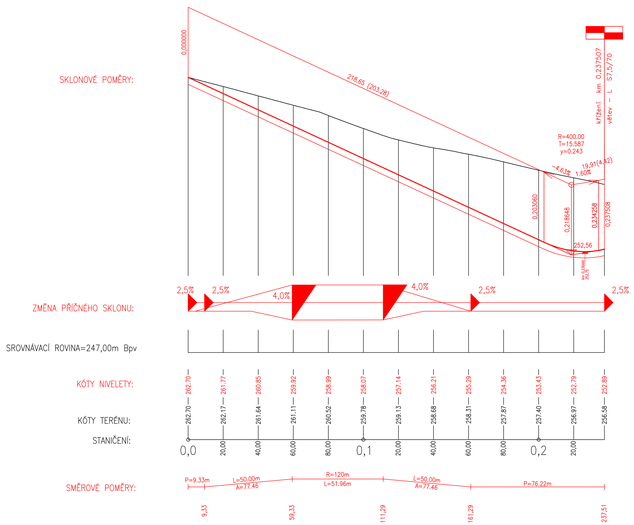


Výzkumný systém B.p.v.

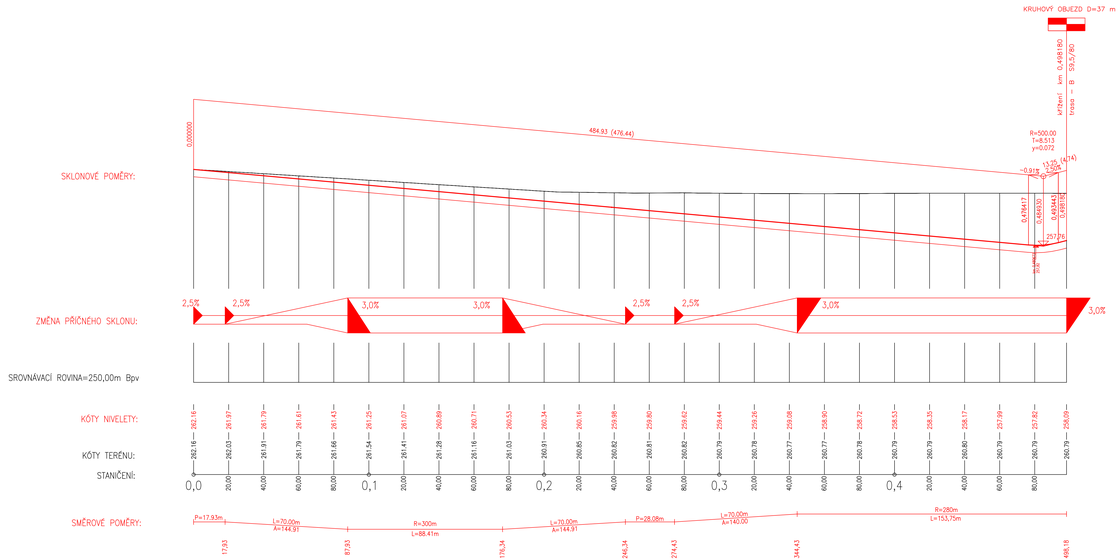
vypracoval:	Bc. Ondřej Šauba		
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	STU
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
příloha:	PODÉLNÝ PROFIL VĚTEV - K,L	datum:	24. května 2019
		měřítko:	1:1000/100
		č. výkresu:	1.2.7.4

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta
Jana Pernera

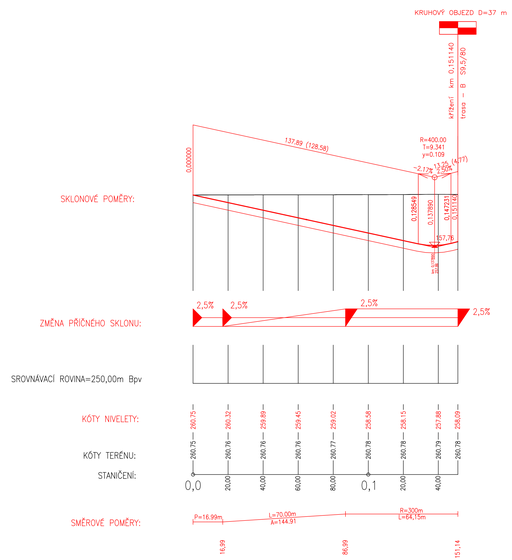
Podélný profil: větev - M M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,23751



Podélný profil: větev - N M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,51485



Podélný profil: větev - P M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,16245



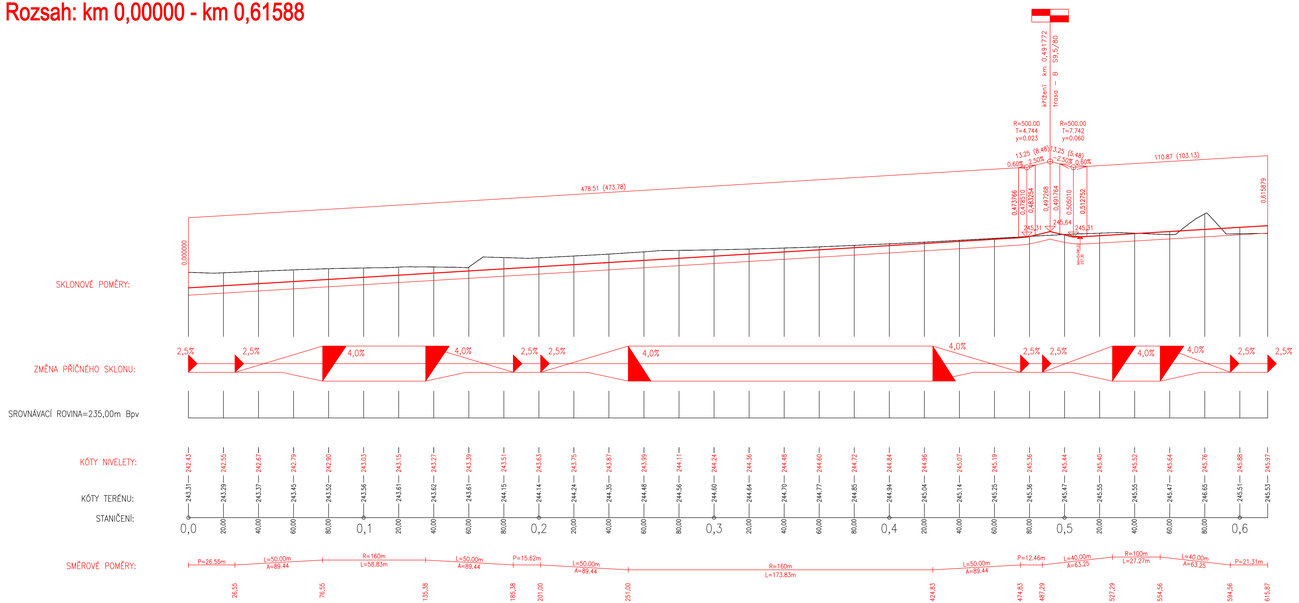
Výkresy systém B.p.v.

vypracoval:	Ing. Ondřej Šindler		
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		skupeň:	DPC
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		
příloha:	PODÉLNÝ PROFIL VĚTEV - M,N,P		

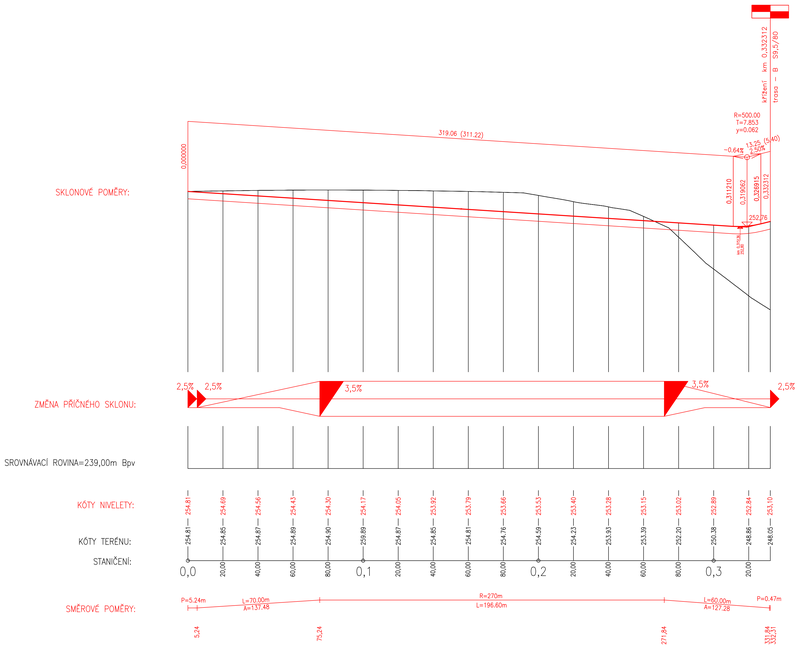
Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

datum:	24. května 2019
měřítko:	1:1000/100
č. výkresu:	1.2.7.5

Podélný profil: větev - R M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,61588



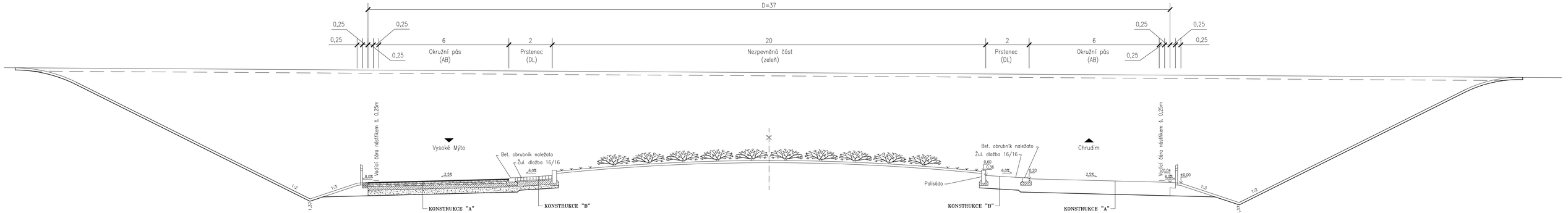
Podélný profil: větev - S M 1:1000/100
Rozsah: km 0,00000 - km 0,33231



Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler		Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	inž.
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE		datum: 24. května 2009
příloha:	PODÉLNÝ PROFIL VĚTEV - R,S		měřítko: 1:1000/100
			č. výkresu: 1.2.7.6

ŘEZ A - A' OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKOU NA SILNICI I/17



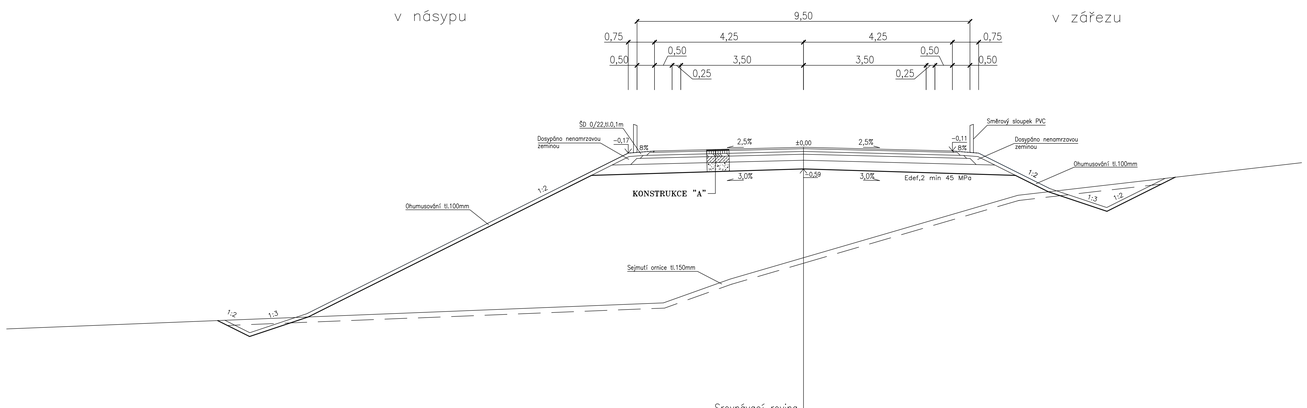
M 1:50

S 9,5 / 80

v přímé

v násypu

v zářezu



KONSTRUKCE "B"

DN 3-1 III D2

DLAŽBA ŽULOVÁ	DL I	ČSN 73 6131 160 mm
LOŽNÍ VRSTVA	L	ČSN 73 6131 40 mm
KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM	KSC I	ČSN 73 6124 210 mm
ŠTĚRKODRŤ	ŠD	ČSN 73 6126 180 mm
CELKEM		590 mm

KONSTRUKCE "A"

DO-N-3 II PIII

ASFALTOVÝ KOBEREC MASTIXOVÝ	SMA 8	ČSN 73 6121 40 mm
ASFALTOVÝ BETON VELMI HRUBÝ	ACL 22	ČSN 73 6121 70 mm
OBALOVANÉ KAMENIVO	OK I	ČSN 73 6121 60 mm
KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM	KSC I	ČSN 73 6124 170 mm
ŠTĚRKODRŤ	ŠD	ČSN 73 6126 250 mm
CELKEM		590 mm

Výzkumný systém D.p.v.

vypracoval:	Ing. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň:	DSPC
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE	
příloha:	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY - část A	

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta
Jana Pernera

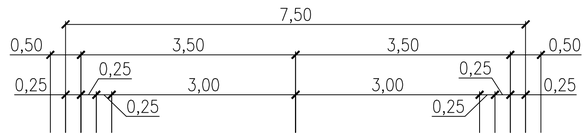
datum:	24. května 2009
měřítko:	1:50
č. výkresu:	1.2.8.1

M 1:100

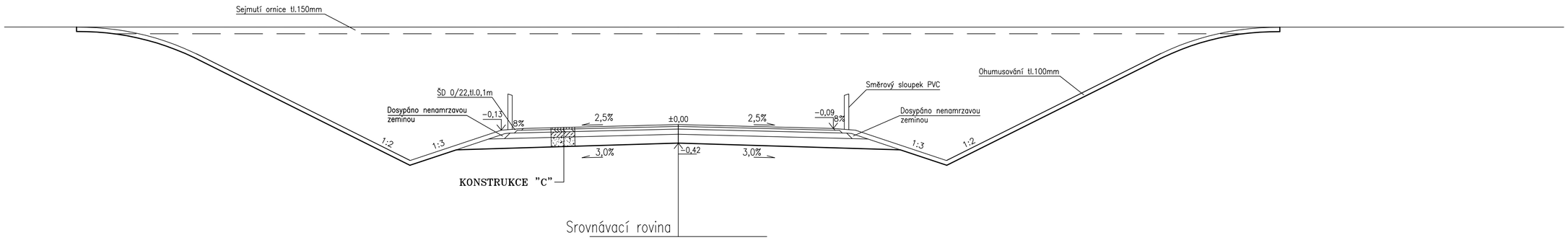
S 7,5 / 70

v přímé

v zářezu



v zářezu



KONSTRUKCE "C"

D1-N-6 V PIII

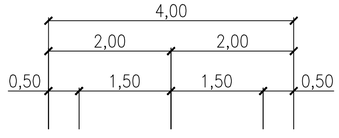
ASFALTOVÝ BETON	ACO 8	ČSN 73 6121	40 mm
OBALOVANÉ KAMENIVO	OKS I	ČSN 73 6121	60 mm
KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM	KSC I	ČSN 73 6124	120 mm
ŠTĚRKODRŤ	ŠD	ČSN 73 6126	200 mm
CELKEM			**420 mm**

M 1:100

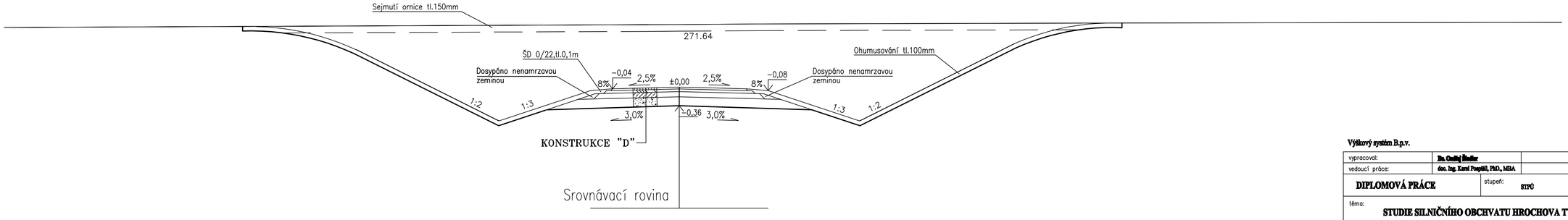
S 4,0 / 40

v přímé

v zářezu



v zářezu



KONSTRUKCE "D"

D1-N-6 VI PIII

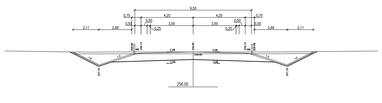
ASFALTOVÝ BETON	ACO 8	ČSN 73 6121	40 mm
OBALOVANÉ KAMENIVO	OKS I	ČSN 73 6121	50 mm
KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM	KSC I	ČSN 73 6124	120 mm
ŠTĚRKODRŤ	ŠD	ČSN 73 6126	150 mm
CELKEM			**360 mm**

Výškový systém B.p.v.

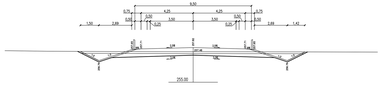
vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler		
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	STPÚ
téma: STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE			
příloha: VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY - část B		datum:	24. května 2020
		měřítko:	1:50
		č. výkresu:	1.2.8.2

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

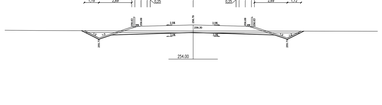
M 1:100
Pracovní příčný řez A1
Staničení km 0,00000
S 9,5 / 80



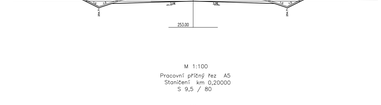
M 1:100
Pracovní příčný řez A2
Staničení km 0,05000
S 9,5 / 80



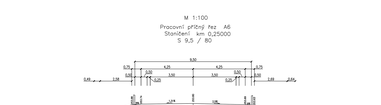
M 1:100
Pracovní příčný řez A3
Staničení km 0,10000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A4
Staničení km 0,15000
S 9,5 / 80

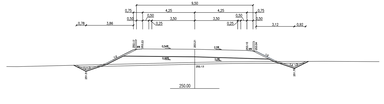


M 1:100
Pracovní příčný řez A5
Staničení km 0,20000
S 9,5 / 80

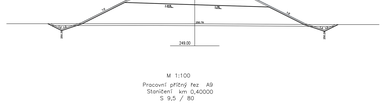


M 1:100
Pracovní příčný řez A6
Staničení km 0,25000
S 9,5 / 80

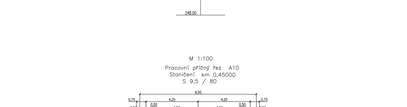
M 1:100
Pracovní příčný řez A7
Staničení km 0,30000
S 9,5 / 80



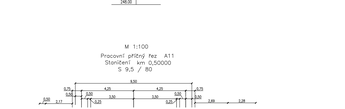
M 1:100
Pracovní příčný řez A8
Staničení km 0,35000
S 9,5 / 80



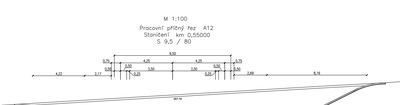
M 1:100
Pracovní příčný řez A9
Staničení km 0,40000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A10
Staničení km 0,45000
S 9,5 / 80

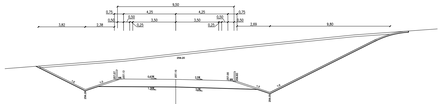


M 1:100
Pracovní příčný řez A11
Staničení km 0,50000
S 9,5 / 80

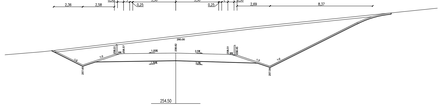


M 1:100
Pracovní příčný řez A12
Staničení km 0,55000
S 9,5 / 80

M 1:100
Pracovní příčný řez A13
Staničení km 0,60000
S 9,5 / 80

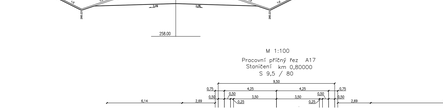


M 1:100
Pracovní příčný řez A14
Staničení km 0,65000
S 9,5 / 80

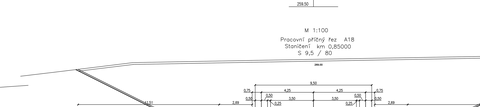


M 1:100
Pracovní příčný řez A15
Staničení km 0,70000
S 9,5 / 80

M 1:100
Pracovní příčný řez A16
Staničení km 0,75000
S 9,5 / 80

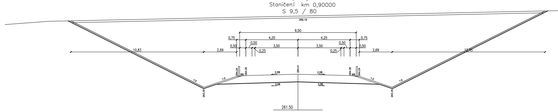


M 1:100
Pracovní příčný řez A17
Staničení km 0,80000
S 9,5 / 80



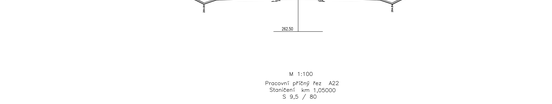
M 1:100
Pracovní příčný řez A18
Staničení km 0,85000
S 9,5 / 80

M 1:100
Pracovní příčný řez A19
Staničení km 0,90000
S 9,5 / 80



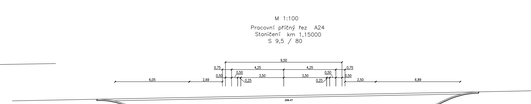
M 1:100
Pracovní příčný řez A20
Staničení km 0,95000
S 9,5 / 80

M 1:100
Pracovní příčný řez A21
Staničení km 1,00000
S 9,5 / 80



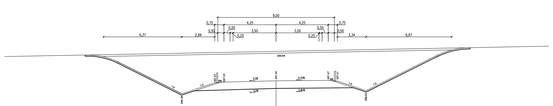
M 1:100
Pracovní příčný řez A22
Staničení km 1,05000
S 9,5 / 80

M 1:100
Pracovní příčný řez A23
Staničení km 1,10000
S 9,5 / 80

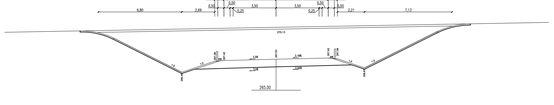


M 1:100
Pracovní příčný řez A24
Staničení km 1,15000
S 9,5 / 80

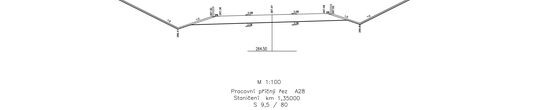
M 1:100
Pracovní příčný řez A25
Staničení km 1,20000
S 9,5 / 80



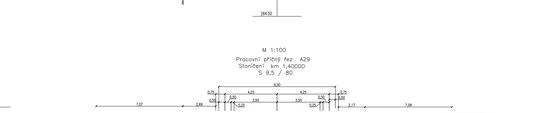
M 1:100
Pracovní příčný řez A26
Staničení km 1,25000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A27
Staničení km 1,30000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A28
Staničení km 1,35000
S 9,5 / 80



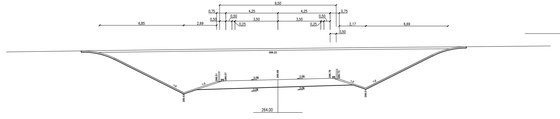
M 1:100
Pracovní příčný řez A29
Staničení km 1,40000
S 9,5 / 80

Vypracoval:	Ing. Radek Blažka		
Konzultant:	Ing. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA		
Vedoucí práce:			
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	DSP
téma:	STUDIE SEIZMICKÉHO ODCITLIVĚ HROCHOVA TÝNCE		
přílohy:		akad. rok:	Ak.Srok 2021
		měřítko:	různé
		č. výkresu:	1.2.9.1

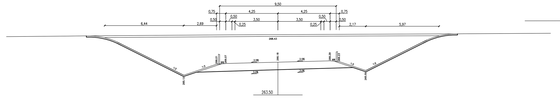
Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích
Jana Pernera

PRACOVNÍ PŘÍČNÉ ŘEZY tram A (část - A)

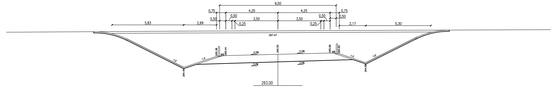
M 1:100
Pracovní příčný řez A30
Staničení km 1,45000
S 9,5 / 80



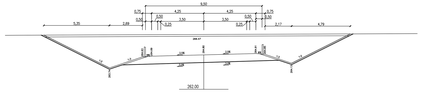
M 1:100
Pracovní příčný řez A31
Staničení km 1,50000
S 9,5 / 80



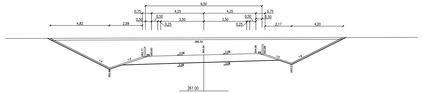
M 1:100
Pracovní příčný řez A32
Staničení km 1,55000
S 9,5 / 80



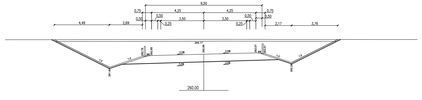
M 1:100
Pracovní příčný řez A33
Staničení km 1,60000
S 9,5 / 80



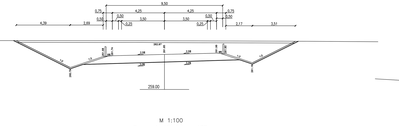
M 1:100
Pracovní příčný řez A34
Staničení km 1,65000
S 9,5 / 80



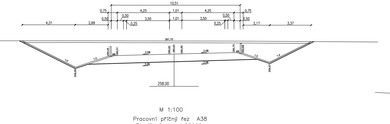
M 1:100
Pracovní příčný řez A35
Staničení km 1,70000
S 9,5 / 80



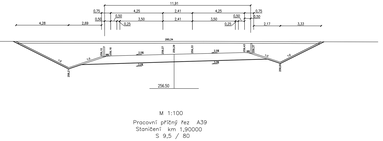
M 1:100
Pracovní příčný řez A36
Staničení km 1,75000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A37
Staničení km 1,80000
S 9,5 / 80

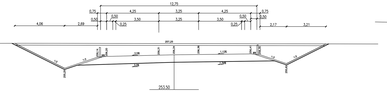


M 1:100
Pracovní příčný řez A38
Staničení km 1,85000
S 9,5 / 80

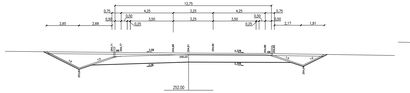


M 1:100
Pracovní příčný řez A39
Staničení km 1,90000
S 9,5 / 80

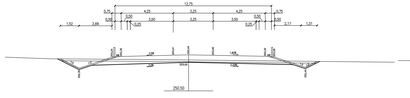
M 1:100
Pracovní příčný řez A40
Staničení km 1,95000
S 9,5 / 80



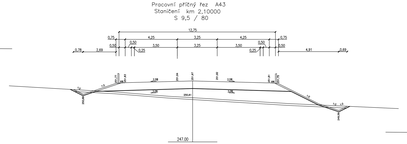
M 1:100
Pracovní příčný řez A41
Staničení km 2,00000
S 9,5 / 80



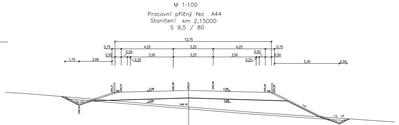
M 1:100
Pracovní příčný řez A42
Staničení km 2,05000
S 9,5 / 80



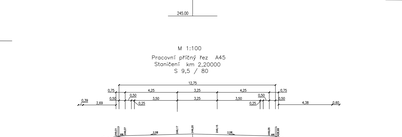
M 1:100
Pracovní příčný řez A43
Staničení km 2,10000
S 9,5 / 80



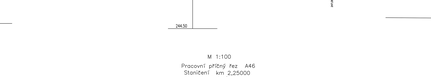
M 1:100
Pracovní příčný řez A44
Staničení km 2,15000
S 9,5 / 80



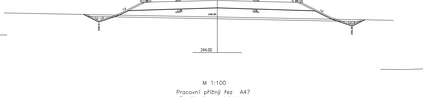
M 1:100
Pracovní příčný řez A45
Staničení km 2,20000
S 9,5 / 80



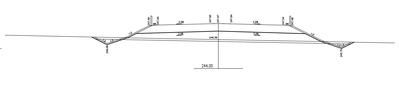
M 1:100
Pracovní příčný řez A46
Staničení km 2,25000
S 9,5 / 80



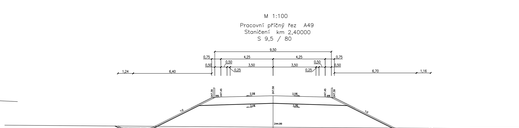
M 1:100
Pracovní příčný řez A47
Staničení km 2,30000
S 9,5 / 80



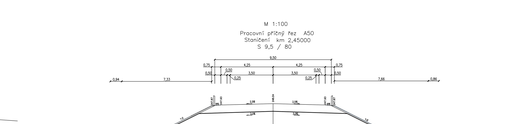
M 1:100
Pracovní příčný řez A48
Staničení km 2,35000
S 9,5 / 80



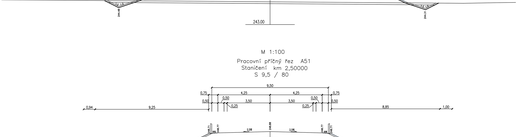
M 1:100
Pracovní příčný řez A49
Staničení km 2,40000
S 9,5 / 80



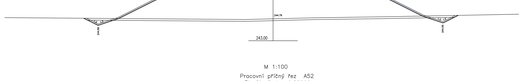
M 1:100
Pracovní příčný řez A50
Staničení km 2,45000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A51
Staničení km 2,50000
S 9,5 / 80

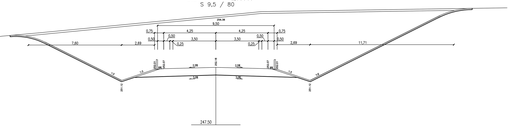


M 1:100
Pracovní příčný řez A52
Staničení km 2,55000
S 9,5 / 80

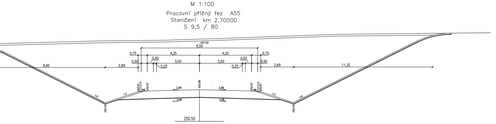


M 1:100
Pracovní příčný řez A53
Staničení km 2,60000
S 9,5 / 80

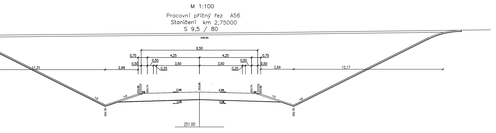
M 1:100
Pracovní příčný řez A54
Staničení km 2,65000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A55
Staničení km 2,70000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A56
Staničení km 2,75000
S 9,5 / 80

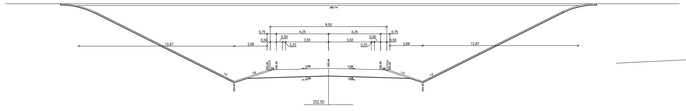


M 1:100
Pracovní příčný řez A57
Staničení km 2,80000
S 9,5 / 80

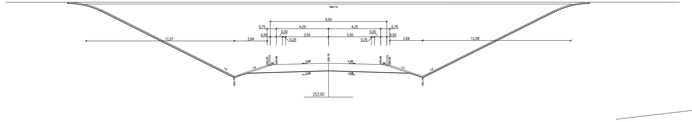
M 1:100
Pracovní příčný řez A58
Staničení km 2,85000
S 9,5 / 80

Výběrový soubor D.p.s.			
Zadavatel:	Ing. Zdeněk Bouška		
Vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň:	DSP	
Téma:	STUDIE SELEKČNÍHO OBCHVATU HRADCE KRÁLOVÉ		
přílohy:		Akad. rok:	Ak.Sekce/SKD
		Ročník:	5SSK
		Číslo příl.:	1.2.9.2
		Fakulta Dopravní Univerzita Pardubice	

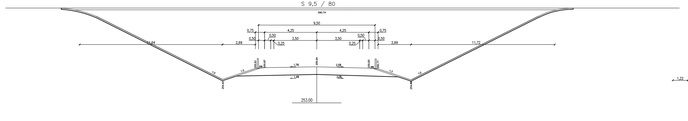
M 1:100
Pracovní příčný řez A59
Staničení km 2,90000
S 9,5 / 80



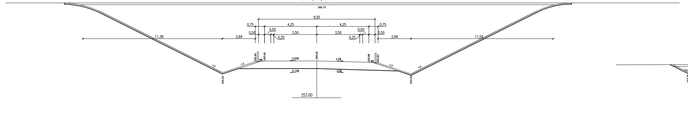
M 1:100
Pracovní příčný řez A60
Staničení km 2,95000
S 9,5 / 80



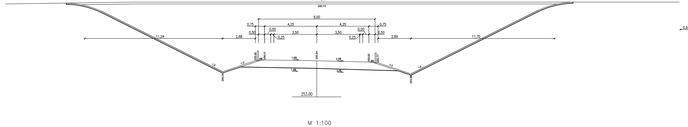
M 1:100
Pracovní příčný řez A61
Staničení km 3,00000
S 9,5 / 80



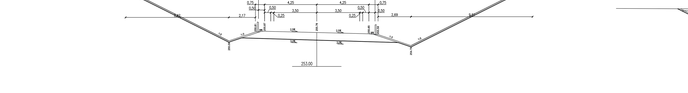
M 1:100
Pracovní příčný řez A62
Staničení km 3,05000
S 9,5 / 80



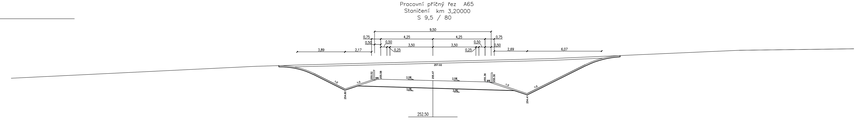
M 1:100
Pracovní příčný řez A63
Staničení km 3,10000
S 9,5 / 80



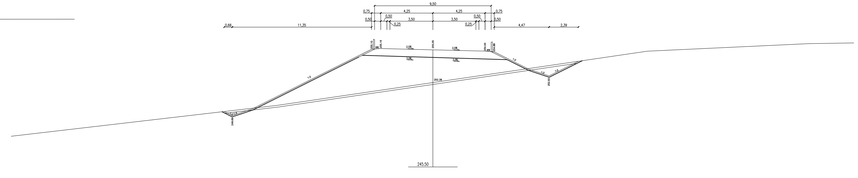
M 1:100
Pracovní příčný řez A64
Staničení km 3,15000
S 9,5 / 80



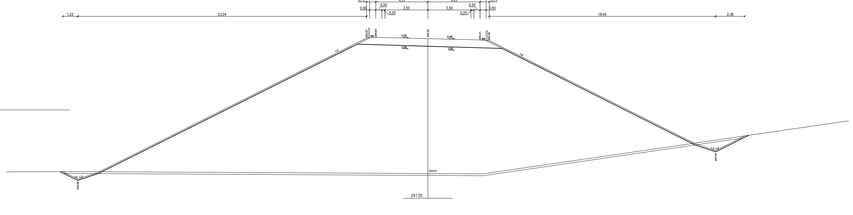
M 1:100
Pracovní příčný řez A65
Staničení km 3,20000
S 9,5 / 80



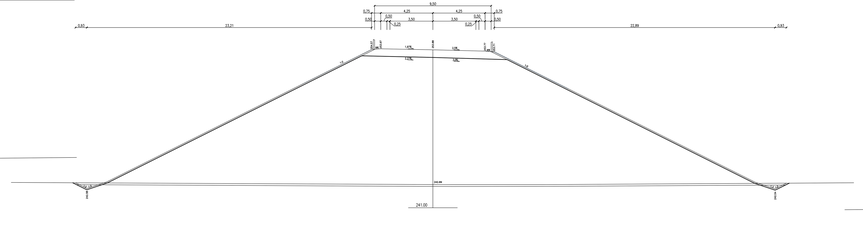
M 1:100
Pracovní příčný řez A66
Staničení km 3,25000
S 9,5 / 80



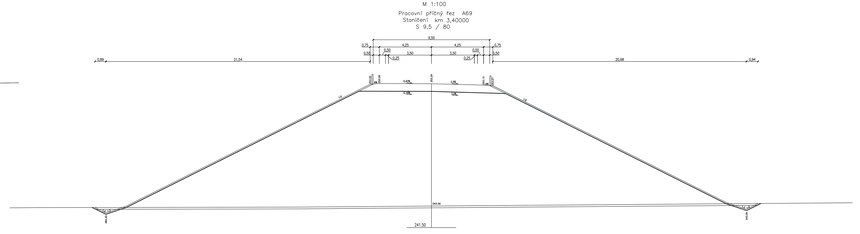
M 1:100
Pracovní příčný řez A67
Staničení km 3,30000
S 9,5 / 80



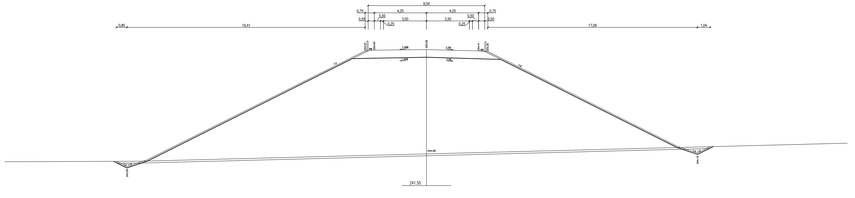
M 1:100
Pracovní příčný řez A68
Staničení km 3,35000
S 9,5 / 80



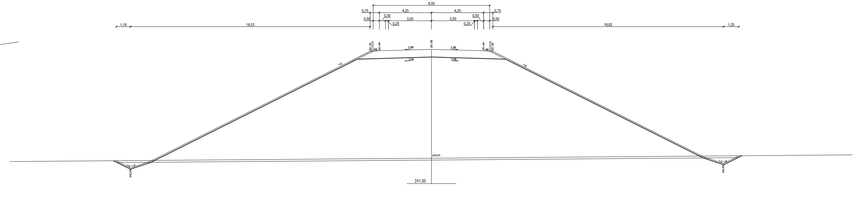
M 1:100
Pracovní příčný řez A69
Staničení km 3,40000
S 9,5 / 80



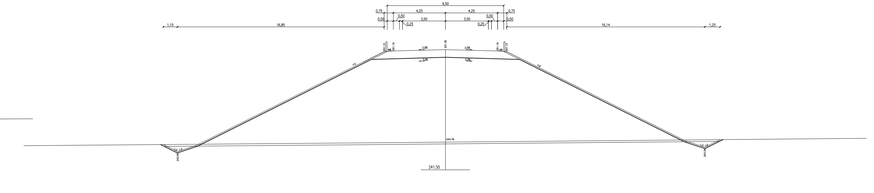
M 1:100
Pracovní příčný řez A70
Staničení km 3,45000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A71
Staničení km 3,50000
S 9,5 / 80



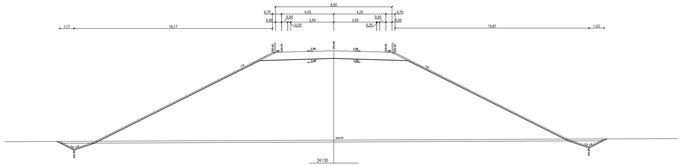
M 1:100
Pracovní příčný řez A72
Staničení km 3,55000
S 9,5 / 80



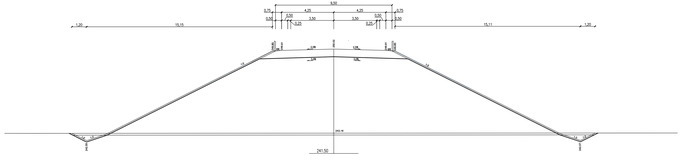
Vypracoval	Ing. Radek Blažka		
Konzultant	Ing. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA		
Vedoucí práce			
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň	DSP
téma	**STUDIE SELEKTIVNÍHO ODCHYTU HROCHOVÁ TŮNCE**		
přílohy		datum	**Duben 2022**
		měřítko	**1:100**
		č. výkresu	**1.2.9.3**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Jana Perneru

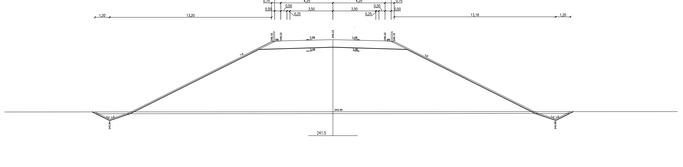
M 1:100
Pracovní příčný řez A73
Staničení km 3,60000
S 9,5 / 80



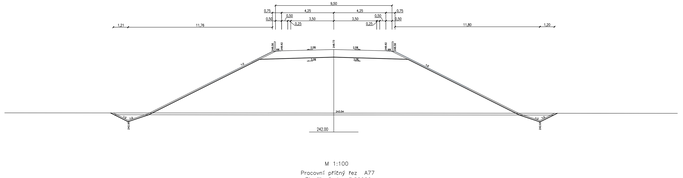
M 1:100
Pracovní příčný řez A71
Staničení km 3,65000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A75
Staničení km 3,70000
S 9,5 / 80

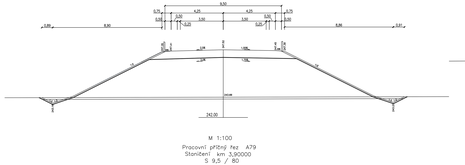


M 1:100
Pracovní příčný řez A76
Staničení km 3,75000
S 9,5 / 80

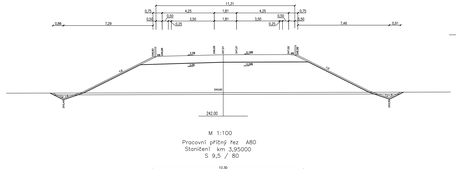


M 1:100
Pracovní příčný řez A77
Staničení km 3,80000
S 9,5 / 80

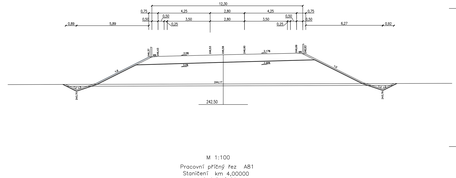
M 1:100
Pracovní příčný řez A78
Staničení km 3,85000
S 9,5 / 80



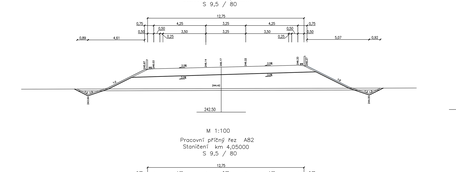
M 1:100
Pracovní příčný řez A79
Staničení km 3,90000
S 9,5 / 80



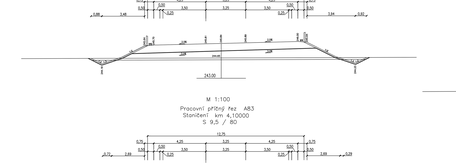
M 1:100
Pracovní příčný řez A80
Staničení km 3,95000
S 9,5 / 80



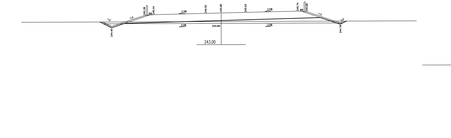
M 1:100
Pracovní příčný řez A81
Staničení km 4,00000
S 9,5 / 80



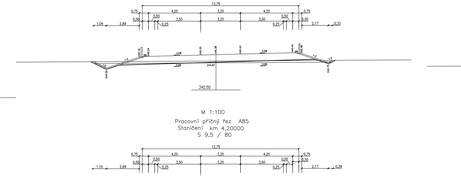
M 1:100
Pracovní příčný řez A82
Staničení km 4,05000
S 9,5 / 80



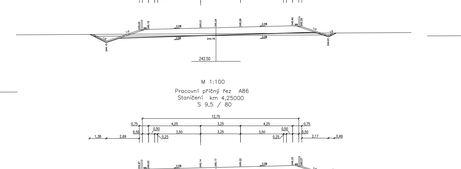
M 1:100
Pracovní příčný řez A83
Staničení km 4,10000
S 9,5 / 80



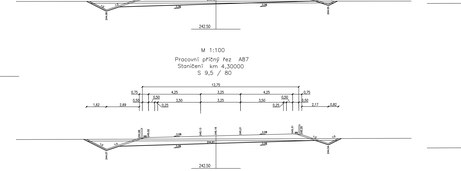
M 1:100
Pracovní příčný řez A84
Staničení km 4,15000
S 9,5 / 80



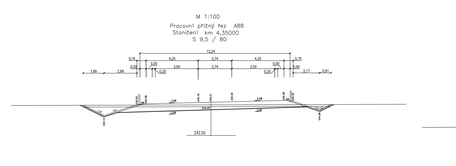
M 1:100
Pracovní příčný řez A85
Staničení km 4,20000
S 9,5 / 80



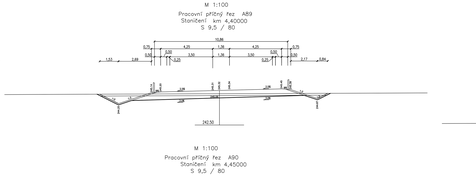
M 1:100
Pracovní příčný řez A86
Staničení km 4,25000
S 9,5 / 80



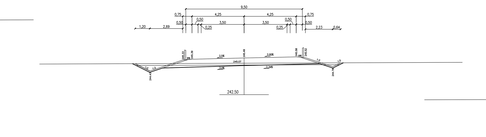
M 1:100
Pracovní příčný řez A87
Staničení km 4,30000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A88
Staničení km 4,35000
S 9,5 / 80

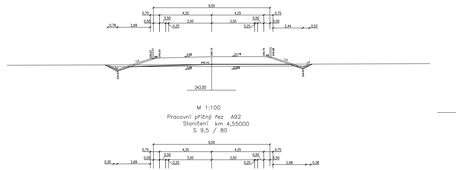


M 1:100
Pracovní příčný řez A89
Staničení km 4,40000
S 9,5 / 80

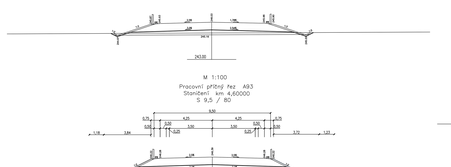


M 1:100
Pracovní příčný řez A90
Staničení km 4,45000
S 9,5 / 80

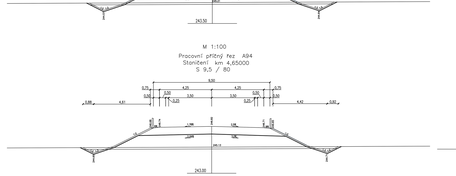
M 1:100
Pracovní příčný řez A91
Staničení km 4,50000
S 9,5 / 80



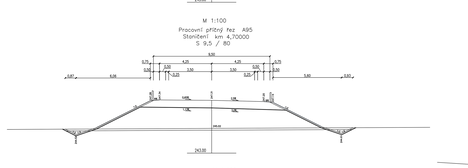
M 1:100
Pracovní příčný řez A92
Staničení km 4,55000
S 9,5 / 80



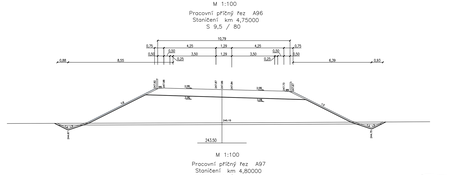
M 1:100
Pracovní příčný řez A93
Staničení km 4,60000
S 9,5 / 80



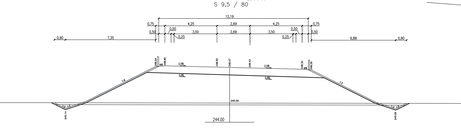
M 1:100
Pracovní příčný řez A94
Staničení km 4,65000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A95
Staničení km 4,70000
S 9,5 / 80

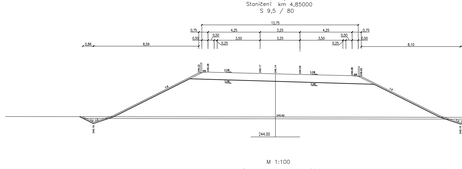


M 1:100
Pracovní příčný řez A96
Staničení km 4,75000
S 9,5 / 80

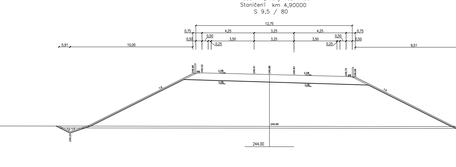


M 1:100
Pracovní příčný řez A97
Staničení km 4,80000
S 9,5 / 80

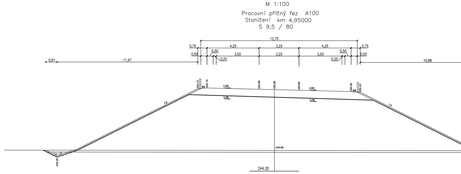
M 1:100
Pracovní příčný řez A98
Staničení km 4,85000
S 9,5 / 80



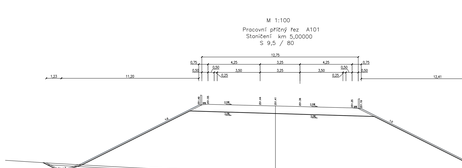
M 1:100
Pracovní příčný řez A99
Staničení km 4,90000
S 9,5 / 80



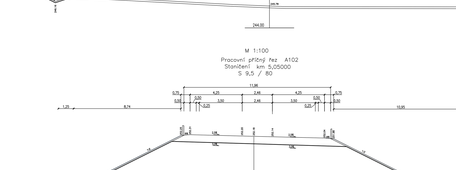
M 1:100
Pracovní příčný řez A100
Staničení km 4,95000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A101
Staničení km 5,00000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A102
Staničení km 5,05000
S 9,5 / 80

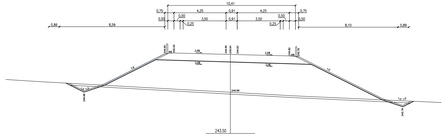


Vypracoval:	Ing. Ondřej Bartoš		
Vedoucí práce:	Ing. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA		
Konzultant:	prázdné		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	**DSP**
Název:	**STUDIE SELEKTIVNÍHO ODCHYCENÍ HROCHOVÁ TŮNCE**		
Část:			
PRACOVNÍ PŘÍČNÉ ŘEZY 1mm A (Část - 2)			

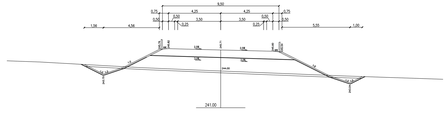
Fakulta Stavební České vysoké učení technické v Praze

datum:	24. 5. května 2022
měřítko:	1:100
číslo výkresu:	**1.2.9.4**

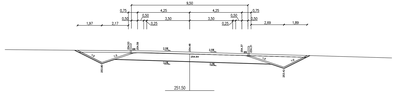
M 1:100
Pracovní příčný řez A103
Staničení km 5,10000
S 9,5 / 80



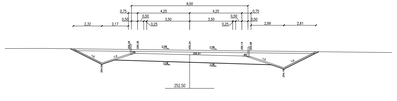
M 1:100
Pracovní příčný řez A104
Staničení km 5,15000
S 9,5 / 80



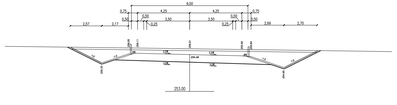
M 1:100
Pracovní příčný řez A105
Staničení km 5,20000
S 9,5 / 80



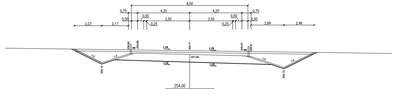
M 1:100
Pracovní příčný řez A106
Staničení km 5,25000
S 9,5 / 80



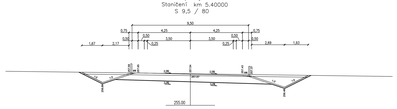
M 1:100
Pracovní příčný řez A107
Staničení km 5,30000
S 9,5 / 80



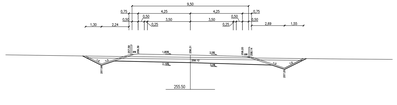
M 1:100
Pracovní příčný řez A108
Staničení km 5,35000
S 9,5 / 80



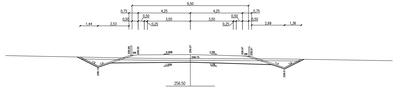
M 1:100
Pracovní příčný řez A109
Staničení km 5,40000
S 9,5 / 80



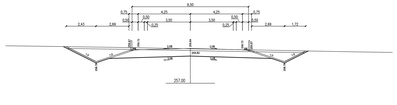
M 1:100
Pracovní příčný řez A110
Staničení km 5,45000
S 9,5 / 80



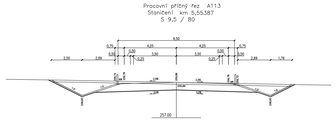
M 1:100
Pracovní příčný řez A111
Staničení km 5,50000
S 9,5 / 80



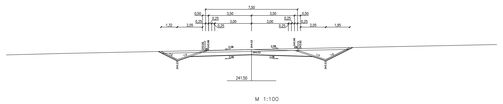
M 1:100
Pracovní příčný řez A112
Staničení km 5,55000
S 9,5 / 80



M 1:100
Pracovní příčný řez A113
Staničení km 5,55387
S 9,5 / 80



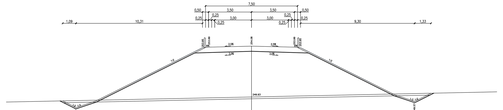
M 1:100
Pracovní příčný řez B1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



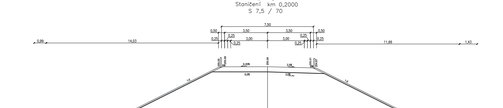
M 1:100
Pracovní příčný řez B2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70

M 1:100
Pracovní příčný řez B3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70

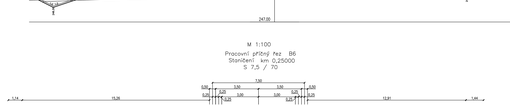
M 1:100
Pracovní příčný řez B4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70



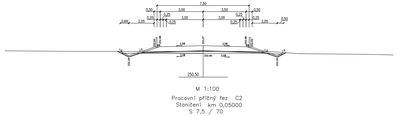
M 1:100
Pracovní příčný řez B5
Staničení km 0,2000
S 7,5 / 70



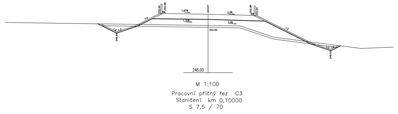
M 1:100
Pracovní příčný řez B6
Staničení km 0,25000
S 7,5 / 70



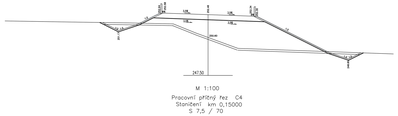
M 1:100
Pracovní příčný řez C1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez C2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70

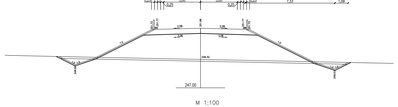


M 1:100
Pracovní příčný řez C3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70

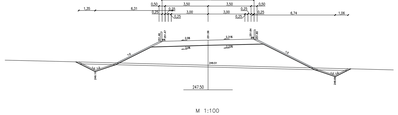


M 1:100
Pracovní příčný řez C4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70

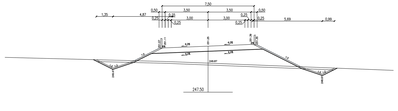
M 1:100
Pracovní příčný řez C5
Staničení km 0,2000
S 7,5 / 70



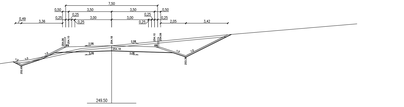
M 1:100
Pracovní příčný řez C6
Staničení km 0,25000
S 7,5 / 70



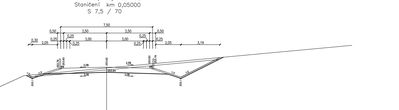
M 1:100
Pracovní příčný řez C7
Staničení km 0,30000
S 7,5 / 70



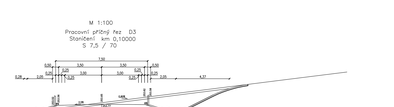
M 1:100
Pracovní příčný řez D1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



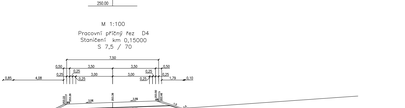
M 1:100
Pracovní příčný řez D2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez D3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez D4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70



Výzkumný ústav Ž.a.s.

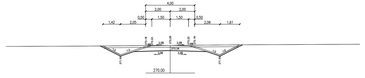
zpracovatel:	Ing. Radek Matěj
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Kupka, PhD., MBA
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň: DSP

téma: STUDIE SLOUČENÉHO OBCHVATU HRADCE KRÁLOVÉ

přílohy: PRACOVNÍ PŘÍČNÉ ŘEZY tram A (část - E), vlhcí - B, C, D

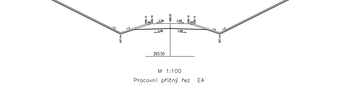
Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera	
akad.rok:	2016/2017
student:	Bc. Radka Hájí
č. výkresu:	1.2.9.5

M 1:100
Pracovní příčný řez E1
Staničení km 0,00000
S 4.0 / 40

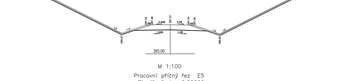


M 1:100
Pracovní příčný řez E2
Staničení km 0,05000
S 4.0 / 40

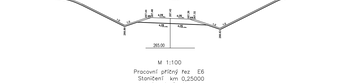
M 1:100
Pracovní příčný řez E3
Staničení km 0,10000
S 4.0 / 40



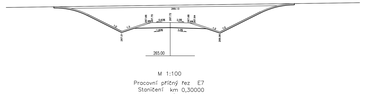
M 1:100
Pracovní příčný řez E4
Staničení km 0,15000
S 4.0 / 40



M 1:100
Pracovní příčný řez E5
Staničení km 0,20000
S 4.0 / 40



M 1:100
Pracovní příčný řez E6
Staničení km 0,25000
S 4.0 / 40

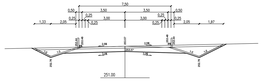


M 1:100
Pracovní příčný řez E7
Staničení km 0,30000
S 4.0 / 40

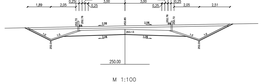
M 1:100
Pracovní příčný řez E8
Staničení km 0,35000
S 4.0 / 40

M 1:100
Pracovní příčný řez E9
Staničení km 0,35166
S 4.0 / 40

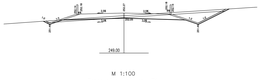
M 1:100
Pracovní příčný řez F1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



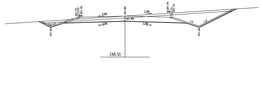
M 1:100
Pracovní příčný řez F2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70



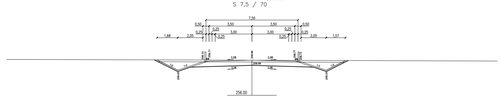
M 1:100
Pracovní příčný řez F3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70



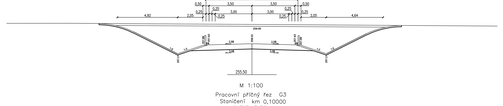
M 1:100
Pracovní příčný řez F4
Staničení km 0,11671
S 7,5 / 70



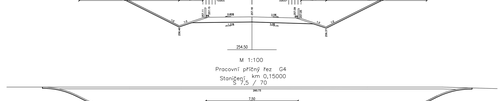
M 1:100
Pracovní příčný řez G1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



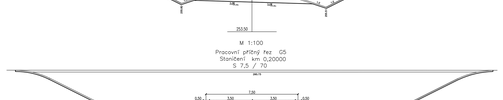
M 1:100
Pracovní příčný řez G2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez G3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70

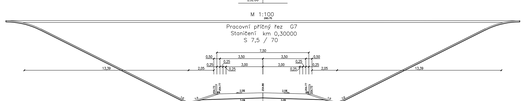


M 1:100
Pracovní příčný řez G4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez G5
Staničení km 0,20000
S 7,5 / 70

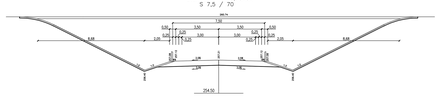
M 1:100
Pracovní příčný řez G6
Staničení km 0,25000
S 7,5 / 70



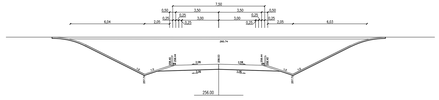
M 1:100
Pracovní příčný řez G7
Staničení km 0,30000
S 7,5 / 70

M 1:100
Pracovní příčný řez G8
Staničení km 0,35000
S 7,5 / 70

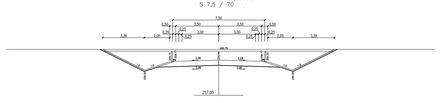
M 1:100
Pracovní příčný řez G9
Staničení km 0,40000
S 7,5 / 70



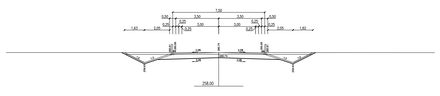
M 1:100
Pracovní příčný řez G10
Staničení km 0,45000
S 7,5 / 70



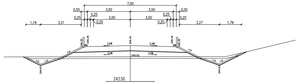
M 1:100
Pracovní příčný řez G11
Staničení km 0,50000
S 7,5 / 70



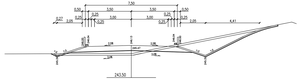
M 1:100
Pracovní příčný řez G12
Staničení km 0,53338
S 7,5 / 70



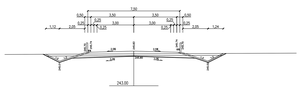
M 1:100
Pracovní příčný řez H1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



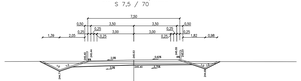
M 1:100
Pracovní příčný řez H2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70



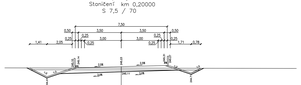
M 1:100
Pracovní příčný řez H3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70



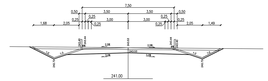
M 1:100
Pracovní příčný řez H4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70



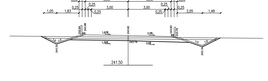
M 1:100
Pracovní příčný řez H5
Staničení km 0,20000
S 7,5 / 70



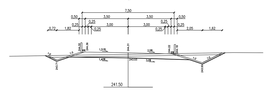
M 1:100
Pracovní příčný řez I1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



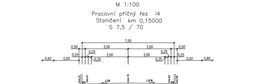
M 1:100
Pracovní příčný řez I2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez I3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70



M 1:100
Pracovní příčný řez I4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70



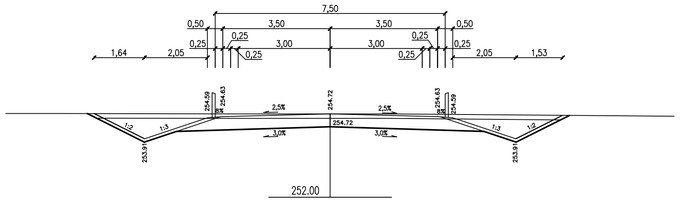
M 1:100
Pracovní příčný řez I5
Staničení km 0,20000
S 7,5 / 70

Vypracoval:	Ing. Radek Blažka		
Konzultant:			
Vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., MBA		
DIPLOMOVÁ PRÁCE		stupeň:	DSP
Téma:	STUDIE SEZÓNNÍHO OBCHVATU HRADCE KRÁLOVÉ		
přílohy:		Akad. rok:	ZS Leden 2020
		Ročník:	5
	PRACOVNÍ PŘÍČNÉ ŘEZY - vlevo - E, F, G, H, I	Číslo výkresu:	1.2.9.6

Univerzita Pardubice
Fakulta dopravní
Jan Perner

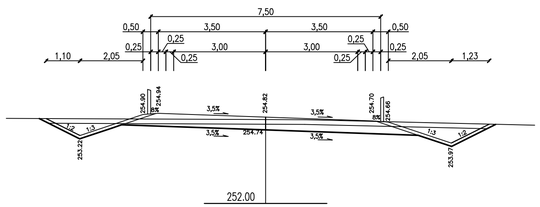
M 1:100

Pracovní příčný řez J1
Staničení km 0,00000
S 7,5 / 70



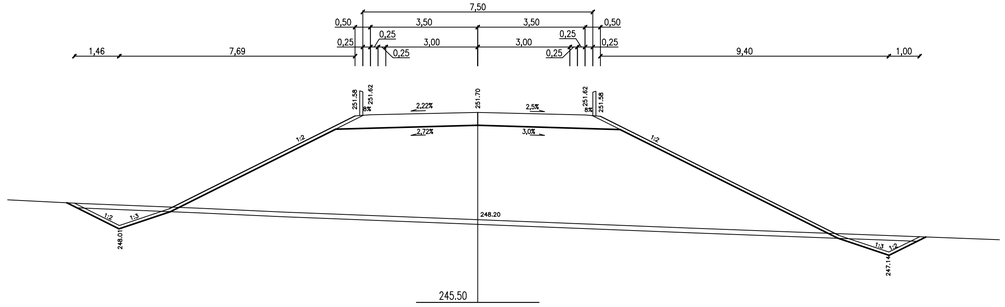
M 1:100

Pracovní příčný řez J1
Staničení km 0,20000
S 7,5 / 70



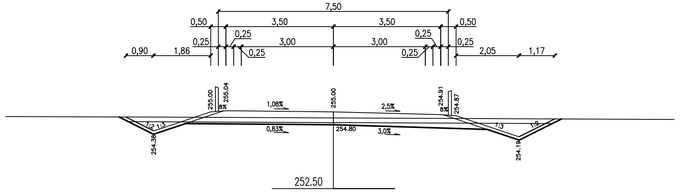
M 1:100

Pracovní příčný řez J8
Staničení km 0,35000
S 7,5 / 70



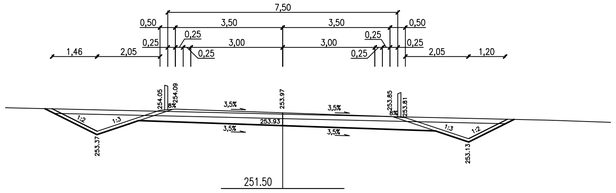
M 1:100

Pracovní příčný řez J2
Staničení km 0,05000
S 7,5 / 70



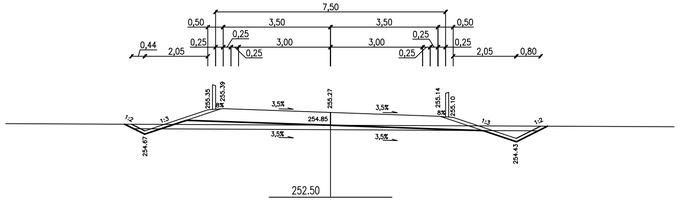
M 1:100

Pracovní příčný řez J6
Staničení km 0,25000
S 7,5 / 70



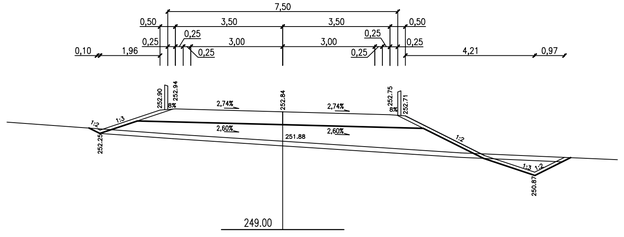
M 1:100

Pracovní příčný řez J3
Staničení km 0,10000
S 7,5 / 70



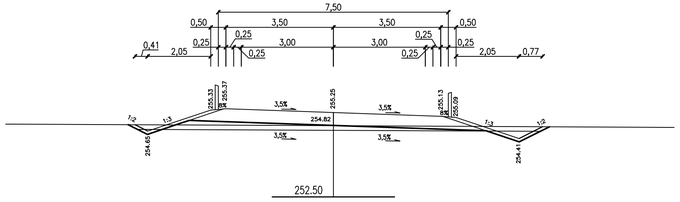
M 1:100

Pracovní příčný řez J7
Staničení km 0,30000
S 7,5 / 70



M 1:100

Pracovní příčný řez J4
Staničení km 0,15000
S 7,5 / 70

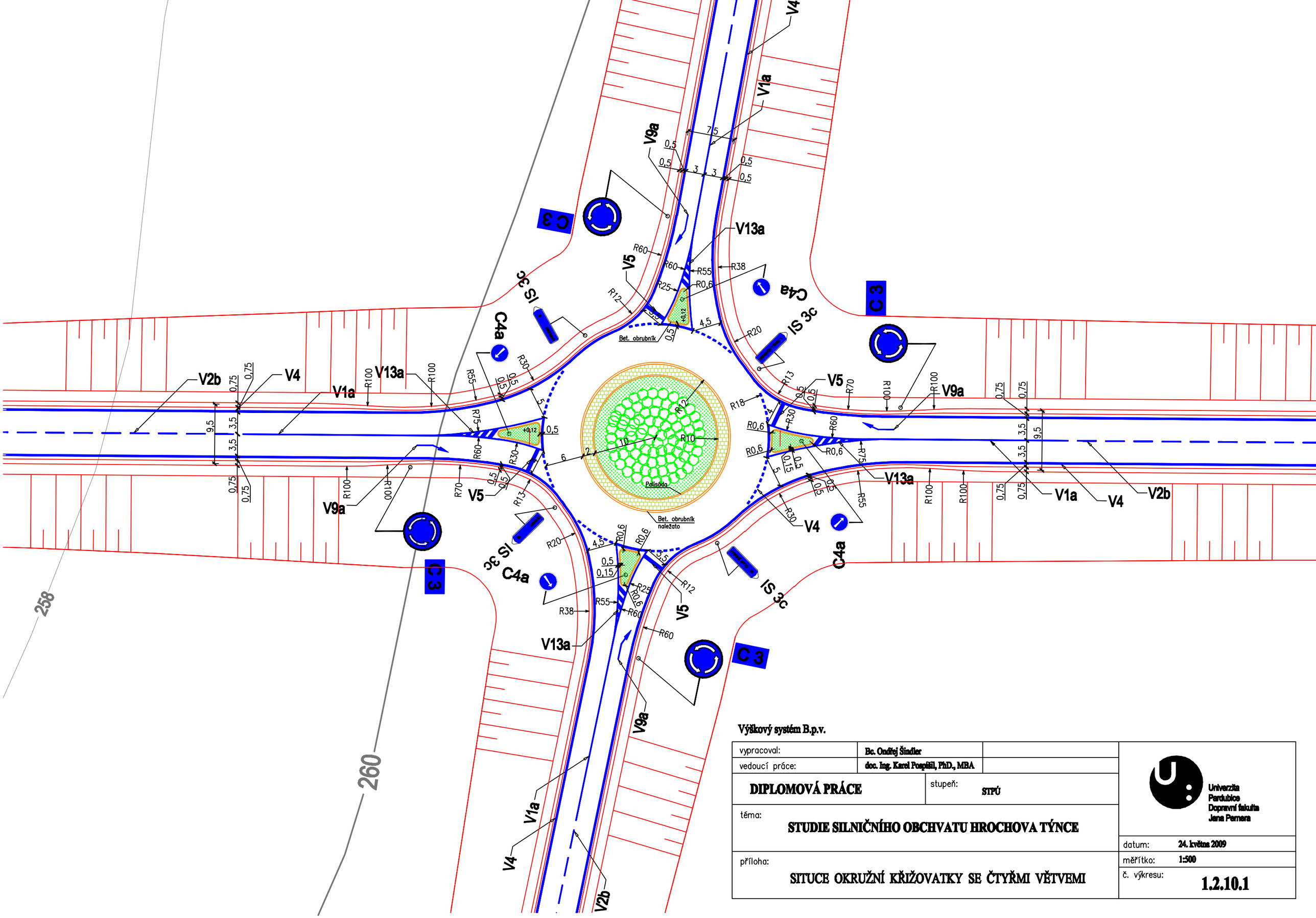


Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň:	**STPÚ**
téma: **STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE**		
příloha: **PRAKTICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY větev - J**		

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta
Jana Pernera

datum:	24. května 2009
měřítko:	1:100
č. výkresu:	**1.2.9.7**

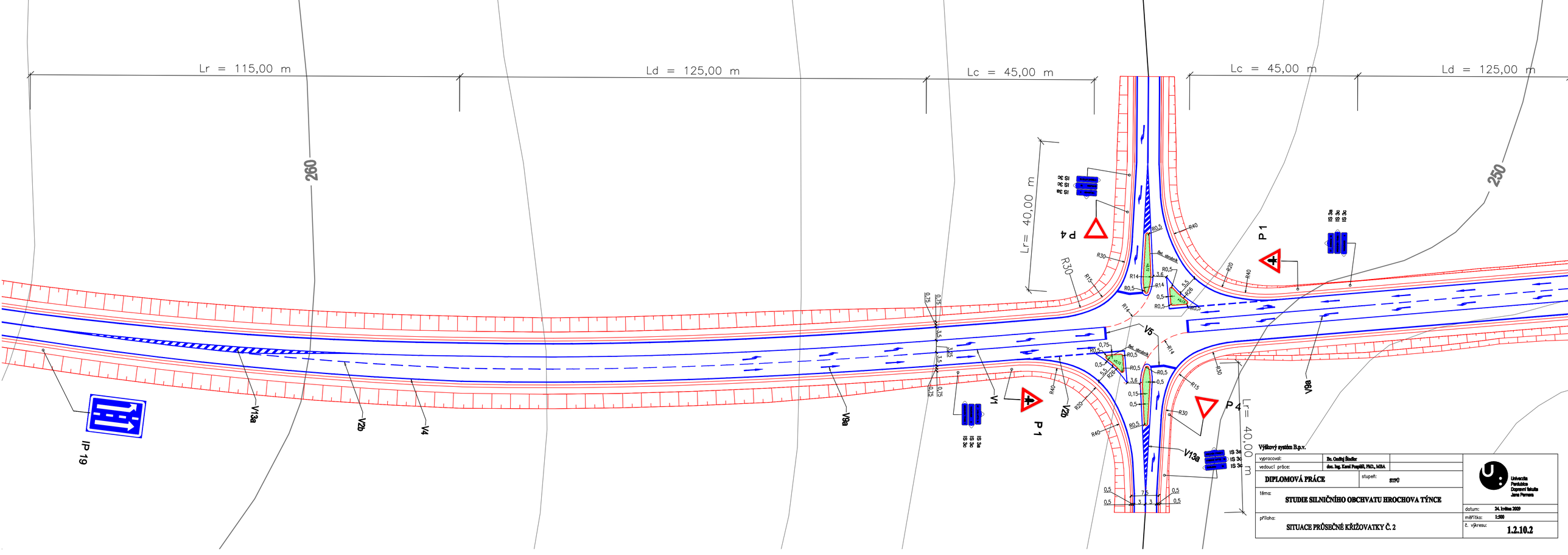


Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň: STPÚ	
téma: **STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE**		
příloha: **SITUCE OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY SE ČTYŘMI VĚTVEMI**		

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

datum:	24. května 2009
měřítko:	1:500
č. výkresu:	1.2.10.1



Výškový systém B.p.v.

vypracoval:	Bc. Ondřej Šindler	
vedoucí práce:	doc. Ing. Karel Pospíšil, PhD., MBA	
DIPLOMOVÁ PRÁCE	stupeň:	STPÚ
téma:	STUDIE SILNIČNÍHO OBCHVATU HROCHOVA TÝNCE	
příloha:	SITUACE PRŮSEČNÉ KŘIŽOVATKY Č. 2	

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

datum:	24. května 2009
měřítko:	1:500
č. výkresu:	1.2.10.2

1.3.1 Fotodokumentace

Studie silničního obchvatu obce Hrochův Týnec

Obr. 1: Silnice II/355 (budoucí umístění okružní křižovatky se čtyřmi rameny)

Obr. 2: Silnice II/355 - okolí (budoucí umístění okružní křižovatky se čtyřmi rameny)

Obr. 3: Silnice I/17 – budoucí vedení obchvatu, za okružní křižovatkou s pěti rameny

Obr. 4: Silnice I/17 (budoucí umístění okružní křižovatky s pěti rameny)

Obr. 5: Silnice I/17 budoucí vedení větve

Obr. 6: Silnice I/17 – stávající odsazená křižovatka

Obr. 7: Silnice I/17 – stávající odsazená křižovatka

Obr. 8: Započatá bytová výstavba

Obr. 9: Budoucí vedení trasy přes vodoteč

Obr. 10: Silnice III/3553 (budoucí umístění průsečné křižovatky č. 3)

Obr. 11: Budoucí vedení obchvatu se stykovou křižovatkou

Obr. 12: Budoucí vedení obchvatu v koncovém úseku

Obr. 13: Vodoteč

Obr. 14: Účelová komunikace