

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Přeložka silnice II/611 - obchvat Nového Města

Vladimír Suchánek

Bakalářská práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravní infrastruktury
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Vladimír SUCHÁNEK**

Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**

Studijní obor: **Dopravní infrastruktura-Dopravní cesta**

Název tématu: **Přeložka silnice II/611 - obchvat Nového Města**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Průvodní a technická zpráva
2. Situace širších vztahů
3. Přehledná situace variant řešení
4. Celková situace
5. Přehledný podélný profil
6. Vzorové příčné řezy
7. Orientační rozpočet stavby

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

J. Volf a kol.: Silniční stavby - projekt

Kaun, M.; Lehovec, F.: Pozemní komunikace 20, ČVUT 2004

Další literatura: související normy a technické podmínky dle doporučení vedoucího práce.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. František Haburaj

Katedra dopravní infrastruktury

Datum zadání bakalářské práce:

30. listopadu 2007

Termín odevzdání bakalářské práce:

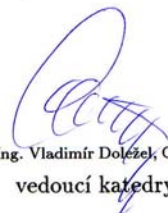
23. května 2008



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.

děkan

L.S.



Ing. Vladimír Doléžek, CSc.

vedoucí katedry

dne

SOUHRN

Práce se zabývá vyhledáním možných variant vedení obchvatu obce Nové Město. Zaměřuje se na vypracování dvou vhodných variant na úrovni studie. Jsou řešeny i další souvislosti s plánovaným obchvatem.

KLÍČOVÁ SLOVA

obec Nové Město, varianty, silnice, stavební objekty

TITLE

Shifting of road II/611 - bypass road around Nové Město

ABSTRACT

Work is concerned with selecting possible options of leading bypass road around village Nové Město. It is concerned at designing of two suitable options at a level of study. There are also solved other conjunctions with planned bypass road.

KEYWORDS

village Nové Město, options, road, building objects

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

Průvodní zpráva

Technická zpráva

Varianta 1 – Orientační rozpočet stavby

Varianta 2 – Orientační rozpočet stavby

Fotodokumentace

GRAFICKÁ ČÁST

<i>Situace širších vztahů</i>	<i>1:10 000</i>
<i>Přehledná situace variant řešení</i>	<i>1:5 000</i>
<i>Varianta 1 – Celková situace, část 1</i>	<i>1:1 000</i>
<i>Varianta 1 – Celková situace, část 2</i>	<i>1:1 000</i>
<i>Varianta 2 – Celková situace, část 1</i>	<i>1:1 000</i>
<i>Varianta 2 – Celková situace, část 2</i>	<i>1:1 000</i>
<i>Varianta 2 – Celková situace, část 3</i>	<i>1:1 000</i>
<i>Varianta 1 – Přehledný podélný profil</i>	<i>1:5 000/500</i>
<i>Varianta 2 – Přehledný podélný profil</i>	<i>1:5 000/500</i>
<i>Varianta 1 – Vzorový příčný řez v přímé</i>	<i>1:50</i>
<i>Varianta 1 – Vzorový příčný řez ve směrovém oblouku</i>	<i>1:50</i>
<i>Varianta 1 – Typický příčný vzorový řez</i>	<i>1:50</i>
<i>Přehledná situace pro fotodokumentaci</i>	<i>1:5 000</i>
<i>Ortofoto – hlavní varianty</i>	<i>1:5 000</i>

PODKLADY

Mapa průzkumu s výškopisným obsahem, vč. erozního ohrožení 1:5 000

Územní plán obce Nové Město – Hlavní výkres, barevný 1:13 000

Mapa intenzity dopravy v roce 2005

Graf intenzit dopravy, směr Praha

Graf intenzit dopravy, směr Hradec Králové

Zastoupení vozidel v dopravním proudu – stávající stav

Zastoupení vozidel v dopravním proudu – předpoklad pro výhled

Pentlogram intenzit – rok 1995

Pentlogram intenzit – rok 2005

Pentlogram intenzit – rok 2020

Pentlogram intenzit – daleký výhled


Ekvivalentní hladiny hluku – Hluk ze silniční dopravy, úsek podél dálnič. přivaděče, směr jih

POUŽITÁ LITERATURA

- 1) ČSN 73 6101: *Projektování silnic a dálnic*. Praha: Český normalizační institut, 2004, 126 s.
- 2) ČSN 73 6102: *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Český normalizační institut, 2007, 180 s.
- 3) ČSN 01 3466: *Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 1997, 36 s.
- 4) TP 135: *Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích*. 2. zrevidované vyd. Ostrava: MD ČR, odbor pozemních komunikací, 2005, 32 s.
- 5) TP 170: *Navrhování vozovek pozemních komunikací*. Brno: Ministerstvo dopravy České republiky, 2004, 106 s.
- 6) KAUN, Miroslav – LEHOVEC, František. *Pozemní komunikace 20*. 2. přeprac. vyd. Praha: ČVUT, 2004, 233 s. ISBN 80-01-02874-7.
- 7) VOLF, Jindřich, et al. *Silniční stavby – projekt*. Praha: ČVUT, 1992, 267 s.
- 8) NOVOTNÝ, Karel, et. al. *Územní plán obce Nové Město*. Hradec Králové, 2002, 47 s. Oborová práce.
- 9) PAVLÍČEK, O., *Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou*. Pardubice, 2007, 67 s. Oborová práce.
- 10) Královéhradecký kraj. *Pasport ÚPD obcí* [online]. c2007. [cit. 2008-05-19]. Dostupné z: <<http://www.wmap.cz/upd/>>
- 11) Ředitelství silnic a dálnic. *Mapa intenzity dopravy 2005*. [online]. c2008. [cit. 2008-05-19]. Dostupné z: <<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy/mapa-intenzity-dopravy-2005>>

Rád bych poděkoval Ing. Františkovi Haburajovi za jeho čas věnovaný vedení této bakalářské práce, za jeho věcné rady a připomínky.

Vladimír Suchánek

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY:
NÁZEV PŘÍLOHY: PRŮVODNÍ ZPRÁVA			DATUM: 3/2008
			PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
			ČÁST: A
			PŘÍL. Č.: 1
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

1. Seznam příloh:

1.1 Textová část

A1	Průvodní zpráva
A2	Technická zpráva
A3	Varianta 1 – Orientační rozpočet stavby
A4	Varianta 2 – Orientační rozpočet stavby
A5	Fotodokumentace – Varianta 1
A6	Fotodokumentace – Varianta 2
A7	Fotodokumentace – Varianta 3
A8	Fotodokumentace – Varianta 4
A9	Fotodokumentace – Varianta 5
A10	Fotodokumentace – Varianta 6
A11	Fotodokumentace – Současný stav

1.2 Grafická část

B1	Situace širších vztahů	1:10 000
B2	Přehledná situace variant řešení	1:5 000
B3	Varianta 1 – Celková situace, část 1	1:1 000
B4	Varianta 1 – Celková situace, část 2	1:1 000
B5	Varianta 2 – Celková situace, část 1	1:1 000
B6	Varianta 2 – Celková situace, část 2	1:1 000
B7	Varianta 2 – Celková situace, část 3	1:1 000
B8	Varianta 1 – Přehledný podélný profil	1:5 000/500
B9	Varianta 2 – Přehledný podélný profil	1:5 000/500
B10	Varianta 1 – Vzorový příčný řez v přímé	1:50
B11	Varianta 1 – Vzorový příčný řez ve směrovém oblouku	1:50
B12	Varianta 1 – Typický příčný vzorový řez	1:50
B13	Přehledná situace pro fotodokumentaci	1:5 000
B14	Ortofoto – hlavní varianty	1:5 000

1.3 Podklady

Mapa průzkumu s výškopisným obsahem, vč. erozního ohrožení	1:5 000
Územní plán obce Nové Město – Hlavní výkres, barevný	1:13 000
Mapa intenzity dopravy v roce 2005	
Graf intenzit dopravy, směr Praha	
Graf intenzit dopravy, směr Hradec Králové	
Zastoupení vozidel v dopravním proudu – stávající stav	
Zastoupení vozidel v dopravním proudu – předpoklad pro výhled	
Pentlogram intenzit – rok 1995	
Pentlogram intenzit – rok 2005	
Pentlogram intenzit – rok 2020	
Pentlogram intenzit – daleký výhled	
Ekvivalentní hladiny hluku – Hluk ze silniční dopravy, úsek podél dálnič. přivaděče, směr jih	

2. Identifikační údaje stavby:

2.1 Stavba:

Název zakázky: Přeložka silnice II/611 – obchvat Nového Města

Katastrální území: Nové Město nad Cidlinou

Kraj: Královéhradecký

Stupeň PD: ST – Studie

Číslo zakázky: 1/08

2.2 Zadavatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Hradec Králové

2.3 Zpracovatel:

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Studentská 95
532 10, Pardubice

Zodp. projektant: Vladimír Suchánek

Vypracoval: Vladimír Suchánek

3. Zdůvodnění stavby

Důvodem navrhované přeložky silnice II/611 je ulehčení dopravní zátěži v obci Nové Město. Snahou přeložky je snížení hluku, vibrací, prašnosti a otřesů v obci.

Trasy tranzitní dopravy představují pro život obce obtížně překročitelnou bariéru. Příčinou je vedení silnice I/11 centrem obce, kde se na okružní křižovatce kříží se silnicí I/36. Průtah silnic první třídy tvoří tranzitní dopravu, jedná se o diametrální komunikační skelet. Silnice I/36 slouží jako dálniční přivaděč, veškerá nákladní doprava je vedena centrem obce Nové Město.

Úsek silnice I/11: Praha–Hradec Králové bude ve výhledové době převeden na silnici II/611, proto je projektová dokumentace vypracována pod označením Přeložka silnice 2. třídy – II/611.

4. Základní údaje o stavbě

Řešené území se nachází východně od Chlumce nad Cidlinou, 30 km západně od Hradce Králové. Okres – Královéhradecký.

Jižně od obce je vedena trasa dálnice D 11.

V rámci stavby bude vybudována přeložka silnice II/611. Součástí novostavby je celý silniční pozemek včetně křižovatek, hospodářských sjezdů, trubních propustků a přeložek pozemních komunikací.

5. Vliv na životní prostředí

Základní právní normou, jež musí být respektována je zákon č.17/1992 Sb. O životním prostředí.

Z hlediska ŽP by navrhovaná stavba neměla mít negativní vlivy. Pouze po dobu výstavby může dojít k omezenému negativnímu působení staveništní dopravy.

5.1 Vztah k okolní zástavbě


Preferované Varianty 1 a 2 nezasahují stávající objekty. Varianta 3 je však vedena zemědělskou zástavbou.

5.2 Vliv dopravy na hluk a ovzduší

Přeložka silnice bude mít za následek snížení intenzity hluku, prašnosti a otřesů v centru obce Nové Město. Bude provedeno měření hluku a výsledky budou porovnány se zákonem č. 502/2000 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

5.3 Vztah stavby k územnímu plánu

Stavba není v souladu s územním plánem obce Nové Město.

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 	
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	
			FORMÁTY:	
			DATUM: 3/2008	PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE	
NÁZEV PŘÍLOHY: TECHNICKÁ ZPRÁVA			MĚŘÍTKO:	
			ČÁST: A	
			PŘÍL. Č.: 2	
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK				

TECHNICKÁ ZPRÁVA

Akce: Přeložka silnice II/611 – obchvat Nového Města
k.ú. Nové Město nad Cidlinou
Studie

OBSAH:

	Strana
1. Úvod.....	4
2. Podklady.....	4
3. Popis stávajícího stavu	6
3.1 <i>Železniční doprava</i>	<i>6</i>
3.2 <i>Komunikace pro pěší.....</i>	<i>6</i>
3.3 <i>Cyklistická doprava.....</i>	<i>6</i>
3.4 <i>Hromadná autobusová doprava.....</i>	<i>6</i>
3.5 <i>Doprava v klidu.....</i>	<i>6</i>
4. Ekonomická aktivita obyvatelstva.....	7
5. Občanská vybavenost.....	7
6. Varianty umístění PK	8
7. Varianta 1.....	8
7.1 <i>Směrové řešení Varianty 1</i>	<i>9</i>
7.2 <i>Výškové řešení Varianty 1</i>	<i>9</i>
8. Varianta 2.....	10
8.1 <i>Směrové řešení Varianty 2</i>	<i>10</i>
8.2 <i>Výškové řešení Varianty 2</i>	<i>11</i>
9. Varianta 3.....	12
10. Varianta 4.....	12
11. Varianta 5.....	13
12. Varianta 6.....	13

13.	Další popis stavby – Varianta 1, 2.....	14
13.1	Šířkové uspořádání – Varianta 1, 2	14
13.2	Klopení	15
13.3	Odvodnění – Varianta 1	15
13.4	Odvodnění – Varianta 2	15
13.5	Konstrukce vozovky – Varianta 1, 2.....	15
14.	Členění stavby na stavební objekty – Varianta 1, 2.....	16
14.1	Sejmutí humusu – SO 01.1.....	16
14.2	Kácení – SO 01.2.....	17
14.3	Demolice – SO 02.....	17
14.4	Styková křižovatka vpravo – SO 03.....	17
14.5	Okružní křižovatka (1,15034 km), Varianta 1 – SO 04.....	18
14.6	Okružní křižovatka – Varianta 1, 2 – SO 05	19
14.7	Hospodářské sjezdy – SO 06	20
14.8	Okružní křižovatka (1,34637 km) – Varianta 2 – SO 07.....	20
14.9	Trubní propustky – SO 08	20
14.10	Přeložky inženýrských sítí – SO 09	21
14.11	Sadovnické úpravy – SO 10.....	21
14.12	Kanalizace dešťová – SO 11	21
14.13	Navrhovaná komunikace – SO 12	22
15.	Dopravní značení.....	22
16.	Zemní práce	22
17.	Charakteristika přírodních podmínek	22
17.1	Hospodářské podmínky	22
17.2	Klimatologie	23
17.3	Geologie, geomorfologie.....	23
17.4	Půdní poměry	24
17.5	Větrné eroze.....	26
18.	Přístupnost a užívání stavby osobami s omez. schopností pohybu a orientace	26
19.	Zábor pozemků.....	26
20.	Provádění	27
20.1	Orientační termín výstavby	27

21.	Bezpečnostní opatření	27
22.	Požární ochrana.....	27
23.	Závěr.....	28

1. Úvod

Předmětná bakalářská práce byla vypracována Univerzitou Pardubice zastoupenou Vladimírem Suchánkem.

Stupeň předkládané projektové dokumentace – Studie řeší vyhledání vhodné polohy trasy pozemní komunikace. Celkem bylo navrženo šest variant, z nichž dvě varianty označené za vhodné jsou blíže podrobněji zpracovány – viz Seznam příloh, grafická část. Jedná se o Variantu 1 a Variantu 2.

Centrem obce Nové Město prochází výrazně zatížená průjezdná komunikace I/11, která bude ve výhledové době převedena na silnici II/611, proto je projektová dokumentace vypracována pod označením Přeložka silnice 2. třídy – II/611.

2. Podklady

Pro zpracování byly použity následující podklady:

1. Příslušné ČSN a závazné a platné podklady a předpisy
2. Podklady poskytnuté Zeměměřickým úřadem:
 - Základní báze geografických dat – vektorový mapový podklad polohopis a výškopis 3D
 - Barevné ortofoto
 - Rastrové mapové listy katastrální složky
 - Rastrová základní mapa
3. Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou
4. Mapa průzkumu s výškopisným obsahem, vč. erozního ohrožení
5. Územní plán obce Nové Město – Textová část
6. Územní plán obce Nové Město – Hlavní výkres
7. Mapa intenzity dopravy v roce 2005
Dostupné z:
<[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/14da61bcdce865a7c12571560036eede/\\$FILE/intenzity2005.jpg](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/14da61bcdce865a7c12571560036eede/$FILE/intenzity2005.jpg)>
8. Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005
Dostupné z: <<http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>>

9. Podklady, které byly součástí ÚPO Chlumec nad Cidlinou:

- Graf intenzit dopravy, směr Praha
- Graf intenzit dopravy, směr Hradec Králové
- Zastoupení vozidel v dopravním proudu – stávající stav
- Zastoupení vozidel v dopravním proudu – předpoklad pro výhled
- Pentlogram intenzit – rok 1995
- Pentlogram intenzit – rok 2005
- Pentlogram intenzit – rok 2020
- Pentlogram intenzit – daleký výhled
- Ekvivalentní hladiny hluku – Hluk ze silniční dopravy, úsek podél dálnič. přivaděče, směr jih

10. Prohlídka staveniště projektantem

11. Zpracování fotodokumentace projektantem

Pro vyšší projektovou dokumentaci bude nutno provést důkladný inženýrsko-geologický průzkum, který bude vyhovovat platným normám.

3. Popis stávajícího stavu

¹Řešené území je dáno rozsahem katastrálního území Nové Město u Chlumce nad Cidlinou, tvořícího správní území obce Nové Město. Celková výměra území obce je 793,8523 ha, nadmořská výška se pohybuje kolem 222 m n.m.

Nové Město leží na důležitých dopravních trasách, které zprostředkovávají dopravní spojení dvou významných jader Hradecko-pardubické aglomerace – Hradce Králové a Pardubice se středními Čechami.

V obci se protínají na okružní křižovatce silnice I/11 a silnice I/36.

Silnice I/11 je vybudována jako kategorie S 9,5/80, spojuje obec východně s Hradcem Králové a západně s obcemi Chlumec nad Cidlinou, Poděbrady, Praha.

Silnice I/36 je zbudována jako kategorie S 11,5/80, spojuje Nové Město s obcí Lázně Bohdaneč a Pardubice. Tato silnice má rovněž funkci dálničního přivaděče pro přivedení silničních motorových vozidel na trasu dálnice D11. Dálniční křižovatka je vybudována jihovýchodně od obce, na hranici katastrů Nové Město, Stará Voda, Chýšť a Klamoš.

3.1 Železniční doprava

Řešeným katastrálním územím prochází železniční trať č. 020 mezi Hradcem Králové a Prahou. Trať je elektrifikovaná.

3.2 Komunikace pro pěší

Chodníky jsou v obci vybudovány částečně při průtahu silnic I/11 a I/36.

3.3 Cyklistická doprava

V řešeném území probíhá cyklistická doprava na všech státních i místních komunikacích. Samostatné cyklistické stezky v řešeném území nejsou.

3.4 Hromadná autobusová doprava

V obci jsou dvě autobusové zastávky, vybavené přístřeškem. Obě zastávky jsou na průtazích silnic I. třídy.

3.5 Doprava v klidu

Parkování vozidel je většinou uskutečňováno na soukromých pozemcích a v profilu místních komunikací. U nově navrhovaných staveb vybavenosti a výroby je nutno dostatečně dimenzovat plochy pro parkování.

¹ viz Územní plán obce Nové Město

4. ²Ekonomická aktivita obyvatelstva

Z celkového počtu 399 obyvatel bylo v roce 2001 celkem 208 osob ekonomicky aktivních (EA), z toho 91 žen. Mimo obec vyjíždělo v roce 2001 143 osob za prací. Za pracovními příležitostmi vyjíždějí obyvatelé hlavně do Chlumce nad Cidlinou a Hradce Králové. V obci je několik soukromých provozoven drobné výroby a vybavenosti, které zajišťují rozsah služeb a samy vytvářejí pracovní příležitosti.

V roce 2001 bylo v Novém Městě celkem 124 domů, z toho trvale obydlených 109, neobydlených 15. Jako objekty individuální rekreace slouží 4 domy.

Tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel v rámci dnešního správního území (viz ÚPO Nové Město):

rok	1869	1900	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001
Nové Město	362	399	458	377	417	406	388	385	399

5. ³Občanská vybavenost

Obec Nové Město má vybudovanu většinu potřebné vybavenosti. Vybavenost je soustředěna do centra obce nebo je umístěna podél průtahů silnic I. třídy.

V centru obce je základní škola 1.–5. ročník a motorest. Ve východní části centra je objekt obecního úřadu, prodejna potravin a textilu, prodejna zahrádkářských a chovatelských potřeb. Na východním okraji vsi, mimo souvislou zástavbu, je hřbitov s kaplí, železniční stanice a propan-butanová čerpací stanice pohonných hmot.

V jihovýchodní části obce je hasičská zbrojnice, požární nádrž a sportovní areál – hřiště pro kopanou s kabinami, klubovnou a občerstvením. V obci působí Sokol Nové Město, oddíl ZRTV a kopané.

V západní části obce je při silnici I/11 smíšený obchod J. a M. Faltovi.

Za ostatní základní a za vyšší občanskou vybaveností dojíždějí obyvatelé Nového Města do nedalekého Chlumce nad Cidlinou.

Kromě základní vybavenosti jsou v obci provozovny soukromých podnikatelů, kteří kromě pracovních míst poskytují obyvatelům obce různé služby, jako např. tiskárna, truhlárna, vodoinstalatérství, pokrývačství, elektromontáže, autoopravna apod.

² viz Územní plán obce Nové Město

³ viz Územní plán obce Nové Město

6. Varianty umístění PK

Projektantem bylo navrženo celkem šest variant vedení PK. Z toho dvě varianty (1 a 2) jsou označeny za nejvhodnější, jsou tedy blíže zpracovány – viz Seznam příloh. Varianta 6 je označena za nevhodnou trasu vedení pozemní komunikace, ale je uvedena jako zástupce jediné severní varianty.

7. Varianta 1

Varianta 1 je považována za nejvhodnější variantu vedení pozemní komunikace. Ze všech navržených variant je nejkratší a z hlediska proveditelnosti i nejjednodušší. Její celková délka činí 2,34337 km.

Východně od obce Nové Město – v místě lokality Nadýmač, bude vybudována styková křižovatka, část úseku silnice I/11 zde bude přeložena a původní úsek délky zhruba 200 m vybourán. Touto stavební úpravou bude docíleno, že hlavní komunikaci bude trasována v dostatečné vzdálenosti kolem obce a silnice procházející centrem Nového Města bude označena za vedlejší komunikaci. Dle platné normy ČSN 73 6102 bylo zde na hlavní komunikaci navrženo rozšíření zpevnění krajnice, které umožňuje objíždění vozidel odbočujících vlevo.

V rámci stavby Varianta 1 budou dále vybudovány dvě okružní křižovatky a celkem 10 hospodářských sjezdů.

Současné polní letiště v lokalitě Ohrádky bude převedeno.

V prostorách pojmenovaných Na Opuce bude nutně posunuta zastávka včetně vybaveného přístřešku, která se nachází při silnici I/11 – viz. Fotodokumentace, obr. 1. 1. Zde je navržena okružní křižovatka. Dva připojené křižovatkové paprsky budou vytvořeny jako přeložky místních komunikací – viz Stavební objekt SO 05.

Varianta 1 je navržena jako směrově nerozdělená dvoupruhová silnice – kategorie S 9,5/70. Podle vztahu z normy ČSN 73 6101 je vypočtena křivolakost (74,72 g/km), z níž je určena hodnota směrodatné rychlosti, která činí 90 km/h.

7.1 Směrové řešení Varianty 1

Varianta 1 má umístěn počátek 0,00000 km východně od obce Nové Město, na silnici I/11. Snahou bylo pokračovat trasou ze stávajícího železničního nadjezdu přímým úsekem do navržené varianty.

Skládá se z přímých úseků, dvou směrových oblouků a symetrických přechodnic.

Počátkem staničení trasa začíná přímým směrovým prvkem délky 142,58 m. Ve vzdálenosti 138,40 m je navržena styková křižovatka – vpravo.

Za přímým úsekem následuje klotoidická přechodnice délky 70 m s parametrem $A = 196,21$ m. Varianta se zde stáčí levostranným směrovým obloukem směrem k jihu obce. Směrový oblouk je navržen poloměru $R = 550$ m, délky $L = 203,25$ m. Protože se jedná o kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi, za tímto obloukem následuje přechodnice stejné délky i parametru, jako byla před směrovým obloukem.

Návrh trasy pokračuje přímým úsekem délky pouze 57,54 m a trasa přechází opět do kružnicového oblouku se symetrickými přechodnicemi. Přechodnice mají délku 70 m, parametr $A = 196,21$ m. Směrový oblouk má délku 1169,46 m, poloměr $R = 550$ m.

Zhruba v polovině směrového oblouku je navržena okružní křižovatka – trasa 1 se zde kříží se silnicí I/36. Snahou bylo dosažení kolmého křížení. Osová vzdálenost okružní křižovatky je od počátku 1,15034 km (viz SO 04). Za touto okružní křižovatkou pokračuje směrový oblouk až do staničení 1,78283 km, kde dochází k postupné změně křivosti v klotoidické přechodnici délky 70 m s parametrem $A = 196,21$ m. Na přechodnici navazuje přímý úsek délky 490,54 m, který končí v ose okružní křižovatky, západně od obce, staničení konce úseku $KÚ = 2,34337$ km.

7.2 Výškové řešení Varianty 1

V řešené lokalitě se nachází rovinatý nebo mírně zvlněný terén. V celém úseku trasy je dodrženo normové stoupání podle platné ČSN 73 6101. Na celém úseku komunikace je dodržen minimální výsledný sklon.

V závislosti na stávajícím terénu byla navržena niveleta se snahou o co nejvyrovnanější bilanci zemních prací.

V celém úseku trasy jsou navrženy 3 výškové oblouky – viz. příloha B 8, Varianta 1 – Přehledný podélný profil. Návrhové prvky výškových oblouků splňují podmínky minimálních poloměrů výškových oblouků pro možnost předjíždění.

Podélné sklony u křižovatek, přeložek silnic a hospodářských sjezdů budou řešeny ve vyšších projektových stupních.

8. Varianta 2

Varianta 2 je považována za další možnou realizovatelnou variantu vedení pozemní komunikace. Oproti Variantě 1 je delší, nicméně její nespornou výhodou je propojení se silnicí III/32725 (Nové Město (silnice I/36) – Přepychy). V daném místě bude stávající styková křižovatka nahrazena 5-ti paprskovou okružní křižovatkou.

Celková délka Varianty 2 je 2,96527 km.

Podobně, jako u varianty 1, bude v místě lokality Nadýmač vybudována styková křižovatka, část úseku silnice I/11 zde bude přeložena a původní úsek délky zhruba 200 m vybourán. Takto bude umožněno, že hlavní komunikace bude plnit funkci obchvatu kolem obce a silnice procházející centrem Nového Města bude označena za vedlejší komunikaci.

Dle platné normy ČSN 73 6102 bylo v lokalitě Nadýmač, na hlavní komunikaci navrženo rozšíření zpevnění krajnice, které umožňuje objíždění vozidel odbočujících vlevo.

Varianta 2 si vyžádá výstavbu cekem dvou okružních křižovatek a 12 hospodářských sjezdů.

Stejně, jako u Varianty 1, bude v rámci této stavby polní letiště v lokalitě Ohrádky převedeno. V prostorách pojmenovaných Na Opuce bude také posunuta zastávka včetně vybaveného přístřešku – viz. Fotodokumentace, obr. 1. 1. Zde je navržena okružní křižovatka. Dva připojené křižovatkové paprsky budou vytvořeny jako přeložky místních komunikací – viz Stavební objekt SO 05.

Varianta 2 je navržena jako směrově nerozdělená dvoupruhová silnice – kategorie S 9,5/70. Směrodatná rychlost má hodnotu 90 km/h.

8.1 Směrové řešení Varianty 2

Varianta 2 má umístěn počátek ve stejném bodě, jako Varianta 1 – východně od obce Nové Město, na silnici I/11. Skládá se z přímých úseků, tří směrových oblouků a symetrických přechodnic.

Podobně jako předcházející varianta, trasa 2 začíná přímým směrovým prvkem délky pouze 4,57 m. Přímý úsek navazuje na stávající komunikaci železničního nadjezdu. Ve vzdálenosti 128,71 m je navržena styková křižovatka – vpravo.

Za přímým úsekem následuje klotoidická přechodnice délky 70 m s parametrem $A = 196,21$ m. Varianta se stáčí levostranným směrovým obloukem směrem k jihu. Směrový oblouk je navržen poloměru $R = 550$ m, délky $L = 443,88$ m. Protože se jedná o kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi, za tímto obloukem následuje přechodnice stejné délky i parametru, jako byla před směrovým obloukem.

V místě staničení 0,58846 km se dotýkají přechodnice protisměrných oblouků. Je zde navržen tzv. inflexní bod.

Trasa pokračuje kružnicovým obloukem se symetrickými přechodnicemi. Přechodnice mají délku 70 m, parametr $A = 196,21$ m. Směrový oblouk má délku 478,79 m, poloměr $R = 550$ m.

Za klotoidickou přechodnicí je navržen přímý úsek délky 139,13 m, východní část varianty zde vyústí do osy okružní křižovatky (viz SO 07). Trasa 2 se zde kříží se silnicí I/36 a III/32725.

Za místem staničení osy okružní křižovatky pokračuje trasa nepatrným přímým úsekem (v místě budoucího umístění středového ostrova okružní křižovatky). Následuje přechodnice délky 70 m s parametrem $A = 196,21$ m. Varianta míří k severu směrovým obloukem se symetrickými přechodnicemi. Směrový oblouk má délku 656,42 m, poloměr $R = 550$ m. Za přechodnicí trasa pokračuje přímým úsekem délky 818,57 m. Konec úseku vyústí v ose okružní křižovatky, staničení $KÚ = 2,96527$ km.

8.2 Výškové řešení Varianty 2

V celém úseku trasy je dodrženo normové stoupání podle platné ČSN 73 6101. Na celém úseku komunikace je dodržena minimální výsledný sklon.

V závislosti na stávajícím terénu byla navržena niveleta se snahou o co nejvyrovnanější bilanci zemních prací.

V celém úseku trasy jsou navrženy 2 výškové oblouky – viz. příloha B 9, Varianta 2 – Přehledný podélný profil. Návrhové prvky výškových oblouků splňují podmínky minimálních poloměrů výškových oblouků pro možnost předjíždění.

Podélné sklony u křižovatek, přeložek silnic a hospodářských sjezdů budou řešeny ve vyšších projektových stupních.

9. Varianta 3

Varianta 3 představuje variantu délky 3,51822 km. Počátek staničení má umístěn ve stejném bodě, jako trasa 2. Východní část varianty je uvažována shodná s Variantou 2. Všechny stavební úpravy budou v této části totožné.

Ve vzdálenosti 1,34637 km – v ose okružní křižovatky pokračuje Varianta 3 více na západ. Za přímým úsekem následuje kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi, poloměr $R = 600$ m (viz příloha B 2 – Přehledná situace variant řešení).

Jihozápadně od obce bude nutno vybudovat několik hospodářských sjezdů. Trasa se zde kříží se zpevněnou komunikací.

Nevýhodou této trasy je navržený úsek procházející zástavbu – přibližně ve vzdálenosti 2,9 km od počátku. Zástavbou prochází směrový oblouk poloměru $R = 650$ m. Přechodnice jsou navrženy délky 120 m. Bude nutno vyřešit křížení se stávající místní komunikací, to však nebylo zadáním této studie.

Varianta končí v lokalitě Skalka přímým úsekem. Zde je navržena 5-ti paprsková okružní křižovatka. Nevýhodou umístění okružní křižovatky jsou větší demoliční práce (viz Fotodokumentace – Varianta 3, fotky označené jako Demolice).

10. Varianta 4

Tato varianta je zástupcem trasy, která je vedena ještě západněji od obce. Její délka už je 3,78011 km. Trasa má počátek staničení umístěn ve stejném bodě, jako trasa 2. Východní část varianty je opět uvažována shodná s Variantou 2. Všechny stavební úpravy budou v této části totožné.

Ve vzdálenosti 1,34637 km – v ose okružní křižovatky pokračuje Varianta 4 přímým úsekem, následuje kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi, poloměr $R = 750$ m (viz příloha B 2 – Přehledná situace variant řešení). Délka přechodnic $L = 120$ m, parametr $A = 300$ m.

Jihozápadně od obce bude nutno vybudovat několik hospodářských sjezdů. V rámci této varianty bude další sjezd vybudován v místě staničení 3,06377 km. Trasa se zde kříží s nezpevněnou pozemní komunikací (viz fotodokumentace – Varianta 4, číslo fotky 4.4).

Oproti Variantě 3 se tato trasa vyhybá zemědělské zástavbě západně od obce, nicméně je o 261,89 m delší.

Před okružní křižovatkou v lokalitě Skalka je navržen kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi. Poloměr $R = 375$ m. Délka přechodnice $L = 70$ m.

Stejně jako předcházející varianta i tato trasa si vyžádá demoliční práce v místě navržené 5-ti paprskové okružní křižovatky.

11. Varianta 5

Varianta 5 je považována za méně vhodnou trasu. Je ze všech variant nejdelší, její celková délka činí 3,85218 km. Podobná se Variantě 4, avšak přibližně od staničení 2,9 km míří západněji.

Podobně jako předešlé tři varianty, má východní úsek shodný s Variantou 2. Všechny stavební úpravy budou v této části totožné.

Z osy okružní křižovatky, ve staničení 1,34637 km míří přibližně stejným směrem s Variantou 4. Je navržen kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi se stejnými parametry – poloměr $R = 750$ m, délka přechodnice $L = 70$ m.

V jihozápadní části od obce bude nutno vybudovat několik hospodářských sjezdů. Ve vzdálenosti 2,99656 km bude další hospodářský sjezd.

Další nevýhodou této varianty je dlouhý přímý úsek, který následuje do směrového oblouku s malým poloměrem. Poloměr je pouze 110 m. Bude nutné rozšíření jízdního pruhu ve směrovém oblouku dle normy ČSN 73 6101. Maximální povolená rychlost zde bude snížena svislým dopravním značením – viz kap. Dopravní značení.

Varianta 5 je do 5-ti paprskové okružní křižovatky vedena směrem od západu – kolem lokality Skalka. Před touto okružní křižovatkou bude nutno stávající komunikaci (asi 100 m) vybourat a úsek přeložit.

Křížení této varianty se stávající komunikací vedoucí od obce Kladruby bude řešeno ve vyšší projektové dokumentaci.

12. Varianta 6

Varianta 6 je označena za nevhodnou variantu. Je uvedena pouze jako jediný zástupce severní varianty. Její nespornou nevýhodou je neproveditelné křížení s dopravně zatíženou silnicí I/36. Délka trasy je 3,14804 km.

I tato Varianta vyžaduje demolici objektů v místě stávající navržené okružní křižovatky. Demolice je zobrazena fotkami (viz Fotodokumentace – Varianta 3, fotky označené jako Demolice).

Počátek staničení je umístěn v ose okružní křižovatky v lokalitě Skalka. Ve vzdálenosti 0,12537 km dochází ke křížení s železniční tratí. Z důvodu elektrifikované trati vedené

v násypu je očekáván předběžný návrh vedení trasy podjezdem pod železniční tratí – řešení však nebylo zadáním předkládané Studie.

Kružnicový oblouk se symetrickými přechodnicemi je navržen poloměru $R = 190$ m. Bude nutné rozšíření jízdního pruhu v oblouku dle platné normy ČSN 73 6101. Trasa následuje přímým úsekem délky nepřekračující 1 km. S výhodou je využito vedení podél železniční trati. Před místem křížení se stávající komunikací je navržen tentýž směrový oblouk.

Trasa je východně od obce křížena stykovou křižovatkou se silnicí I/11. Stávající křižovatka bude vybourána. Podrobné řešení hospodářských sjezdů, křížení této trasy se stávajícími pozemními komunikacemi bude řešeno ve vyšší projektové dokumentaci.

Část katastru obce severně od železniční tratě se nachází v inundačním území Cidlina a Bystřice. Varianta 6 tímto územím prochází. K dispozici byly nedostatečné podklady o inženýrsko-geologickém průzkumu.

Stavba není v souladu s územním plánem. Podle územního plánu obce Nové Město se uvažuje severně od železniční tratě návrh místní komunikace a výstavba cca 18 rodinných domů. Jedná se o území na k.ú. Nové Město nad Cidlinou – mezi ochranným pásmem ČD a jižním okrajem zástavby obce Písek. V územním plánu se také uvažuje s koncepčním řešením odkanalizování a čištění odpadních vod v Novém Městě. Vychází z předpokladu společného čištění s obcí Písek. Realizace umístění centrální ČOV je (dle ÚPO Nové Město) navržena nad obcí v inundačním prostoru – v přibližném místě vedení nevyhovující Varianty 6.

13. Další popis stavby – Varianta 1, 2

13.1 Šířkové uspořádání – Varianta 1, 2

Cílem trasovací studie bylo navrhnout možné varianty trasy s použitím kategorie silnice S 9,5/70.

Její hlavní šířkové charakteristiky jsou:

- kategoriální šířka 9,5 m
- šířka jízdního pruhu 3,5 m
- šířka vodícího proužku 0,25 m
- šířka zpevněné krajnice 0,50 m
- šířka nezpevněné krajnice 0,50 m

13.2 Klopení

Klopení vozovky pozemní komunikace bude řešeno ve vyšších projektových dokumentacích.

Nicméně předběžný návrh uvažuje s využitím klopení kolem osy pozemní komunikace. Základním střešovitým příčným sklonem v přímé tj. 2,5 %. Ve směrových obloucích bude využit dostředný příčný sklon. Zemní pláň bude mít v přímé základní střešovitý sklon 3,0 %. Vzestupnice budou navrženy na délku přechodnic, bude však muset být ověřena podmínka pro minimální a maximální stoupání / klesání vzestupnice.

13.3 Odvodnění – Varianta 1

Dešťová voda z povrchu vozovek bude odváděna pomocí podélných a příčných sklonů do příkopů, případně volně po svahu. V místě staničení 0,20030 km byl navržen trubní propustek DN 800 mm. Dešťová voda je zde svedena z příkopů do otevřené vodoteče.

Ve staničení 1,82500 km bude nutno vybudovat trubní propustek napříč pod konstrukcí vozovky. Dešťová voda bude odvedena do nedaleké otevřené vodoteče.

Odvodnění křižovatek bude řešeno ve vyšších stupních projektové dokumentace.

13.4 Odvodnění – Varianta 2

Je uvažováno obdobné provedení odvodnění jako u Varianty 1.

Dešťová voda je svedena z příkopů do otevřené vodoteče pomocí trubního propustku v místě staničení 0,20754 km.

Ve staničení 2,45000 km bude nutno vybudovat trubní propustek napříč pod konstrukcí vozovky. Dešťová voda bude odvedena do nedaleké otevřené vodoteče – podobně jako u Varianty 1.

13.5 Konstrukce vozovky – Varianta 1, 2

Pro návrh vozovky byly použity technické podmínky – TP 170, Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Pro vypracovaný projektový stupeň, byla konstrukce vozovky navržena v závislosti na dopravním zatížení. Návrhová úroveň porušení je D0. Jako neoptimálnější byla vybrána skladba vozovky D0-N-3 s předpokládaným typem podloží P3.

Konstrukce vozovky má tloušťku 660 mm a skládá se z následujících vrstev:

Asfaltový koberec mastixový – I	AKM I	40 mm	ČSN 73 6121
Asfaltový beton, velmi hrubý – I	ABVH I	80 mm	ČSN 73 6121
Obalované kamenivo – I	OK I	120 mm	ČSN 73 6121
Kamenivo zpevněné cementem – I	KSC I	170 mm	ČSN 73 6124
Šterkodrt'	ŠD	250 mm	ČSN 73 6126

Návrh konstrukce přeložených vozovek a hospodářských sjezdů nebyl zadáním této projektové dokumentace.

14. Členění stavby na stavební objekty – Varianta 1, 2

SO 01	Příprava území
SO 01.1	Sejmutí humusu
SO 01.2	Kácení
SO 02	Demolice
SO 03	Styková křižovatka vpravo
SO 04	Okružní křižovatka (1,15034 km), Varianta 1
SO 05	Okružní křižovatka – Varianta 1, 2
SO 06	Hospodářské sjezdy
SO 07	Okružní křižovatka (1,34637 km) – Varianta 2
SO 08	Trubní propustky
SO 09	Přeložky inženýrských sítí
SO 10	Sadovnické úpravy
SO 11	Kanalizace dešťová
SO 12	Navrhovaná komunikace

14.1 Sejmutí humusu – SO 01.1

Mezi přípravné práce patří sejmutí ornice v průměrné tloušťce 200mm.

Na plochách dotčených výstavbou budou sejmuty kulturní vrstvy půdy v celé tloušťce, sejmuté vrstvy půdy se použijí v celém rozsahu pro zpětné ohumusování při vegetačních úpravách.

14.2 Kácení – SO 01.2

Při výstavbě budou káceny některé stávající dřeviny – viz příloha Fotodokumentace, označení obr. jako Demolice.

14.3 Demolice – SO 02

V rámci stavebního objektu SO 02 bude provedeno bourání úseku vozovky východně od obce Nové Město. Budou vybourány části vozovek v lokalitě Skalka (z důvodu napojení na okružní křižovatku) a v místech navržených budoucích okružních křižovatek. Další demolice související s ostatními variantami jsou zobrazeny v příloze Fotodokumentace – viz foto označené obr. jako Demolice.

Vybourané materiály, které nebudou využity do podkladních vrstev vozovek a chodníků budou odvezeny na skládku zajištěnou dodavatelem.

14.4 Styková křižovatka vpravo – SO 03

VARIANTA 1:

V lokalitě Nadýmač je přeložena část úseku stávající silnice I/11 – délky 104,79 m. S trasou Varianty 1 se stýká přímým úsekem délky 29,07 m, následuje prostý kružnicový oblouk délky 63,94 m a poloměru $R = 100$ m. Za směrovým obloukem je navržena část přímého úseku délky 11,78 m. Ve staničení 0,10479 km křižovatka navazuje na již zbudovanou silnici do přímého úseku.

Podle platné ČSN 73 6102 je navrženo rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku na větví křižovatky o 0,30 m. Šířka jízdního pruhu je tedy ve směrovém oblouku 3,80 m. Poloměr vjezdové větve je navržen v závislosti na návrhové rychlosti ve větví a má velikost $R_1 = 15$ m (návrhová rychlost ve vjezdové větví = 25 km/h), poloměr výjezdové větve $R_2 = 25$ m (návrhová rychlost 30 km/h). Příčný a podélný sklon bude řešen ve vyšších projektových stupních.

VARIANTA 2:

Podobně jako u Varianty 1 je v dané lokalitě navržena styková křižovatka. Byla snaha dodržení doporučeného křížení kolmo na hlavní komunikaci. Délka přeloženého úseku = 114,20 m. Je navržen prostý kružnicový oblouk délky 49,17 m a poloměru $R = 100$ m.

Podle platné ČSN 73 6102 je navrženo rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku na větví křižovatky o 0,30 m.

Poloměr vjezdové a výjezdové větve je navržen shodných parametrů jako u trasy 1. Příčný a podélný sklon bude řešen ve vyšších projektových stupních.

14.5 Okružní křižovatka (1,15034 km), Varianta 1 – SO 04

Při návrhu byly použity technické podmínky – TP 135, Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, 2005. Zvolené návrhové parametry odpovídají normovým podmínkám, nicméně detailní zpracování bude provedeno ve vyšších projektových stupních.

Okružní křižovatka má navržen jednopruhový okružní jízdní pás vnějšího průměru $D = 48$ m. Návrhová rychlost na okružním jízdním pásu je 30 km/h. Šířka jízdního pruhu je 4,5 m, příčný sklon 2,5 %.

Středový ostrov je kruhového půdorysu, zvýšený obrubníkem H 25.

Okružní křižovatka je navržena se čtyřmi paprsky, způsob jejich připojení je uskutečněn stykovým napojením. Kříží se zde Varianta 1 se silnicí I/36.

Okružní křižovatka by měla by umožňovat plynulý průjezd směrodatnému vozidlu celou křižovatkou po zpevněné vozovce. Prstenec okolo středového ostrova není navrhován.

Poloměry připojovacích směrových oblouků v pravém okraji jízdního pásu z vjezdové větve na okružní jízdní pás (u všech paprsků křižovatky) je zvolen u vjezdu $R = 10$ m. U výjezdu z okružní křižovatky je navržen poloměr 15 m. Tyto hodnoty poloměrů jsou použity u všech čtyř paprsků.

Jsou zvoleny jednopruhové vjezdové i výjezdové větve. Na vjezdových větvích budou šířky jízdních pruhů 3,5 m, návrhová rychlost se volí 30 km/h. Na výjezdových větvích bude šířka jízdních pruhů 4,5 m, návrhová rychlost se volí rovněž 30 km/h.

Vjezdy a výjezdy jsou na stejných paprscích křižovatky, budou odděleny směrovacími ostrůvky – řešeny dopravním stínem, viz Dopravní značení.

Spojovací větve nejsou uvažovány.

Dopravní průzkumy, stanovení výhledových intenzit, volba směrodatného vozidla a korekce podle vlečných křivek bude řešeno ve vyšších projektových stupních.

Ověřování vlečných křivek bude provedeno v souladu s platnými předpisy, zejména technické podmínky TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací.

14.6 Okružní křižovatka – Varianta 1, 2 – SO 05

Při návrhu byly použity již zmíněné technické podmínky – TP 135, Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, 2005.

Tato okružní křižovatka je navržena stejných parametrů pro Variantu 1 i Variantu 2. U obou tras je umístěna osově do místa konce úseku v lokalitě Na opuce. U Varianty 1 je to ve vzdálenosti 2,34337 km a u druhé varianty 2,96527 km.

Okružní křižovatka má navržen jednopruhový okružního jízdní pás vnějšího průměru $D = 50$ m. Návrhová rychlost na okružním jízdním pásu je 30 km/h. Šířka jízdního pruhu je 4,5 m, příčný sklon 2,5 %.

Středový ostrov je kruhového půdorysu, zvýšený obrubníkem H 25.

Okružní křižovatka je navržena s pěti paprsky, způsob jejich připojení je uskutečněn stykovým napojením. Prstenec okolo středového ostrova není navrhován.

Na křižovatce dochází ke křížení stávající silnice I/11 s navrhovaným obchvatem Nového Města. Dva připojené křižovatkové paprsky budou vytvořeny jako přeložky místních komunikací. V severní části jde o vjezd do zemědělského družstva (Česká osiva Chlumeč) – viz příloha Fotodokumentace, označení obr. 1.1. V jižní části bude z důvodu vybudování okružní křižovatky převedena část místní komunikace vedoucí jižně k zemědělským skladovacím prostorám.

Poloměry připojovacích směrových oblouků v pravém okraji jízdního pásu z vjezdové větve na okružní jízdní pás je zvolen u vjezdu o poloměru 8–10 m. Hodnota poloměru u výjezdu z okružní křižovatky je navržena u všech paprsků poloměru 15 m.

Jsou zvoleny jednopruhové vjezdové i výjezdové větve. Na vjezdových větvích budou šířky jízdních pruhů 3,5 m, návrhová rychlost se volí 30 km/h. Na výjezdových větvích bude šířka jízdních pruhů 4,5 m, návrhová rychlost se volí rovněž 30 km/h.

Vjezdy a výjezdy jsou na stejných paprscích křižovatky, budou odděleny směrovacími ostrůvky – řešeny dopravním stínem, viz Dopravní značení.

Spojovací větve nejsou uvažovány.

Dopravní průzkumy, stanovení výhledových intenzit, volba směrodatného vozidla a korekce podle vlečných křivek bude řešeno ve vyšších projektových stupních.

Ověřování vlečných křivek bude provedeno v souladu s platnými předpisy, zejména technické podmínky TP 171 – Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací.

14.7 Hospodářské sjezdy – SO 06

VARIANTA 1:

Stavba obsahuje celkem deset hospodářských sjezdů. Sjezdy jsou navrženy s šířkou jízdního pruhu 4 m. Většinou navazují na pevné, nebo travnaté cesty.

Na devíti hospodářských sjezdech je z důvodu převedení dešťových vod v otevřeném příkopu nutno vybudovat trubní propustky, uvažuje se propustek průměru DN 600 mm. Čela propustků budou betonová.

VARIANTA 2:

Podobně jako u Varianty 1 jsou navrženy hospodářské sjezdy. Jsou navrženy stejných parametrů. V této variantě bude však nutno vybudovat sjezdů 12.

Z důvodu převedení dešťových vod v otevřeném příkopu bude nutno vybudovat trubní propustek u 11-ti sjezdů.

Detailnější zpracování nebylo zadáním tohoto projektového stupně.

14.8 Okružní křižovatka (1,34637 km) – Varianta 2 – SO 07

Tato okružní křižovatka je navržena stejných návrhových parametrů jako křižovatka v lokalitě Na opuče (viz SO 05).

Ve staničení 1,34637 km od počátku dochází ke křížení navrhovaného obchvatu se silnicí I/36 a III/32725 (Nové Město (silnice I/36) – Přepychy).

Zvolená okružní křižovatka bude totožná i pro Variantu 3, 4 a 5.

14.9 Trubní propustky – SO 08

V upřednostňovaných Variantách 1 a 2 bude nutno vybudovat několik trubních propustků. Většinou se uvažují propustky DN 600 (viz Hospodářské sjezdy – SO 06), které jsou navrženy z důvodu převedení dešťových vod v otevřeném příkopu.

Součástí stavby Varianta 1 i 2 bude však nutno vybudovat trubní propustky (DN 800) pro převedení otevřené vodoteče pod navrženou pozemní komunikací. Dešťová voda je svedena z příkopů do této otevřené vodoteče – u Varianty 1 v místě staničení 0,20030 km. U Varianty 2 ve vzdálenosti 0,20475 km.

Ve staničení 1,82500 km bude nutno vybudovat trubní propustek napříč pod konstrukcí vozovky. U Varianty 1 ve vzdálenosti 1,82500 km, u Varianty 2 – staničení 2,45000 km. Čela propustků budou betonová.

14.10 Přeložky inženýrských sítí – SO 09

Před zahájením zemních a demoličních prací je třeba nechat jednotlivými správci podzemních a nadzemních vedení vytyčit jejich zařízení, viditelně je označit a jejich uložení ověřit kopanými sondami. Při provádění těchto prací je třeba respektovat ochranná pásma podzemních vedení a podmínky pro provádění prací v jejich blízkosti.

Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Je nutno provést výkopové práce s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození podzemních vedení.

⁴Stávající stav:

Zásobování předmětného území elektrickou energií je řešeno systémem 35 kV z nadzemního vedení VN 400 odbočeného z vedení VN 300 (Nový Bydžov–Přelouč), které je výkonově orientováno na napájecí bod (TR) 110/35 kV N. Bydžov. V případě mimořádné situace lze předmětné území omezeně zásobovat z TR Opočíněk. V současné době zásobuje řešené území 7 el. stanic – (TS) 35/0,4 kV s instalovaným transformačním výkonem 1450 kVA. Z uvedeného výkonu se podílí na přímém zásobování obyvatelstva 5 TS s instalovaným transformačním výkonem 950 kVA. Provoz podnikatelské činnosti zajišťuje TS 1039. Stanice vybudovaná pro zemědělské středisko TS 1133 je mimo provoz. Obě výše uvedené TS nejsou majetkem a.s. VČE.

14.11 Sadovnické úpravy – SO 10

Sadovnický budou upraveny všechny narušené zelené pásy podél komunikací. Plochy budou ohumusovány, obdělány a zatravněny.

Výběr rostlinného materiálu je ovlivněn zejména stanovištními podmínkami a funkcí, kterou má nově navržená zeleň zastávat.

14.12 Kanalizace dešťová – SO 11

Bude řešena ve vyšších projektových stupních.

⁴ viz Územní plán obce Nové Město

14.13 Navrhovaná komunikace – SO 12

Jedná se o hlavní stavební objekt – viz kapitola Varianty umístění PK.

15. Dopravní značení

Dopravní značení bude detailně navrženo v dalších projektových stupních.

Návrh dopravního značení bude zpracován v souladu se základní právní normou č. 361/2000Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Dalším využitým platným předpisem budou technické podmínky TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

16. Zemní práce

Pokládce vozovky, přeložky silnic a budování okružních křižovatek bude předcházet vybourání stávajících úseků vozovek s asfaltovým povrchem. Zemní práce navazují na úroveň po skrývce ornice, případně po vybourání stávajících konstrukcí vozovek. Současně také zahrnují nezbytné úpravy spojené s výstavbou zpevněných ploch.

Je nutno spolupracovat s odpovědným geologem stavby při návrhu zabudování konkrétních sypanin s ohledem na konkrétní zeminy v podloží. Aby bylo dosaženo požadovaného modulu přetvárnosti podloží zeminy $E_{def} \geq 45$ MPa, bude třeba zeminy v aktivní zóně stabilizovat (např. vzdušným vápnem nebo nahradit vhodným materiálem). Bude řešeno v dalších projektových stupních.

17. ⁵Charakteristika přírodních podmínek

17.1 Hospodářské podmínky

V zájmovém území pozemkových úprav hospodaří na většině území zemědělské organizace Rovina Písek a.s., na části území Česká Osiva Chlumeck nad Cidlinou, pan Tichý Stanislav a pan Janda Miroslav. Většina krajiny je intenzivně zemědělsky využívána.

⁵ viz. Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou

17.2 Klimatologie

Zájmové území lze charakterizovat jako mírně suché, převážně s mírnou zimou. Průměrná roční teplota se pohybuje v rozmezí 8–9 °C, roční srážkový úhrn je v průměru kolem 630 mm.

17.3⁶ Geologie, geomorfologie

Katastrální území Nové Město leží v oblasti tvořené horninami druhohorního stáří (slíny) a čtvrtohorního stáří (sprašovitě pokryvy, terasy převážně z kyselého materiálu, vápnité nivní uloženiny).

Slíny jsou sedimenty svrchního turonu, nesnadno zvětrávající na těžkou zeminu. Jejich barva je světle šedá až skvrnitě bělošedá. Jejich charakteristickou vlastností je vysoké procento uhličitanu vápenatého (CaCO_3). Mimo to se vyznačují některými charakteristickými fyzikálními vlastnostmi. Těžké zrnitostní složení způsobené vysokým procentem jílovitých částic je hlavní příčinou jejich malé až nepatrné vodopropustnosti. Za vlhkého stavu jsou mazlavé, za sucha tuhé, až tvrdé. Za sucha jsou náchylné k rozpraskání ve vertikálním směru a trhliny, které takto vznikají, pronikají hluboko do půdních profilů. Za mokrého stavu slíny rozbředají. V zájmovém území se nacházejí v jižní části katastrálního území Stará Voda.

Sprašovitě pokryvy vznikly ze spraší. Spraše jsou čtvrtohorním útvarem a vznikly odnosem a sedimentační činností větrů. Přeměna spraší ve sprašovitě pokryvy je podmíněna odvápněním profilu, vyplavením uhličitanu vápenatého (CaCO_3), čímž jsou spraše postupně znehodnocovány. Sprašovitě pokryvy vznikají na místě pravých spraší bez dalšího přemístění. Mocnost sprašovitých pokryvů je 70–100 cm. Minerální síla sprašovitých pokryvů je střední až vyšší. Na katastru Nové Město zauímají sprašovitě pokryvy menší půdní okrsek v západní části katastru terénně vázaný na mírné svahy.

Terasy převážně z kyselého materiálu jsou čtvrtohorním geologickým útvarem a vznikly v glaciálních obdobích pleistocénu sedimentační činností tehdejších vodních toků. Můžeme je proto nalézt na svazích dnešních údolí a na místech vysoko a daleko od toků dnešních řek.

Z mineralogického hlediska jsou materiálem velmi různorodým. V zájmovém území převládá křemenná složka. Jejich charakteristickou vlastností je lehké zrnitostní složení a čistá příměs štěrku.

Z půdoznaleckého hlediska je zařazujeme mezi mateční substráty s nízkou kvalitou. Jejich velká vodopropustnost a malá schopnost poutat a udržovat živiny je spolu s nesnadnou zvětratelností příčinou vzniku méně kvalitních půdních typů.

⁶ viz. Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou

Vápnité nivní uloženiny jsou nejmladší čtvrtohorní geologické útvary, které vznikly inundační činností vodních toků. Jejich charakteristickou vlastností je obsah uhličitanu vápenatého. Barva je šedá až šedohnědá. Chemické složení odpovídá složení útvarů, ze kterých byly vápnité nivní uloženiny vyplaveny. V zájmové území jsou tyto vápnité nivní uloženiny hlinitopísčité až písčitohlinité. Příměs šterkovité frakce je velmi malá, nedosahuje nikde charakteru slabé šterkovitosti. Minerálně jsou vápnité nivní uloženiny středně silné. Mocnost vrstvy těchto uloženin je 50–100 cm.

17.4⁷ Půdní poměry

Výsledkem vzájemného působení půdotvorných činitelů, podnebí, terénu, hydrologických a geologických poměrů, činností mikroorganismů a kultivační činnosti člověka je genetický půdní typ, subtyp a stupeň vývoje půdy.

Terénním průzkumem byly v kat. území Nové Město zjištěny následující genetičtí půdní představitelé vyjádřené kódy BPEJ resp. hlavní půdní jednotkou (HPJ):

- hnědozem,
- oglejená půda,
- drnová půda a slabě oglejená,
- rendzina,
- rendzina tmavá,
- rendzina hnědá slabě oglejená,
- lužní půda

Základnou pro diferenciaci půdně klimatických podmínek zemědělsky využívané půdy a následně podkladem pro ocenění a ohodnocení kvality půdy v České republice je bonitovaná půdně-ekologická jednotka (BPEJ), která vychází z komplexního průzkumu půd (KPP), prováděného v letech 1961–1970.

Vlastnosti BPEJ jsou vyjádřeny pětímístným kódem. První číslice označuje klimatický region, druhá a třetí číslice určuje příslušnou půdní jednotku, čtvrtá číslice je kombinace svažitosti a expozice pozemku a pátá číslice je kombinací hloubky a skeletovitostí půdního profilu.

⁷ viz. Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou

Přehled zastoupených BPEJ:

kód BPEJ	zastoupení [%]
30501	5,30
34511	5,60
32011	3,30
30501	29,60
30810	0,03
30600	1,70
31400	22,00
31901	32,00
30602	0,47

První číslo kódu – Klimatický region:

3 - teplý, mírně vlhký

Druhé a třetí číslo kódu – Hlavní půdní jednotky:

05. Černozemě vytvořené na středně mocné (0,3–0,7 m) vrstvě spraší uložené na píscích, popř. i nivní půdy na nivních uloženině s podlozím písku; lehčí, středně vysušené půdy.

06. Černozemě typické, karbonátové a lužní na slinitých a jílovitých substrátech; těžké půdy, avšak s lehčí ornici a těžkou spodinou, občasně převlhčené.

08. Černozemě, hnědozemě i slabě oglejené, vždy však erodované, převážně na spraších, zpravidla ve vyšší svažitosti; středně těžké.

14. Illimerizované půdy a hnědozemě illimerizované, vč. slabě oglejených forem na sprašových hlínách a svahovinách; středně těžké s těžkou spodinou, vláhové poměry jsou příznivé.

19. Rendziny až rendziny hnědé na opukách, slínovcích a vápenitých svahových hlínách; středně těžké, se šterkem, s dobrými vláhovými poměry, avšak někdy krátkodobě převlhčené.

20. Rendziny, rendziny hnědé a hnědé půdy na slínech, jílech a na usazeninách karpatského flyše; těžké až velmi těžké, málo vodopropustné.

45. Hnědozemě oglejené na svahových hlínách se sprašovou příměsí; středně těžké, až slabě šterkovité k dočasnému zamokření.

Čtvrté číslo kódu – kombinace svažitosti pozemku a jeho expozice ke světovým stranám:

0. svažitost 0–3° rovina, expozice – všesměrná

1. svažitost 3–7° mírný svah, expozice – všesměrná

Páté číslo kódu – kombinace skeletovitosti a hloubky půdního profilu:

0. skeletovitost žádná, půdní profil hluboký

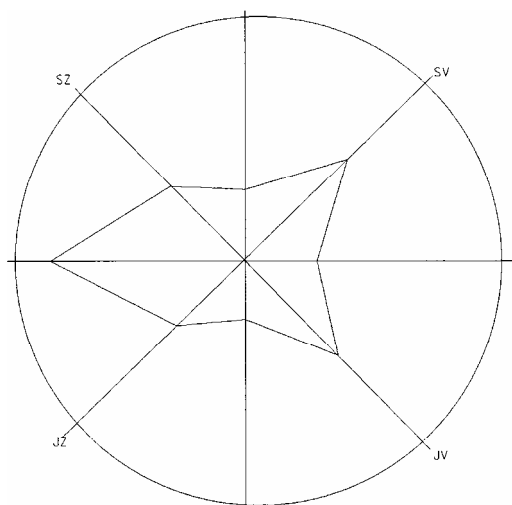
1. skeletovitost žádná až slabá, půdní profil hluboký až středně hluboký

2. skeletovitost slabá, půdní profil hluboký

17.5⁸ Větrné eroze

Pro celou zájmovou oblast jsou charakteristické převládající větry ve směru Z-V, které součtově tvoří téměř 60 % všech větrů.

Při provádění terénního průzkumu nebyly zjištěny přímé účinky větrné eroze a tyto účinky nebyly ani potvrzeny při rozhovorech s místními starousedlíky. Převládajícím směrům větrů stojí v překážce pouze sporadická zeleň podél cest a vodotečí.



Obr. 1 – ⁹Průměrná četnost směrů větru v roce

18. Přístupnost a užívání stavby osobami s omez. schopností pohybu a orientace

Tato problematika bude řešena ve vyšších projektových stupních.

19. Zábor pozemků

Řešení záboru pozemků nebylo zadáním této projektové dokumentace.

Předběžný odhad zastavěné plochy činí:

- | | |
|--------------|--------------------------|
| – Varianta 1 | 47 828,80 m ² |
| – Varianta 2 | 66 296,90 m ² |

⁸ viz. Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou

⁹ viz. Jednoduchá pozemková úprava, k.ú. Nové Město nad Cidlinou

20. Provádění

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI PČR. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

20.1 Orientační termín výstavby

Výstavba bude realizována po etapách. Konkrétní rozsah a termíny jednotlivých etap nejsou v současné době známy.

Jsou odhadovány tyto termíny výstavby:

- | | |
|------------------------------------|-----------------|
| – Zpracování Studie | 05/2008 |
| – Zpracování projektu a vydání DÚR | 12/2008 |
| – Zpracování projektu a vydání DSP | 03/2009 |
| – Zpracování RDS | 06/2009 |
| – Orientační termín výstavby | 07/2009–06/2010 |

21. Bezpečnostní opatření

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů. Vyhláška ČÚBP a ČBÚ – O bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, č. 324/1990 Sb. a dalších předpisů vztahujících se k zajištění hygienických limitů. Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

22. Požární ochrana


Z hlediska požární bezpečnosti nejsou na navrhovanou stavbu kladeny žádné speciální požadavky.

23. Závěr

Zpracování dokumentace vychází z platných norem. Jejich závaznost je však věcí smluvních vztahů mezi dodavatelem a odběratelem.

Nový Bydžov, květen 2008

Vladimír Suchánek

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY:
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – ORIENTAČNÍ ROZPOČET STAVBY			DATUM: 3/2008
			PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
			ČÁST: A
			PŘÍL. Č.: 3
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

ORIENTAČNÍ ROZPOČET STAVBY – Varianta 1

Název stavby: Přeložka silnice II/611 – obchvat Nového Města

Objednavatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Hradec Králové

Projektant: Vladimír Suchánek
Zhotovitel: Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Cena cekem za komunikaci: **119 571 634,00 Kč**

Cena za umělé objekty:

MJ [ks]	SO	Průměr [mm]	Délka [mm]	Odhadovaná cena celkem
1	Trubní propustek	DN 600	29000	600 000
2	Trubní propustek	DN 800	14500	1 600 000
9	Trubní propustek	DN 600	8500	4 500 000

Suma = 6 700 000

Cena za umělé objekty celkem: **6 700 000 Kč**

Cena celkem: **126 271 634,00 Kč**

CELKOVÉ NÁKLADY:


Součet: 126 271 634,00 Kč

19% DPH 23 991 610,50 Kč

Cena s DPH **150 263 244,50 Kč**

Odhadovaná cena v roce 2018:

201 941 235,50 Kč

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY:
			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 2 – ORIENTAČNÍ ROZPOČET STAVBY			ČÁST: A
			PŘÍL. Č.: 4
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

ORIENTAČNÍ ROZPOČET STAVBY – Varianta 2

Název stavby: Přeložka silnice II/611 – obchvat Nového Města

Objednavatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Hradec Králové

Projektant: Vladimír Suchánek
Zhotovitel: Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Cena cekem za komunikaci: **165 741 188,50 Kč**

Cena za umělé objekty:

MJ [ks]	SO	Průměr [mm]	Délka [mm]	Odhadovaná cena celkem
1	Trubní propustek	DN 600	29000	600 000
2	Trubní propustek	DN 800	14500	1 600 000
11	Trubní propustek	DN 600	8500	5 500 000

Suma = 7 700 000

Cena za umělé objekty celkem: **7 700 000 Kč**

Cena celkem: **173 441 188,50 Kč**

CELKOVÉ NÁKLADY:


Součet: 173 441 188,50 Kč


19% DPH 32 953 826,00 Kč

Cena s DPH **206 395 014,50 Kč**

Odhadovaná cena v roce 2018:

251 594 371,00 Kč

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Peřina						
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			<table border="1"> <tr> <td>KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP</td> <td>FORMÁTY:</td> </tr> <tr> <td>DATUM: 3/2008</td> <td rowspan="3">PARÉ:</td> </tr> <tr> <td>STUPEŇ: STUDIE</td> </tr> <tr> <td>MĚŘÍTKO:</td> </tr> </table>	KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY:	DATUM: 3/2008	PARÉ:	STUPEŇ: STUDIE	MĚŘÍTKO:
KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY:								
DATUM: 3/2008	PARÉ:								
STUPEŇ: STUDIE									
MĚŘÍTKO:									
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE			<table border="1"> <tr> <td>ČÁST: A</td> <td>PŘÍL. Č.:</td> </tr> </table>	ČÁST: A	PŘÍL. Č.:				
ČÁST: A	PŘÍL. Č.:								
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK									

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera	
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY: 6xA4
			DATUM: 3/2008	PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE	
			MĚŘÍTKO:	
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – VARIANTA 1			ČÁST: A	PŘÍL. Č.: 5
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK				



Obr. 1. 1 Současný stav (budoucí umístění okružní křižovatky), autobusová zastávka bude převedena



Obr. 1. 2 Přilehlé stavby



Obr. 1. 3 Směr trasy



Obr. 1. 4 Směr trasy



Obr. 1. 5 Směr trasy, kácení dřevin



Obr. 1. 6 Směr trasy



Obr. 1. 7 Směr trasy




Obr. 1. 8 Směr trasy



Obr. 1. 9 Budoucí umístění okružní křižovatky



Obr. 1. 10 Směr trasy, budoucí umístění stykové křižovatky


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY: 2xA4
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – VARIANTA 2			DATUM: 3/2008
			PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
			ČÁST: A
			PŘÍL. Č.: 6
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			



Obr. 2. 1 Směr trasy



Obr. 2. 2 Současný stav křižovatky

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
			FORMÁTY: 5xA4
			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – VARIANTA 3			ČÁST: A
			PŘÍL. Č.: 7
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			



Obr. 3. 1 Demolice objektu



Obr. 3. 2 Demolice objektu



Obr. 3. 3 Demolice objektu



Obr. 3. 4 Demolice objektu



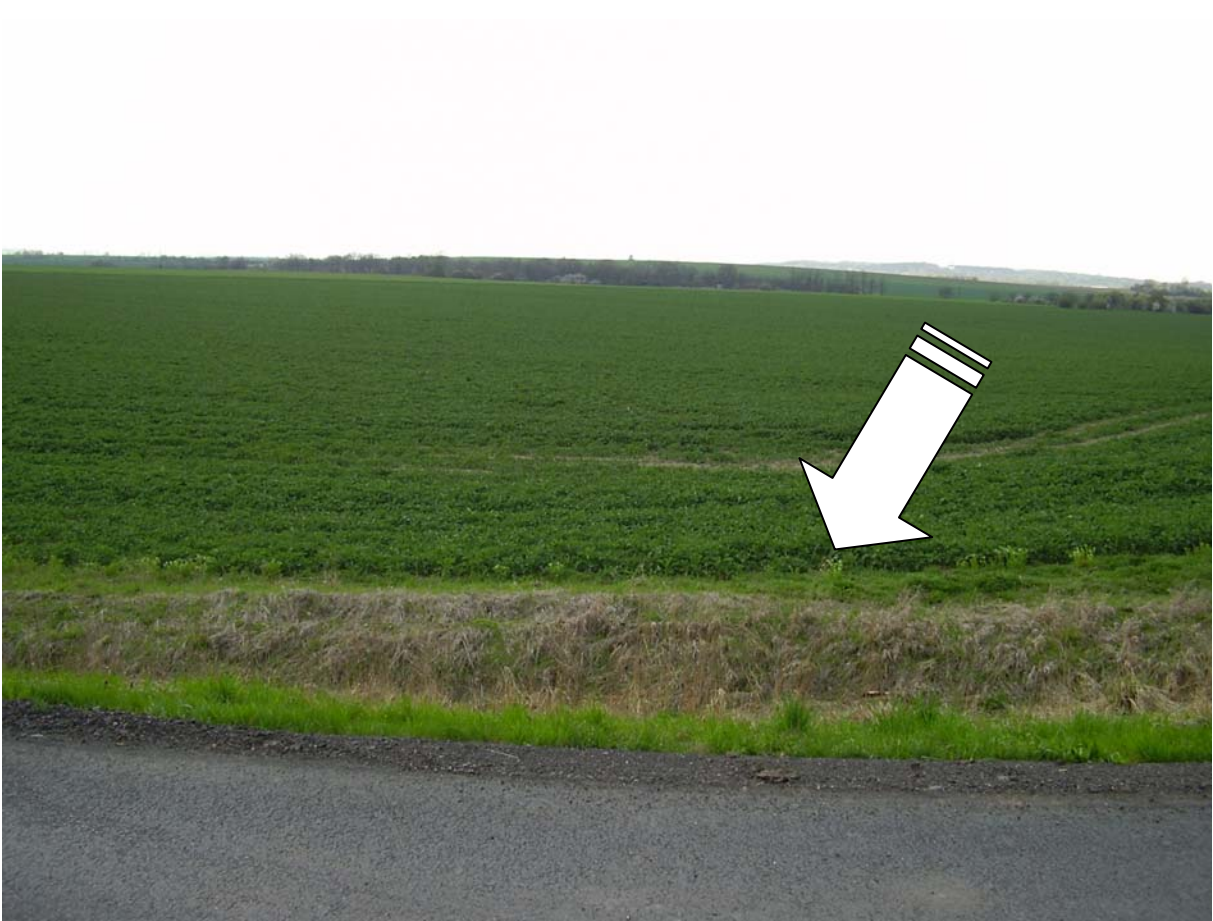
Obr. 3. 5 Demolice




Obr. 3. 6 Směr trasy



Obr. 3. 7 Směr trasy



Obr. 3. 8 Směr trasy

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY: 3xA4
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – VARIANTA 4			DATUM: 3/2008
			PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
			ČÁST: A
			PŘÍL. Č.: 8
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			



Obr. 4. 1 Směr trasy




Obr. 4. 2 Přilehlá stavba



Obr. 4. 3 Směr trasy



Obr. 4. 4 Směr trasy


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 	
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY: 2xA4
			DATUM: 3/2008	PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE	
			MĚŘÍTKO:	
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – VARIANTA 5			ČÁST: A	PŘÍL. Č.: 9
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK				



Obr. 5. 1 Směr trasy



Obr. 5. 2 Směr trasy

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 	
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY: 4xA4
			DATUM: 3/2008	PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE	
			MĚŘÍTKO:	
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – VARIANTA 6			ČÁST: A	PŘÍL. Č.: 10
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK				



Obr. 6. 1 Současný stav křižovatky



Obr. 6. 2 Směr trasy




Obr. 6. 3 Směr trasy



Obr. 6. 4 Směr trasy



Obr. 6. 5 Směr trasy


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 	
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTÝ: 2xA4
			DATUM: 3/2008	PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE	
			MĚŘÍTKO:	
NÁZEV PŘÍLOHY: FOTODOKUMENTACE – SOUČASNÝ STAV			ČÁST: A	PŘÍL. Č.: 11
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK				

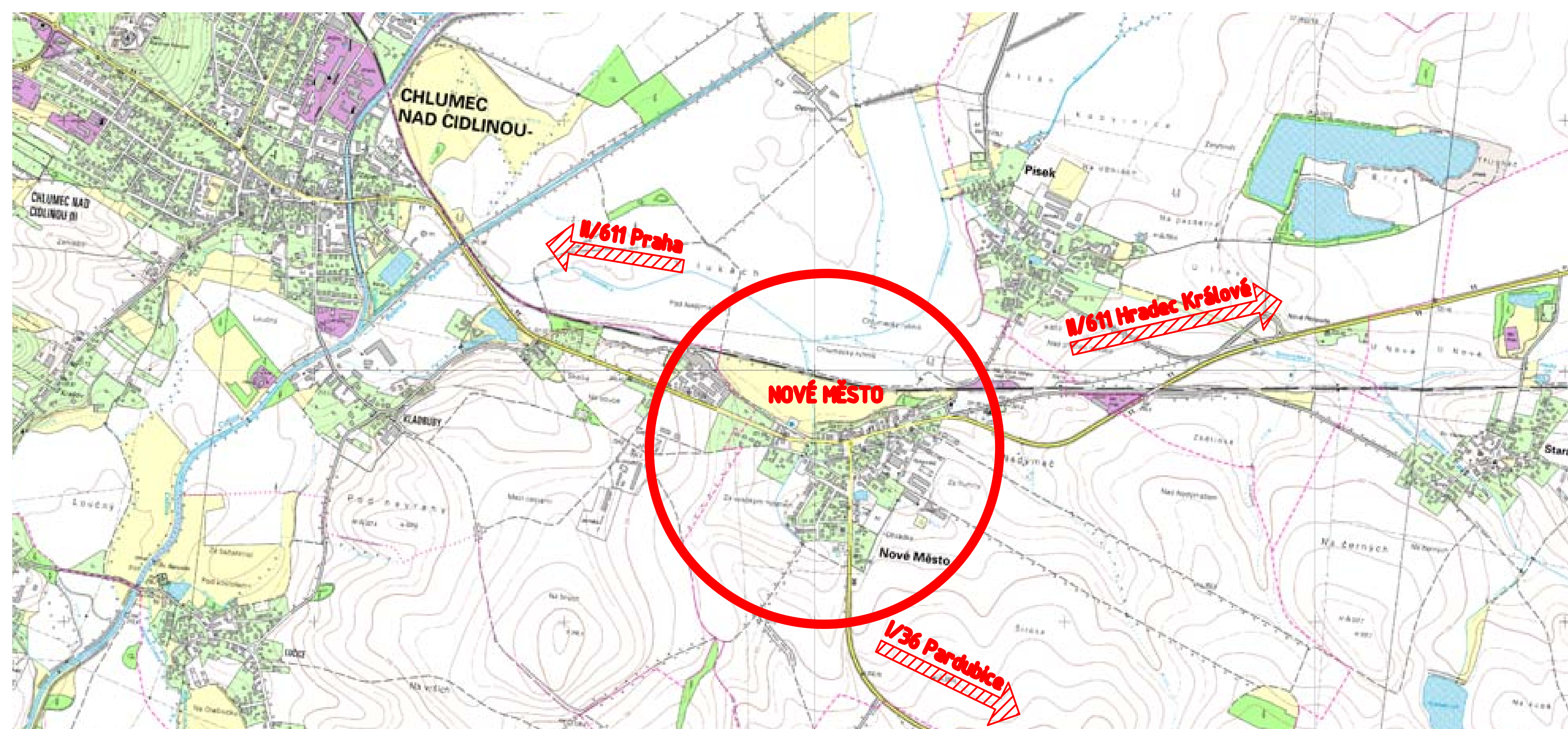


Obr. S. 1 Současný stav okružní křižovatky v obci Nové Město




Obr. S. 2 Otevřená vodoteč

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  <small>Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernerá</small>
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY:
NÁZEV PŘÍLOHY: GRAFICKÁ ČÁST			DATUM: 3/2008
			PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO:
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.:
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

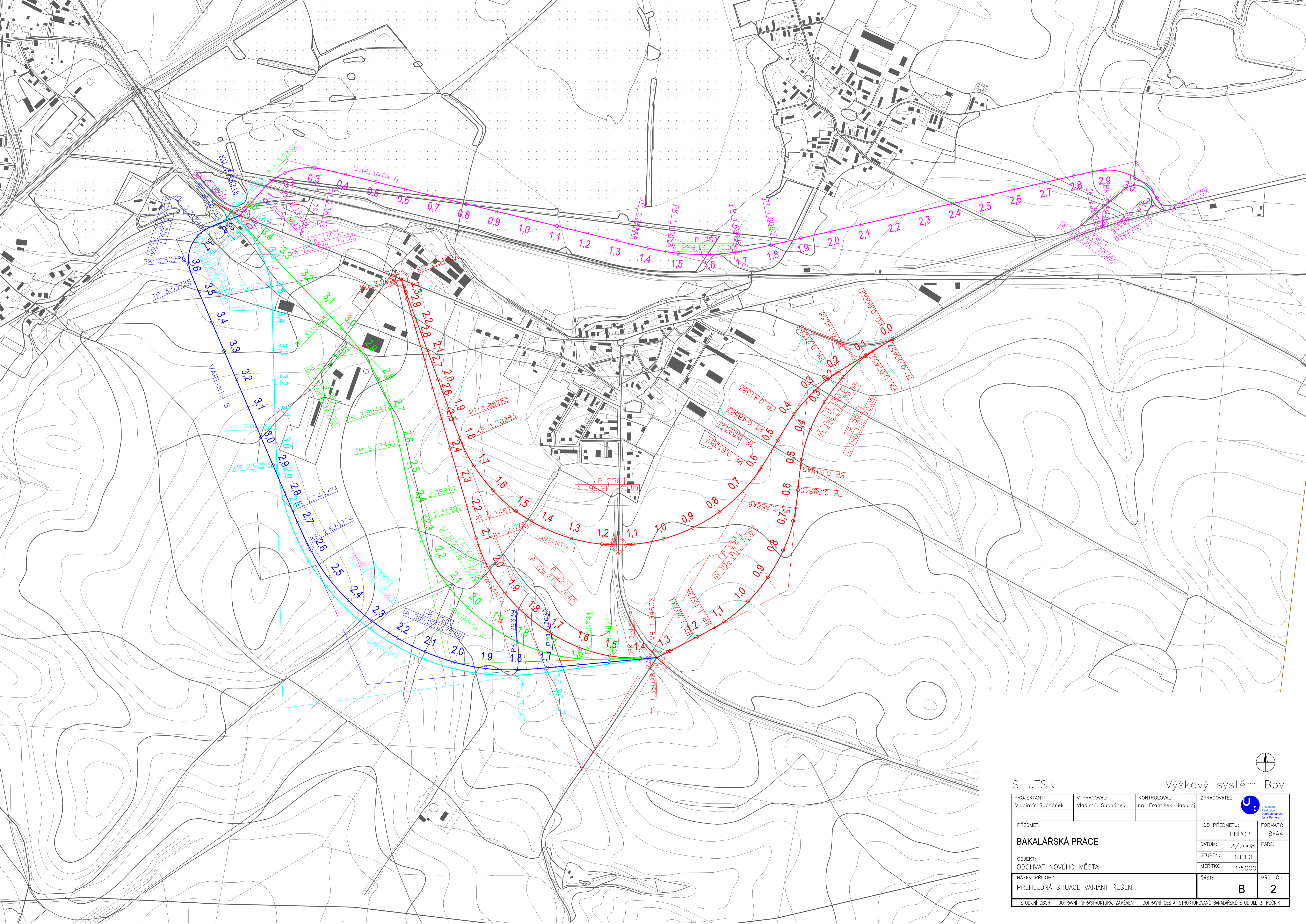


S–JTSK

Výškový systém Bpv


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 4x4
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ:
NÁZEV PŘÍLOHY: SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ		STUPEŇ: STUDIE	MĚŘITKO: 1:10000
		ČÁST: B	PŘÍL. Č.: 1
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVNÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			



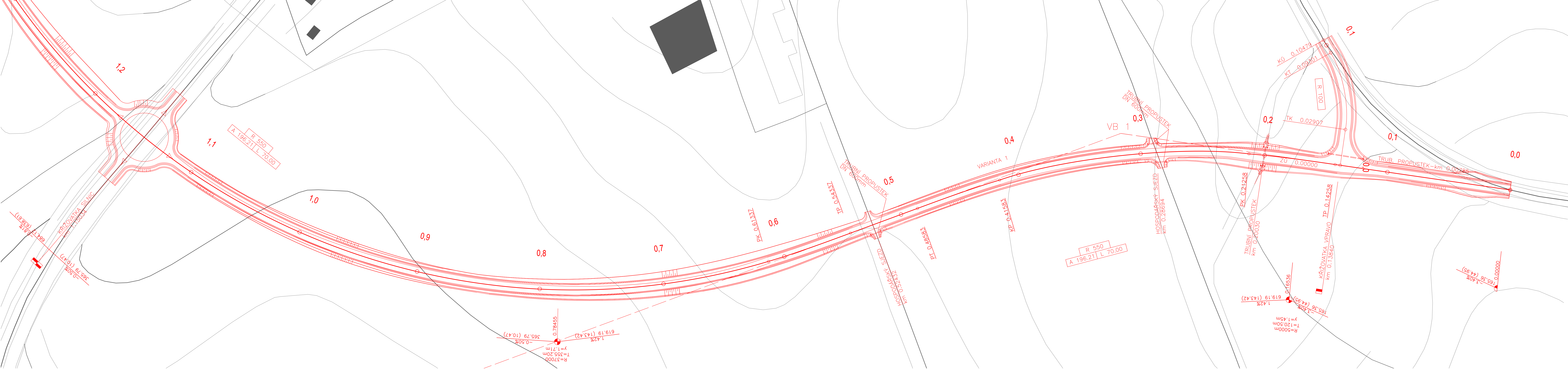


S-JTSK

Výškový systém Bpv

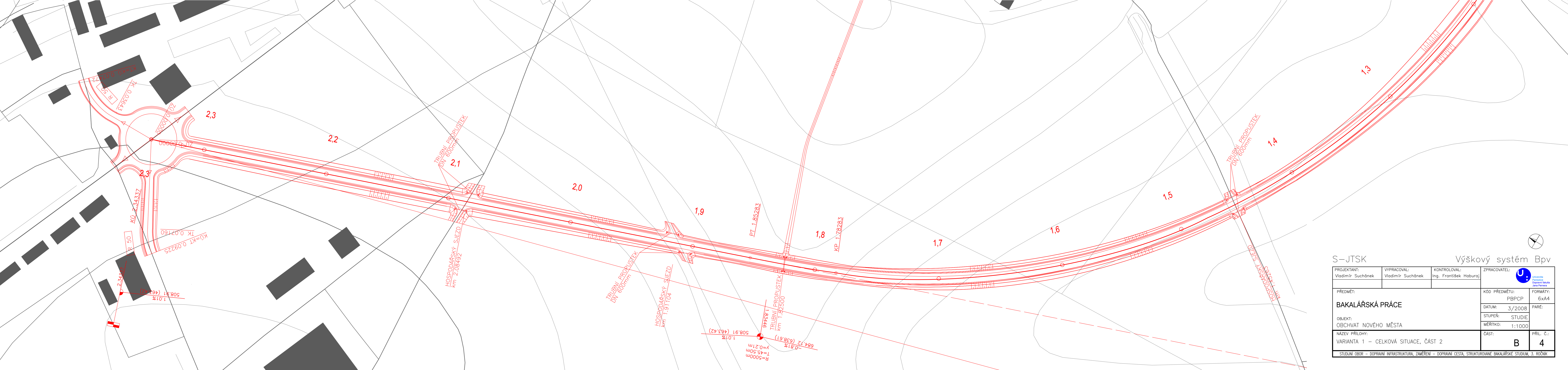
PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁT: 8x44
NÁZEV PŘÍLOHY: PŘEHLEDNÁ SITUACE VARIANT ŘEŠENÍ			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO: 1:5000
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.: 2
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			






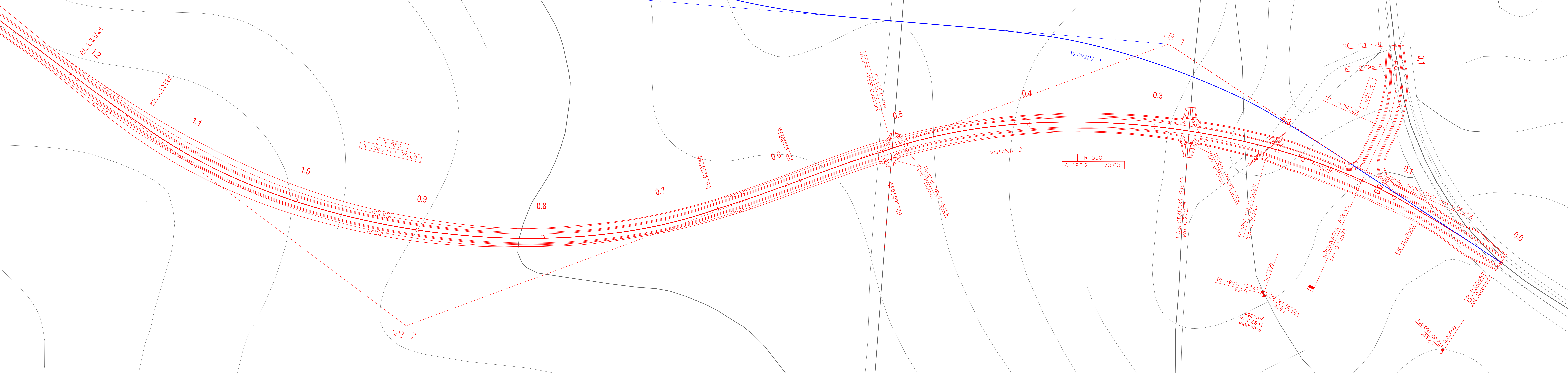
S-JTSK Výškový systém Bpv

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 7x44
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ: STUPEŇ: STUDIE
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – CELKOVÁ SITUACE, ČÁST 1		MĚŘÍTKO: 1:1000	ČÁST: B
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK		PRÍL. Č.:	3

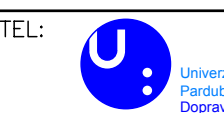


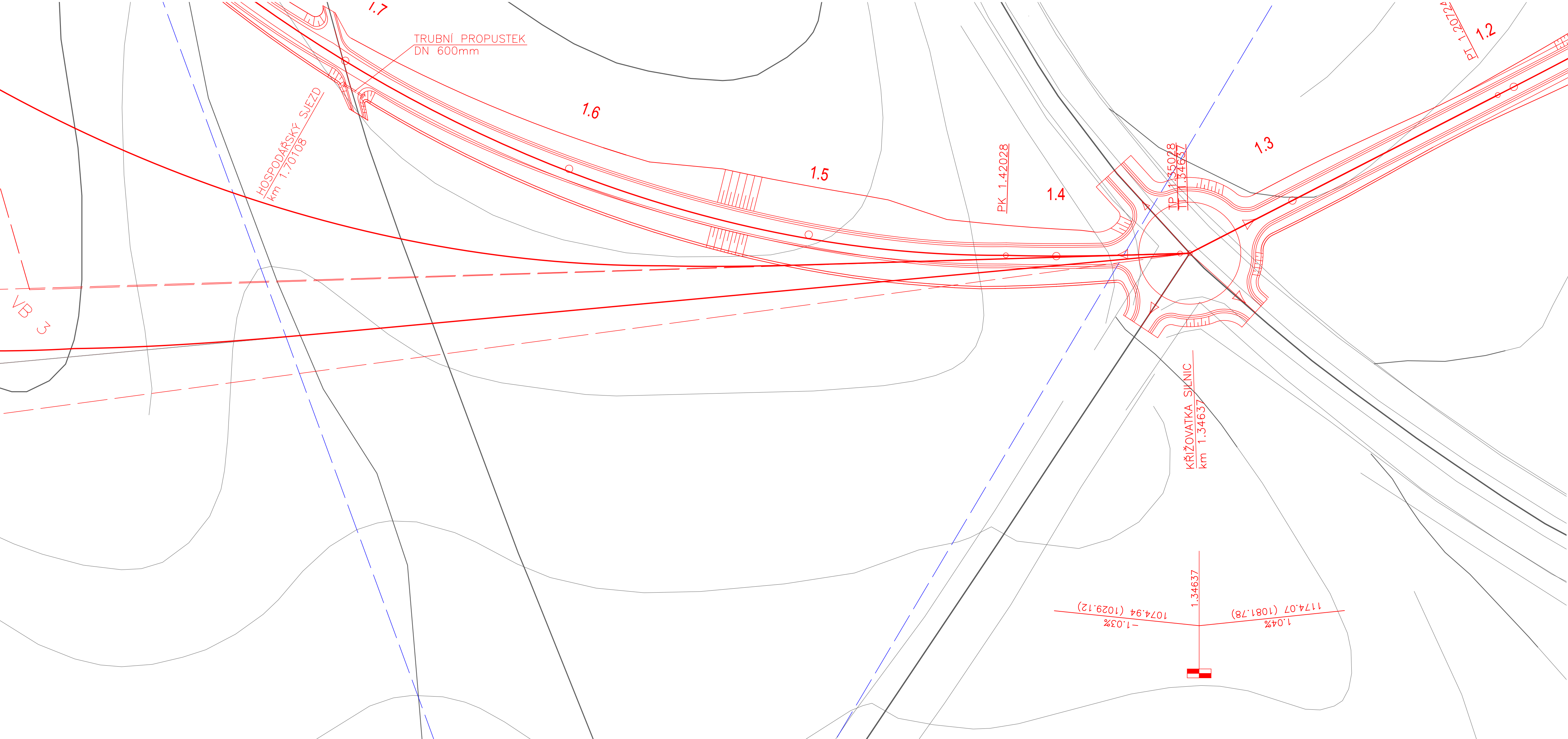
S-JTSK Výškový systém BpV

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Fakulta inženýrská
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 6x4
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ: 1
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – CELKOVÁ SITUACE, ČÁST 2		STUPEŇ: STUDIE	MĚRITKO: 1:1000
		ČÁST: B	PŘÍL. Č.: 4
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			



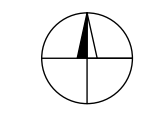
S-JTSK Výškový systém Bpv


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVAL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 7x44
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ: STUPEŇ: STUDIE
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 2 – CELKOVÁ SITUACE, ČÁST 1		MĚŘÍTKO: 1:1000	ČÁST: B
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK		PRÍL. Č.:	5

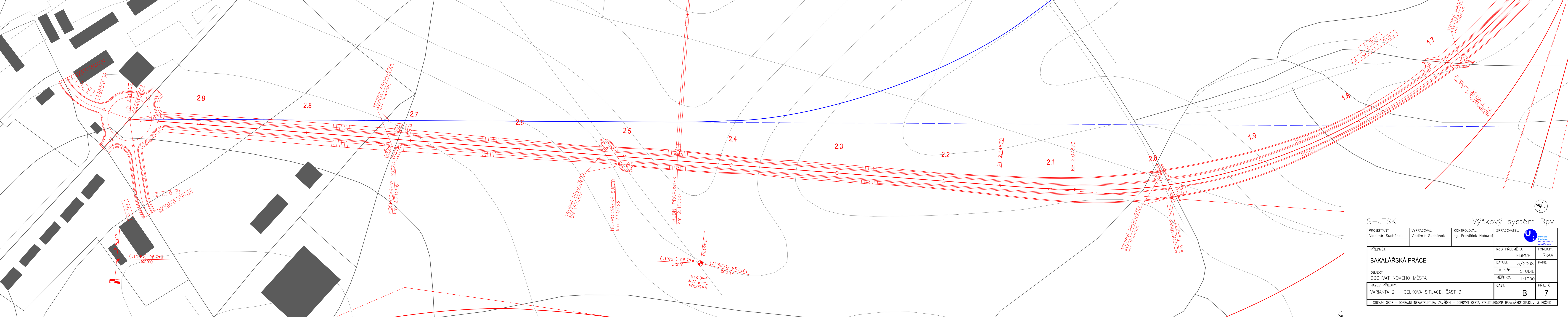


S-JTSK


Výškový systém Bpv



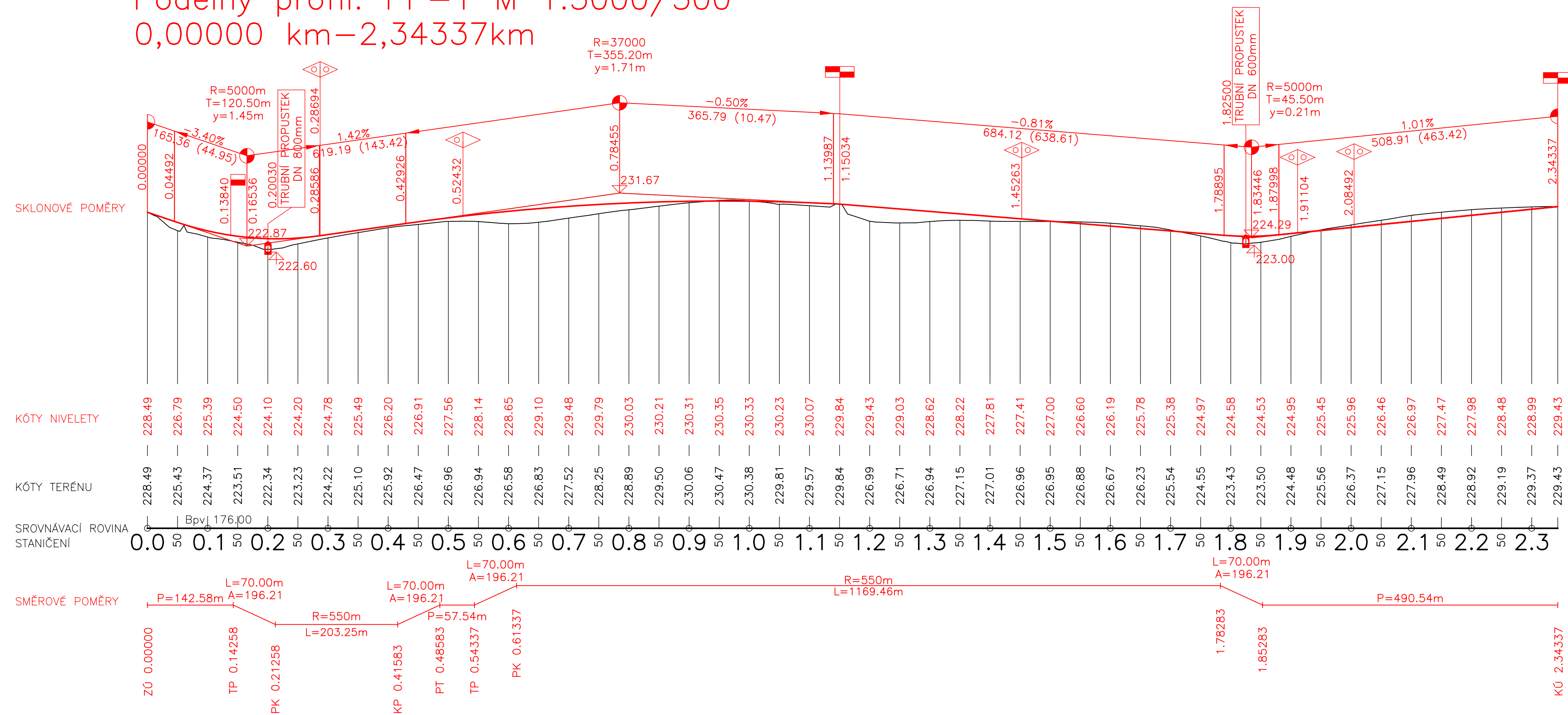
PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVAL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY: 4xA4
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 2 – CELKOVÁ SITUACE, ČÁST 2			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘITKO: 1:1000
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.: 6
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			




S-JTSK Výškový systém Bpv

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 7x44
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARĚ: STUPEŇ: STUDIE
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 2 – CELKOVÁ SITUACE, ČÁST 3		MĚŘITKO: 1:1000	PRÍL. Č.: B 7
STUDIŇNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

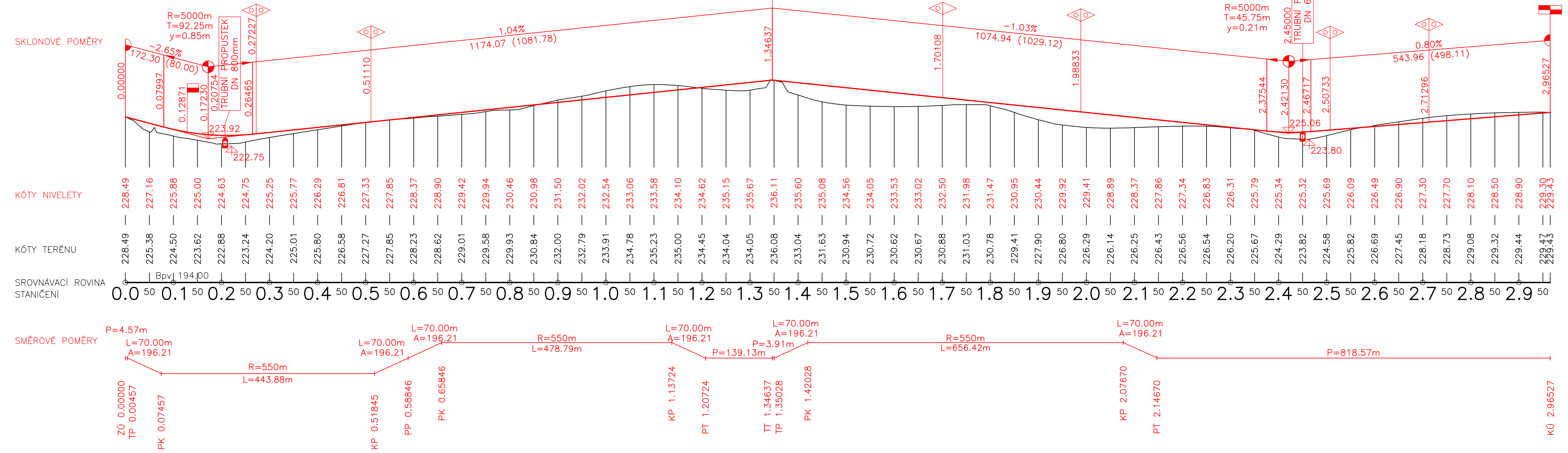
Podélný profil: PP-1 M 1:5000/500 0,00000 km–2,34337km




Výškový systém Bpv

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pešera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁT: 4xA4
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO: 1:5000/500
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.: 8
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

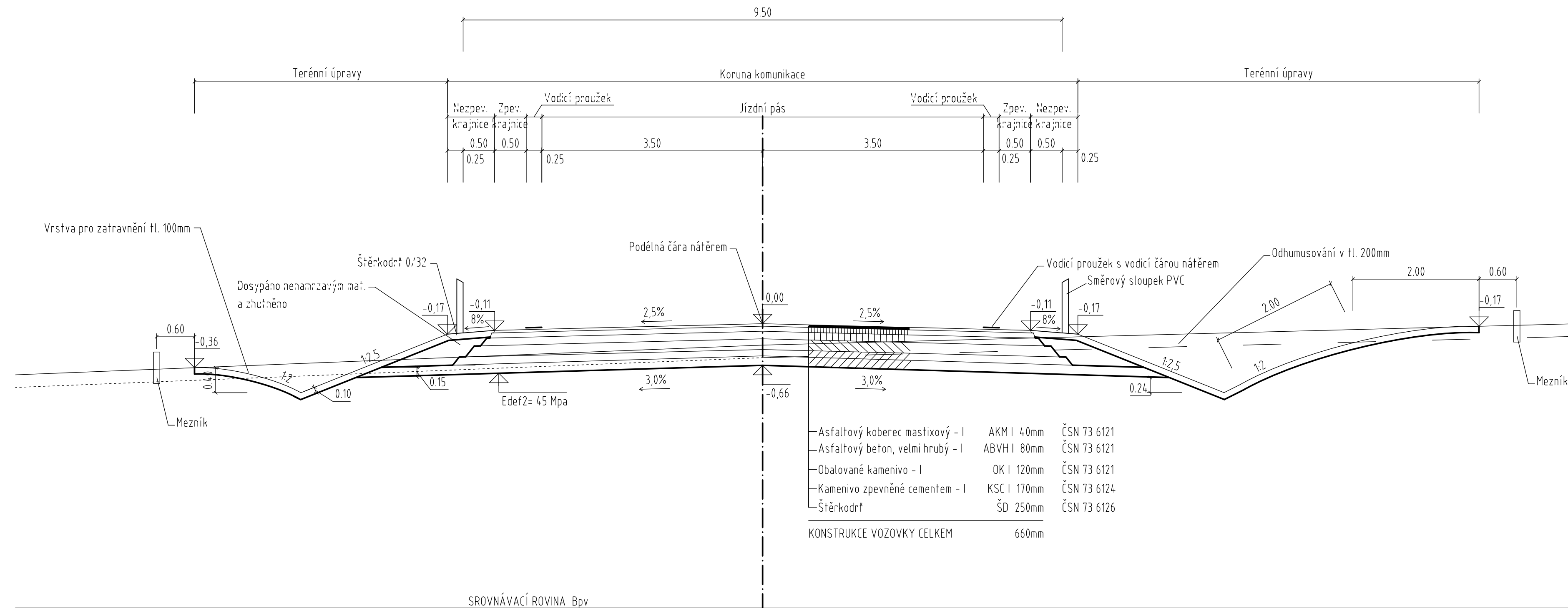
Podélný profil: PP2 M 1:5000/500
0,00000 km – 2,96527 km




Výškový systém Bpv

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  <small>Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pešera</small>
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 5x4
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ: STUPEŇ: STUDIE
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 2 – PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL		MĚŘÍTKO: 1:5000/500	ČÁST: B
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK		PŘÍL. Č.: 9	

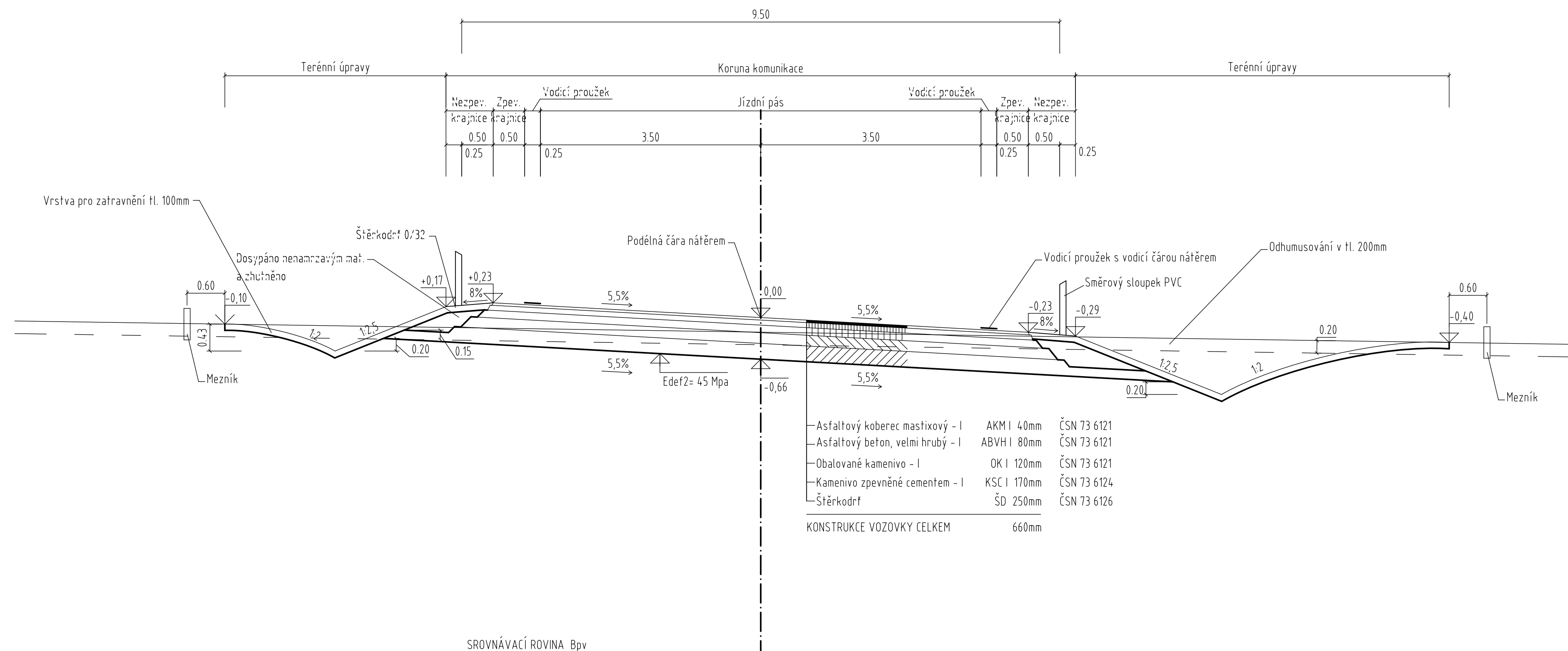
S 9,5/70
 v přímé
 km 0,00000-0,14258
 km 0,48583-0,54337
 km 1,85283-2,34337



Výškový systém Bpv


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY: 4xA4
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ: STUDIE
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ V PŘÍMÉ		MĚŘITKO: 1:50	PŘÍL. Č.: B 10
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

S 9,5/70
ve směrovém oblouku
km 0,21258-0,41583
km 0,61337-1,78283

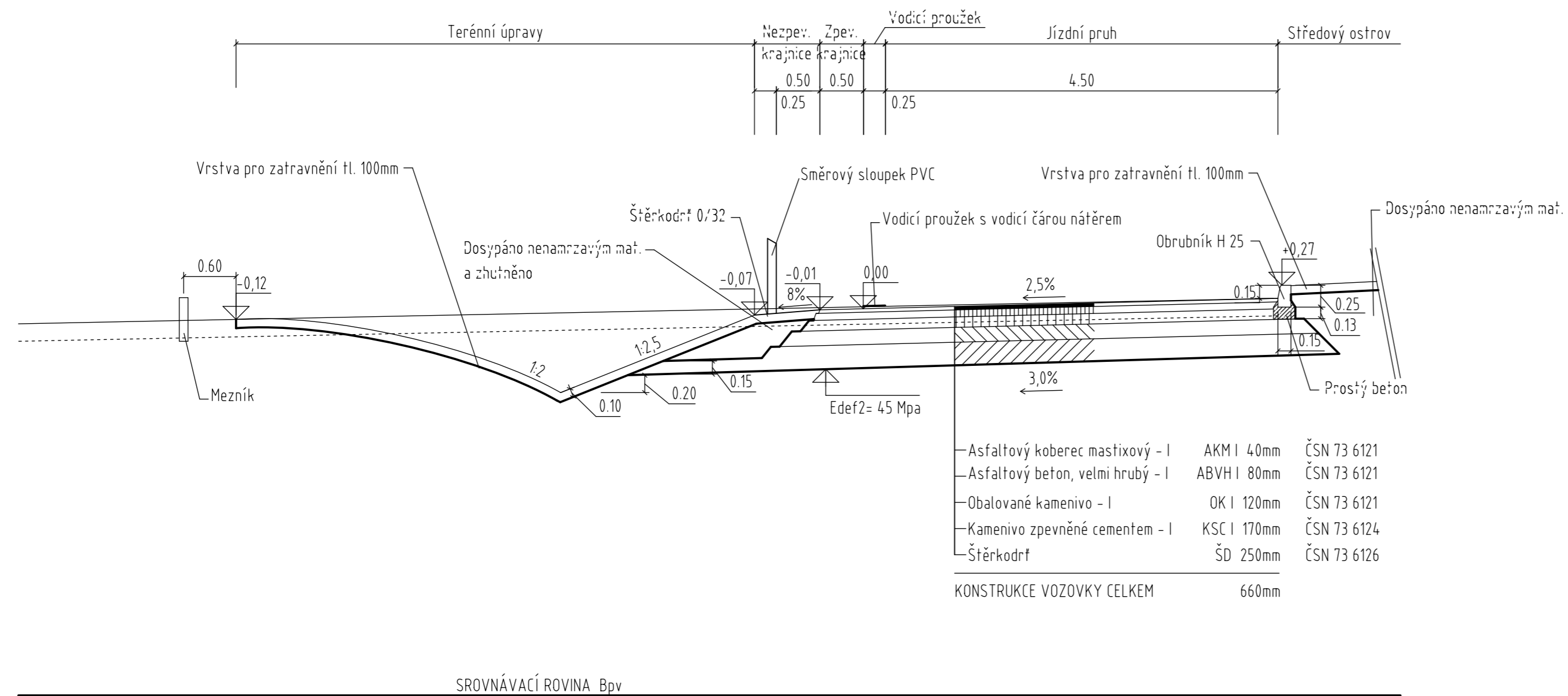


SROVNÁVACÍ ROVINA Bpv

Výškový systém Bpv


PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:  Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pešnera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁT: 4x44
NAZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – VZOROVÝ PŘÍČ. ŘEZ VE SMĚR. OBLOKU			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO: 1:50
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.: 11
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

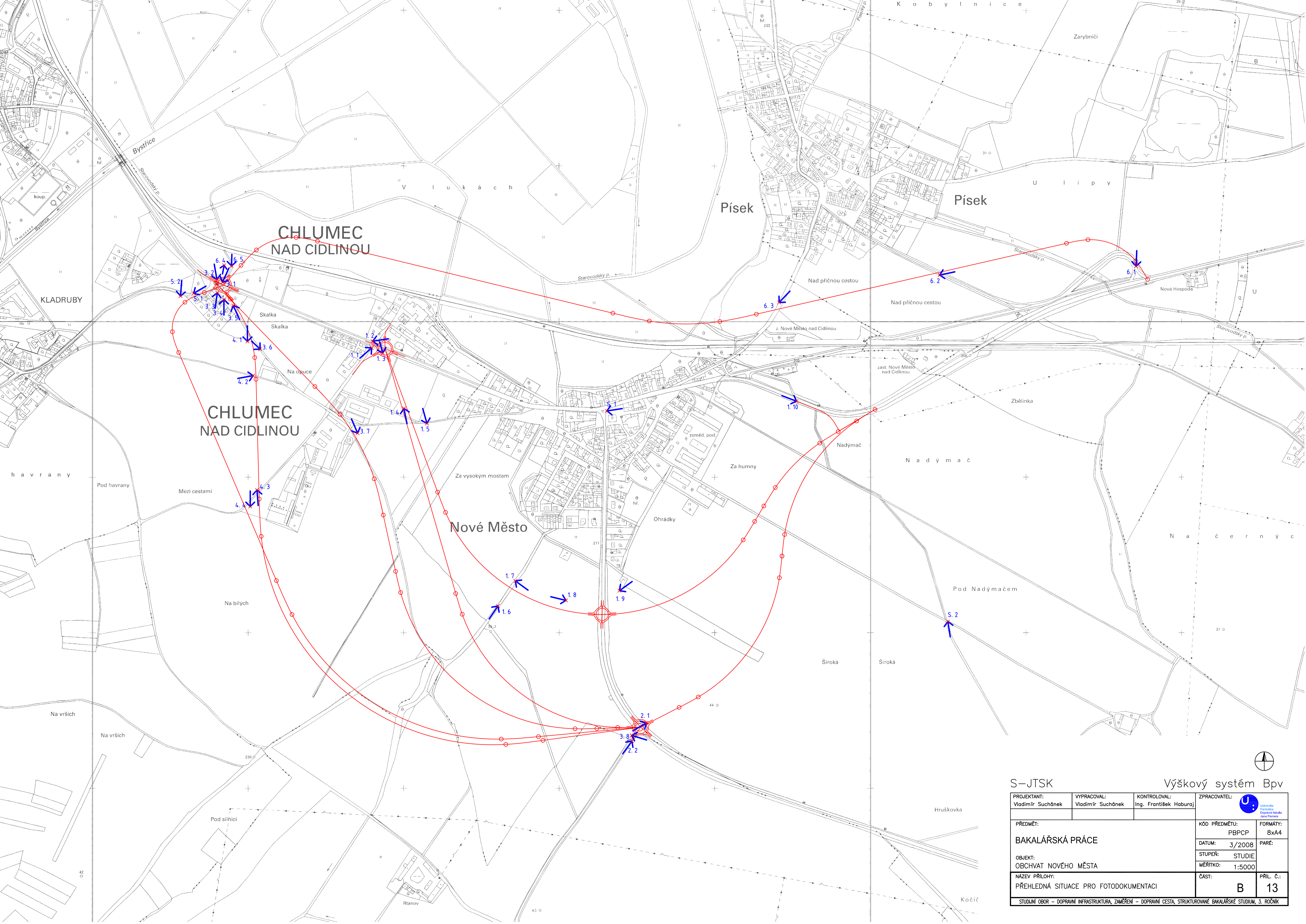
Okružní křižovatka
km 1,15034
km 2,34337




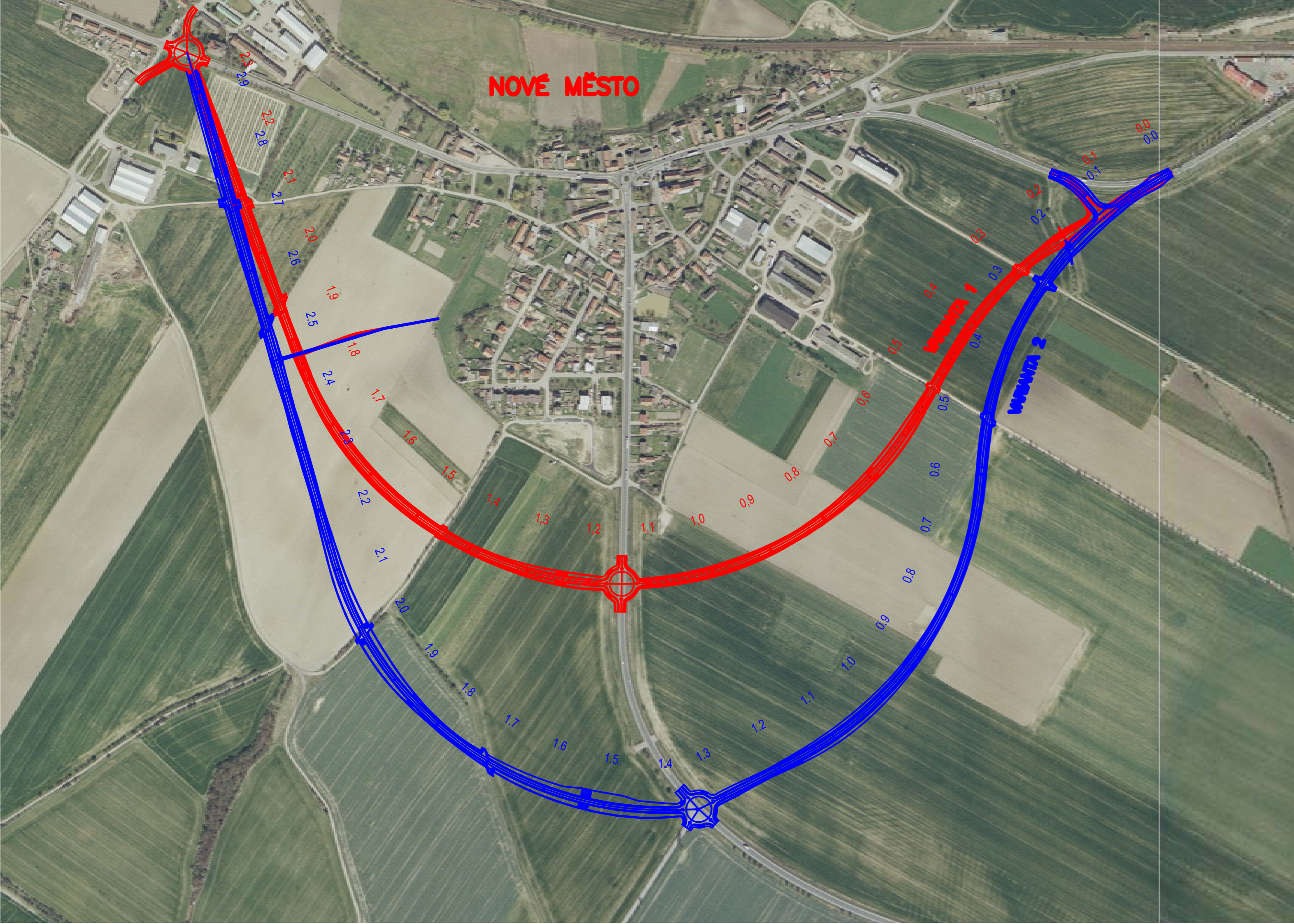
Asfaltový koberec mastixový - I	AKM I 40mm	ČSN 73 6121
Asfaltový beton, velmi hrubý - I	ABVH I 80mm	ČSN 73 6121
Obalované kamenivo - I	OK I 120mm	ČSN 73 6121
Kamenivo zpevněné cementem - I	KSC I 170mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt	ŠD 250mm	ČSN 73 6126
KONSTRUKCE VOZOVKY CELKEM		660mm

Výškový systém Bpv

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁT: 3x4
NÁZEV PŘÍLOHY: VARIANTA 1 – TYPICKÝ PŘÍČNÝ VZOROVÝ ŘEZ			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘÍTKO: 1:50
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.: 12
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			



S-JTSK		Výškový systém Bpv	
PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Habura	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE		KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁT: 8x4
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA		DATUM: 3/2008	PARÉ:
NÁZEV PŘÍLOHY: PŘEHLEDNÁ SITUACE PRO FOTODOKUMENTACI		STUPEŇ: STUDIE	MĚŘITKO: 1:5000
		ČÁST: B	PŘÍL. Č.: 13
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			




NOVÉ MĚSTO


1
2

S–JTSK

Výškový systém Bpv



PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL: 
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			FORMÁTY: 3x4
NÁZEV PŘÍLOHY: ORTOFOTO – HLAVNÍ VARIANTY			DATUM: 3/2008
			STUPEŇ: STUDIE
			MĚŘITKO: 1:5000
			ČÁST: B
			PŘÍL. Č.: 14
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK			

PROJEKTANT: Vladimír Suchánek	VYPRACOVAL: Vladimír Suchánek	KONTROLOVAL: Ing. František Haburaj	ZPRACOVATEL:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
PŘEDMĚT: BAKALÁŘSKÁ PRÁCE			KÓD PŘEDMĚTU: PBPCP	FORMÁTY:
OBJEKT: OBCHVAT NOVÉHO MĚSTA			DATUM: 3/2008	PARÉ:
			STUPEŇ: STUDIE	
NÁZEV PŘÍLOHY: PODKLADY			MĚŘÍTKO:	PŘÍL. Č.:
			ČÁST: C	
STUDIJNÍ OBOR – DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, ZAMĚŘENÍ – DOPRAVNÍ CESTA, STRUKTUROVANÉ BAKALÁŘSKÉ STUDIUM, 3. ROČNÍK				

JEDNODUCHÁ POZEMKOVÁ ÚPRAVA NOVÉ MĚSTO

MAPA PRŮZKUMU M 1:5 000



- HRANICE OBVODU JPÚ
- SILNICE
- POLNÍ CESTY
- OTEVŘENÁ VODOTEČ
- STÁVAJÍCÍ ZATRUBNĚNÍ
- ZÁCHYTNÝ PŘÍKOP
- PROPUSTKY
- STÁVAJÍCÍ ZELENĚ
- LESY
- TRVALÉ TRAVNÍ POROSTY
- VRCHNÍ VEDENÍ EL. ENERGIE
- ODTOKOVÉ PROFILY
ČÍSLO, DÉLKA, SKLON
- NEEXISTUJÍCÍ PRVKY V TERÉNU
- PLÁNOVANÁ TRASA DÁLNIČE

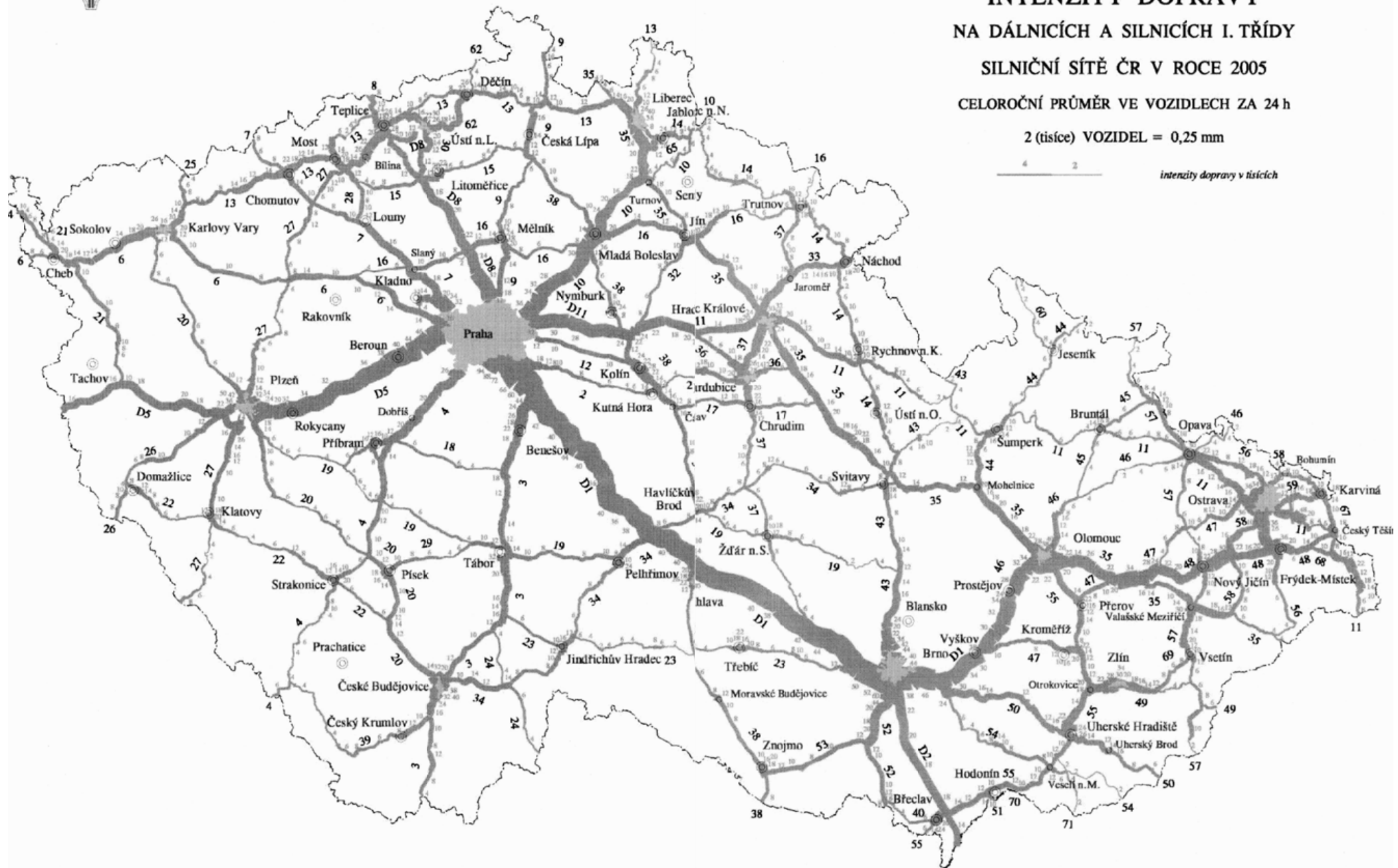
VYPRACOVAL D.P. Pylíček	ZODP. PROJEKT. Ing. Z. Zemanová	ZODP. GEODET. Ing. Z. Pilař	KONTROLOVAL Ing. J. T. měl	 Ing. Z. Zemanová ÚO: Nové Město nad Cidlinou
INVESTOR: MZe Zamogenera a PÚ Hradec Králové a ŘSD ČR Akce: JEDNODUCHÁ POZEMKOVÁ ÚPRAVA K.Ú. NOVÉ MĚSTO NAD CIDLINOU				
Obsah: MAPA PRŮZKUMU S VÝŠKOPISNÍM OBSAHEM, vč. FROZNÍHO OHROŽENÍ				GAB PARDUBICE a.s. Průzaková 135, 530 06 Pardubice tel. 466 330 185, tel.-fax. 466 330 185 STUPEŇ: JPÚ DATUM: 05/2017 ZAK. ČÍSLO: 17372 FORMÁT: MĚŘÍTKO: 1:5 000 Č. PŘÍLOH: 752

INTENZITY DOPRAVY NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY SILNIČNÍ SÍŤ ČR V ROCE 2005

CELOROČNÍ PRŮMĚR VE VOZIDLECH ZA 24 h

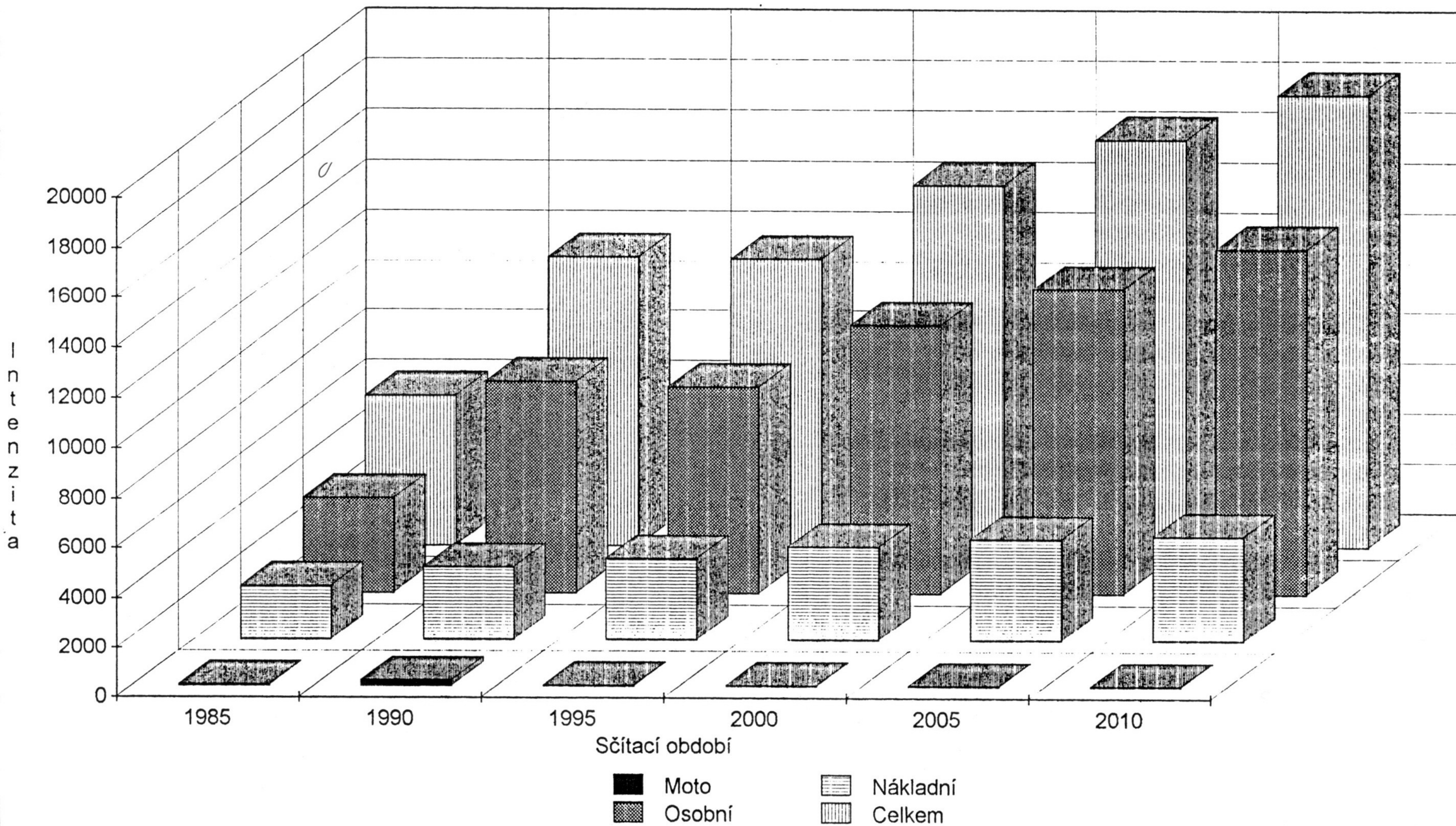
2 (tisíce) VOZIDEL = 0,25 mm

intenzity dopravy v tisících



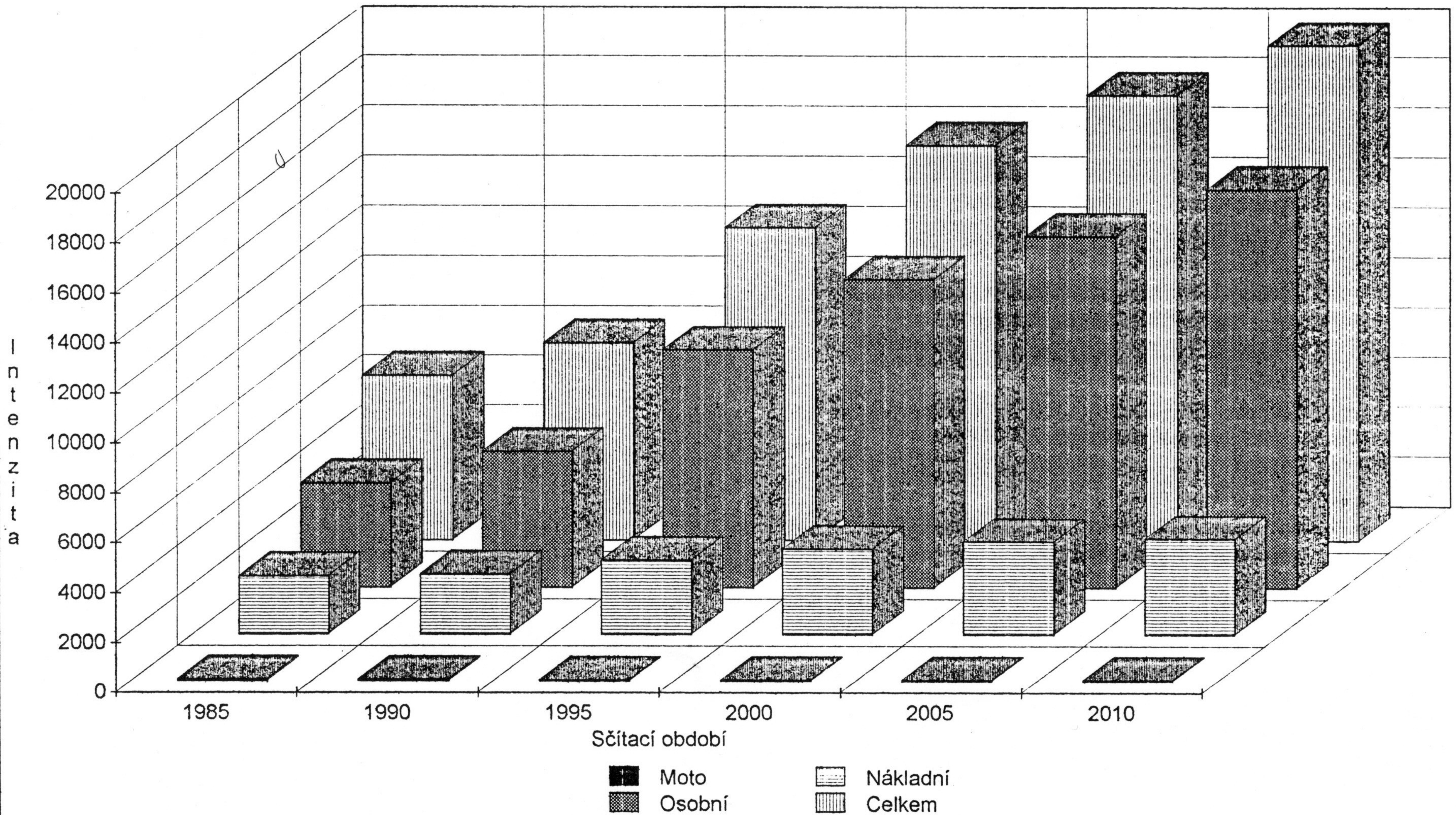
GRAF INTENZIT DOPRAVY

sil. I/11, směr Praha

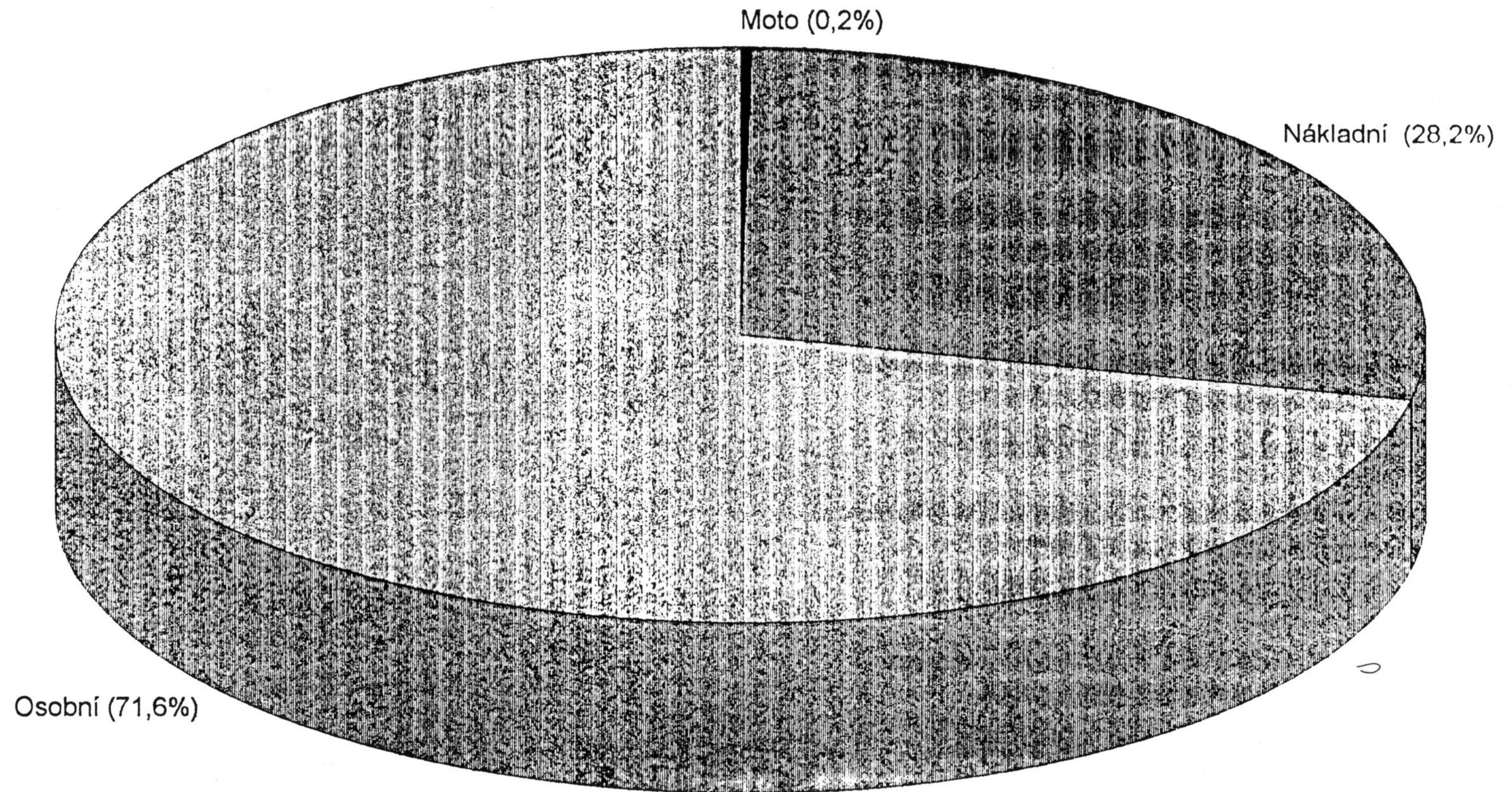


GRAF INTENZIT DOPRAVY

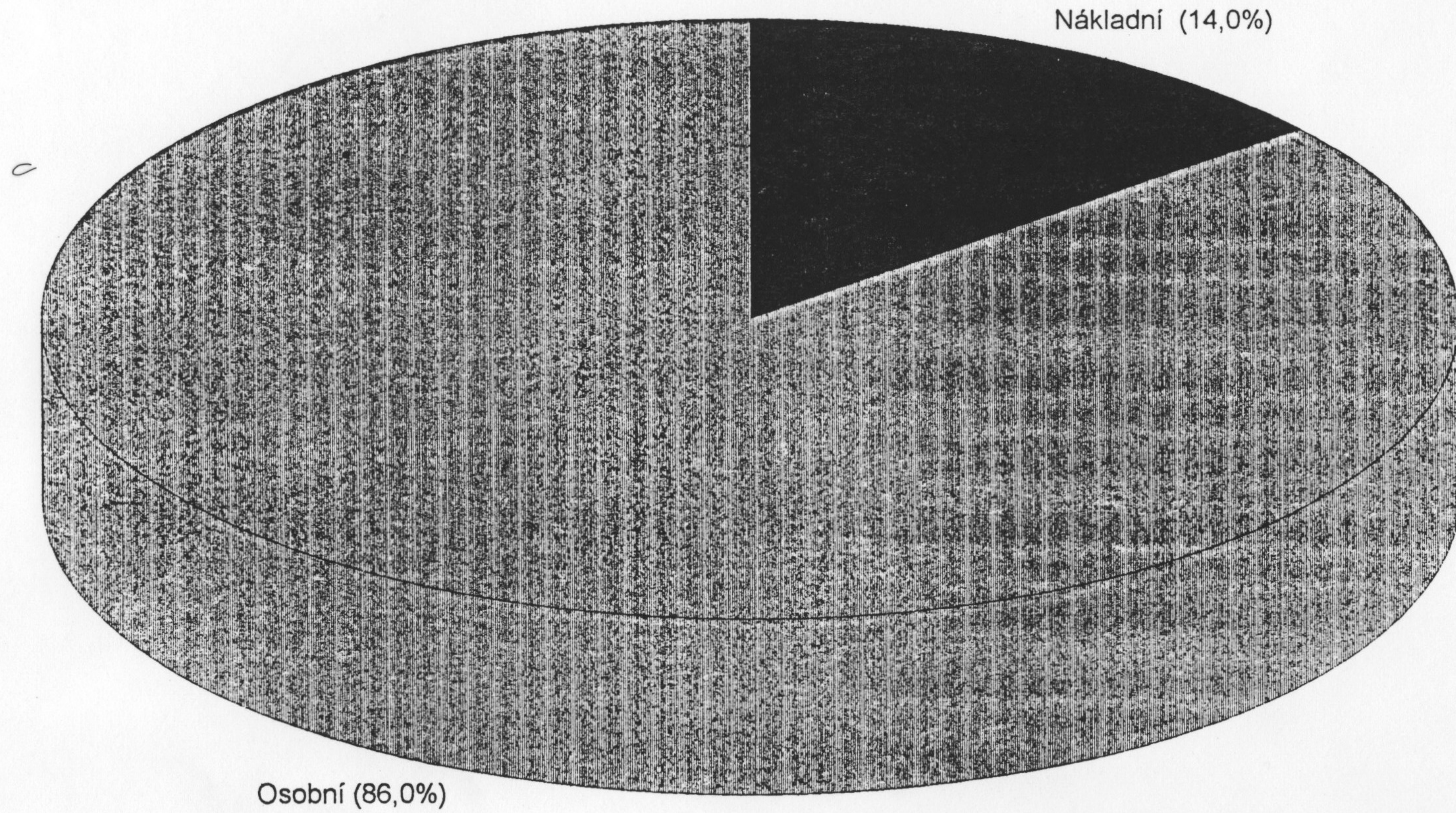
sil. I/11, směr Hradec Králové



Zastoupení vozidel v doprav. proudu
stávající stav

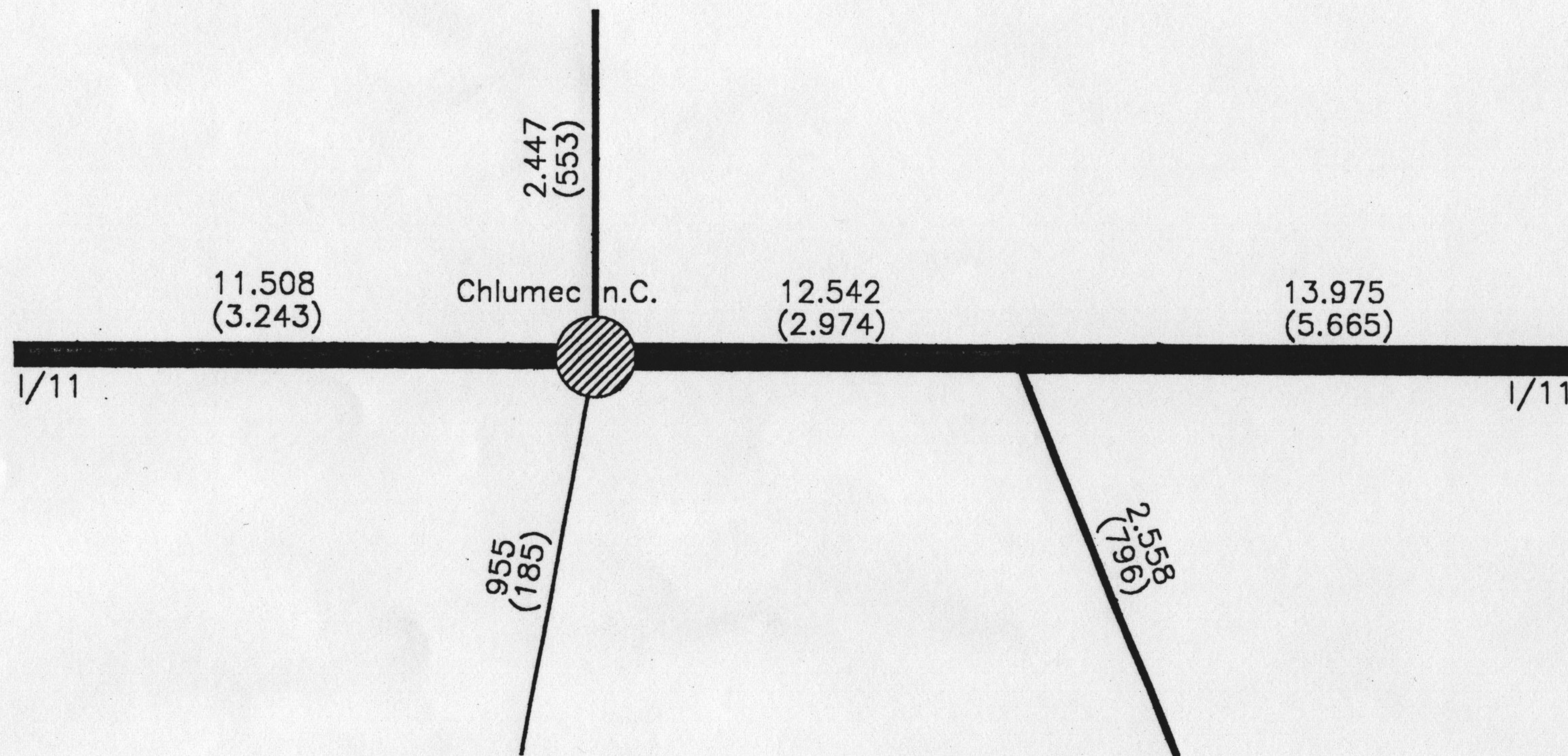


Zastoupení vozidel v doprav. proudu
předpoklad pro výhled (po realizaci D11)



Pentlogram intenzit (rok 1995)

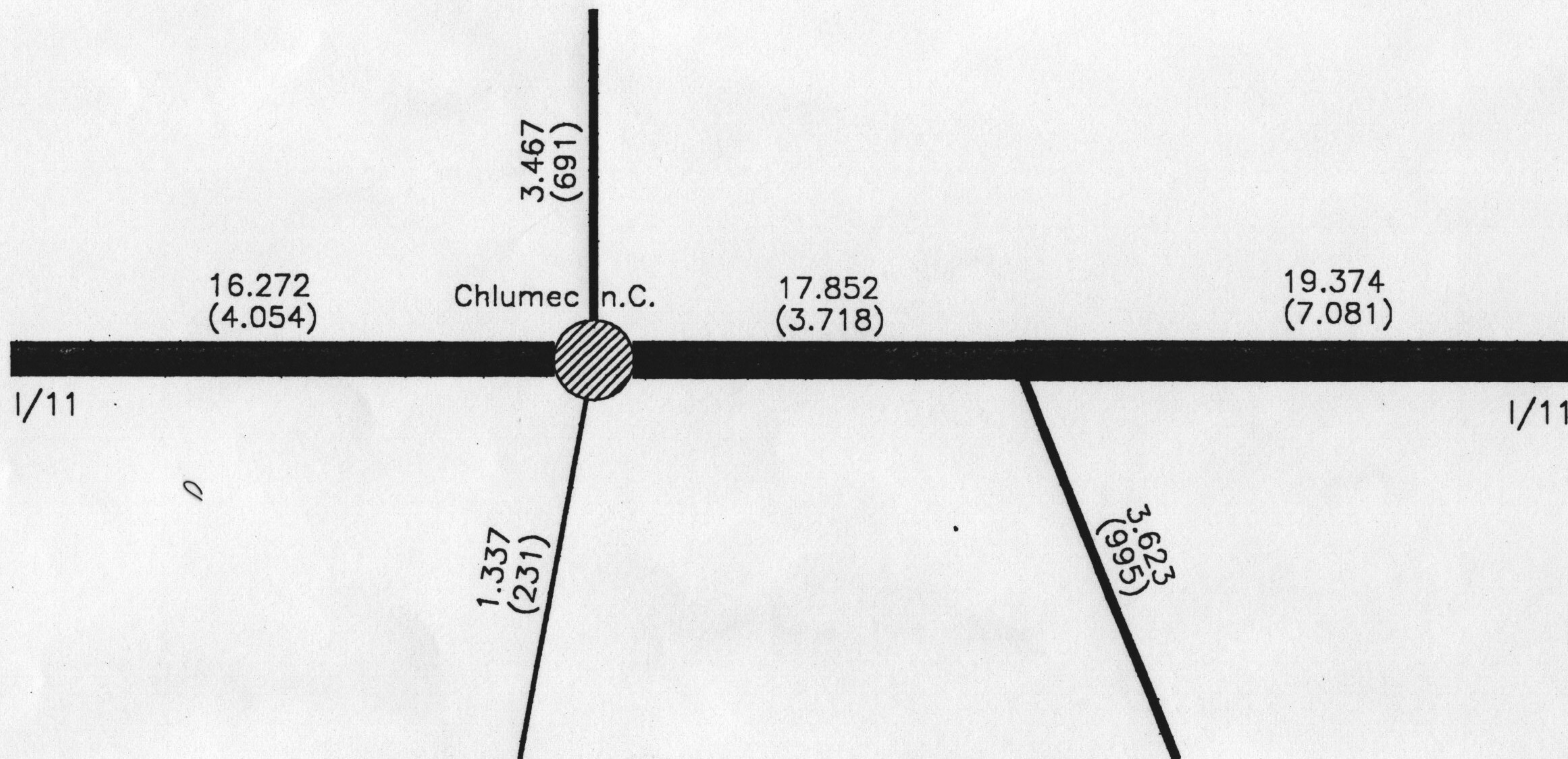
dle sčítání dopravy ŘSD



11.484 – celoroční průměr vozidel/24 hod.
(1.165) – z toho nákladních vozidel/24 hod.

Pentlogram intenzit (rok 2005)

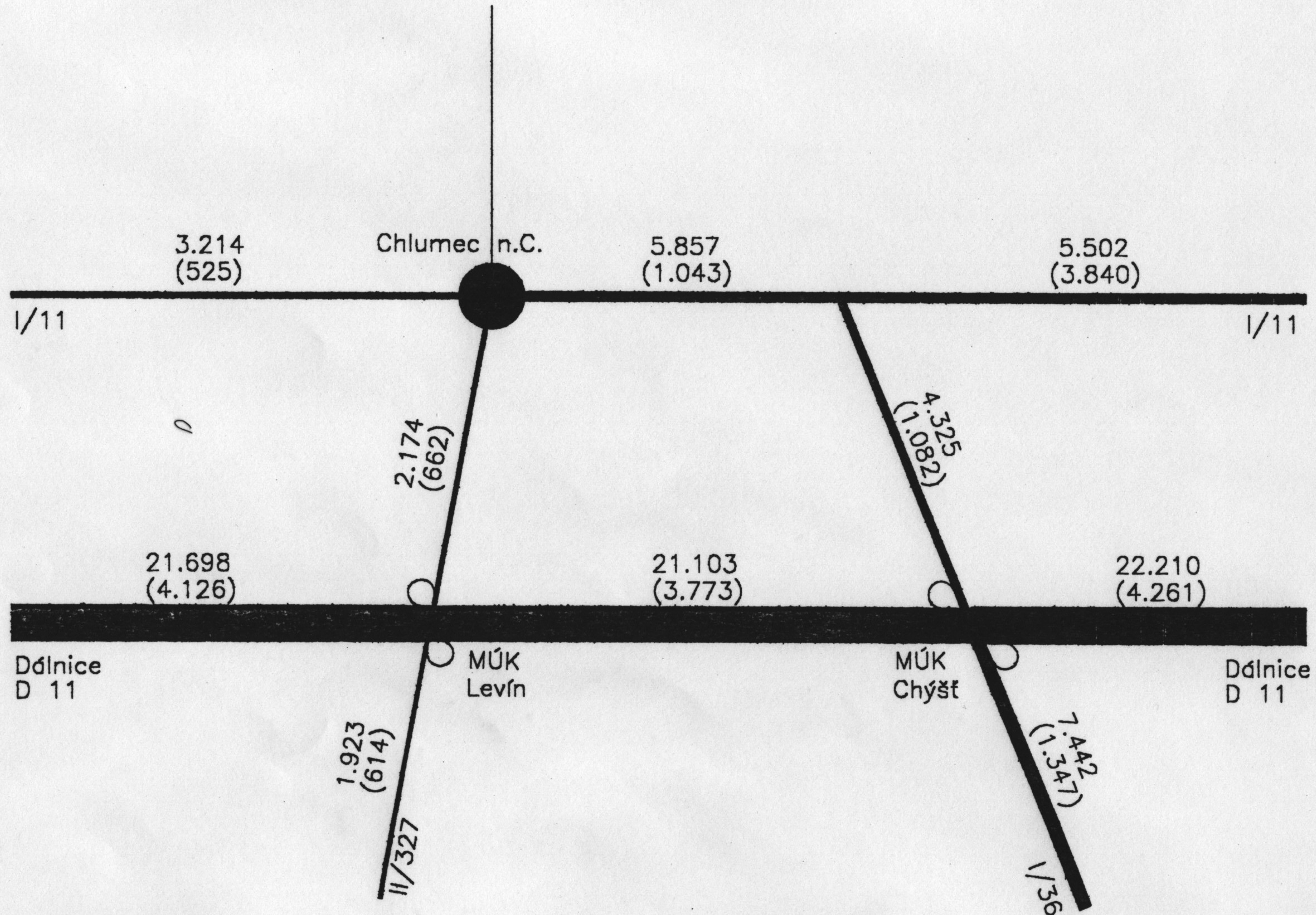
varianta před dostavbou dálnice D 11, dle sčítání dopravy ŘSD a růstových koeficientů



11.484 – celoroční průměr vozidel/24 hod.
(1.165) – z toho nákladních vozidel/24 hod.

Pentlogram intenzit (rok 2020)

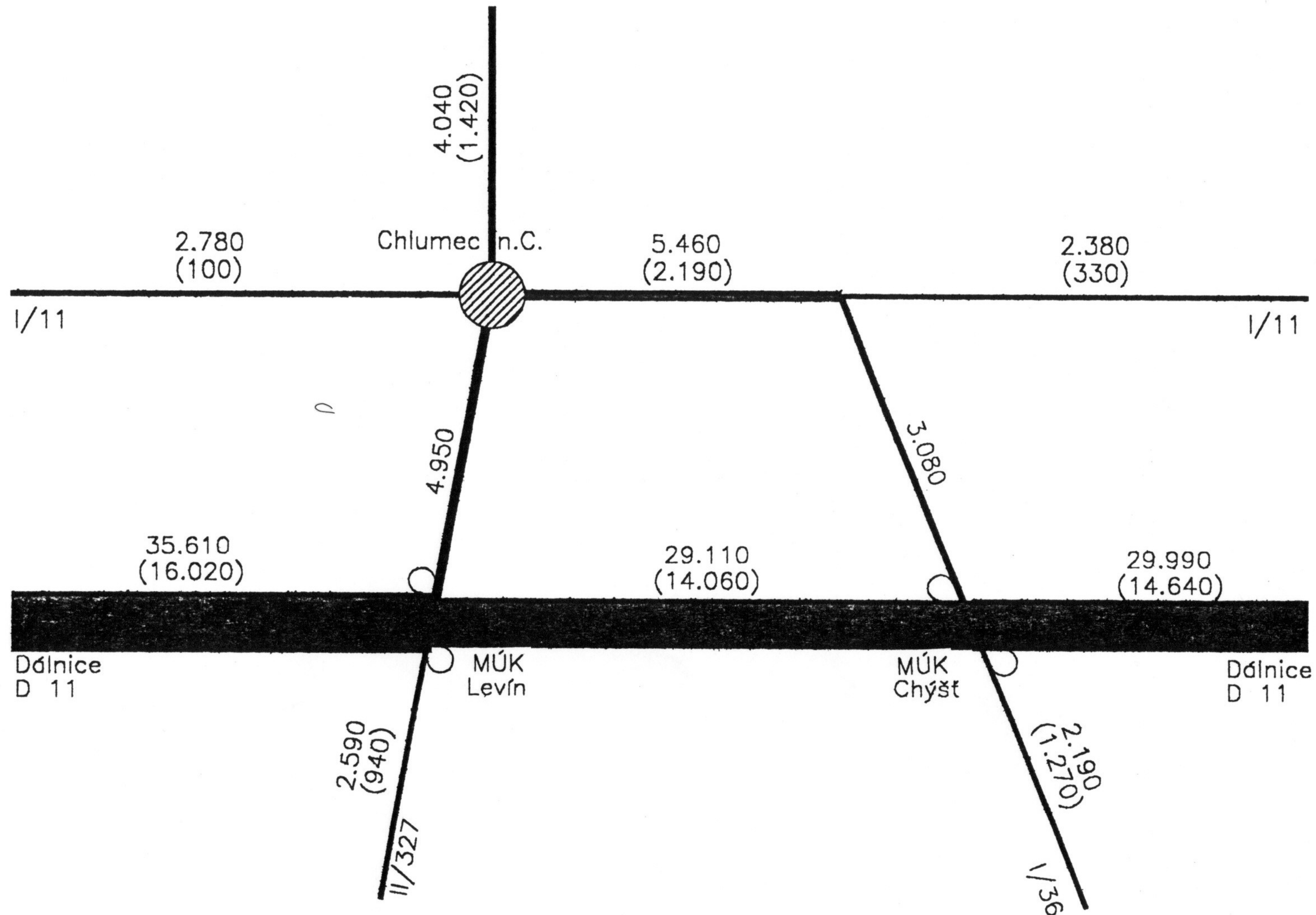
dle VPÚ DECO Praha, a.s.



11.484 - celoroční průměr vozidel/24 hod.
(1.165) - z toho nákladních vozidel/24 hod.

Pentlogram intenzit (daleký výhled)

varianta A - zatížení po dostavbě celé sítě dálnic v ČR a napojeních v okolních zemích
dle CityPlan s.r.o. Praha



11.484 - celoroční průměr vozidel/24 hod.
(1.165) - z toho nákladních vozidel/24 hod.

EKVIVALENTNÍ HLADINY HLUKU

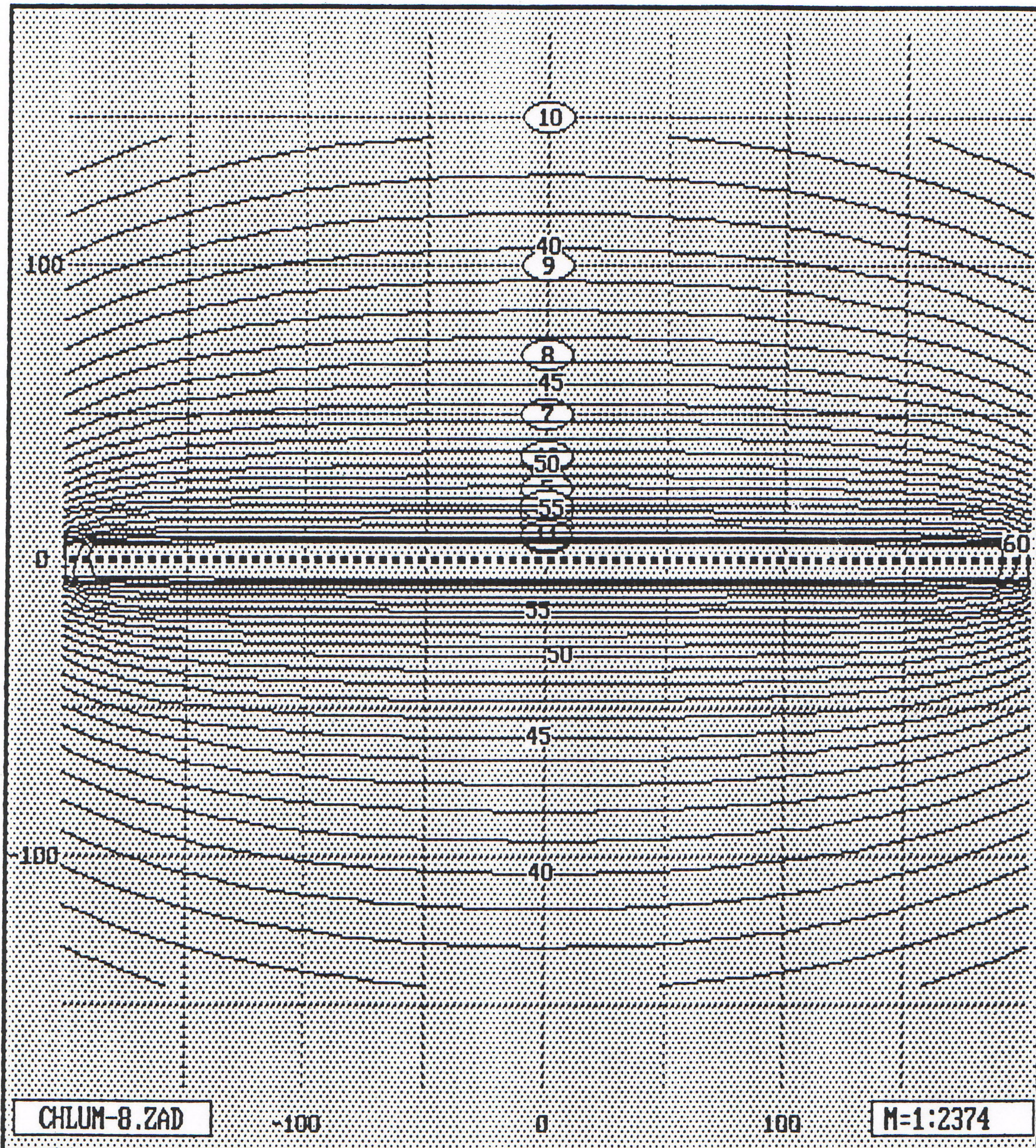
Hluk ze silniční dopravy, úsek podél dálnič. přivaděče směr jih

- r. 2005 po dostavbě dálnice

HLUK+ verze 4.10
Soubor: C:\HLUKPLUS\CHLUM-8.ZAD

Uživatel: 3038/Atelier K
Vytisteno: 23.11.1997 19:04

Nazev: UPSU.Chlumec
Izo=2.0 m., Teren=pohltivy, Rok=2005, Koef_Flp=NE.



HLUK+ verze 4.10
Soubor: C:\HLUKPLUS\CHLUM-8.ZAD

Uživatel: 3038/Atelier K
Vytisteno: 23.11.1997 19:05

T A B U L K A B O D U V Y P O C T U (D E N)						
C.	vyska	Souradnice	LAeq (dB)			mereni
			doprava	prumysl	celkem	
1	3.0	-0.0; 8.0	60.2	0.0	60.2	
2	3.0	-0.0; 12.0	57.9	0.0	57.9	
3	3.0	-0.0; 16.0	56.0	0.0	56.0	
4	3.0	-0.0; 20.0	54.4	0.0	54.4	
5	3.0	-0.0; 25.0	52.8	0.0	52.8	
6	3.0	-0.0; 35.0	50.1	0.0	50.1	
7	3.0	-0.0; 50.0	47.3	0.0	47.3	
8	3.0	-0.0; 70.0	44.4	0.0	44.4	
9	3.0	-0.0; 100.0	41.2	0.0	41.2	
10	3.0	0.0; 150.0	37.4	0.0	37.4	
11	3.0	-0.0; 8.4	60.0	0.0	60.0	
12	3.0	-0.0; 18.5	55.0	0.0	55.0	
13	3.0	-0.0; 35.5	50.0	0.0	50.0	