

UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2017

Bc. Adam Tužil

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov

Bc. Adam Tužil

Diplomová práce

2017



## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Adam Tužil**  
Osobní číslo: **D15374**  
Studijní program: **N3607 Stavební inženýrství**  
Studijní obor: **Dopravní stavitelství**  
Název tématu: **Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního stavitelství**

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

Navrhňte novou úpravu propojení ulic Srnojedská a Přerovská v Pardubicích, v místní části Svítkov. Úpravy ulic navrhňte od křižovatky se silnicí III/32221 u obce Pardubice - Srnojedy po křižovatku s ulicí Přerovská v místní části Pardubice - Svítkov. V rámci práce navrhňte vhodné stavebně-dopravní uspořádání ulice a křižovatek. V zájmové oblasti dále řešte úpravy navazujících dopravních a funkčních ploch, odstavných a parkovacích stání, nemotoristické dopravy, apod. Diplomovou práci zpracujte v obdobném rozsahu a náplni jako dopravně-technickou studii provedení stavby.

Požadované přílohy:

1. Průvodní a technickou zprávu
2. Situace širších vztahů
3. Přehledná situace
4. Situace stavby
5. Přehledné podélné profily
6. Vzorové příčné řezy
7. Majetkoprávní elaborát
8. Fotodokumentace
9. Průzkumy a inženýrské výpočty
10. Orientační rozpočet stavby

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb - Výkresy pozemních komunikací

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

TP 103 Navrhování obytných zón

Další přílohy a literatura dle doporučení vedoucího diplomové práce.

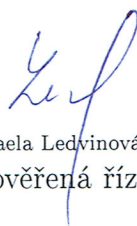
Vedoucí diplomové práce:

**Ing. František Haburaj, Ph.D.**

Katedra dopravního stavitelství

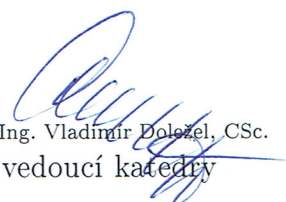
Datum zadání diplomové práce: **30. října 2016**

Termín odevzdání diplomové práce: **20. ledna 2017**



Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.  
proděkanka pověřená řízením fakulty

L.S.



doc. Ing. Vladimír Doležel, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2016

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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 5.1.2017



Bc. Adam Tužil

Rád bych poděkoval Ing. Františku Haburajovi, Ph.D. vedoucímu mé diplomové práce, za vstřícný přístup, ochotu, cenné rady a čas který věnoval konzultacím při zpracování mé diplomové práce.

## **ANOTACE**

Diplomová práce se zabývá návrhem úpravy ulice Srnojedská v Pardubicích - Svítkov. V návrhu je řešena rekonstrukce stávající ulice Srnojedská, i návrh nové komunikace připojující městský obvod Pardubice VI na budoucí propojku s centrem města Pardubice. Hlavní křížení nové komunikace je řešeno pomocí dvou okružních křižovatek.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

místní komunikace, okružní křižovatka, komunikace pro pěší a cyklisty, vozovka

## **TITLE**

Draft interconnection streets Srnojedská and Přerovská, Pardubice - Svítkov

## **ANNOTATION**

This Master Thesis the design of adjustments street Srnojedská in Pardubice – Svítkov. The proposal dealt with the reconstruction of existing street Srnojedská, a proposal for a new road connection the urban district Pardubice VI with future transport connection with the city of Pardubice. The main crossing communication is done via two roundabouts.

## **KEYWORDS**

urban road, roundabout, road, communications for pedestrians and cyclists, roadway

# OBSAH

## A. TEXTOVÁ ČÁST

A.1 Průvodní zpráva

## B. VÝKRESOVÁ ČÁST

B.1.1	Situace širších vztahů – část 1	1:50 000
B.1.2	Situace širších vztahů – část 2	1:2 500; 1:25 000
B.2	Přehledná situace	1:1 000
B.3.1	Situace stavby – část 1	1:250
B.3.2	Situace stavby – část 2	1:250
B.3.3	Situace stavby – část 3	1:250
B.4.1	Přehledný podélný profil – větev A	1:500 / 50
B.4.2	Přehledný podélný profil – větev B	1:500 / 50
B.4.3	Přehledný podélný profil – větev C	1:500 / 50
B.4.4	Přehledný podélný profil – větev D	1:500 / 50
B.4.5	Přehledný podélný profil – větev E	1:500 / 50
B.4.6	Přehledný podélný profil – větev F	1:500 / 50
B.4.7	Přehledný podélný profil – větev G	1:500 / 50
B.4.8	Přehledný podélný profil – větev H	1:500 / 50
B.5.1	Vzorový příčný řez A-A‘	1:50
B.5.2	Vzorový příčný řez B-B‘	1:50
B.5.3	Vzorový příčný řez C-C‘	1:50
B.5.4	Vzorový příčný řez D-D‘	1:50
B.5.5	Vzorový příčný řez E-E‘	1:50
B.5.6	Vzorový příčný řez F-F‘	1:50
B.5.7	Vzorový příčný řez G-G‘	1:50
B.5.8	Vzorový příčný řez H-H‘	1:50
B.5.9	Vzorový příčný řez I-I‘	1:50
B.5.10	Vzorový příčný řez J-J‘	1:50
B.5.11	Vzorový příčný řez K-K‘	1:50
B.6	Majetkoprávní elaborát	1:1 000

## C. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE

- C.1 Fotodokumentace
- C.2 Vlečné křivky
  - C.2.1 Vlečné křivky – část 1 (návěsová souprava) 1:500
  - C.2.2 Vlečné křivky – část 2 (návěsová souprava) 1:500
  - C.2.3 Vlečné křivky – část 3 (návěsová souprava) 1:500
  - C.2.4 Vlečné křivky – část 4 (autobus) 1:500
  - C.2.5 Vlečné křivky – část 5 (autobus) 1:500
  - C.2.6 Vlečné křivky – část 6 (autobus) 1:500
  - C.2.7 Vlečné křivky – část 7 (návěsová souprava) 1:500
  - C.2.8 Vlečné křivky – část 8 (svoz odpadu) 1:500
  - C.2.9 Vlečné křivky – část 9 (svoz odpadu) 1:500
  - C.2.10 Vlečné křivky – část 10 (svoz odpadu) 1:500
  - C.2.11 Vlečné křivky – část 11 (návěsová souprava) 1:500
  - C.2.12 Vlečné křivky – část 12 (autobus) 1:500
  - C.2.13 Vlečné křivky – část 13 (osobní automobil) 1:500
  - C.2.14 Vlečné křivky – část 14 (dodávka) 1:500
  - C.2.15 Vlečné křivky – část 15 (dodávka) 1:500
- C.3 Propojka průmyslová zóna Staré Čívce - Svítkov - Pardubice Trojice  
(Etapa 2.) | vypracovaná společností DSP a.s.
- C.4 Typový list: obrubník KerbDrain
- C.5 Mapa hladiny stoleté vody zájmové oblasti

## **PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [2] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [3] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [4] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [5] ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- [6] ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – výkresy pozemních komunikací
- [7] ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
- [8] ČSN 73 6126 Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy
- [9] ČSN 73 6126 Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy
- [10] ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřikové technologie
- [11] Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací
- [12] TP 58 Směrové sloupky a odrazky zásady pro používání
- [13] TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- [14] TP 103 Navrhování obytných zón
- [15] TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací
- [16] TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- [17] TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- [18] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [19] VL 1 – Vozovky a krajnice
- [20] VL 2 – Silniční těleso
- [21] VL 2.2 – Odvodnění
- [22] VL 3 – Křižovatky
- [23] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- [24] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách



**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**A.1 Průvodní zpráva**

**2017**

**Bc. Adam Tužil**

# OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	8
2	ZDŮVODNĚNÍ STUDIE.....	9
3	ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ .....	10
3.1	<i>Začátek a konec stavby.....</i>	<i>10</i>
3.2	<i>Vymezené území pro návrh reálných variant .....</i>	<i>10</i>
3.3	<i>Vhodná nebo požadovaná průchozí místa.....</i>	<i>10</i>
4	VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT.....	11
4.1	<i>Návrhová kategorie a příčné uspořádání .....</i>	<i>11</i>
4.1.1	Větev A.....	11
4.1.2	Větev B.....	11
4.1.3	Větev C.....	12
4.1.4	Větev D.....	12
4.1.5	Větev E .....	12
4.1.6	Větev F .....	13
4.1.7	Větev G.....	13
4.1.8	Větev H.....	13
4.2	<i>Charakteristiky souvisejících a dotčených pozemních komunikací .....</i>	<i>13</i>
4.3	<i>Charakteristiky dotčených drah .....</i>	<i>13</i>
4.4	<i>Mosty a tunely .....</i>	<i>14</i>
4.5	<i>Požadavky na obslužná zařízení.....</i>	<i>14</i>
4.6	<i>Dopravně inženýrské údaje .....</i>	<i>14</i>
4.7	<i>Přehled výchozích podkladů .....</i>	<i>15</i>
5	CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ .....	16
6	ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT.....	18
6.1	<i>Větev A .....</i>	<i>18</i>
6.1.1	Směrové řešení .....	18
6.1.2	Výškové řešení .....	19
6.1.3	Příčné sklony .....	20
6.1.4	Konstrukce vozovky .....	20

6.1.5	Odvodnění .....	21
6.2	<i>Větev B</i> .....	21
6.2.1	Směrové řešení .....	22
6.2.2	Výškové řešení .....	22
6.2.3	Příčné sklony .....	23
6.2.4	Konstrukce vozovky .....	23
6.2.5	Odvodnění .....	23
6.3	<i>Větev C</i> .....	23
6.3.1	Směrové řešení .....	23
6.3.2	Výškové řešení .....	24
6.3.3	Příčné sklony .....	24
6.3.4	Konstrukce vozovky .....	24
6.3.5	Odvodnění .....	24
6.4	<i>Větev D</i> .....	24
6.4.1	Směrové řešení .....	25
6.4.2	Výškové řešení .....	25
6.4.3	Příčné sklony .....	25
6.4.4	Konstrukce vozovky .....	25
6.4.5	Odvodnění .....	25
6.5	<i>Větev E</i> .....	26
6.5.1	Směrové řešení .....	26
6.5.2	Výškové řešení .....	27
6.5.3	Příčné sklony .....	27
6.5.4	Konstrukce vozovky .....	28
6.5.5	Odvodnění .....	28
6.6	<i>Větev F</i> .....	28
6.6.1	Směrové řešení .....	29
6.6.2	Výškové řešení .....	30
6.6.3	Příčné sklony .....	30
6.6.4	Konstrukce vozovky .....	31
6.6.5	Odvodnění .....	31
6.7	<i>Větev G</i> .....	32
6.7.1	Směrové řešení .....	32
6.7.2	Výškové řešení .....	33

6.7.3	Příčné sklony .....	33
6.7.4	Konstrukce vozovky .....	33
6.7.5	Odvodnění .....	33
6.8	<i>Větev H</i> .....	34
6.8.1	Směrové řešení .....	34
6.8.2	Výškové řešení .....	36
6.8.3	Příčné sklony .....	37
6.8.4	Konstrukce vozovky .....	37
6.8.5	Odvodnění .....	38
6.9	<i>Místní komunikace pro pěší a cyklisty, Srnojedy – ulice Srnojedská</i> .....	38
6.9.1	Směrové řešení .....	38
6.9.2	Výškové řešení .....	39
6.9.3	Příčné sklony .....	39
6.9.4	Konstrukce vozovky .....	39
6.9.5	Odvodnění .....	40
6.10	<i>Místní komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice – ulice Srnojedská</i> .....	40
6.10.1	Směrové řešení .....	40
6.10.2	Výškové řešení .....	41
6.10.3	Příčné sklony .....	41
6.10.4	Konstrukce vozovky .....	41
6.10.5	Odvodnění .....	42
6.11	<i>Křižovatky</i> .....	42
6.11.1	Okružní křižovatka 1 .....	42
6.11.2	Okružní křižovatka 2 .....	43
6.11.3	Odbočení na větev H .....	44
6.11.4	Styková křižovatka na výjezdu z větve H .....	45
6.11.5	Vidlicová křižovatka na souběhu větví E a F .....	45
6.12	<i>Umělé objekty</i> .....	45
6.13	<i>Obslužná zařízení</i> .....	46
6.14	<i>Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací</i> .....	46
6.15	<i>Podmiňující předpoklady</i> .....	47
6.16	<i>Bilance základních výměr</i> .....	47
6.17	<i>Zábory půdy</i> .....	48
6.18	<i>ŽP, příroda a krajina</i> .....	50

6.19	<i>Organizace výstavby</i> .....	51
6.20	<i>Průzkumy</i> .....	51
6.21	<i>Náklady</i> .....	52
7	CELKOVÉ POSOUZENÍ.....	54
8	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY .....	56
9	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ .....	57

## SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1 Schéma situace stavby.....	11
Obrázek 2 Okružní křižovatka 1 a vjezd do větve H.....	43
Obrázek 3 Okružní křižovatka 2 a souběh větví E a F .....	44
Obrázek 4 Styková křižovatka na výjezdu z větve H .....	45

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Směrové řešení větve A .....	19
Tabulka 2 Výškové řešení větve A .....	20
Tabulka 3 Směrové řešení větve B .....	22
Tabulka 4 Výškové řešení větve B .....	22
Tabulka 5 Směrové řešení větve C .....	24
Tabulka 6 Výškové řešení větve C .....	24
Tabulka 7 Směrové řešení větve D .....	25
Tabulka 8 Výškové řešení větve D .....	25
Tabulka 9 Směrové řešení větve E .....	27
Tabulka 10 Výškové řešení větve E .....	27
Tabulka 11 Směrové řešení větve F .....	30
Tabulka 12 Výškové řešení větve F .....	30
Tabulka 13 Směrové řešení větve G .....	33
Tabulka 14 Výškové řešení větve G .....	33
Tabulka 15 Směrové řešení větve H .....	35
Tabulka 16 Parkovací stání .....	36
Tabulka 17 Výškové řešení větve A .....	36
Tabulka 18 Směrové řešení komunikace pro pěší a cyklisty, Srnojedy - ulice Srnojedská .....	39
Tabulka 19 Směrové řešení komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice - ulice Srnojedská .....	41
Tabulka 20 Typy mostních objektů .....	46
Tabulka 21 Orientační bilance základních výměr .....	47
Tabulka 22 Stavbou dotčené parcely KN .....	48
Tabulka 23 Orientační náklady z bilance základních výměr .....	52
Tabulka 24 Orientační náklady s rezervou .....	52
Tabulka 25 Celkové orientační náklady stavby .....	53

# 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov  
Místo stavby: Obec Pardubice - Svítkov, okres Pardubice, Pardubický kraj  
Katastrální území: Svítkov (okres Pardubice) 718033  
Stupeň dokumentace: Technická studie TST

Zadavatel: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera  
Adresa: 532 10, Pardubice, Studentská 95

Zhotovitel: Bc. Adam Tužil  
Adresa: 530 06, Pardubice, 8.května 155



## 2 ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Zájmová oblast se nachází v Pardubicích, v městském obvodu VI – Svítkov. Jedná se o místní komunikace, které umožňují zkrácení vzdálenosti a šetří čas řidičům směřujícím do centra nebo směrem z centra Pardubic. Dále obsluhují pár místních pozemků a jsou součástí významné cyklistické stezky Pardubického kraje.

Provoz dopravy v řešené oblasti je velice časově proměnný. Zatímco v poledních a nočních hodinách zde projede pár desítek aut za hodinu, v ranní a odpolední dopravní špičce doprava kolabuje a tvoří se zde kolony aut. Ty začínají na komunikaci směrem na Rosice na světelné signalizaci u přemostění přes řeku Labe a pokračují až na křižovatku s ulicí Žižkova. Kolony pak pokračují po místní komunikaci jednak směrem na Srnojedy, tak i do úzkého podjezdu pod železniční tratí směrem do Svítkova. Podjezd neumožňuje svým šířkovým uspořádáním současnou jízdu na komunikaci v obou směrech a stávající úzké šířkové uspořádání nejenom v podjezdu ohrožuje bezpečnost dopravy v téměř celém průběhu místních komunikací.

Ještě více je ohrožená bezpečnost chodců a cyklistů. Ačkoliv je zde provoz chodců a cyklistů poměrně velký, nenachází se zde žádný chodník, cyklostezka, či komunikace pro pěší a cyklisty. Naopak v místech nezpevněné krajnice v zastavěné části ulice Srnojedská parkují místní automobily. Komunikace pro pěší a cyklisty vedena v podjezdu pod železniční tratí v blízkosti vlakové zastávky je zaústěna do místní komunikace před nebezpečnou zatáčkou a díky vysokým betonovým prvkům není ani umožněn bezpečný rozhled. V kombinaci se zhoršujícím se stavem vozovky v ulici Srnojedská a poměrně velkou nehodovostí je úprava tohoto úseku poměrně důležitá.

Hlavním úkolem této úpravy je zejména zajistit bezpečnost provozu včetně bezpečnosti chodců a cyklistů, zlepšení plynulosti dopravy pomocí napojení na budoucí propojku městského obvodu VI s centrem Pardubic a zajištění vhodného stavebně-dopravního uspořádání v obydlené části ulice Srnojedská, včetně parkovacích stání pro automobily.

## **3 ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ**

### **3.1 Začátek a konec stavby**

Začátek stavby je situován poblíž stávajícího křížení silnice III/32221 s ulicí Srnojedská, kde je navržena místo tohoto kolmého křížení okružní křižovatka se třemi větvemi. Větev B napojuje okružní křižovatku na silnici III/32221 směrem do Popkovic, větev C silnici III/32221 směrem do Srnojed a větev A tvoří propojení mezi dvěma navrženými okružními křižovatkami s dvěma odbočkami na rekonstruované ulici Srnojedská, podél které je větev A navržena.

Druhá okružní křižovatka s pěti větvemi je navržena v místech stávajícího křížení s komunikací směrem do Rosic a ulicí Žižkova. Pomocí větve D napojuje okružní křižovatku na budoucí propojku městského obvodu VI s centrem Pardubic. Konec stavby je situován před křížením ulice Žižkova s ulicí Přerovská. Před tímto křížením je navrženo rozdvojení komunikace na dvě jednosměrné komunikace připojující se na druhou, již zmiňovanou okružní křižovatku. Jednosměrná komunikace směrem k druhé okružní křižovatce je vedena ve stávající trase se stávajícím podjezdem pod železniční tratí. Jednosměrná komunikace vedená od druhé okružní křižovatky k ulici Přerovská je navržena jako nová trasa, včetně nového jednosměrného podjezdu pod železniční tratí.

### **3.2 Vymezené území pro návrh reálných variant**

Vymezené území pro návrh reálných variant je omezené zadáním práce. Stavba je navržena převážně na pozemcích orné půdy a pozemcích zastavěných stávající dopravní infrastrukturou. Byla snaha co nejméně zasahovat do soukromých zastavěných pozemků.

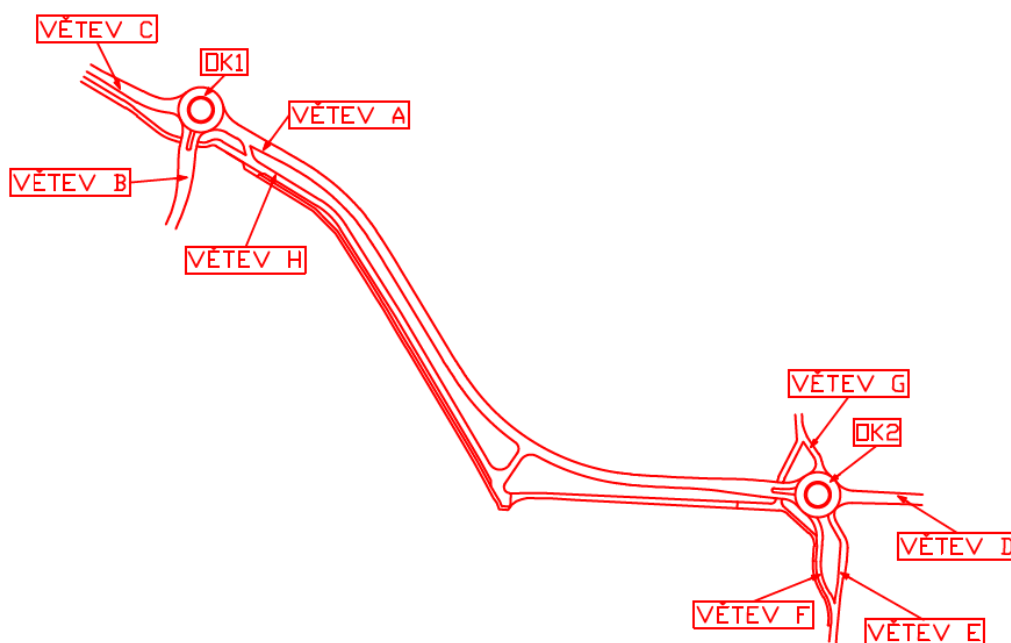
### **3.3 Vhodná nebo požadovaná průchozí místa**

Návrh řešení je proveden v souladu s územním plánem zájmové oblasti. Nově navržená trasa vede v okrajové části obhospodařovaného celku.

## 4 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

### 4.1 Návrhová kategorie a příčné uspořádání

Návrhová kategorie a příčné uspořádání komunikace vychází ze získaných podkladů a z parametrů stávající dopravní infrastruktury, na kterou se napojuje. Jednotlivé navržené komunikace je možno rozdělit na 8 větví, dle znázornění na obrázku:



Obrázek 1 Schéma situace stavby

Pozemní komunikace jsou tvořeny hlavním a přidruženým dopravním prostorem.

#### 4.1.1 Větev A

Hlavní dopravní prostor větve A je tvořen dvěma protisměrnými jízdními pruhy šířky 3,25 m, vodíci pruhy šířky 0,25 m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,50 m. Volná šířka komunikace je vymezena hranou koruny komunikace. Jedná se o místní komunikaci spojující obě nově navržené okružní křižovatky s umožněním vjezdu a výjezdu na rekonstruovanou ulici Srnojedská (větev H).

#### 4.1.2 Větev B

Příčné uspořádání větve B je závislé na šířkovém uspořádání komunikace III/32221 směrem do Popkovic, na kterou se větev B napojuje. Dále na šířkovém uspořádání dle požadovaných rozměrů v místech středového ostrůvku a napojení na okružní křižovatku dle norem ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6110 Projektování místních

komunikací a TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích.

Hlavní dopravní prostor je tvořen dvěma protisměrnými jízdními pruhy proměnné šířky od 3,25 m po 5,80 m, vodíci pruhy o šířce 0,25 m a nezpevněnou krajnicí o proměnné šířce 0,50 m až 0,85 m v závislosti na poloze příčného řezu a s ohledem na napojení na stávající komunikaci III/32221, která má nezpevněnou krajnici rozšířenou.

#### **4.1.3 Větev C**

Příčné uspořádání větve C je taktéž závislé na šířkovém uspořádání komunikace III/32221 směrem do Srnojed, na kterou se větev C napojuje a také na požadovaných rozměrech šířek jízdních pruhů, připojujících se na okružní křižovatku dle TP 135. Hlavní dopravní prostor tvoří dva protisměrné jízdní pruhy proměnné šířky od 2,64 m po 4,75 m, vodíci pruhy šířky 0,25 m a nezpevněná krajnice šířky 0,50 m.

Souběžně vedle větve C je navržena komunikace pro pěší a cyklisty, jejíž hlavní dopravní prostor je tvořen jízdním pruhem o proměnné šířce 2,60 m až 3,25 m a bočními odstupy o šířce 0,25m ohraničené úzkými obrubníky. Prostor proměnné šířky mezi větví C a komunikací pro pěší a cyklisty bude zatravněn.

#### **4.1.4 Větev D**

Hlavní dopravní prostor větve D je tvořen dvěma protisměrnými jízdními pruhy šířky 3,25 m, vodíci pruhy šířky 0,25 m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,50 m. Volná šířka komunikace je vymezena hranou koruny komunikace. Jedná se o komunikaci navazující na budoucí propojku městského obvodu VI s centrem Pardubic a její příčné uspořádání by mělo dle získaných podkladů být stejné, jako uspořádání větve D.

#### **4.1.5 Větev E**

Větev E začíná v blízkosti křížení stávající ulice Žižkova s ulicí Přerovská a je vedena z velké části po stávající obousměrné místní komunikaci ulice Žižkova, včetně stávajícího podjezdu pod železniční tratí. V návrhu je změněna obslužnost větve z obousměrné na jednosměrnou a její hlavní dopravní prostor se skládá z jednosměrného jízdního pruhu proměnné šířky od 2,50 m po 3,50 m, vodíci pruhy šířky 0,50 m a nezpevněné krajnice šířky 0,50 m, mimo prostor podjezdu. V místech stávajícího podjezdu je provedena úprava vložením nových betonových obrubníků a silniční přídlažby. Příčné uspořádání je patrné z výkresu B.5.5 vzorový příčný řez E-E'.

#### **4.1.6 Větev F**

Větev F je nově navržená jednosměrná místní komunikace umožňující bezpečný výjezd z okružní křižovatky, podjezd železniční tratě a napojení na větev E. Od napojení/rozvětvení větví E a F je komunikace až ke křížení s ulicí Přerovská ve stejném prostorovém uspořádání jako stávající komunikace. Hlavní dopravní prostor větve F je tvořen jednosměrným jízdním pruhem o proměnné šířky od 2,50 m po 3,50 m, vodíci proužky šířky 0,25 m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,50 m mimo prostor nového podjezdu pod železniční tratí. V prostorách nově navrženého podjezdu je šířkové uspořádání patrné z výkresu B.5.5 Vzorový příčný řez E-E'. Přidružený dopravní prostor tvoří chodník šířky 2,00 m.

#### **4.1.7 Větev G**

Větev G napojuje druhou okružní křižovatku na komunikaci směrem do Rosic. Tato větev a následně celá komunikace až po přemostění přes řeku Labe bude po provedení stavby včetně výstavby propojky městského obvodu VI s centrem Pardubic změněna na komunikaci s omezeným vjezdem. Hlavní dopravní prostor je tvořen jedním obousměrně pojížděným pruhem proměnné šířky od 4,00 m po 4,50 m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,50 m.

#### **4.1.8 Větev H**

Větev H je vedena po stávající komunikaci ulice Srnojedská. Začíná vjezdem z větve A poblíž první okružní křižovatky a je zakončena výjezdem opět na větev A v blízkosti vlakové zastávky. Hlavní dopravní prostor je tvořen jedním jednosměrným jízdním pruhem šířky 4,00 m, s umožněním pojížděním cyklistů v obou směrech. Dále vodíci proužkem po levé straně ve směru staničení a silniční přídlažbou po pravé straně, se šířkami 0,25 m. Parkovacím stáním střídavě se zatravněnou plochou proměnné šířky 1,75 m až 2,50 m a bezpečnostním odstupem/nezpevněnou krajnicí šířky 0,50 m. Přidružený prostor tvoří chodník pro chodce proměnné šířky od 2,00 m po 2,15 m.

### **4.2 Charakteristiky souvisejících a dotčených pozemních komunikací**

Stavbou bude přímo dotčena část silnice III/32221, místní komunikace ulice Srnojedská, ulice Žižkova a místní komunikace vedoucí od křížení s ulicí Žižkova směrem do Rosic.

### **4.3 Charakteristiky dotčených drah**

Stavbou bude dotčena železniční trať Kolín – Česká Třebová s označením 010, pod kterou bude vybudován nový jednosměrný podjezd pro automobily.

#### **4.4 Mosty a tunely**

Křížení pozemních komunikací přes vodoteče je provedeno pomocí propustků. Stávající podjezd pod železniční tratí zůstává kromě přidání nových betonových obrubníků, silniční přídlažby a obnovy živičného krytu nepozměněn.

Na větvi F je navržen nový podjezd pod železniční tratí o celkové šířce 5,66 m a výšce v nejnižším bodě 2,00 m. Minimální požadavky na průchozí a průjezdné výšky nelze splnit z důvodu okolní zástavby a prostředí, jsou však voleny v maximálních možných rozměrech. Podrobnější řešení podjezdu by bylo součástí vyšších stupňů projektové dokumentace.

#### **4.5 Požadavky na obslužná zařízení**

Není předmětem této studie.

#### **4.6 Dopravně inženýrské údaje**

Mezní hodnota kapacity jízdního pásu místní komunikace je cca 4000 voz/h. Předpokládaná intenzita společné obousměrné stezky pro chodce a cyklisty je do 150 cyklistů/h a 180 chodců/h.

Větve B a C mají za účel napojení stávajících nezměněných komunikací na první okružní křižovatku. Větev A propojuje obě nově navržené okružní křižovatky a umožňuje napojení na rekonstruovanou místní komunikaci ulici Srnojedská (větev H). Větev D napojuje druhou okružní křižovatku na budoucí propojku městského obvodu VI s centrem Pardubic. Větve E a F jsou jednosměrné místní komunikace připojující druhou okružní křižovatku k ulici Přerovská.

Rekonstruovaná místní komunikace ulice Srnojedská (větev H) zajišťuje dopravní obslužnost ulice a dostatečné množství parkovacích stání před soukromými pozemky. Z hlediska bezpečnosti a stísněných místních podmínek je provedena jako jednosměrná s vjezdem v blízkosti první okružní křižovatky blíže u Srnojed a s výjezdem na větev A v blízkosti vlakové zastávky.

Větev G napojuje druhou okružní křižovatku na komunikaci směrem do Rosic k přemostění přes řeku Labe. Předpokládá se zákaz vjezdu motorových vozidel na tento most a využití tohoto přemostění pouze pro pěší a cyklisty. Mimo cyklisty a pěší bude celá komunikace od přemostění po druhou okružní křižovatku využívána pouze pro vozidla státní správy povodí Labe a pro vozidla s povolením vjezdu za rybářským účelem.

Navržená komunikace pro pěší a cyklisty začíná prodloužením stávající komunikace pro pěší a cyklisty u Srnojed před první okružní křižovatkou. Následně je převedena přes větev B pomocí přechodu pro chodce s ochranným ostrůvkem a navazuje na stávající místní

komunikaci ulici Srnojedská před propustkem, který zůstane nezměněn a využit pro tuto komunikaci pro pěší a cyklisty. Trasa se pak napojuje na nově rekonstruovanou místní komunikaci ulice Srnojedská (větev H), kde bude smíšený provoz vozidel a cyklistů na jízdním pruhu. Chodci jsou vedeni po nově navrženém chodníku podél zástavby. U výjezdu větve H pokračuje trasa na stávající komunikaci podél železniční tratě, která bude využita jako komunikace pro pěší a cyklisty. Tato komunikace nebude směrově ani výškově až po úsek před druhou okružní křižovatkou upravována. Před druhou okružní křižovatkou je navržena směrová a výšková úprava komunikace a napojení na chodník podél větve F a umožnění převedení komunikace přes větev A, opět pomocí přechodu pro chodce s ochranným ostrůvkem. Po převedení komunikace pro pěší a cyklisty přes větev A se tato komunikace napojí na větev G a umožní tak pohyb cyklistů a chodců směrem na Rosice na cyklistickou trasu podél řeky Labe.

#### **4.7 Přehled výchozích podkladů**

- polohopis, výškopis a ortofotomapa řešené lokality poskytnuté Magistrátem města Pardubice.
- prohlídka staveniště projektantem
- provedená fotodokumentace
- nahlížení do katastrálních map
- Propojka průmyslová zóna Staré Čívce - Svítkov - Pardubice Trojice (Etapa 2.) vypracovaná společností DSP a.s.
- územní plán města Pardubice z května 2010
- mapa Q100 řešené lokality z prosince 2012
- platné ČSN, TP a další související předpisy

## 5 CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ

Z mapových podkladů, zapůjčených od Magistrátu města Pardubice bylo zjištěno, že se jedná o území rovinaté. Stavba je navržena do míst mimo chráněnou krajinnou oblast a v oblasti stavby není znám výskyt chráněných živočichů či vzácných druhů rostlin. Stavba nebude mít výrazný dopad na změnu životního prostředí v okolí.

Geotechnické údaje nebyly pro účel stavby řešeny.

Trasa návrhu se nachází z větší části na pozemcích stávající dopravní infrastruktury a na okrajové části zemědělských půd. V prostoru stavby se nacházejí dvě vodoteče s nízkým průtokem, které jsou překonávány komunikacemi pomocí trubních propustků. Městská část Svítkov se nachází v blízkosti povodí Labe, a proto je nutné brát ohled i na záplavové území tohoto povodí. Mapa stoleté vody v řešené lokalitě z prosince 2012 je součástí dokladové části (C.5 Mapa hladiny stoleté vody zájmové oblasti). Vzhledem k charakteru místních komunikací jsou nivelety komunikací vedeny nad hladinou stoleté vody.

Výraznou změnou ve využití stávající dopravní infrastruktury je zamezení vjezdu motorových vozidel na most přes řeku Labe v blízkosti řešení stavby. Zamezení vjezdu je z důvodu bezpečnostních i kapacitních. Šířkové uspořádání neumožňuje souběžné obousměrné pojíždění přes toto přemostění, a proto je současné řešení přemostění jako střídavé jednosměrné přejíždění, řízené světelným signalizačním zařízením. Most je poměrně zastaralý a místy značně poškozený, proto mu zamezení vjezdu motorových vozidel výrazně odlehčí od zatížení. Návrh oprav, či posouzení stavu mostu není součástí řešení této studie. Zamezení vjezdu na přemostění je i z důvodů bezpečnosti na místních komunikacích přiléhajících k tomuto mostu. Tyto místní komunikace mají nevyhovující šířkové uspořádání pro obousměrný provoz a v kombinaci s poměrně velkým počtem chodců a cyklistů zde projíždějících je zde vysoké nebezpečí střetu.

Stávající místní komunikace ulice Žižkova bude v místě řešení stavby zjednosměrněna. Tím se zvýší bezpečnost a plynulost dopravy pod stávajícím podjezdem pod železniční tratí. Tohoto zjednosměrnění je možno dosáhnout pomocí vybudování nové místní komunikace a nového podjezdu pod železniční tratí pro druhý jednosměrný směr jízdy.

Návrhem větve A mezi oběma okružními křižovatkami přestane být místní komunikace podél železniční trati ve stávajícím úseku od železniční zastávky po podjezd pro vozidla pod železniční tratí využívána pro motorová vozidla a nově bude její využití jako místní komunikace pro pěší a cyklisty. Bude tak spojovat nově rekonstruovanou ulici Srnojedská



s místní komunikací pro pěší a cyklisty vedoucí směrem do Rosic přes přemostění přes řeku Labe.

Stávající propustek na místní komunikaci ulice Srnojedská nebude nijak upraven a bude využit pro převedení místní komunikace pro pěší a cyklisty v úseku, který se bude napojovat na nově rekonstruovanou ulici Srnojedská a bude pokračovat po místní komunikaci pro pěší a cyklisty směrem na Srnojedy.

## 6 ZÁKLADNÍ ÚDAJE NAVRŽENÝCH VARIANT

Všechny větve jsou navrženy jako místní komunikace nebo větve připojující se na stávající silnice III. třídy. Směrové řešení všech větví je patrné ve výkresu přehledné situace stavby (výkres B.2) a ve výkresech situace stavby (výkresy B.3.1, B.3.2, a B.3.3).

### 6.1 Větev A

Větev A je místní komunikací propojující obě nově navržené okružní křižovatky. Výškové řešení je patrné ve výkresu přehledného profilu větve A (výkres B.4.1). Na této větvi jsou zpracovány tři vzorové řezy (výkresy B.5.1, B.5.6 a B.5.10). Větev A je navrhována na návrhovou rychlost 50 km/h. Výjimku tvoří úseky před okružními křižovatkami, kde se předpokládá snížení rychlosti na 30 km/h.

#### 6.1.1 Směrové řešení

Navržená trasa větve A začíná ve středu první okružní křižovatky v místech poblíž stávajícího křížení ulice Srnojedská a silnice III/32221. Trasa začíná přímým úsekem délky 51,79 m. V km 0,03271 se nachází napojení na rekonstruovanou jednosměrnou komunikaci, ulici Srnojedská. Odbočení na tuto jednosměrnou komunikaci je možné pouze odbočením vpravo z jízdního pruhu ve směru staničení. Na protisměrném jízdním pruhu větve A je zákaz odbočení vlevo na tuto jednosměrnou komunikaci.

Po přímém úseku se nachází pravotočivý přechodnicový oblouk kopírující přibližně trasu větve H rekonstruované ulice Srnojedská. Vnitřní poloměr mezi dvěma přechodnicemi je 116,77 m.

Po přechodnicovém oblouku následuje přímý úsek délky 61,07 m a dále pokračuje trasa levostranným obloukem o poloměru 150,00 m s klotoidickými přechodnicemi délky 30,00 m. V oblouku v km 0,31632 se nachází napojení větve H rekonstruované jednosměrné komunikace tj. ulice Srnojedská. Odbočení na tuto větev je z důvodu jednosměrného využití této komunikace zakázáno.

Trasa větve A pokračuje dále za levostranným obloukem s přechodnicemi přímým úsekem délky 5,89 m. Za tímto krátkým přímým úsekem se nachází přechodnicový pravostranný oblouk. Délka přechodnic je 30,00 m a vnitřní poloměr mezi přechodnicemi je 506,43 m.

Trasa pak pokračuje přímým úsekem délky 37,49 m a končí ve středu druhé okružní křižovatky. V tomto přímém úseku se nachází dopravní zvýšený ostrůvek začínající v km 0,48372 a končící v km 0,49779. Dopravní ostrůvek je navržen z důvodu bezpečnosti

přecházejících chodců a cyklistů přes přechod pro chodce, který se nachází v km 0,48842. Celková délka větve A je 513,72 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve A jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 1 Směrové řešení větve A**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]	Parametr A
<b>Přímý úsek</b>	51,79	0,00	51,79		
<b>Přechodnice</b>	60,00	51,79	111,79		83,70
<b>Přechodnice</b>	60,00	111,79	171,79		83,70
<b>Přímý úsek</b>	61,07	171,79	232,86		
<b>Přechodnice</b>	30,00	232,86	262,86		67,08
<b>Oblouk</b>	117,48	262,86	380,34	150,00	
<b>Přechodnice</b>	30,00	380,34	410,34		67,08
<b>Přímý úsek</b>	5,89	410,34	416,23		
<b>Přechodnice</b>	30,00	416,23	446,23		123,26
<b>Přechodnice</b>	30,00	446,23	476,23		123,26
<b>Přímý úsek</b>	37,49	476,23	513,72		

### 6.1.2 Výškové řešení

Úsek větve A začíná v nadmořské výšce 218,83 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 216,95 m. n. m. Trasa je popisována od středů okružních křižovatek. Největší podélný sklon je proto na okružním pásu a je roven jeho příčnému sklonu, tedy 3,00 %. Mimo okružní pás má největší podélný sklon hodnotu 1,35 % a to na úseku v km 0,35734 – 0,38149. Nejmenší navržený sklon je vodorovný sklon 0,00 % a to na úseku v km 0,42197 – 0,49872. Výškové oblouky a jejich poloměry jsou navrhovány dle ČSN 73 6110 tab. 13 a 14.

Navržené sklony a zaoblení lomů nivelety jsou voleny tak, aby byl dodržen minimální výsledný sklon 0,50 % ve všech místech trasy. To platí i v místě pro vzestupnicový (sestupnicový) příčný řez, v němž příčný sklon dosáhne nulové hodnoty. Poněvadž se v tomto místě výsledný sklon rovná podélnému sklonu, musí být ve vzestupnicovém (sestupnicovém) úseku silnice zachována podmínka, že podélný sklon je větší nebo rovno 0,50 %. Toho je dosaženo zvoleným sklonem vzestupnice, neboť platí, že podélný sklon v tomto úseku při stoupající niveletě a stoupající vzestupnici (sestupnici) nebo při klesající niveletě a klesající vzestupnici (sestupnici) je roven součtu podélného sklonu nivelety a sklonu vzestupnice.

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce.

**Tabulka 2 Výškové řešení větve A**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
1/Klesání					-3,00	15,01	15,00
2/Klesání					-0,30	316,11	289,89
3/Oblouk	5000,00	26,26	0,07	Vypuklý			
4/Klesání					-1,35	70,61	24,15
5/Oblouk	3000,00	20,24	0,07	Vydutý			
6/Vodorov.					0,00	96,99	76,75
7/Stoupání					3,00	15,00	15,01

### 6.1.3 Příčné sklony

V přímých úsecích navržené komunikace je použit základní střešovitý sklon 2,50 %. V prvních dvou směrových obloucích se mění střešovitý sklon na sklon dostředný. Velikost dostředného sklonu je volena podle doporučených hodnot z normy ČSN 73 6101 – tab. č. 12. V prvním přechodnicovém oblouku je navržen dostředný sklon velikosti 2,50 %, ve druhém oblouku je dostředný sklon v hodnotě 5,00 %

U třetího přechodnicového oblouku zůstává základní střešovitý sklon 2,50 %. Tohoto řešení může být docíleno, jelikož vnitřní poloměr mezi přechodnicemi, který má hodnotu 506,43 m, je větší, nežli nejmenší poloměr oblouku bez dostředného sklonu podle normy ČSN 73 6110 – tab. č. 11.

Zemní pláň je v přímých úsecích navržena ve střešovitém sklonu o velikosti 3 %. Ve směrových obloucích s dostředným sklonem vozovky, má zemní pláň dostředný sklon, který odpovídá sklonu vozovky. Přejechod ze střešovitého sklonu na dostředný je dosažen klopením zemní pláně, které začíná 20 m před místem, kde vozovka dosáhne dostředného sklonu 3 %. V těchto 20 m dosáhne dostředného sklonu 3 % a poté kopíruje klopení vozovky.

### 6.1.4 Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací. Postup návrhu konstrukce byl proveden podle katalogu. Ze získaných podkladů byla zvolena návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení TDZ III a typ podloží III. Z výše uvedených informací byla zvolena konstrukce vozovky D1-N-1, TDZ III, P III.

Konstrukce vozovky D1-N-1, TDZ III, P III:

Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík spojovací kation. emulze	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík spojovací kation. emulze	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík infiltrační kation. emulze	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
<u>Štěrkožrt'</u>	<u>ŠDa</u>	<u>250 mm</u>	<u>ČSN 73 6126-1</u>
Celkem		570 mm	

Pro konstrukci zvýšeného bezpečnostního ostrůvku byla zvolena konstrukce D2-D-1, TDZ CH, P III. Návrh vychází z TP 170 – navrhování pozemních komunikací.

Konstrukce zvýšeného bezpečnostního ostrůvku D2-D-1, TDZ CH, P III:

Zámková dlažba tl. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože – drcené kamenivo fr. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
<u>Štěrkožrt'</u>	<u>ŠDa</u>	<u>240 mm</u>	<u>ČSN 73 6126-1</u>
Celkem		330 mm	

### 6.1.5 Odvodnění

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do otevřeného odvodňovacího zařízení, nebo do zeleného pásu mezi komunikacemi. V místech, kde sklon terénu je směrem od tělesa násypu pozemní komunikace, bude srážková voda odvedena do terénu. Srážková voda z příkopů bude svedena do stávajících vodních recipientů.

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláně je zajištěno sklonem pláně ve velikosti 3 % vyústěné na svah násypového tělesa či příkopu.

## 6.2 Větev B

Větev B připojuje stávající silnici III/32221 vedoucí směrem z Popkovic na první navrženou okružní křižovatku. Výškové řešení je patrné ve výkresu přehledného profilu větve B (výkres B.4.2). Na této větvi je vypracován jeden vzorový řez (výkres B.5.2). Stávající povolená rychlost na silnici III/32221, která je 70 km/h, zůstane nezměněna. Před okružní

křižovatkou však dojde ke snížení rychlosti na požadovanou rychlost pro průjezd okružní křižovatkou, a to je na rychlost 30 km/h.

### 6.2.1 Směrové řešení

Navržená trasa větve B začíná ve stávající stopě silnice III/32221 vedoucí směrem z Popkovic. Délka přímého úseku ve stávající stopě činí 5,36 m. Poté se od stávající silnice odklání pomocí levostranného jednoduchého oblouku bez přechodnic o poloměru 100,00 m. Za levostranným obloukem je navržen přímý úsek délky 13,48 m a za tímto obloukem následuje pravostranný jednoduchý oblouk bez přechodnic o poloměru 50,00 m.

V tomto oblouku se nachází dopravní zvýšený ostrůvek začínající v km 0,05280 a končící v km 0,06434. Dopravní ostrůvek je navržen z důvodu bezpečnosti přecházejících chodců a cyklistů přes přechod pro chodce, který se nachází v km 0,05775. Za pravostranným obloukem pak pokračuje přímý úsek délky 16,67 m, který je zakončen ve středu první okružní křižovatky. Celková délka větve B je 80,31 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve B jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 3 Směrové řešení větve B**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
<b>Přímý úsek</b>	5,36	0,00	5,36	
<b>Oblouk</b>	32,09	5,36	37,45	100,00
<b>Přímý úsek</b>	13,48	37,45	50,93	
<b>Oblouk</b>	12,70	50,93	63,63	50,00
<b>Přímý úsek</b>	16,67	63,63	80,31	

### 6.2.2 Výškové řešení

Úsek větve B začíná ve stávající stopě silnice III/32221 v nadmořské výšce 220,14 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 218,83 m. n. m. Trasa je popisována od napojení na silnici III/32221 po střed první navržené okružní křižovatky. Největší podélný sklon má hodnotu - 4,98 % a to ve svém počátku v úseku v km 0,00000 – 0,01016. Nejmenší navržený sklon je - 0,20 % v úseku před okružní křižovatkou v km 0,05794 – 0,06531.

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 4 Výškové řešení větve B**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
<b>1/Klesání</b>					-4,98	34,05	10,17
<b>2/Oblouk</b>	1000,00	23,89	0,29	Vydutý			
<b>3/Klesání</b>					-0,20	31,26	7,36
<b>4/Stoupání</b>					3,00	15,00	15,01

### **6.2.3 Příčné sklony**

Ve větvi B je použit po celé délce základní střešovitý sklon 2,50 %. Ve směrových obloucích nejsou navrženy dostředné sklony z důvodu malých rychlostí a stísněných podmínek. Zemní plán je navržena ve střešovitém sklonu o velikosti 3 %.

### **6.2.4 Konstrukce vozovky**

Stávající konstrukce vozovky silnice III/32221 není známá a tak konstrukce vozovky větve B byla zvolena stejná jako u větve A, tedy D1-N-1, TDZ III, P III.

Pro konstrukci zvýšeného bezpečnostního ostrůvku byla zvolena stejná konstrukce středového ostrůvku jako u větve A, tedy D2-D-1, TDZ CH, P III. Oba návrhy vychází z TP 170 – navrhování pozemních komunikací.

### **6.2.5 Odvodnění**

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do otevřeného odvodňovacího zařízení, nebo do zeleného pásu mezi komunikacemi. V místech, kde sklon terénu je směrem od tělesa násypu pozemní komunikace, bude srážková voda odvedena do terénu. Srážková voda z příkopů bude svedena do stávajících vodních recipientů.

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláň je zajištěno sklonem pláň ve velikosti 3 % vyústěné na svah násypového tělesa či příkopu.

## **6.3 Větev C**

Větev C připojuje stávající silnici III/32221 vedoucí směrem ze Srnojed na první navrženou okružní křižovatku. Výškové řešení je patrné ve výkresu přehledného profilu větve C (výkres B.4.3). Na této větvi je vypracován jeden vzorový řez (výkres B.5.3). Návrhová rychlost větve C je v úseku před okružní křižovatkou v hodnotě 30 km/h, aby umožňovala bezpečný průjezd křižovatkou. V místě napojení na stávající silnici III/32221 je návrhová rychlost stávající silnice nezměněna a zůstává tak maximální dovolená rychlost v obci 50 km/h.

### **6.3.1 Směrové řešení**

Navržená trasa větve C začíná ve stávající stopě silnice III/32221 vedoucí směrem ze Srnojed. Délka přímého úseku ve stávající stopě činí 38,92 m. Poté se od stávající silnice odklání pomocí levostranného jednoduchého oblouku bez přechodnic o poloměru 50,00 m. Za levostranným obloukem je navržen přímý úsek délky 19,18 m, který je zakončen ve středu první okružní křižovatky. Celková délka větve C je 80,67 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve C jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 5 Směrové řešení větve C**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
Přímý úsek	38,92	0,00	38,92	
Oblouk	22,56	38,92	61,49	50,00
Přímý úsek	19,18	61,49	80,67	

### 6.3.2 Výškové řešení

Úsek větve C začíná ve stávající stopě silnice III/32221 v nadmořské výšce 218,29 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 218,83 m. n. m. Trasa je popisována od napojení na silnici III/32221 směrem ze Srnojed po střed první navržené okružní křižovatky.

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 6 Výškové řešení větve C**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
1/Stoupání					0,14	65,67	65,67
2/Stoupání					3,00	15,00	15,01

### 6.3.3 Příčné sklony

Ve větvi C je použit po celé délce základní střechovitý sklon 2,50 %. Ve směrovém oblouku není navržen dostředný sklon z důvodu malých rychlostí a stísněných podmínek. Zemní plán je navržen ve střechovitém sklonu o velikosti 3 %.

### 6.3.4 Konstrukce vozovky

Stávající konstrukce vozovky silnice III/32221 není známá, a tak konstrukce vozovky větve C byla zvolena stejná jako u větve A, tedy D1-N-1, TDZ III, P III.

### 6.3.5 Odvodnění

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do otevřeného odvodňovacího zařízení, nebo do zeleného pásu mezi komunikacemi. Srážková voda z příkopů bude svedena do stávajících vodních recipientů.

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláň je zajištěno sklonem pláň ve velikosti 3 %.

## 6.4 Větev D

Větev D napojuje druhou navrženou okružní křižovatku na budoucí propojku městského obvodu VI s centrem Pardubic. Výškové řešení je patrné ve výkresu přehledného profilu větve D (výkres B.4.4). Na této větvi je vypracován jeden vzorový řez (výkres B.5.4).



Návrhová rychlost před okružní křižovatkou je 30 km/h. Maximální dovolená rychlost v místě připojení na budoucí propojku bude shodná s její maximální návrhovou dovolenou rychlostí.

#### 6.4.1 Směrové řešení

Navržená trasa větve D začíná ve středu druhé okružní křižovatky, v místech poblíž stávajícího křížení ulice Žižkova a místní komunikace vedoucí směrem do Rosic. Větev D se skládá pouze z přímého úseku délky 69,53 m a je zakončena v místech návrhu budoucí propojky městského obvodu VI s centrem Pardubic.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve B jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 7 Směrové řešení větve D**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]
Přímý úsek	69,53	0,00	69,53

#### 6.4.2 Výškové řešení

Trasa větve D začíná v nadmořské výšce 216,95 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 216,33 m. n. m. Trasa je popisována od středu druhé okružní křižovatky po místo návrhu propojky s centrem Pardubic navrženou společností DSP a.s., kde přehledná situace je přiložena v související dokumentaci (C.3 Propojka průmyslová zóna Staré Čívce - Svítkov - Pardubice Trojice (Etapa 2.) | vypracovaná společností DSP a.s.)

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 8 Výškové řešení větve D**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
1/Klesání					-3,00	15,00	15,01
2/Klesání					-0,31	54,53	54,53

#### 6.4.3 Příčné sklony

Ve větvi D je použit po celé délce základní střešovité sklon 2,50 % a zemní pláň je navržena ve střešovitém sklonu o velikosti 3%.

#### 6.4.4 Konstrukce vozovky

Stávající konstrukce budoucí propojky navrženou společností DSP a.s. není známá, a tak konstrukce vozovky větve D byla zvolena stejná jako u větve A, tedy D1-N-1, TDZ III, P III.

#### 6.4.5 Odvodnění

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do otevřeného odvodňovacího zařízení, případně do prostoru terénu se sklonem od těla

pozemní komunikace. Srážková voda z příkopů bude svedena do stávajících vodních recipientů. Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %.

## **6.5 Větev E**

Větev E připojuje stávající ulici Žižkova k navržené druhé okružní křižovatce a umožňuje tak propojení ulice Přerovská a městskou část Svítkov s místními komunikacemi, jež jsou předmětem návrhu stavby. Větev E je navržena jako jednosměrná místní komunikace vedoucí na začátku své délky po stávající trase ulice Žižkova i pod stávajícím nezměněným podjezdem pod železniční tratí. Je tak zamezeno střídavé projíždění podjezdu a zvýšení bezpečnosti ve špatně přehledném úseku.

Výškové řešení větve E je patrné ve výkresu přehledného profilu větve E (výkres B.4.5). Na této větvi je vypracován jeden vzorový řez (výkres B.5.5). Návrhová rychlost je v úseku před okružní křižovatkou navržena na hodnotu 30 km/h. Na začátku trasy je předpokládána návrhová rychlost stejná, jako je maximální povolená rychlost v obci, tedy 50 km/h.

### **6.5.1 Směrové řešení**

Navržená trasa větve E začíná ve stávající stopě místní komunikace ulice Žižkova, v místech poblíž křížení ulic Žižkova a Přerovská. Ve svém počátku navazuje na stávající stav ulice Žižkova a současně se zde sbíhá s větví F, která je taktéž jednosměrnou místní komunikací a umožňuje dopravu v opačném směru nežli větev E.

Trasa začíná přímým úsekem délky 5,17 m, za kterým se nachází pravostranný jednoduchý oblouk o poloměru 200,00 m. Dále následuje přímý úsek délky 20,19 m a levostranný jednoduchý oblouk o poloměru 50,00 m, který usměrňuje trasu do podjezdu pod železniční tratí. Za obloukem je pak přímý úsek délky 11,26 m, který je situovaný právě pod železniční tratí s označením 010 ve směru Kolín – Česká Třebová. Až po konec podjezdu navržená trasa kopíruje stávající směrové uspořádání místní komunikace ulice Žižkova. Konstrukce stávajícího podjezdu začíná v km 0,03974 a končí v km 0,05098.

Na přímý úsek trasy navazuje větev E levostranným jednoduchým obloukem o poloměru 10,00 m a za ním se nachází další přímý úsek délky 12,38 m. Trasa je zakončena pravostranným jednoduchým obloukem o poloměru 9,99 m v místě napojení na okružní jízdná pás. Celková délka větve E je 75,40 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve E jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 9 Směrové řešení větve E**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
<b>Přímý úsek</b>	5,17	0,00	5,17	
<b>Oblouk</b>	10,14	5,17	15,32	200,00
<b>Přímý úsek</b>	20,19	15,32	35,50	
<b>Oblouk</b>	4,11	35,50	39,61	50,00
<b>Přímý úsek</b>	11,26	39,61	50,88	
<b>Oblouk</b>	5,93	50,88	56,81	10,00
<b>Přímý úsek</b>	12,38	56,81	69,18	
<b>Oblouk</b>	6,22	69,18	75,40	9,99

### 6.5.2 Výškové řešení

Úsek větve E začíná ve stávající stopě místní komunikace ulice Žižkova v nadmořské výšce 216,24 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 216,50 m. n. m. Největší podélný sklon má hodnotu + 5,83 % a to na konci trasy v úseku v km 0,05629 – 0,07540. Nejmenší navržený sklon je - 0,04 % a to v úseku na začátku trasy, kdy trasa je vedena ve stávajícím výškovém vedení stávající místní komunikace ulice Žižkova, v km 0,00000 – 0,00456.

Větev E je výrazně ovlivněna průjezdným průřezem podjezdu pod železniční tratí. Maximální výška vozidla, jemuž je umožněno stávajícím podjezdem projet, je stanovena na hodnotu 1,90 m.

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 10 Výškové řešení větve E**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
<b>1/Klesání</b>					-0,04	10,73	4,56
<b>2/Oblouk</b>	500,00	6,17	0,04	Vypuklý			
<b>3/Klesání</b>					-2,50	15,54	8,14
<b>4/Oblouk</b>	250,00	1,23	0,00	Vypuklý			
<b>5/Klesání</b>					-3,49	17,24	14,52
<b>6/Oblouk</b>	100,00	1,494	0,01	Vydutý			
<b>7/Klesání</b>					-0,50	9,62	4,95
<b>8/Oblouk</b>	100,00	3,168	0,05	Vydutý			
<b>9/Stoupání</b>					5,83	22,28	19,14

### 6.5.3 Příčné sklony

Větev E začíná ve stávajících příčných sklonech jako stávající místní komunikace ulice Žižkova, tedy v základním střechovitém sklonu 2,50 %. Od míst, kdy je větev E vedena odděleně od větve F, je po zbytek větve navržen jednostranný dostředný sklon v hodnotě 2,50 %.

#### **6.5.4 Konstrukce vozovky**

Od začátku trasy po konec podjezdu pod železniční tratí je navržená trasa vedena ve stejném výškovém a směrovém vedení jako stávající místní komunikace ulice Žižkova. V tomto úseku dojde k obnově živičného krytu. V úseku, jenž již neprobíhá ve stávajícím výškovém a směrovém uspořádání jako stávající komunikace, bude navržená konstrukce vozovky stejná, jako u větve H. Jedná se o konstrukci D1-N-1, TDZ IV, P III. Konstrukční vrstvy jsou patrné z výkresu vzorového řezu EE' (výkres B.5.5) nebo z kapitoly 6.8.4 Konstrukce vozovky větve H.

#### **6.5.5 Odvodnění**

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do zeleného pásu mezi komunikacemi, odvedením do terénu se sklonem od zemního tělesa pozemní komunikace, případně odvedením vody přímo do okolní vodoteče. V místě podjezdu pod železniční tratí jsou navrženy speciální obrubníky KerbDrain, umožňující odvedení srážkové vody z prostoru jízdního pásu a vypuštění vody za podjezdem do přiléhající vodoteče. Typové listy obrubníku KerbDrain, včetně výkresu uložení, jsou součástí související dokumentace (C.4 Typový list: obrubník KerbDrain).

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláně je zajištěno sklonem pláně ve velikosti 3 %.

### **6.6 Větev F**

Větev F obdobně jako větev E připojuje stávající ulici Žižkova k navržené druhé okružní křižovatce a umožňuje tak propojení ulice Přerovská a městskou část Svítkov s místními komunikacemi, jež jsou předmětem návrhu stavby. Větev F je místní jednosměrná komunikace, která je vedena v opačném směru nežli větev E, tedy od druhé okružní křižovatky směrem do Svítkova. Ve své trase překonává větev F železniční trať. To je řešeno návrhem nového jednosměrného podjezdu.

Výškové řešení větve F je patrné ve výkresu přehledného profilu větve F (výkres B.4.6). Na této větvi je vypracován jeden vzorový řez (výkres B.5.5). Návrhová rychlost je v úseku před okružní křižovatkou navržena na hodnotu 30 km/h. Na úseku trasy blíže k místní komunikaci ulice Přerovská je předpokládána návrhová rychlost stejná, jako je maximální povolená rychlost v obci, tedy 50 km/h.

Větev F je ve směrovém a výškovém řešení popisována v opačném směru, nežli je veden provoz na této místní komunikaci. To znamená, že staničení větve F začíná v místě

souběhu s větví E a končí v místě napojení na okružní jízdní pás druhé navržené okružní křižovatky.

V přídružném prostoru větve F je po celé její délce navržen chodník. Chodník je široký 2,00 m a je osazen obrubníky. Chodník začíná na hranici vjezdu na pozemek hokejbalového hřiště, poblíž začátku staničení větve F. Až na konec nově navrženého podjezdu pod železniční tratí chodník přiléhá k hlavnímu dopravnímu prostoru místní komunikace. Za podjezdem se chodník odklání od hlavního dopravního prostoru a vede přímočaře do míst, kde je napojen na místní komunikaci pro pěší a cyklisty. V blízkosti místa připojení na tuto komunikaci se nachází i přechod pro chodce. Prostor mezi chodníkem a hlavním dopravním prostorem větve F je zatravněn.

### **6.6.1 Směrové řešení**

Staničení a směrově řešení trasy větve F začíná ve stávající stopě místní komunikace ulice Žižkova, v místech poblíž křížení ulic Žižkova a Přerovská. Ve svém počátku navazuje na stávající stav ulice Žižkova a současně se zde sbíhá s větví E. Trasa začíná přímým úsekem délky 0,14 m ve stávajícím směrovém uspořádání jako stávající místní komunikace ulice Žižkova. Trasa odbočuje od větve E pomocí levostranného jednoduchého oblouku ve směru staničení o poloměru 30,00 m. Za obloukem pokračuje trasa přímým úsekem délky 4,86 m a následně se stáčí pomocí pravostranného jednoduchého oblouku o poloměru 30,00 m. Na konci tohoto oblouku začíná konstrukce nového podjezdu a to v km 0,04289. V podjezdu vede trasa pomocí přímého úseku délky 10,93 m a na konci tohoto přímého úseku je i ukončena konstrukce podjezdu, a to v km 0,05391.

Za podjezdem trasa pokračuje levostranným jednoduchým obloukem o poloměru 50,00 m, na který plynule navazuje další levostranný jednoduchý oblouk o poloměru 21,65 m. Trasa je zakončena krátkým přímým úsekem délky 0,11 m, kterým větev navazuje na okružní jízdní pás druhé navržené okružní křižovatky. Celková délka větve F je 73,69 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve F jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 11 Směrové řešení větve F**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
<b>Přímý úsek</b>	0,14	0,00	0,14	
<b>Oblouk</b>	19,49	0,14	19,63	30,00
<b>Přímý úsek</b>	4,86	19,63	24,49	
<b>Oblouk</b>	18,54	24,49	43,04	30,00
<b>Přímý úsek</b>	10,93	43,04	53,96	
<b>Oblouk</b>	6,18	53,96	60,14	50,00
<b>Oblouk</b>	13,44	60,14	73,58	21,65
<b>Přímý úsek</b>	0,11	73,58	73,69	

### 6.6.2 Výškové řešení

Úsek větve F začíná ve stávající stopě místní komunikace ulice Žižkova v nadmořské výšce 216,24 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 216,50 m. n. m. Největší podélný sklon má hodnotu + 7,50 % a to na konci trasy v úseku v km 0,05994 – 0,07369. Nejmenší navržený sklon je - 0,04 % a to v úseku na začátku trasy, kdy trasa navazuje na stávající výškové vedení stávající místní komunikace ulice Žižkova, v km 0,00000 – 0,00765.

Větev F je výrazně ovlivněna průjezdným průřezem nově navrženého podjezdu pod železniční tratí. Z důvodu složitých místních podmínek nebylo možné navrhnout minimální požadovaný průjezdný průřez pod železniční tratí. Volné výšky podjezdu jsou navrženy v maximálních rozměrech, které dovolovaly místní podmínky. Volná výška přídružného prostoru je v hodnotě 2,00 m a minimální volná výška jízdního pruhu v hodnotě 2,09 m. Řešení podjezdu však není součástí řešení studie. Podrobné řešení podjezdu může nabídnout lepší výškové uspořádání problematického úseku.

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 12 Výškové řešení větve F**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
<b>1/Klesání</b>					-0,04	13,48	7,65
<b>2/Oblouk</b>	300,00	5,83	0,06	Vypuklý			
<b>3/Klesání</b>					-3,93	27,63	19,70
<b>4/Oblouk</b>	100,00	2,11	0,02	Vydutý			
<b>5/Stoupání</b>					0,30	15,22	9,51
<b>6/Oblouk</b>	100,00	3,60	0,07	Vydutý			
<b>7/Stoupání</b>					7,50	17,35	13,79

### 6.6.3 Příčné sklony

Větev F začíná ve stávajících příčných sklonech jako stávající místní komunikace ulice Žižkova, tedy v základním střechovitém sklonu 2,50 %. Od míst, kdy je větev F vedena

odděleně od větve E, je po zbytek větve navržen jednostranný dostředný sklon v hodnotě 2,50 %.

#### 6.6.4 Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací. Postup návrhu konstrukce byl proveden podle katalogu. Ze získaných podkladů byla zvolena návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení TDZ IV a typ podloží III. Z výše uvedených informací byla zvolena konstrukce vozovky D1-N-1, TDZ IV, P III. Tato konstrukce je navržena od míst, kde dochází k oddělení větve F od větve E až po konec staničení této trasy.

Konstrukce vozovky D1-N-1, TDZ IV, P III:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík spojovací kation. emulze	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16 +	80 mm	ČSN EN 13 108-1
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkožbr	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		470 mm	

Pro chodník byla navržena konstrukce D2-D-1, TDZ CH, P III. Návrh vychází z TP 170 – navrhování pozemních komunikací.

Konstrukce chodníku D2-D-1, TDZ CH, P III:

Zámková dlažba tl. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože – drcené kamenivo fr. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkožbr	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		240 mm	

#### 6.6.5 Odvodnění

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do zeleného pásu mezi komunikací a chodníkem a odvedením vody podél obrubníků do speciálních silničních obrubníků KerbDrain. Tyto obrubníky jsou navrženy v podjezdu pod železniční tratí a umožňují odvedení srážkové vody a vyústění této vody do poblíž protékající vodoteče. Typové listy obrubníku KerbDrain, včetně výkresu uložení, jsou součástí související dokumentace (C.4 Typový list: obrubník KerbDrain).

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláně je zajištěno sklonem pláně ve velikosti 3 %.

## **6.7 Větev G**

Větev G umožňuje dopravní obsluhu místní komunikace vedoucí směrem do Rosic po přemostění přes Řeku Labe. V návrhu se předpokládá zamezení vjezdu motorových vozidel na tento most. Navazující místní komunikace na větev G tedy bude zavedena pro motorová vozidla jako slepá místní komunikace. Využití větve G se předpokládá pro mimořádný pojezd vozidel zejména státní správy povodí Labe a vozidel přijíždějících za rybářským účelem. Hlavní účel místní komunikace, na kterou navazuje větev G, je využití pro pěší a cyklisty. Po této komunikaci je vedena jedna z nejdelších cyklistických tras v České Republice, cyklotrasa s označením 2, Labská. Ta na větvi G odbočuje na samostatnou komunikaci pro pěší a cyklisty a následně pomocí přechodu pro chodce překonává větev A a pokračuje dále směrem do Srnojed.

Větev G je z důvodu úzkého šířkového uspořádání navazující místní komunikace a nízkého očekávaného provozu vozidel řešena jako jednopruhová, obousměrně pojižděná komunikace s omezeným vjezdem. Výškové řešení je patrné ve výkresu přehledného profilu větve G (výkres B.4.7). Na této větvi je vypracován jeden vzorový řez (výkres B.5.7). Návrhová rychlost je po celé délce 30 km/h.

### **6.7.1 Směrové řešení**

Popisové směrové řešení trasy větve G začíná napojením na stávající místní komunikaci vedenou směrem od přemostění přes řeku Labe. Ve stávajícím šířkovém uspořádání, jako je stávající místní komunikace, je veden i první přímý úsek délky 5,62 m. Na konci tohoto přímého úseku, tedy v km 0,00562, se nachází osová napojení na místní komunikaci pro pěší a cyklisty. Větev G se pak od stávající místní komunikace odděluje přímým úsekem délky 2,64 m a pokračuje jednoduchým levostranným obloukem o poloměru 20,00 m. Za tímto obloukem se nachází přímý úsek délky 13,97 m a následně pravostranný jednoduchý oblouk o poloměru 10,00 m. Posledním úsekem větve G je přímý úsek délky 20,03 m, který je zakončen ve středu druhé navržené okružní křižovatky. Celková délka větve G je 56,84 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve G jsou uvedeny v tabulce:



**Tabulka 13 Směrové řešení větve G**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
Přímý úsek	5,62	0,00	5,62	
Přímý úsek	2,64	5,62	8,27	
Oblouk	8,20	8,27	16,47	20,00
Přímý úsek	13,97	16,47	30,44	
Oblouk	6,37	30,44	36,81	10,00
Přímý úsek	20,03	36,81	56,84	

### 6.7.2 Výškové řešení

Popis výškového řešení větve G začíná ve stávající stopě místní komunikace vedoucí od přemostění přes řeku Labe, v nadmořské výšce 216,35 m. n. m. Bpv. a končí ve středu druhé okružní křižovatky, ve výšce 216,95 m. n. m.

Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 14 Výškové řešení větve G**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
1/Stoupání					0,36	41,84	41,84
2/Stoupání					3,00	15,00	15,01

### 6.7.3 Příčné sklony

Ve větvi G je použit po celé délce dostředný sklon v hodnotě 2,50 %. Zemní pláň je navržena taktéž v dostředném sklonu o velikosti 3 %.

### 6.7.4 Konstrukce vozovky

Stávající konstrukce vozovky místní komunikace vedoucí od přemostění přes řeku Labe není známá, a tak konstrukce vozovky větve G byla zvolena stejná jako u větve F a H, tedy D1-N-1, TDZ IV, P III. Jednotlivé konstrukční vrstvy jsou patrné z výkresu vzorového řezu GG' (výkres B.5.7) nebo z kapitoly 6.6.4 Konstrukce vozovky větve F.

### 6.7.5 Odvodnění

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do otevřeného odvodňovacího zařízení, do zeleného pásu mezi komunikacemi nebo do terénu se sklonem od tělesa pozemí komunikace. Srážková voda z příkopů bude svedena do stávajících vodních recipientů.

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláň je zajištěno sklonem pláň ve velikosti 3 %.

## 6.8 Větev H

Větev H představuje rekonstruovaný úsek místní komunikace ulice Srnojedská. Nově rekonstruovaný úsek bude zjednosměrněn pro motorová vozidla. Vjezd do ulice Srnojedská bude umožněn z větve A poblíž první navržené okružní křižovatky a výjezd z ulice je opět napojením na větev A v blízkosti vlakové zastávky. Provoz cyklistů v nově rekonstruované ulici Srnojedská je umožněn v obou směrech. Předpokládá se poměrně velký provoz cyklistů, neboť zde vede jedna z nejdelších cyklistických tras v České Republice, cyklotrasa s označením 2, Labská. Z toho důvodu na větev H navazují místní komunikace pro pěší a cyklisty.

První místní komunikace pro pěší a cyklisty, která na ulici Srnojedská navazuje, se nachází poblíž první okružní křižovatky na začátku větve H. Umožňuje napojení na komunikaci pro pěší a cyklisty vedoucí do Srnojed a překonání větve B pomocí přechodu pro chodce. Druhá místní komunikace určená pro pěší a cyklisty se nachází v blízkosti vstupu na vlakovou zastávku. Tato komunikace vede podél železniční trati a v blízkosti nově navrženého podjezdu pod železniční tratí umožňuje překonání větve A pomocí přechodu pro chodce a navázání na místní komunikaci směřující k přemostění přes řeku Labe.

Podél zástavby a oplocených pozemků ve větvi H je navržen nový chodník. Ten začíná u vjezdu k nemovitostem poblíž první okružní křižovatky a končí napojením na vstup na vlakovou zastávku. Chodník je navržen v šířce 2,00 až 2,15 m a jeho celková délka je přibližně 284 m. Svým výškovým řešením navazuje plynule na okolní zástavbu. Podél chodníku po levé straně ve směru staničení větve H jsou navržené zatravněné plochy ohraničené silničním obrubníkem. Před vjezdy k nemovitostem je místo zatravněné plochy navrženo parkovací stání. Parkovací stání umožňuje parkování vozidel vlastníků sousedních nemovitostí. Délka parkovacího stání je různá a umožňuje parkování dvou, výjimečně jednoho vozidla, pro každou sousedící nemovitost s vjezdem do ulice Srnojedská.

Výškové řešení je patrné ve výkresu přehledného profilu větve H (výkres B.4.8). Na této větvi jsou zpracovány dva vzorové řezy (výkresy B.5.1, a B.5.8). Větev H je navrhována po celé délce na návrhovou rychlost 30 km/h.

### 6.8.1 Směrové řešení

Navržená trasa větve H začíná v místě napojení na osu větve A, poblíž návrhu první okružní křižovatky. Trasa začíná přímým úsekem délky 13,91 m a pokračuje levostranným jednoduchým obloukem o poloměru 12,00 m. Na konci tohoto oblouku v km 0,02304 se napojuje na větev H místní komunikace pro pěší a cyklisty, připojující ulici Srnojedská na

cyklotrasu směrem do Srnojed. Zároveň je v tomto místě umožněn vjezd do zahrádkářské oblasti k jednotlivým nemovitostem.

Trasa větve H po oblouku pokračuje přímým úsekem délky 47,68 m. Po pravé straně ve směru staničení začíná v km 0,02692 chodník, který přiléhá k okolním pozemkům. V km 0,05977 je navrženo první parkovací stání před vjezdem na pozemek. Konstrukce prvního parkovací stání pak končí ve staničení v km 0,07810. Na přímý úsek trasy větve H navazuje pravostranný jednoduchý oblouk o poloměru 50,00 m a za ním tři přímé úseky o délkách 68,65 m, 110,09 m a 5,54 m.

Druhé parkovací stání před vjezdu začíná ve staničení 0,11600 a končí v km 0,13031. Staničení jednotlivých parkovacích stání jsou uvedeny v tabulce 17 Parkovací stání.

Po třech přímých úsecích trasa větve H pokračuje levostranným jednoduchým obloukem o poloměru 10,00 m. Na začátku tohoto oblouku, tedy v km 0,27785 se napojuje na větev H osa místní komunikace pro pěší a cyklisty vedená podél železniční tratě do míst druhé navržené okružní křižovatky. Zároveň je v místech od tohoto napojení po konec vstupu na vlakovou zastávku vytvořen prostor pro možnou dopravní obsluhu této vlakové zastávky.

Trasa větve H pokračuje za obloukem posledním přímým úsekem délky 17,63 m a končí napojením ve stykové křižovatce na osu větve A. Celková délka větve H je 315,98 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích větve H jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 15 Směrové řešení větve H**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
<b>Přímý úsek</b>	13,91	0,00	13,91	
<b>Oblouk</b>	9,13	13,91	23,04	12,00
<b>Přímý úsek</b>	47,68	23,04	70,73	
<b>Oblouk</b>	22,84	70,73	93,57	50,00
<b>Přímý úsek</b>	68,65	93,57	162,21	
<b>Přímý úsek</b>	110,09	162,21	272,30	
<b>Přímý úsek</b>	5,54	272,30	277,85	
<b>Oblouk</b>	20,50	277,85	298,35	10,00
<b>Přímý úsek</b>	17,63	298,35	315,98	

**Tabulka 16 Parkovací stání**

Úsek	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]
1	18,33	59,77	78,10
2	14,31	116,00	130,31
3	26,87	131,67	158,54
4	14,24	159,66	173,90
5	7,56	175,05	182,61
6	15,31	183,60	198,91
7	14,98	206,49	221,47
8	14,69	239,71	254,40
9	26,15	259,25	285,40

### 6.8.2 Výškové řešení

Popis výškového řešení větve H začíná v místě napojení na osu větve A, v nadmořské výšce 218,33 m. n. m. Bpv. a končí ve výšce 217,48 m. n. m., v místě výjezdu ulice Srnojedská napojením opět na osu větve A. Největší podélný sklon mimo oblast jízdního pruhu větve A, má hodnotu - 2,60 % a to na úseku v km 0,29689 – 0,31248, tedy v místech před napojením výjezdu ulice Srnojedská na větev A. Nejmenší navržený sklon má hodnotu 0,51 % a to na úseku v km 0,17821 – 0,20844. Výškové řešení je výrazně ovlivněno okolní zástavbou, aby bylo dodrženo plynulé napojení na stávající vjezdy na soukromé pozemky. Výškové oblouky a jejich poloměry jsou navrhovány dle ČSN 73 6110 tab. 13 a 14.

Navržené sklony a zaoblení lomů nivelety jsou voleny tak, aby byl dodržen minimální výsledný sklon 0,50 % ve všech místech trasy. Základní údaje o jednotlivých úsecích výškového řešení jsou uvedeny v tabulce.

**Tabulka 17 Výškové řešení větve A**

Úsek	Poloměr [m]	Délka tečen [m]	Svislá přechodnice [m]	Typ oblouku	Sklon tečny [%]	Šikmá délka [m]	Vodorovná délka [m]
1/Klesání					-2,86	4,64	4,64
2/Klesání					-1,00	35,32	22,77
3/Oblouk	1500,00	12,55	0,05	Vydutý			
4/Stoupání					0,67	58,03	23,68
5/Oblouk	2500,00	21,80	0,10	Vypuklý			
6/Klesání					-1,08	60,37	18,71
7/Oblouk	2500,00	19,86	0,08	Vydutý			
8/Stoupání					0,51	61,64	30,23
9/Oblouk	4000,00	11,56	0,02	Vydutý			
10/Stoupání					1,09	58,42	28,39
11/Oblouk	1000,00	18,47	0,17	Vypuklý			
12/Klesání					-2,60	34,06	15,60
13/Klesání					-5,00	3,50	3,50

### 6.8.3 Příčné sklony

Po celé délce větve H je navržen jednostranný dostředný sklon jízdního pruhu v hodnotě 2,50 %, umožňující odvedené srážkové vody směrem od chodníku k zelenému pásu mezi komunikacemi.

Příčné sklony navrženého chodníku jsou v rozmezí od 0,50 až 2,00 % a příčné sklony parkovacího stání jsou proměnné v závislosti na výšce vjezdů na okolní pozemky a výšce nivelety jízdního pruhu.

Zemní plán je navržena taktéž v dostředném sklonu o velikosti 3%

### 6.8.4 Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací. Postup návrhu konstrukce byl proveden podle katalogu. Ze získaných podkladů byla zvolena návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení TDZ IV a typ podloží III. Z výše uvedených informací byla zvolena konstrukce vozovky D1-N-1, TDZ IV, P III.

Konstrukce vozovky D1-N-1, TDZ IV, P III:

Asfaltový beton pro ohrubnou vrstvu	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík spojovací kation. emulze	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16 +	80 mm	ČSN EN 13 108-1
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		470 mm	

Pro parkovací stání byla navržena konstrukce D2-D-1, TDZ VI, P III a pro chodník byla navržena konstrukce D2-D-1, TDZ CH, P III. Návrh vychází z TP 170 – navrhování pozemních komunikací.

Konstrukce parkovacího stání D2-D-1, TDZ VI, P III:

Zámková dlažba tl. 8 cm	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože – drcené kamenivo fr. 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		370 mm	

Konstrukce chodníku D2-D-1, TDZ CH, P III:

Zámková dlažba tl. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože – drcené kamenivo fr. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		240 mm	

### **6.8.5 Odvodnění**

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do zeleného pásu mezi komunikacemi.

Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláně je zajištěno sklonem pláně ve velikosti 3 % vyústěné na svah násypového tělesa.

## **6.9 Místní komunikace pro pěší a cyklisty, Srnojedy – ulice Srnojedská**

První místní komunikace pro pěší a cyklisty navazuje na stávající komunikace pro pěší a cyklisty, jež vede podél silnice III/32221 směrem do Srnojed. Stávající komunikace pro pěší a cyklisty byla zakončena výjezdem na silnici III/32221 několik desítek metrů před stávajícím křížením této silnice s ulicí Srnojedská. V návrhu studie stavby je tato komunikace pro pěší a cyklisty prodloužena až na hranici s větví B, kde je navržen přechod pro chodce se zvýšeným bezpečnostním středovým ostrůvkem a je tak umožněno bezpečné pokračování provozu chodců a cyklistů až do ulice Srnojedská, na kterou komunikace pro pěší a cyklisty navazuje. V ulici Srnojedská je veden provoz cyklistů v obou směrech po jednosměrné komunikaci a provoz chodců po chodníku podél okolní zástavby.

### **6.9.1 Směrové řešení**

Popisové směrové řešení trasy komunikace pro pěší a cyklisty začíná ve stávající stopě současné komunikace pro pěší a cyklisty vedoucí směrem ze Srnojed. Trasa začíná přímým úsekem délky 34,17 m, na který navazuje pravostranný jednoduchý oblouk o poloměru 75,00 m. Za obloukem pokračuje trasa přímým úsekem délky 17,33 m a následně se stáčí pomocí pravostranného jednoduchého oblouku o poloměru 30,00 m. V následném přímém úseku délky 15,95 m překonává komunikace pro pěší a cyklisty větev B. Pro ochranu chodců a cyklistů je v místě přechodu zřízen bezpečnostní zvýšený středový ostrůvek.

Po křížení s větví B následuje za přímým úsekem levostranný jednoduchý oblouk o poloměru 10,00 m, za ním krátký přímý úsek délky 0,93 m a následně pravostranný jednoduchý oblouk o poloměru 8,00 m. Poté pokračuje trasa komunikace dvěma přímými úseky délky 6,16 m a 21,90 m v místech současné ulice Srnojedská, kde se nachází i

propustek, překonávající vodoteč. Šířkové uspořádání, i stávající propustek zůstane nezměněn. Na svém konci se komunikace pro pěší a cyklisty napojuje na větev H, rekonstruovanou místní komunikaci ulici Srnojedská. Celková délka nově navržené trasy komunikace pro pěší a cyklisty je 132,03 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích komunikace pro pěší a cyklisty, Srnojedy – ulice Srnojedská jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 18 Směrové řešení komunikace pro pěší a cyklisty, Srnojedy - ulice Srnojedská**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
<b>Přímý úsek</b>	34,17	0,00	34,17	
<b>Oblouk</b>	9,46	34,17	43,63	75,00
<b>Přímý úsek</b>	17,33	43,63	60,96	
<b>Oblouk</b>	13,18	60,96	74,13	30,00
<b>Přímý úsek</b>	15,95	74,13	90,08	
<b>Oblouk</b>	5,80	90,08	95,88	10,00
<b>Přímý úsek</b>	0,93	95,88	96,81	
<b>Oblouk</b>	7,16	96,81	103,97	8,00
<b>Přímý úsek</b>	6,16	103,97	110,13	
<b>Přímý úsek</b>	21,90	110,13	132,03	

### 6.9.2 Výškové řešení

Komunikace pro pěší a cyklisty, Srnojedy – ulice Srnojedská je výškově závislá na okolní zástavbě. Ve svém počátku navazuje výškově na stávající komunikaci pro pěší a cyklisty. Dále navazuje výškově na jízdní pás větve B po obou stranách komunikace, na stávající výškové uspořádání komunikace nad propustkem a na výškové uspořádání nově rekonstruované větve H místní komunikace ulice Srnojedská. Úseky mezi výškově pevně stanovenými částmi budou provedeny v konstantním sklonu tak, aby došlo k jejich plynulému napojení.

### 6.9.3 Příčné sklony

Komunikace pro pěší a cyklisty je navržena v dostředném sklonu v hodnotě 2,50 %. Od počátku úseku pro křížení komunikace s větví B je dostředný sklon skloněn směrem od větve C. Od křížení s větví B po konec komunikace pro pěší a cyklisty je příčný dostředný sklon skloněn směrem k větví A. Zemní plán je navržena taktéž v dostředném sklonu o velikosti 3 %.

### 6.9.4 Konstrukce vozovky

Stávající konstrukce komunikace pro pěší a cyklisty vedoucí podél silnice III/32221 směrem ze Srnojed není známa, a tak byla zvolena konstrukce D2-N-3, TDZ VI, P III. Návrh vychází z TP 170 – navrhování pozemních komunikací.

Konstrukce komunikace pro pěší a cyklisty D2-N-3, TDZ VI, P III:

Asfaltový beton pro ohranovou vrstvu	ACO 11	50 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřik spojovací kation. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový recyklát	R-mat	50 mm	ČSN EN 13 108-8
Štěrkožrť	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		300 mm	

### **6.9.5 Odvodnění**

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do zeleného pásu mezi komunikacemi nebo do terénu se sklonem od tělesa pozemí komunikace. Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláň je zajištěno sklonem pláň ve velikosti 3 %.

## **6.10 Místní komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice – ulice Srnojedská**

Druhá navržená komunikace pro pěší a cyklisty navazuje na stávající místní komunikaci vedenou podél železniční trati. Tato stávající místní komunikace od napojení na větve H v místech poblíž vlakové zastávky až po začátek návrhu komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice – ulice Srnojedská zůstane nepozměněna a bude využita jako komunikace pro pěší a cyklisty. Jediná úprava na této komunikaci bude úprava nezpevněné krajnice při výstavbě sklonů svahů u větve A.

Začátek úseku místní komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice – ulice Srnojedská je patrný z výkresů situace stavby (výkres B.3.3). Komunikace kříží větve A. V místě křížení je navržen bezpečnostní středový ostrůvek, zvyšující ochranu na přechodu pro chodce. Před přechodem pro chodce se na komunikaci pro pěší a cyklisty napojuje také chodník, který vede v nově navrženém podjezdu pod železniční trati.

Po překonání větve A se komunikace pro pěší a cyklisty napojuje na větve G a následně na místní komunikaci vedoucí směrem k přemostění přes řeku Labe. Po celé délce komunikace pro pěší a cyklisty bude vedena jedna z nejdelších cyklotras v České Republice, s označením 2, Labská.

### **6.10.1 Směrové řešení**

Popisové směrové řešení trasy komunikace pro pěší a cyklisty začíná ve stávající stopě současné komunikace vedené podél železniční trati. Trasa začíná přímým úsekem délky 22,09 m, na který navazuje levostranný jednoduchý oblouk o poloměru 5,00 m. V oblouku se na místní komunikaci napojuje chodník vedoucí v nově navrženém podjezdu pod železniční



trati s označením 010 ve směru Kolín – Česká Třebová. Za obloukem navazuje přímý úsek délky 12,71 m, ve kterém dochází ke křížení komunikace pro pěší a cyklisty s větví A.

Po překonání větve A navazuje na přímý úsek pravostranný jednoduchý oblouk o poloměru 7,00 m a za ním přímý úsek délky 24,74 m. Následuje levostranný jednoduchý oblouk o poloměru 7,00 m a poslední přímý úsek délky 13,26 m, kterým se komunikace napojuje na větev G. Celková délka nově navržené trasy komunikace pro pěší a cyklisty Rosice – ulice Srnojedská je 86,71 m.

Základní údaje o jednotlivých směrových prvcích komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice – ulice Srnojedská jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 19 Směrové řešení komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice - ulice Srnojedská**

Typ	Délka [m]	Počáteční staničení [m]	Koncové staničení [m]	Poloměr [m]
<b>Přímý úsek</b>	22,09	0,00	22,09	
<b>Oblouk</b>	7,58	22,09	29,67	5,00
<b>Přímý úsek</b>	12,71	29,67	42,38	
<b>Oblouk</b>	2,59	42,38	44,97	7,00
<b>Přímý úsek</b>	24,74	44,97	69,71	
<b>Oblouk</b>	3,73	69,71	73,44	7,00
<b>Přímý úsek</b>	13,26	73,44	86,71	

### **6.10.2 Výškové řešení**

Komunikace pro pěší a cyklisty, Rosice – ulice Srnojedská je výškově závislá na okolní zástavbě. Ve svém počátku navazuje výškově na stávající komunikaci vedenou podél železniční trati. Dále navazuje výškově na jízdní pás větve A po obou stranách komunikace, na chodník vedoucí v nově navrženém podjezdu pod železniční tratí a na výškové řešení větve G. Úseky mezi výškově pevně stanovenými částmi budou provedeny v konstantním sklonu tak, aby došlo k jejich plynulému napojení.

### **6.10.3 Příčné sklony**

Komunikace pro pěší a cyklisty je navržena v dostředném sklonu v hodnotě 2,00 %. Od počátku úseku pro křížení komunikace s větví A je dostředný sklon skloněn směrem k větví A. Od křížení s větví A po konec komunikace pro pěší a cyklisty je příčný dostředný sklon skloněn směrem k okružní křižovatce. Zemní plán je navržena v dostředném sklonu o velikosti 3 %.

### **6.10.4 Konstrukce vozovky**

Byla zvolena stejná konstrukce vozovky jako u komunikace pro pěší a cyklisty Srnojedy – ulice Srnojedská. Jedná se o konstrukci D2-N-3, TDZ VI, P III. Návrh vychází z TP 170 – navrhování pozemních komunikací.

Konstrukce komunikace pro pěší a cyklisty D2-N-3, TDZ VI, P III:

Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11	50 mm	ČSN EN 13 108-1
Postřík spojovací kation. emulze	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový recyklát	R-mat	50 mm	ČSN EN 13 108-8
Štěrkodrt'	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		300 mm	

### 6.10.5 Odvodnění

Odvedení vody z povrchu komunikace bude zajištěno příčným a podélným sklonem do zeleného pásu mezi komunikacemi. Sklony tras variant jsou navrženy tak, aby po celé délce trasy byl dodržen výsledný minimální sklon 0,50 %. Odvodnění zemní pláň je zajištěno sklonem pláň ve velikosti 3 %.

## 6.11 Křižovatky

Celkem byly navrženy dvě okružní křižovatky, jedna styková křižovatka a dvě vidlicové křižovatky.

### 6.11.1 Okružní křižovatka 1

První okružní křižovatka se nachází v místě poblíž stávajícího křížení silnice III/32221 s ulicí Srnojedská. Jedná se o okružní křižovatku se třemi větvemi. Křižovatka propojuje větev A, větev B a větev C. Vnější průměr okružní křižovatky je 30,00 m, šířka prstence je 1,00 m, poloměr nezpevněné části středového ostrůvku je 7,50 m a šířka okružního jízdního pásu je 6,50 m.

Okružní křižovatka byla navržena podle TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Šířkové uspořádání jednotlivých vjezdových větví, zakřivení nároží a rozměry okružní křižovatky jsou patrné z výkresu situace stavby (výkres B.3.1) a z výkresu vzorového řezu KK' (výkres B.5.11).

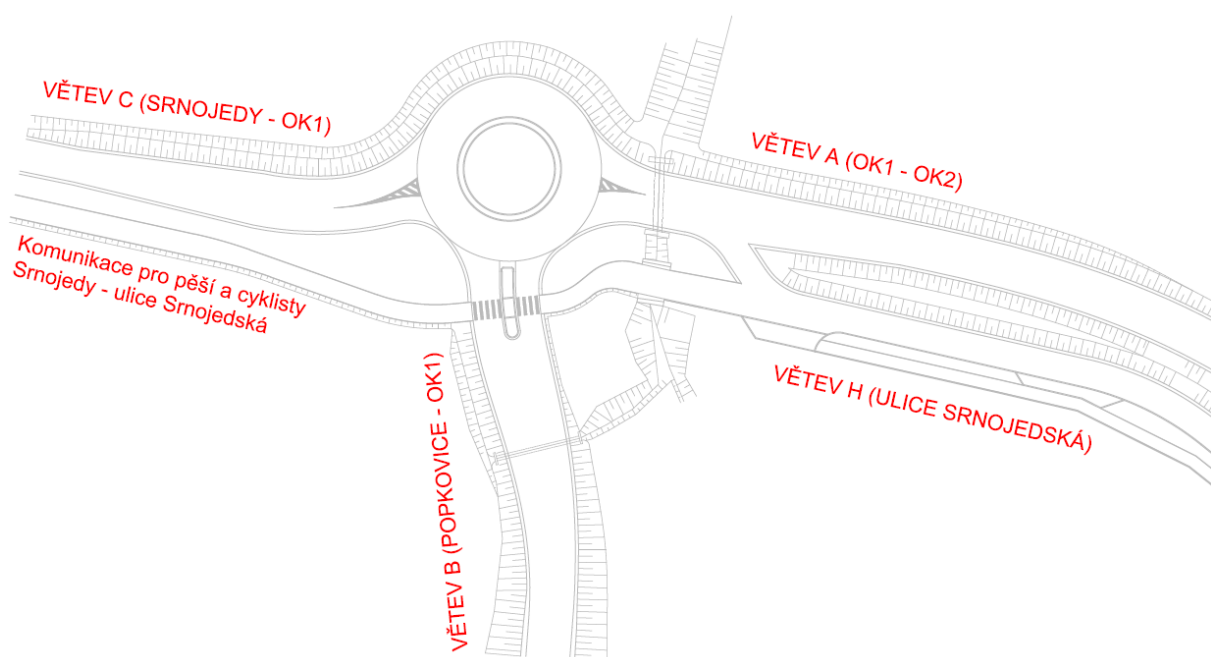
Průjezdnost křižovatkou je ověřena vlečnými křivkami pomocí programu Vehicle Tracking. Vlečné křivky jsou součástí související dokumentace.

Konstrukce vozovky okružního jízdního pásu byla navržena podle TP 170 - navrhování pozemních komunikací, a byla zvolena stejná konstrukce jako u větve A, tedy D1-N-1, TDZ III, P III. Jednotlivé konstrukční vrstvy jsou patrné ze vzorového výkresu KK' (výkres B.5.11) nebo z kapitoly 6.1.4 Konstrukce vozovky větve A.

Konstrukce vozovky prstence byla navržena ze žulové dlažby a směsi stmelené hydraulickými pojivy.

Konstrukce prstence okružní křižovatky:

Žulová dlažba	DL	100 mm	ČSN EN 73 6131
Směs stmelená hydraul. pojivy	SC C <sub>16/20</sub>	260 mm	ČSN 73 6124-1
Štěrkodrt'	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		610 mm	



Obrázek 2 Okružní křižovatka 1 a vjezd do větve H

### 6.11.2 Okružní křižovatka 2

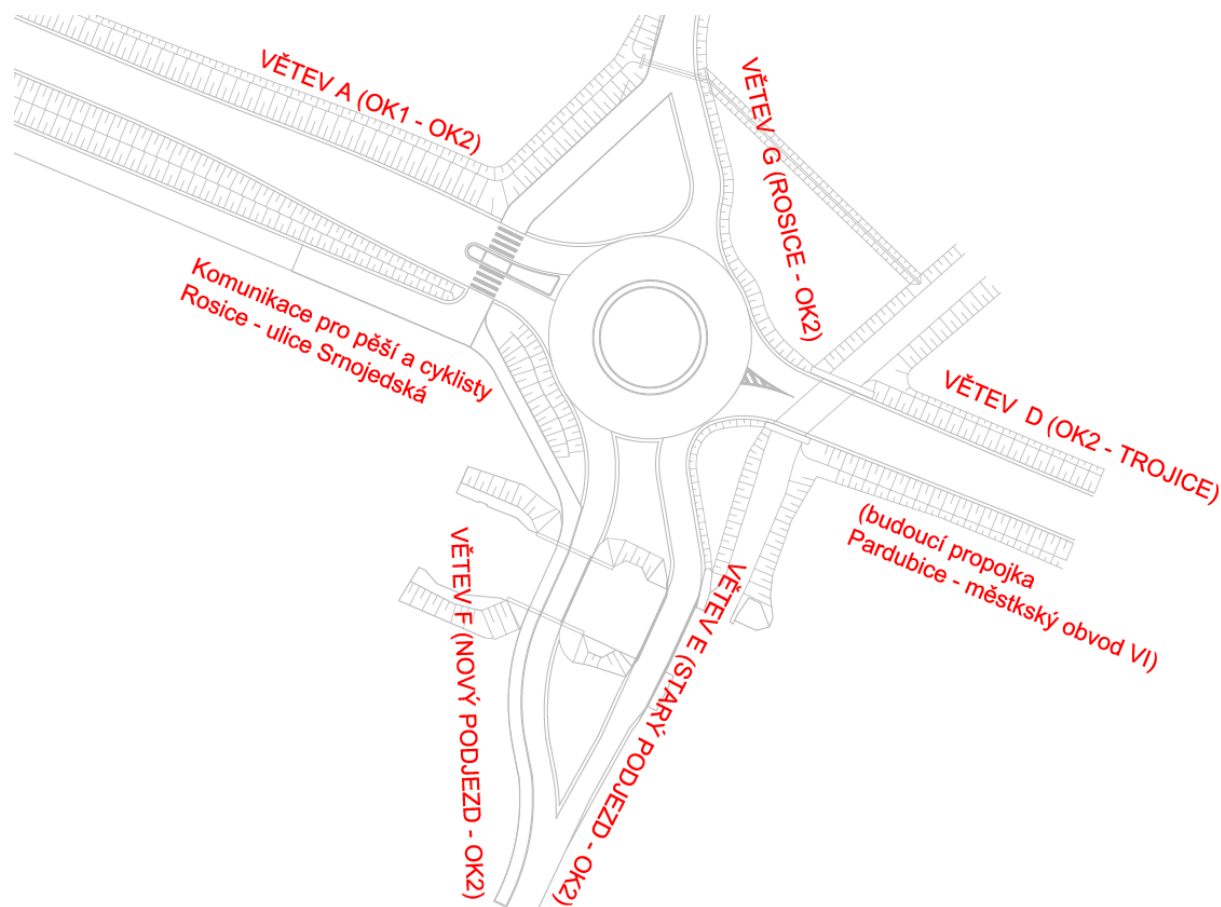
Druhá okružní křižovatka se nachází v místě poblíž stávajícího křížení ulice Žižkova a místní komunikace vedené od přemostění přes řeku Labe a místní komunikace vedené podél železniční trati. Jedná se o okružní křižovatku s pěti větvemi. Křižovatka propojuje větve A, D, E, F a G. Vnější průměr okružní křižovatky je 30,00 m, šířka prstence je 1,00 m, poloměr nezpevněné části středového ostrůvku je 7,50 m a šířka okružního jízdního pásu je 6,50 m.

Okružní křižovatka byla navržena podle TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Šířkové uspořádání jednotlivých vjezdových větví, zakřivení nároží a rozměry okružní křižovatky jsou patrné z výkresu situace stavby (výkres B.3.3) a z výkresu vzorového řezu II' (výkres B.5.9).

Průjezdnost křižovatkou je ověřena vlečnými křivkami pomocí programu Vehicle Tracking. Vlečné křivky jsou součástí související dokumentace.

Konstrukce vozovky okružního jízdního pásu byla navržena podle TP 170 - navrhování pozemních komunikací a byla zvolena stejná konstrukce jako u větve A, tedy D1-N-1, TDZ III, P III. Jednotlivé konstrukční vrstvy jsou patrné ze vzorového výkresu II' (výkres B.5.9) nebo z kapitoly 6.1.4 Konstrukce vozovky větve A.

Konstrukce vozovky prstence byla navržena stejná jako u okružní křižovatky 1, tedy ze žulové dlažby a směsi stmelené hydraulickými pojivy.



Obrázek 3 Okružní křižovatka 2 a souběh větví E a F

### 6.11.3 Odbočení na větev H

Odbočení na větev H je vidlicovou křižovatkou, umožňující vjezd na nově rekonstruovanou místní komunikaci, ulici Srnojedská. Odbočení je možné pouze z větve A vpravo ve směru staničení. Z opačného směru na větvi A bude zamezeno odbočení vlevo do větve H pomocí svislého dopravního značení.

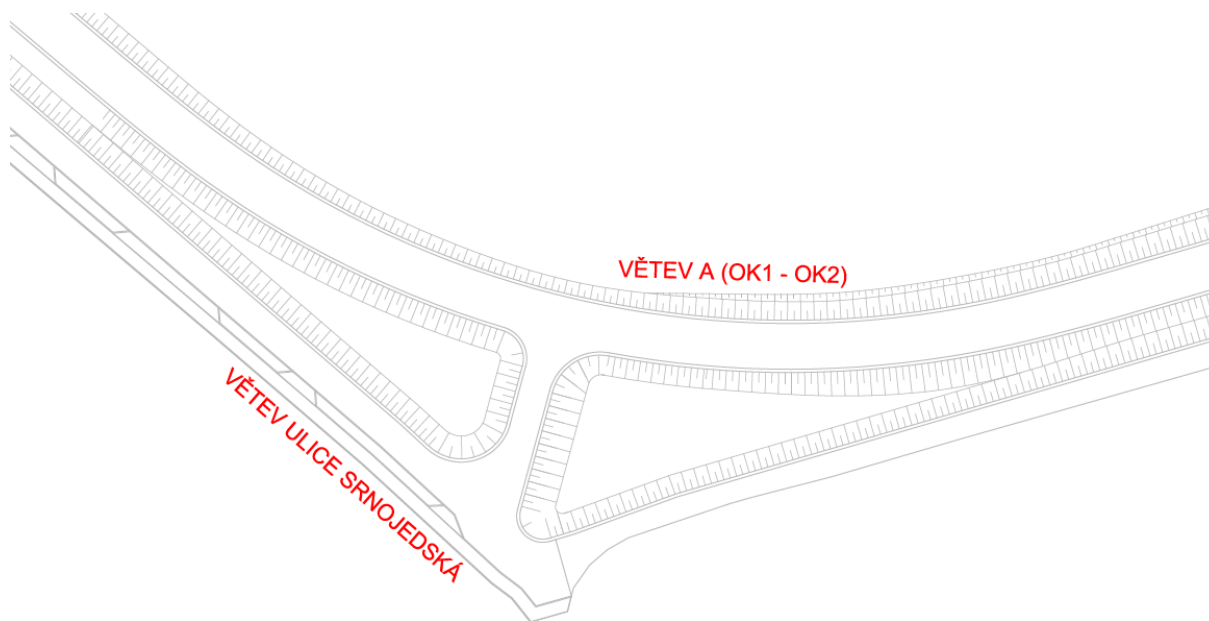
Průjezdnost křižovatkou je ověřena vlečnými křivkami pomocí programu Vehicle Tracking. Vlečné křivky jsou součástí související dokumentace.

#### **6.11.4 Styková křižovatka na výjezdu z větve H**

Výjezd z větve H, místní komunikace, ulice Srnojedská, je řešen pomocí stykové křižovatky s větví A. Jelikož je větev H jednosměrná, je zde zamezen vjezd vozidel pomocí svislého dopravního značení. Tato styková křižovatka se nachází poblíž vlakové zastávky.

Poloměry nároží jsou patrné z výkresu situace stavby (výkres B.3.2). Styková křižovatka byla navržena podle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Průjezdnost křižovatkou je ověřena vlečnými křivkami pomocí programu Vehicle Tracking. Vlečné křivky jsou součástí související dokumentace.



**Obrázek 4 Styková křižovatka na výjezdu z větve H**

#### **6.11.5 Vidlicová křižovatka na souběhu větví E a F**

Navržená vidlicová křižovatka se nachází na souběhu větví E a F v místech poblíž stávajícího křížení ulice Žižkova a ulice Přerovská. Na této křižovatce se zde sbíhají jednosměrné větve E a F a spojují se v jednu místní komunikaci, navazující na stávající stav ulice Žižkova.

### **6.12 Umělé objekty**

Celkem je nutno vybudovat tři nové trubní propustky, jeden most přes říčku Bylanku a jeden nový podjezd pod železniční tratí, jenž má označení 010 a vede ve směru Kolín – Česká Třebová. Stávající podjezd pod železniční tratí zůstane zachován, stejně tak stávající propustek na současné místní komunikaci ulice Srnojedská poblíž stávajícího křížení silnice III/32221 s ulicí Srnojedská.

Nové propustky a most je nutné vybudovat pro umožnění převedení vodotečí přes těleso pozemní komunikace. Nový podjezd pak z důvodu umožnění vybudování samostatné

jednosměrné komunikace zvyšující bezpečnost oproti stávajícímu nepřehlednému a nebezpečnému stavu s pojížděním úzkého podjezdu ve střídavém provozu obousměrně.

Umístění, typ, a délky mostních objektů jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 20 Typy mostních objektů**

<b>Větev</b>	<b>Staničení [km]</b>	<b>Délka [m]</b>	<b>Šířka [m]</b>	<b>Typ</b>
<b>A</b>	0,02476	12,5	1,5	Trubní propustek DN 1500
<b>B</b>	0,03436	14	0,8	Trubní propustek DN 800
<b>G</b>	0,01552	10,5	0,8	Trubní propustek DN 800
<b>D</b>	0,02699	11,0	5,0	Most přes říčku Bylanku
<b>F</b>	0,04289 - 0,05391	11,02	5,41	Podjezd pod želez. tratí

Podrobnější řešení mostních objektů není předmětem řešení studie.

### **6.13 Obslužná zařízení**

Nejsou součástí návrhu řešení, z hlediska stavby nejsou potřebná.

### **6.14 Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací**

Stávající místní komunikace, která vede podél železniční tratě a začíná na styku s ulicí Srnojedská a končí na stávající křižovatce s ulicí Žižkova, bude využívána jako místní komunikace pro pěší a cyklisty.

Dojde k zamezení vjezdu motorových vozidel na přemostění přes řeku Labe po komunikaci vedoucí ze Svítkova do Rosic. Větev G a místní komunikace na ní navazující tak bude pro motorová vozidla slepou místní komunikací. Stejně tak tomu bude i s místní komunikací vedoucí z Rosic směrem k přemostění přes řeku Labe. Zamezení vjezdu je z důvodu bezpečnostních i kapacitních. Šířkové uspořádání neumožňuje souběžné obousměrné pojíždění přes toto přemostění, a proto je současné řešení přemostění jako střídavé jednosměrné přejíždění, řízené světelným signalizačním zařízením. Most je poměrně zastaralý a místy značně poškozený, proto mu zamezení vjezdu motorových vozidel výrazně odlehčí od zatížení. Návrh oprav, či posouzení stavu mostu není součástí řešení této studie. Zamezení vjezdu na přemostění je i z důvodů bezpečnosti na místních komunikacích přiléhajících k tomuto mostu. Tyto místní komunikace mají nevyhovující šířkové uspořádání pro obousměrný provoz a v kombinaci s poměrně velkým počtem chodců a cyklistů zde projíždějících je zde vysoké nebezpečí střetu.

## 6.15 Podmiňující předpoklady

Není předmětem řešení studie.

## 6.16 Bilance základních výměř

Pro realizaci nového řešení je nutno vybourat stávající vrstvy vozovek, popřípadě obnovu živičného krytu. Některé vyhovující materiály mohou být znovu použity, nevyhovující odvezeny na skládku, případně skládku nebezpečného odpadu. Bude posouzeno až po vybourání.

Orientační bilance základních výměř jsou uvedeny v tabulce:

**Tabulka 21 Orientační bilance základních výměř**

<b>Popis</b>	<b>Množství</b>
Frézování živičného krytu tl. 100 mm	36 m <sup>3</sup>
Obnova živičného krytu	36 m <sup>3</sup>
Odstranění vozovky krytu s asfaltovým pojivem včetně podkladu tl. 350 mm	2540 m <sup>2</sup>
Podjezd pod železniční tratí	180 m <sup>3</sup>
Most přes říčku Bylanku	51 m <sup>2</sup>
Komunikace pro pěší a cyklisty	664 m <sup>2</sup>
Konstrukce vozovky 1	6623 m <sup>2</sup>
Konstrukce vozovky 2	2160 m <sup>2</sup>
Prstence okružní křižovatky	85 m <sup>2</sup>
Parkovací stání	275 m <sup>2</sup>
Zatrávněné plochy sousedící s chodníkem	233 m <sup>2</sup>
Chodník	730 m <sup>2</sup>
Středové ostrůvky	54 m <sup>2</sup>
Nezpevněná krajnice	1089 m <sup>2</sup>
Plocha zeleného pásu	3416 m <sup>2</sup>
Výkopy a násypy	21 762 m <sup>3</sup>
Obrubník silniční	874 m
Obrubník Kerb drain	26 m
Obrubníky úzký	772 m
Konstrukce z lomového kamene	154 m <sup>2</sup>

## 6.17 Zábory půdy

Stavba je navržena převážně na pozemcích orné půdy a pozemcích zastavěných stávající dopravní infrastrukturou. Veškeré stavbou dotčené parcely katastru nemovitostí a jsou uvedeny v následující tabulce a jsou patrné z výkresu majetkoprávního elaborátu (výkres B.6).

**Tabulka 22 Stavbou dotčené parcely KN**

Parcelní číslo	Podíl	Vlastník	Číslo LV	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Zábor [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku
448/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	9540	286	orná půda
1323		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	716	153	ostatní plocha
753/1		Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	1575	3113	1279	ostatní plocha
448/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	72801	170	orná půda
459/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	16917	171	orná půda
1296/6		Česká republika	716	8415	1090	ostatní plocha
459/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	1736	18	orná půda
460/4		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	51	36	ostatní plocha
460/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	1280	110	ostatní plocha
753/2		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	3141	3116	ostatní plocha
462/6		SJM Láník František a Láníková Irena, Přerovská 118, Svítkov, 53006 Pardubice	8507	476	2	zahrada
460/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	1609	1005	ostatní plocha
448/4		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	4410	922	ostatní plocha
460/3		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	371	282	vodní plocha
727/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	456	257	ostatní plocha
236/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	180	81	trvalý travní porost
236/1	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	1084	1065	trvalý travní porost
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
462/9	1/2	Kaplan Petr, Jožky Jabůrkové 264, Trnová, 53009 Pardubice	9165	347	11	zahrada
	1/2	Kaplanová Lucie, Jožky Jabůrkové 264,				



		Trnová, 53009 Pardubice				
235/2	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	23047	5162	trvalý travní porost
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
738/1		Česká republika	716	15357	577	ostatní plocha
235/7	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	108	5	ostatní plocha
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
235/3		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	1183	1116	ostatní plocha
238	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	28157	1696	orná půda
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
750/28	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	192	165	ostatní plocha
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
750/21		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	2776	482	ostatní plocha
251/10		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	134	134	ostatní plocha
251/7		Prostřední Jarmila, Obce Ležáků 507, Chrudim III, 53701 Chrudim	11616	6393	944	orná půda
251/13		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	342	77	orná půda
251/9		Prostřední Jarmila, Obce Ležáků 507, Chrudim III, 53701 Chrudim	11616	624	114	orná půda
749/12		Česká republika	1045	1103	717	vodní plocha
1139/1		Syrůček Rudolf, U starého mlýna 16/10, Uhříněves, 10400 Praha 10	6873	4479	561	orná půda
749/17		Syrůček Rudolf, U starého mlýna 16/10, Uhříněves, 10400 Praha 10	6873	26	25	vodní plocha
1138/10		Syrůček Rudolf, U starého mlýna 16/10, Uhříněves, 10400 Praha 10	6873	272	3	ostatní plocha
235/4		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	105	105	ostatní plocha

235/5	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	215	215	ostatní plocha
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
750/29	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	59	59	ostatní plocha
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
235/1	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice	5135	2819	402	ostatní plocha
	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice				
	1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim				
738/11		Česká republika	716	641	182	ostatní plocha
750/30		Česká republika	716	23	23	ostatní plocha
460/8		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	411	49	ostatní plocha
747/1		Česká republika	1045	7920	1	vodní plocha
747/4		Česká republika	1045	57	12	vodní plocha
234/3		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	869	239	trvalý travní porost
234/2		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	3617	29	ostatní plocha
716/3		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	227	153	ostatní plocha
716/1		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	111	85	ostatní plocha
750/27		Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	347	2	ostatní plocha

## 6.18 ŽP, příroda a krajina

Pozemky nutné pro stavbu slouží převážně jako orné půdy a pozemky stávající dopravní infrastruktury. Dopad na životní prostředí v blízkosti stavby bude během stavby dočasně zhoršen, především jde o nárůst hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby dojde k omezení těchto vlivů na co nejmenší míru. Po dokončení stavby by mělo dojít ke snížení hlučnosti a prašnosti v zastavěné oblasti rekonstruované místní komunikace, ulice Srnojedská.

Stavba nebude mít výrazný dopad na změnu životního prostředí v okolí.

## **6.19 Organizace výstavby**

Zásadním problémem při realizaci stavby bude vybudování nového podjezdu pod železniční tratí s označením 010 ve trase Kolín – Česká Třebová. Podrobné řešení podjezdu není součástí řešení této studie a bylo by vypracováno až ve vyšším stupni projektové dokumentace.

Vzhledem k rozsahu prací při výstavbě místních komunikací a zároveň požadavku o co nejmenší zásah do plynulosti provozu dojde k etapizaci výstavby. Stavba bude rozdělena do tří etap.

V první etapě dojde k vybudování nového podjezdu pod železniční tratí a současně vybudování nového úseku větve A mezi okružními křižovatkami. Stávající provoz při výstavbě první etapy nebude výrazně ovlivněn.

Ve druhé etapě dojde k vybudování okružních křižovatek a postupné napojení na jednotlivé větve. Okružní křižovatky budou budované po půlkách tak, aby po nich mohl neustále probíhat provoz.

Ve třetí etapě dojde k rekonstrukci ulice Srnojedská a výstavbě a úpravě větve E, vedenou pod stávajícím podjezdem pod železniční tratí a zbylým úpravám na místních komunikacích.

V případě potřeby uzavření obou podjezdů pod železniční tratí současně, bude objízdná trasa směrem do/z Svítkova vedena silnicí III/32221, vedoucí směrem ze Srnojed na Popkovice. Odvoz vytěženého materiálu bude proveden do recyklačního střediska v obci Čepí, vzdáleného přibližně 6 km od místa stavby. V případě nedostatku zeminy bude zemina přivezena z deponie poblíž obchvatu Chrudimi.

Podrobnější řešení organizace výstavby by bylo předmětem vyšších stupňů projektové dokumentace.

## **6.20 Průzkumy**

Pro vypracování dalšího stupně projektové dokumentace bude nutné zajistit geodetické zaměření zájmového úseku stavby, inženýrsko-geologický průzkum a podrobné řešení konstrukce nového podjezdu pod železniční tratí.

## 6.21 Náklady

Odhadové orientační náklady na stavbu vychází z orientační bilance základních výměr.

**Tabulka 23 Orientační náklady z bilance základních výměr**

<b>Popis</b>	<b>Množství</b>	<b>J. cena</b>	<b>Cena [Kč]</b>
Frézování živičného krytu tl. 100 mm	36 m <sup>3</sup>	1 000 Kč / m <sup>3</sup>	36 000,00
Obnova živičného krytu	36 m <sup>3</sup>	1 600 Kč / m <sup>3</sup>	57 600,00
Odstranění vozovky krytu s asfaltovým pojivem včetně podkladu tl. 350 mm	889 m <sup>3</sup>	800 Kč / m <sup>3</sup>	711 200,00
Podjezd pod železniční tratí	180 m <sup>3</sup>	60 000 Kč / m <sup>3</sup>	10 800 000,00
Most přes říčku Bylanku	51 m <sup>2</sup>	30 000 Kč / m <sup>2</sup>	1 530 000,00
Komunikace pro pěší a cyklisty	664 m <sup>2</sup>	1 600 Kč / m <sup>2</sup>	1 062 400,00
Konstrukce vozovky 1	6 623 m <sup>2</sup>	3 500 Kč / m <sup>2</sup>	23 180 500,00
Konstrukce vozovky 2	2 160 m <sup>2</sup>	3 000 Kč / m <sup>2</sup>	6 480 000,00
Prstence okružní křižovatky	85 m <sup>2</sup>	3 500 Kč / m <sup>2</sup>	297 500,00
Parkovací stání	275 m <sup>2</sup>	2 500 Kč / m <sup>2</sup>	687 500,00
Zatravněné plochy sousedící s chodníkem	233 m <sup>2</sup>	300 Kč / m <sup>2</sup>	69 900,00
Chodník	730 m <sup>2</sup>	1 600 Kč / m <sup>2</sup>	1 168 000,00
Středové ostrůvky	54 m <sup>2</sup>	3 000 Kč / m <sup>2</sup>	162 000,00
Nezpevněná krajnice	1 089 m <sup>2</sup>	1 800 Kč / m <sup>2</sup>	1 960 200,00
Plocha zeleného pásu	3 416 m <sup>2</sup>	300 Kč / m <sup>2</sup>	1 024 800,00
Výkopy a násypy	21 762 m <sup>3</sup>	600 Kč / m <sup>3</sup>	13 057 200,00
Obrubník silniční	874 m	800 Kč / m	699 200,00
Obrubník Kerb drain	26 m	2 000 Kč / m	52 000,00
Obrubníky úzký	772 m	300 Kč / m	231 600,00
Konstrukce z lomového kamene	154 m <sup>2</sup>	1 500 Kč / m <sup>2</sup>	231 000,00

**Tabulka 24 Orientační náklady s rezervou**

<b>Popis</b>	<b>Cena [Kč]</b>
Celkové náklady z orientační bilance základních výměr	63 498 600,00
Rezerva (20% z ceny)	12 699 720,00

**Tabulka 25 Celkové orientační náklady stavby**

<b>Popis</b>	<b>Cena [Kč]</b>
Celková cena s rezervou bez DPH	76 198 320,00
DPH 21%	16 001 647,20
Celková cena s DPH	92 199 967,20

Odhadové orientační náklady na stavbu v celém rozsahu jsou 92,2 milionů Kč včetně DPH. Jedná se o odborný odhad na základě dokumentace na úrovni technické studie.

## 7 CELKOVÉ POSOUZENÍ

Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská má v první řadě zvýšit bezpečnost provozu na místních komunikacích. Dále zajistit lepší obslužnost městského obvodu VI, plynulost dopravy i zajištění prostoru pro parkování v obytné části ulice Srnojedská.

Návrhem stavby byly nahrazeny stávající stykové křižovatky křižovatkami okružními. Je navržena celková rekonstrukce ulice Srnojedská v zájmové oblasti, její zjednosměrnění pro motorová vozidla, zajištění parkovacích stání před vjezdy na pozemky a navržení nového chodníku podél oplocení okolních pozemků. Přístup na rekonstruovanou ulici Srnojedská je pouze z nově navržené komunikace propojující obě nové okružní křižovatky a to pouze ze směru ze Srnojed. Celkově se návrhem předpokládá, že v ulici Srnojedská dojde k výraznému zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti i zlepšení estetického dojmu.

Části ulice Srnojedská a místních komunikací, ve kterých se kvůli rekonstrukci ulice Srnojedská zamezí průjezdu motorových vozidel, budou využity jako místní komunikace pro pěší a cyklisty. Vznikne tak mnohokrát bezpečnější trasa, vedoucí od stávající místní komunikace pro pěší a cyklisty ze Srnojed, skrz ulici Srnojedská až k povodí Labe. Jedná se o trasu, na které se nachází jedna z nejdelších cyklistických tras v České Republice, s označením 2, Labská. Současně tak dojde i k bezpečnému připojení vlakové zastávky ve Svítkově a podchodu v její blízkosti na ulici Srnojedská, a tak zamezení riziku střetu vozidel s cyklisty nebo chodci vystupujícími z podchodu na místní komunikaci.

Propojením městského obvodu Pardubice VI s centrem města pomocí budoucí propojky navazující na druhou navrženou okružní křižovatku dojde ke zlepšení obslužnosti městského obvodu VI. Předpokládá se i zlepšení plynulosti dopravy a zamezení vzniku dopravních kolon, které se v zájmovém úseku v ranních a odpoledních špičkách vyskytovaly každodenně. Po vybudování zmiňované propojky dojde k zamezení vjezdu motorovým vozidlům na přemostění přes řeku Labe. Předpokládá se, že naprostá většina vozidel využívajících toto přemostění pro zkrácení cesty do centra města, bude využívat nově navrženou propojku. Stávající přemostění pak bude využíváno pouze pro pěší a cyklistickou dopravu.

Nejproblematictější úsekem celé oblasti je vyřešení připojení městské části Svítkov na systém nově navržených komunikací. Stávající podjezd pod železniční tratí není schopen současného obousměrného provozu a z toho důvodu byl navržen v jeho blízkosti nový jednosměrný podjezd, umožňující rozdělení směrů provozu do dvou oddělených jednosměrných komunikací. Toto řešení zajistí bezpečnost v daném úseku, plynulost dopravy

a odstraní problém napojení městské části Svítkov na již zmiňovanou propojku s centrem města. Zároveň ale z důvodu stísněných podmínek není možno navrhnout normou předepsaný potřebný průjezdný průřez pro všechny typy vozidel, a tak zde bude muset být výškové omezení pro průjezd daným podjezdem. Současně je výstavba podjezdu pod frekventovanou železniční tratí s označením 010 ve směru Kolín – Česká Třebová výraznou ekonomickou zátěží rozpočtu stavby.

Návrh řešení je proveden v souladu s územním plánem zájmové oblasti.

## **8 PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- [2] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- [3] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- [4] ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- [5] ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- [6] ČSN 01 3466 Výkresy inženýrských staveb – výkresy pozemních komunikací
- [7] ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
- [8] ČSN 73 6126 Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy
- [9] ČSN 73 6126 Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy
- [10] ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřikové technologie
- [11] Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací
- [12] TP 58 Směrové sloupky a odrazky zásady pro používání
- [13] TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- [14] TP 103 Navrhování obytných zón
- [15] TP 113 Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací
- [16] TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- [17] TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- [18] TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- [19] VL 1 – Vozovky a krajnice
- [20] VL 2 – Silniční těleso
- [21] VL 2.2 – Odvodnění
- [22] VL 3 – Křižovatky
- [23] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- [24] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách



## 9 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Propojení městského obvodu Pardubice VI s centrem Pardubic, úprava ulice Srnojedská, vyřešení problému nebezpečného podjezdu pod železniční tratí a zamezení vzniku dopravních komplikací u přemostění přes řeku Labe jsou již nějaký čas diskutovanou záležitostí, zejména zastupiteli městského obvodu Pardubice VI. Problém neustále narůstající intenzity dopravy v dopravních špičkách chce město Pardubice vyřešit vybudováním propojky městského obvodu VI s centrem Pardubic. Díky propojce má dojít ke zlepšení obslužnosti obvodu a zlepšení plynulosti dopravy. Přesměrováním cílů dopravy bude umožněno zvýšení bezpečnosti na problematických úsecích. Jedná se například o uzavření mostu přes řeku Labe ve Svítkově pro motorová vozidla a omezení pojíždění komunikací s nevyhovujícími šířkovými uspořádáním.

Součástí navázání na zmiňovanou propojku je vhodné vyřešit místní problematické úseky, jako je například právě nebezpečná doprava v ulici Srnojedská, nedostatečné prostory pro parkování vozidel místních obyvatel v ulici Srnojedská, napojení podchodu pod železniční tratí na frekventovanou místní komunikaci, úzké stávající šířkové uspořádání komunikací a nepřehledný, nebezpečný a rozměrově nevyhovující podjezd pod železniční tratí pro motorová vozidla. Tyto problémy řeší tato technická studie.

Již v minulosti na tento zájmový úsek vznikly některé studie, které danou problematiku řešily různými variantami. Řešení touto technickou studií je poměrně komfortní a velice bezpečné. Napojení městské části Svítkova je téměř nejpřímější cestou, větší křižovatky jsou řešeny jako okružní křižovatky a v problémovém úseku ulice Srnojedská je navržena rekonstrukce a provoz dopravy je odsunut na nově navrženou komunikaci s vyhovující kapacitou a s přímým napojením na budoucí propojku s centrem města. Zároveň je všude zajištěna bezpečnost provozu jak vozidel, tak i chodců a cyklistů.

Alternativou této varianty je odlišné řešení problému nevyhovujícího podjezdu a snížení finančního zatížení, způsobeného výstavbou nové konstrukce pod frekventovanou železniční tratí. V úvahu připadají varianty jako obousměrný průjezd stávajícím podjezdem pod železniční tratí řízeným světelným signalizačním zařízením, nebo umožnění pouze jednosměrného průjezdu stávajícím podjezdem s tím, že opačným směrem se do nebo ze Svítkova nebude pod železniční tratí možné dostat. Další varianta ponechává dopravní řešení stávajícího podjezdu beze změny, s předností jednoho směru. Zvolené řešení v této technické studii je však dle mého názoru nejbezpečnějším a nejkomfortnějším možným řešením, které

je ale podmíněno zvýšenou ekonomickou náročností, způsobenou právě výstavbou nového podjezdu.

Dokumentace byla vypracována na úrovni technické studie. Návrh byl proveden podle platných norem ČSN a ČSN EN a je v souladu s platným územním plánem. Pro vypracování dalšího stupně projektové dokumentace bude nutné zajistit geodetické zaměření zájmového úseku stavby, inženýrsko-geologický průzkum a podrobné řešení konstrukce nového podjezdu pod železniční tratí.

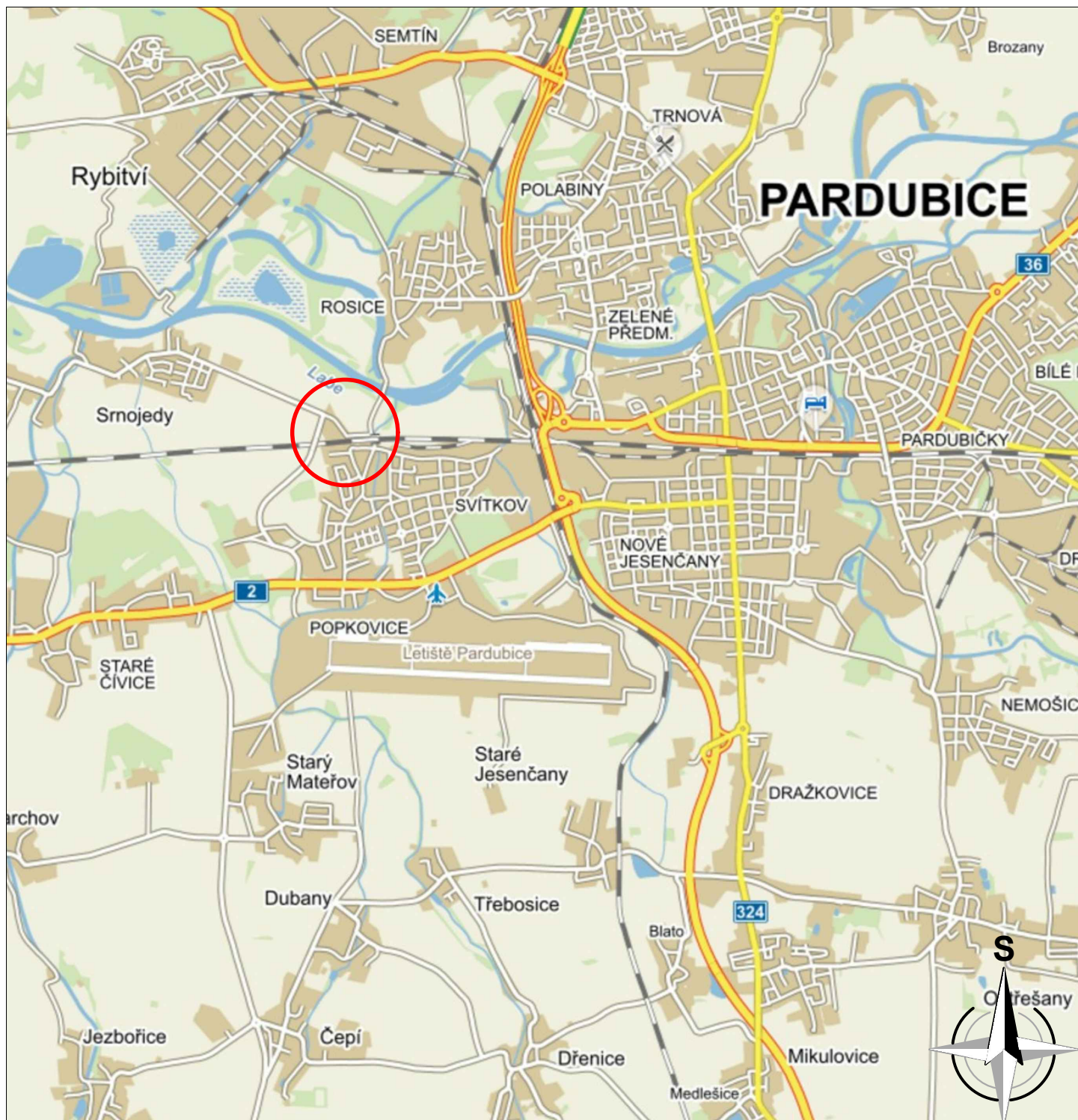
**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**


**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**B. VÝKRESOVÁ ČÁST**

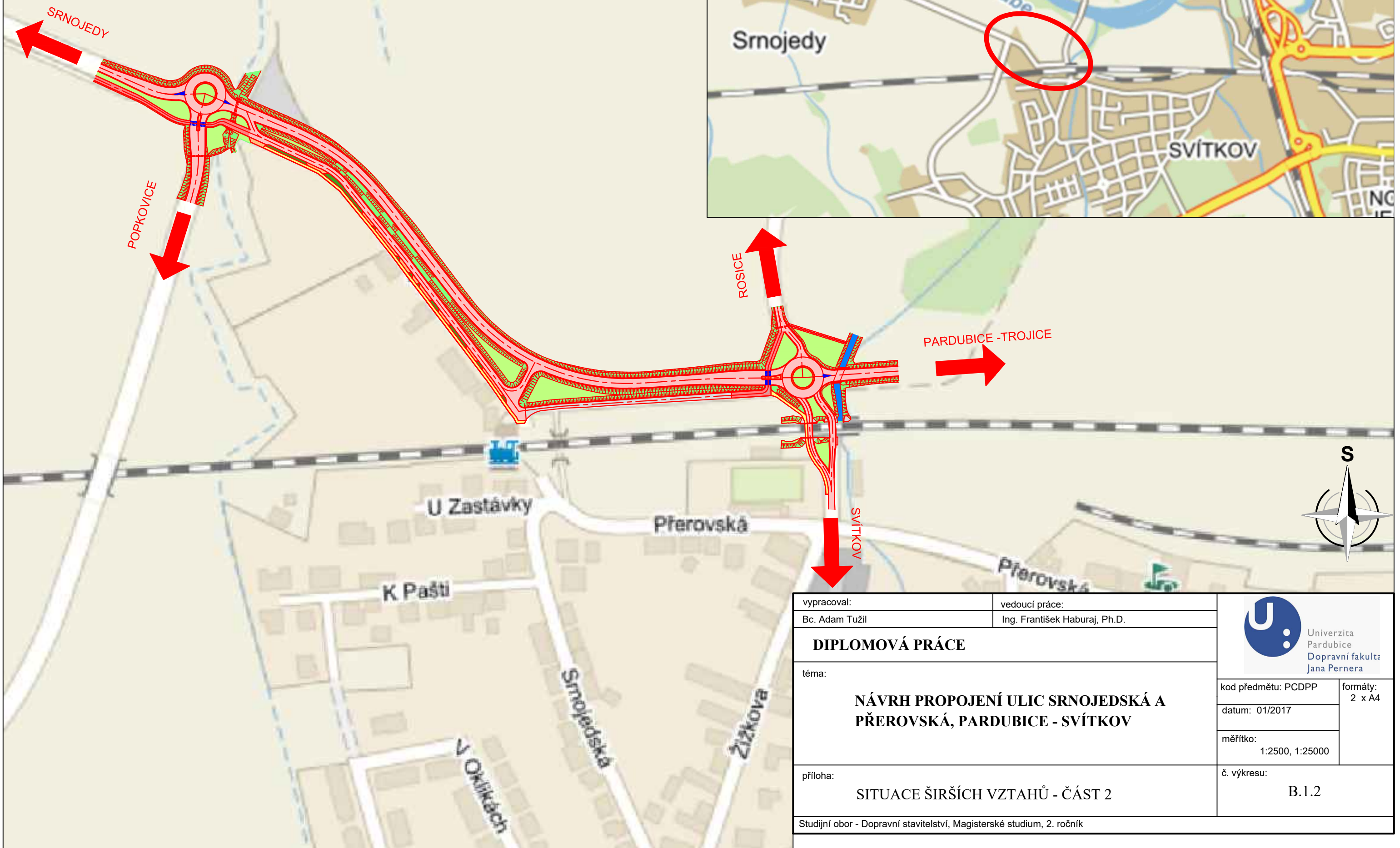
## OBSAH

B.1.1	Situace širších vztahů – část 1	1:50 000
B.1.2	Situace širších vztahů – část 2	1:2 500; 1:25 000
B.2	Přehledná situace	1:1 000
B.3.1	Situace stavby – část 1	1:250
B.3.2	Situace stavby – část 2	1:250
B.3.3	Situace stavby – část 3	1:250
B.4.1	Přehledný podélný profil – větev A	1:500 / 50
B.4.2	Přehledný podélný profil – větev B	1:500 / 50
B.4.3	Přehledný podélný profil – větev C	1:500 / 50
B.4.4	Přehledný podélný profil – větev D	1:500 / 50
B.4.5	Přehledný podélný profil – větev E	1:500 / 50
B.4.6	Přehledný podélný profil – větev F	1:500 / 50
B.4.7	Přehledný podélný profil – větev G	1:500 / 50
B.4.8	Přehledný podélný profil – větev H	1:500 / 50
B.5.1	Vzorový příčný řez A-A'	1:50
B.5.2	Vzorový příčný řez B-B'	1:50
B.5.3	Vzorový příčný řez C-C'	1:50
B.5.4	Vzorový příčný řez D-D'	1:50
B.5.5	Vzorový příčný řez E-E'	1:50
B.5.6	Vzorový příčný řez F-F'	1:50
B.5.7	Vzorový příčný řez G-G'	1:50
B.5.8	Vzorový příčný řez H-H'	1:50
B.5.9	Vzorový příčný řez I-I'	1:50
B.5.10	Vzorový příčný řez J-J'	1:50
B.5.11	Vzorový příčný řez K-K'	1:50
B.6	Majetkoprávní elaborát	1:1 000



vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera	
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.		
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		kod předmětu: PCDPP	formáty: 1 x A4
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		datum: 01/2017
příloha:	<b>SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ - ČÁST 1</b>		měřítko: 1:50000
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		č. výkresu:	<b>B.1.1</b>





vypracoval:	vedoucí práce:
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

téma:

**NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV**

příloha:

**SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ - ČÁST 2**

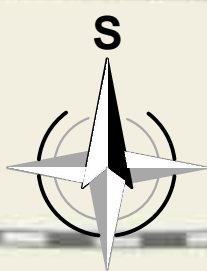
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník



kod předmětu: PCDPP	formáty: 2 x A4
datum: 01/2017	
měřítko: 1:2500, 1:25000	

č. výkresu:

**B.1.2**

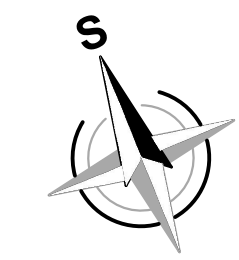







LEGENDA:

-  POLOHOVIS, VÝŠKOPIS - STÁVAJÍCÍ STAV
-  NOVÝ STAV
-  VDZ
-  KOMUNIKACE
-  CHODNÍK
-  ZÁMKOVÁ DLAŽBA - PARKOVACÍ STÁNÍ, STŘEDOVÉ OSTRŮVKY
-  KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
-  NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE
-  OBRUBA - SILNIČNÍ, ZAHRADNÍ
-  OHUMUSOVÁNÍ + HYDROOSEV
-  SVAHY - OHUMUSOVÁNÍ + HYDROOSEV
-  ZELEŇ
-  POTOK
-  PRSTENEC OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY - ŽULOVÁ DLAŽBA
-  STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE
-  KAČÍREK
-  KAMENNÁ DLAŽBA, BETONOVÁ VÝPLŇ
-  OBJEKTY - PROPUSTKY, ČELA PROPUSTKŮ, PODJEZDY



vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:1000
příloha: PŘEHLEDNÁ SITUACE		č. výkresu: B.2
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



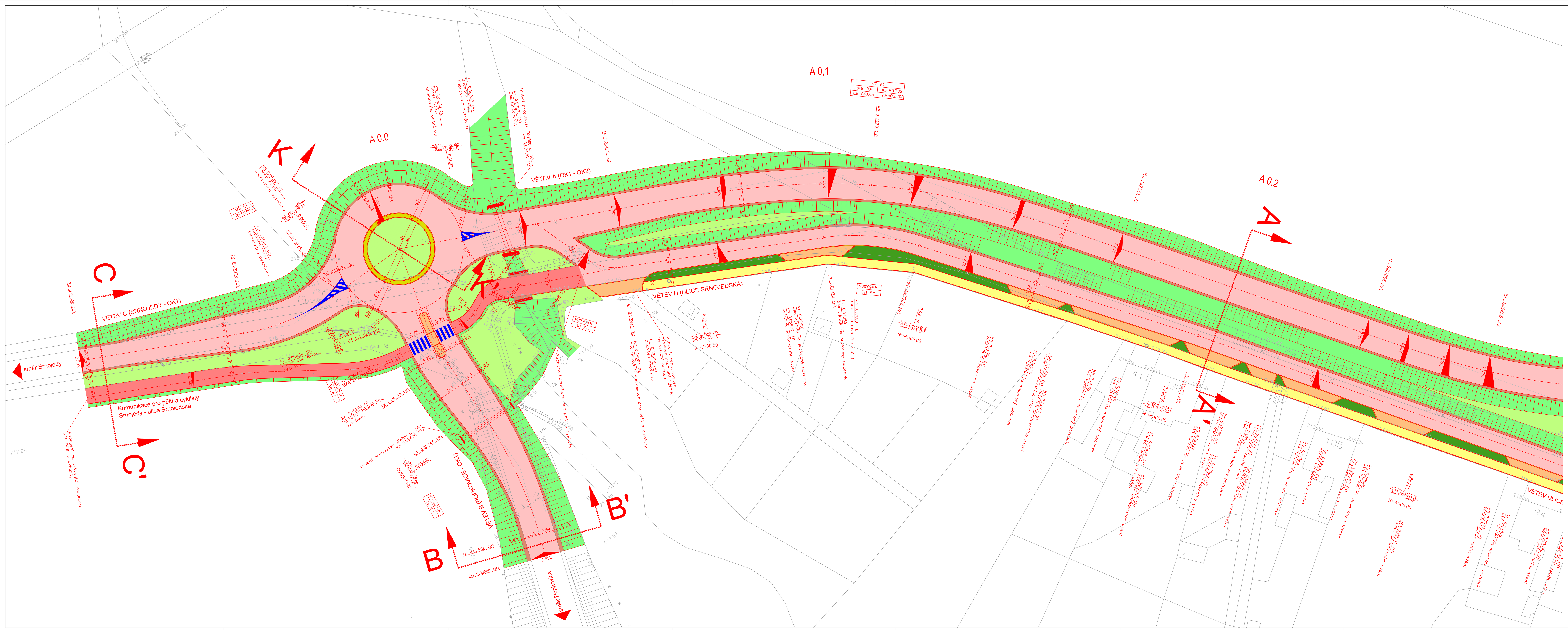
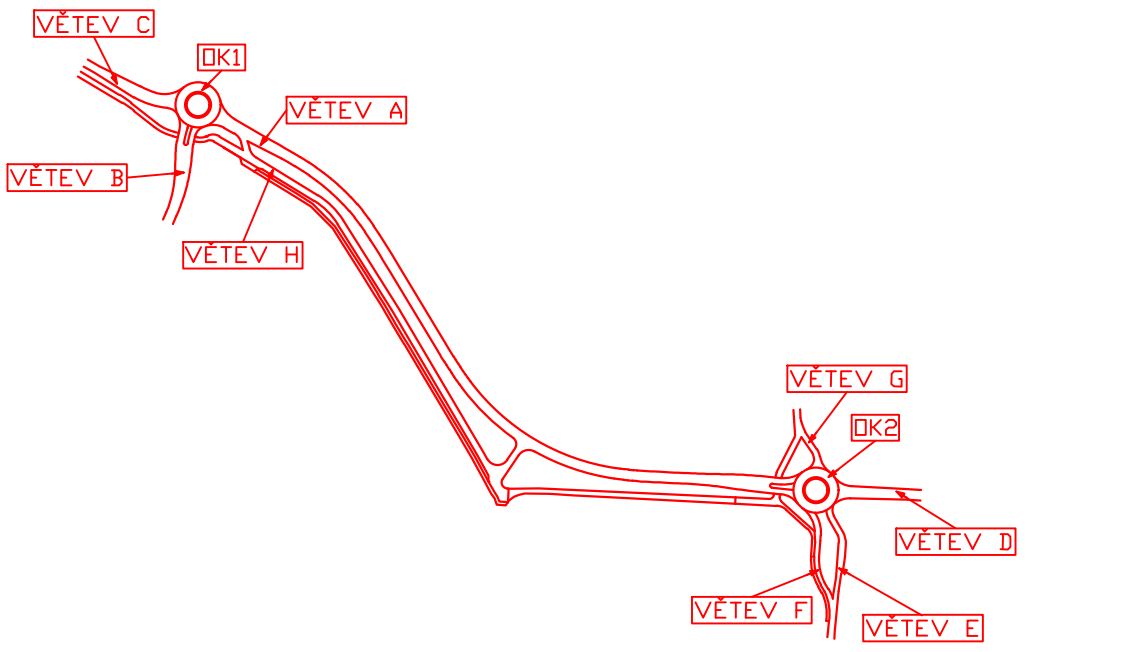


SCHÉMA 1:5000



LEGENDA:

- POLOHOPIS, VÝŠKOPIS - STÁVAJÍCÍ STAV
- NOVÝ STAV
- VOD
- PŘÍČNÝ SKLON
- KOMUNIKACE
- CHODNÍK
- ZÁMKOVÁ DLAŽBA - PARKOVACÍ STÁNÍ, STŘEDOVÉ OSTRŮVKY
- KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
- NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE
- OBRUBA - SILNIČNÍ, ZAHRADNÍ
- OHUMISOVÁNÍ - HYDROSEEV
- SVAHY - OHUMISOVÁNÍ - HYDROSEEV
- ZELEN
- POTOK
- PRSTENEC OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY - ŽULOVÁ DLAŽBA
- STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE
- KAČÍREK
- KAMENNÁ DLAŽBA, BETONOVÁ VÝPLŇ
- OBJEKTY - PROPUSTKY, ČELA PROPUSTKŮ, PODJEZDY

POZNÁMKY:

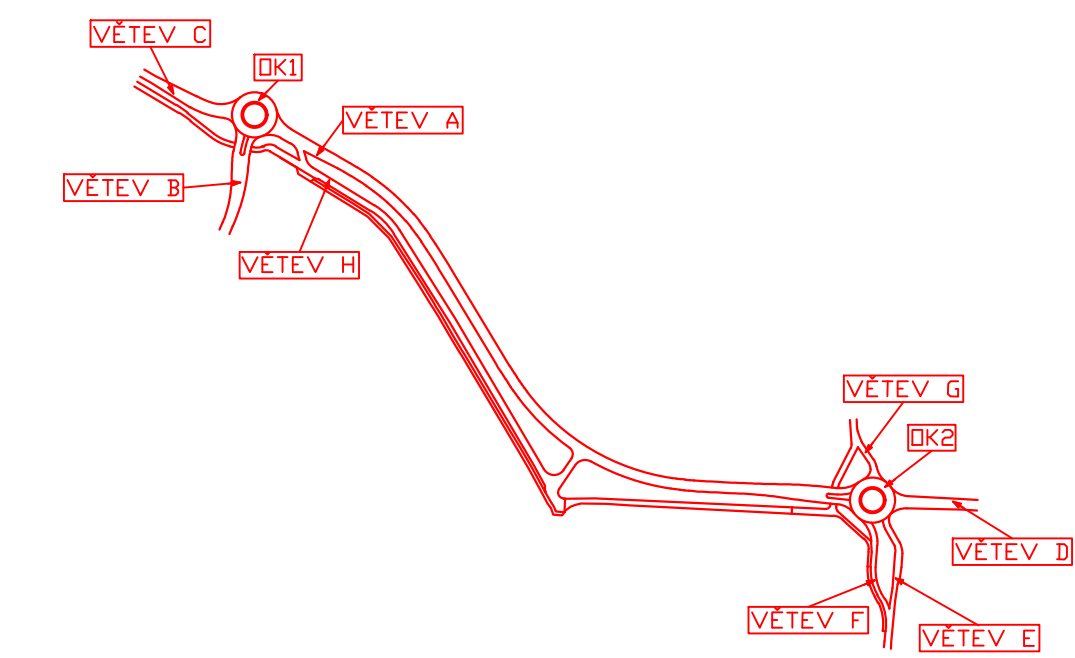
- (A) VĚTEV A (OK1 - OK2)
- (B) VĚTEV B (PÁPKOVICE - OK1)
- (C) VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)
- (D) VĚTEV D (OK2 - TROJICE)
- (E) VĚTEV E (STARÝ PODJEZD - OK2)
- (F) VĚTEV F (NOVÝ PODJEZD - OK2)
- (G) VĚTEV G (IROVICE - OK2)
- (H) VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)



vystavoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Hebrant, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kód předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:250
příloha: <b>SITUACE STAVBY - ČÁST 1</b>		číslo výkresu: <b>B.3.1</b>
<small>Studijní obec - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník</small>		



SCHÉMA 1:5000

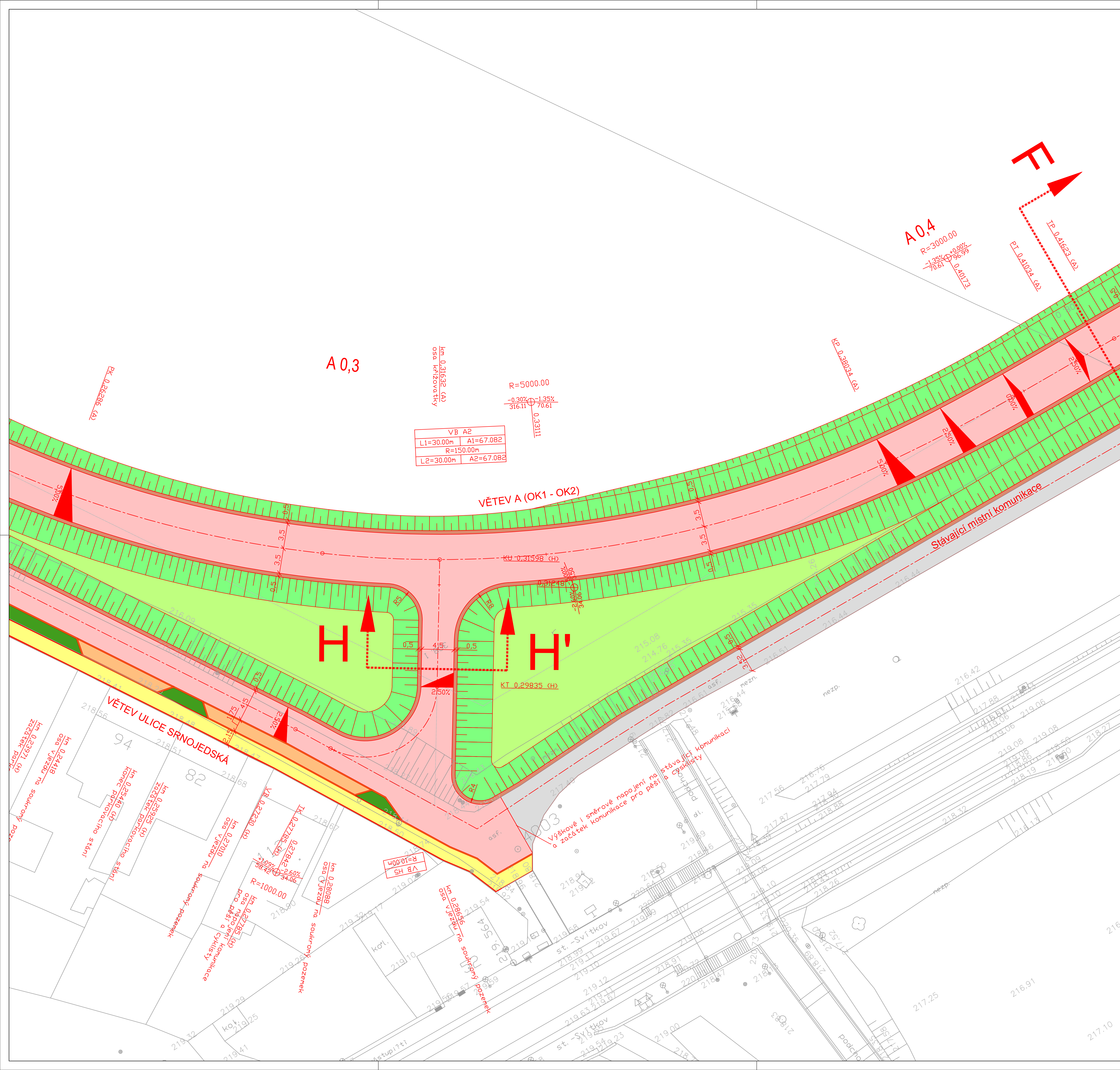


LEGENDA:

- POLOHOPIS, VÝŠKOPIS - STÁVAJÍCÍ STAV
- NOVÝ STAV
- VDZ
- 2.50%
- KOMUNIKACE
- CHODNÍK
- ZÁMKOVÁ DLAŽBA - PARKOVACÍ STÁNÍ, STŘEDOVÉ OSTRŮVKY
- KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
- NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE
- OBRUBA - SILNIČNÍ, ZAHRADNÍ
- OHUMUSOVÁNÍ + HYDROSEEV
- SVAHY - OHUMUSOVÁNÍ + HYDROSEEV
- ZELEŇ
- POTOK
- PRSTENEC OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY - ŽULOVÁ DLAŽBA
- STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE
- KAČÍREK
- KAMENNÁ DLAŽBA, BETONOVÁ VÝPLŇ
- OBJEKTY - PROPUSTKY, ČELA PROPUSTKŮ, PODJEZDY

POZNÁMKY:

- (A) VĚTEV A (OK1 - OK2)
- (B) VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)
- (C) VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)
- (D) VĚTEV D (OK2 - TROJICE)
- (E) VĚTEV E (STARÝ PODJEZD - OK2)
- (F) VĚTEV F (NOVÝ PODJEZD - OK2)
- (G) VĚTEV G (ROSIČE - OK2)
- (H) VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)



vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017	formát: B x A4
příloha: <b>SITUACE STAVBY - ČÁST 2</b>	měřítko: 1:250	č. výkresu: <b>B.3.2</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



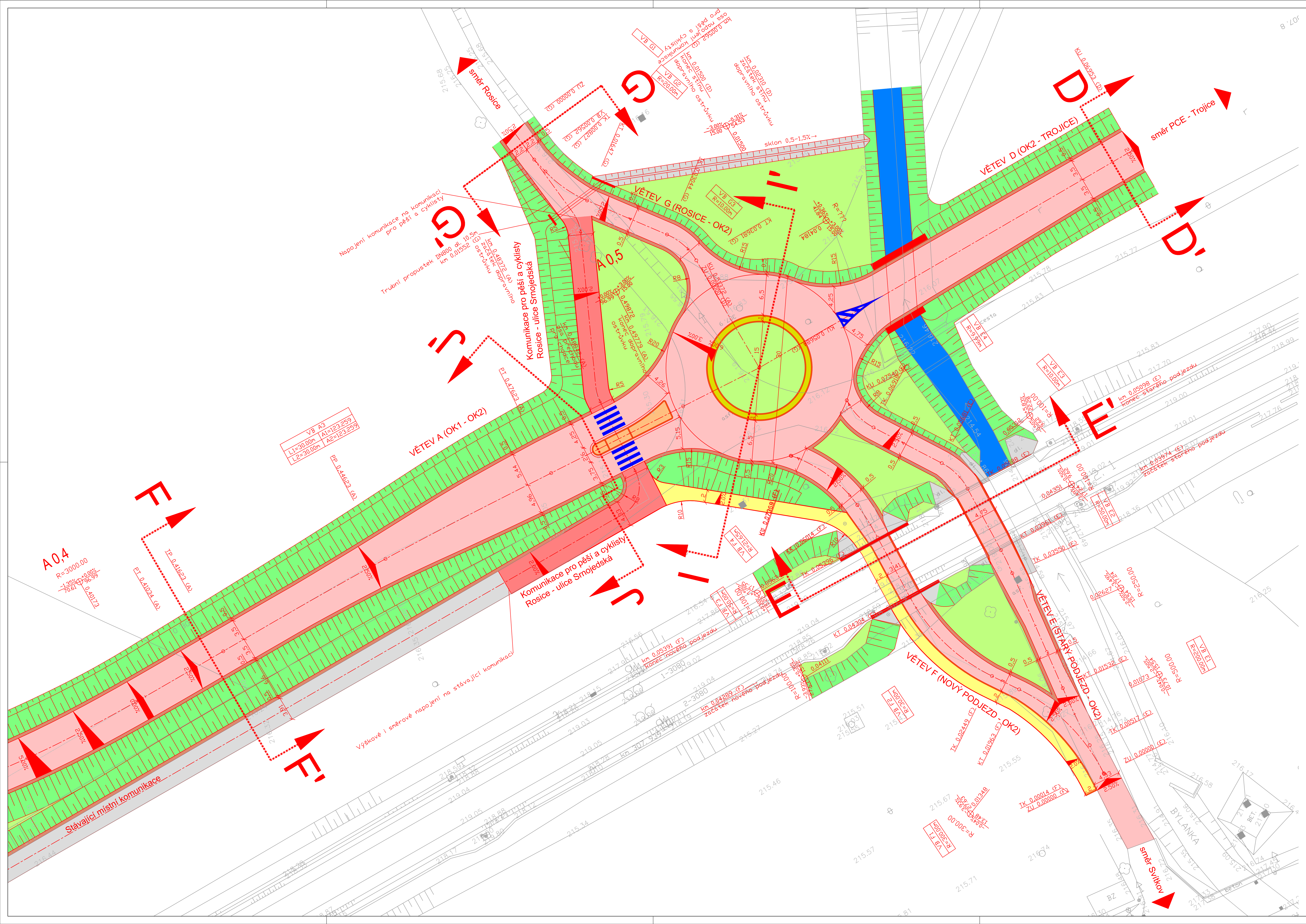
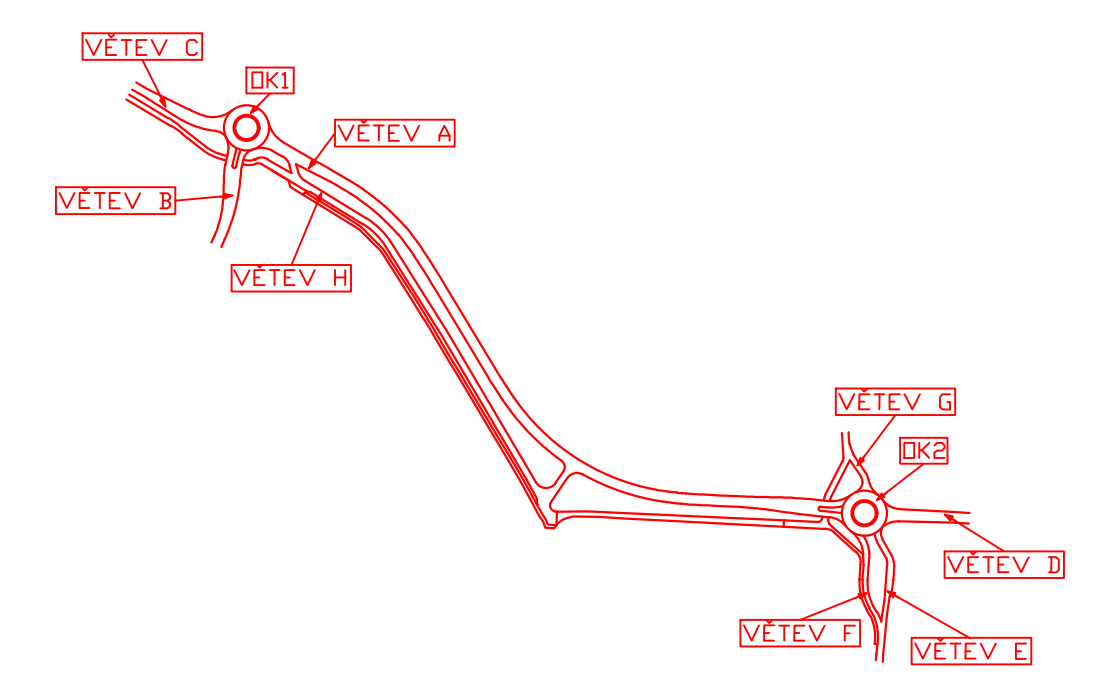


SCHÉMA 1:5000

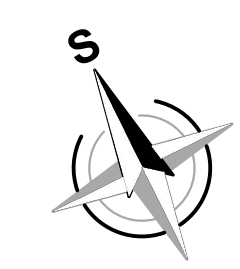


LEGENDA:

- POLOHOVIS, VÝŠKOPIS - STÁVAJÍCÍ STAV
- NOVÝ STAV
- VDZ
- PŘÍČNÝ SKLON
- KOMUNIKACE
- CHODNÍK
- ZÁMKOVÁ DLAŽBA - PARKOVACÍ STÁNÍ, STŘEDOVÉ OSTRŮVKY
- KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
- NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE
- OBRUBA - SILNIČNÍ, ZAHRADNÍ
- OHUMUSOVÁNÍ + HYDROOSEV
- SVAHY - OHUMUSOVÁNÍ + HYDROOSEV
- ZELEŇ
- POTOK
- PRSTENEC OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY - ŽULOVÁ DLAŽBA
- STÁVAJÍCÍ KOMUNIKACE
- KÁČÍREK
- KAMENNÁ DLAŽBA, BETONOVÁ VÝPLŇ
- OBJEKTY - PROPUSTKY, ČELA PROPUSTKŮ, PODJEZDY

POZNÁMKY:

- (A) VĚTEV A (OK1 - OK2)
- (B) VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)
- (C) VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)
- (D) VĚTEV D (OK2 - TROJICE)
- (E) VĚTEV E (STARÝ PODJEZD - OK2)
- (F) VĚTEV F (NOVÝ PODJEZD - OK2)
- (G) VĚTEV G (ROSICE - OK2)
- (H) VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

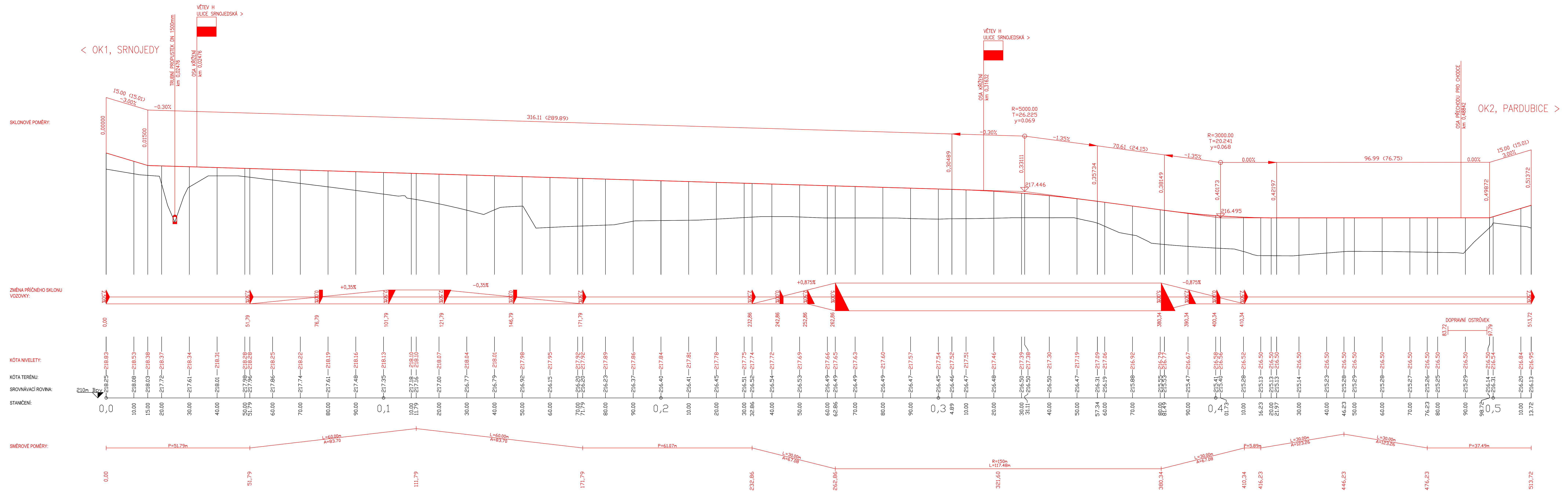



vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		
kod předmětu: PCDDP	datum: 01/2017	formát: 10 x A4
příloha: SITUACE STAVBY - ČÁST 3		měřítko: 1:250
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		č. výkresu: B.3.3



Přehledný podélný profil: VĚTEV A (OK1 - OK2)  
Rozsah: km 0.00000 - km 0.51372

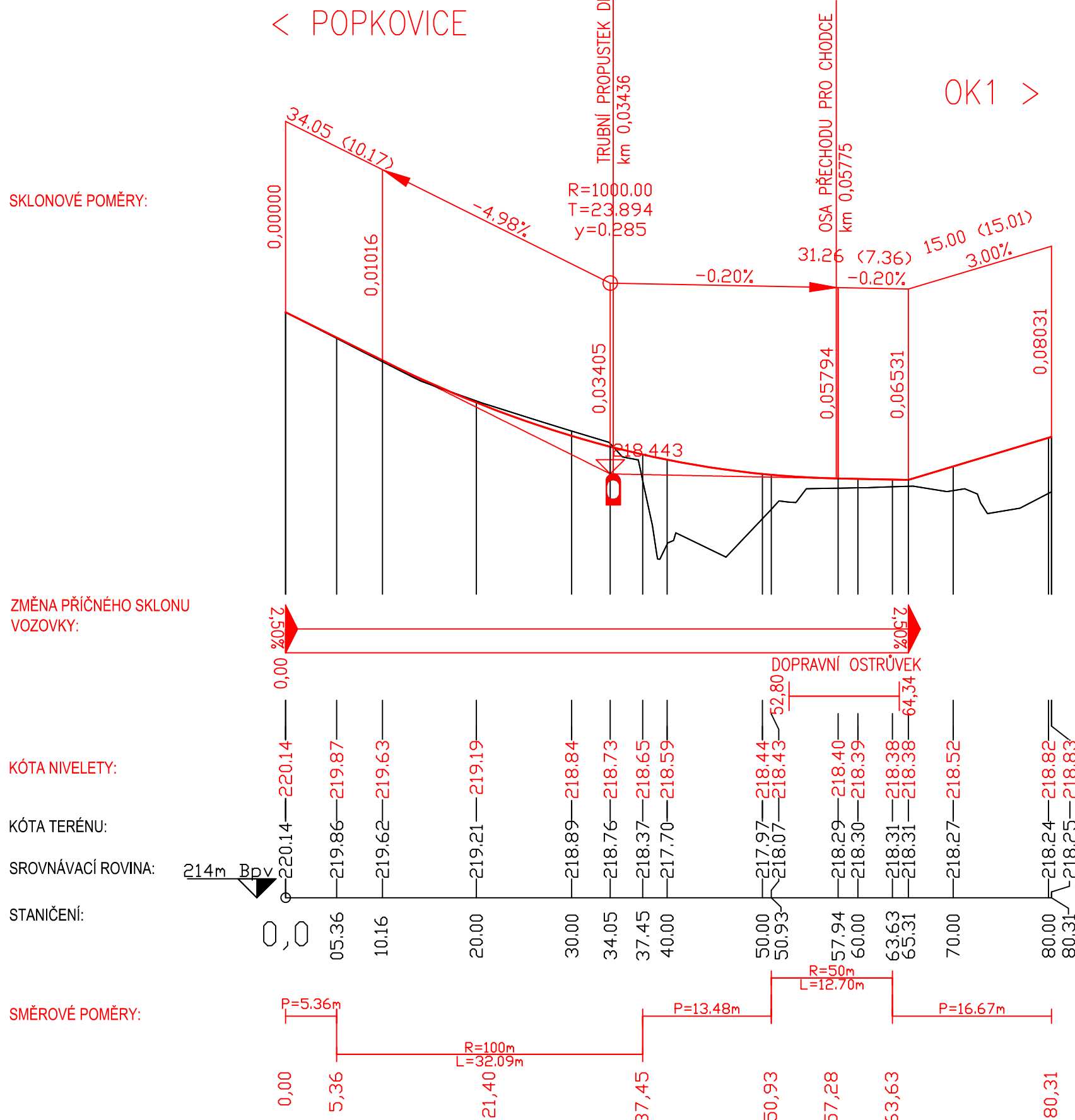
M 1:500/50




vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Habuš, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Diagramy (skala) Jana Persera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kód předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50
příloha: <b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV A</b>		č. výkresu: <b>B.4.1</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# Přehledný podélný profil: VĚTEV B (Popkovice - OK1) M 1:500/50

Rozsah: km 0.00000 - km 0.08031



vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50
příloha: <b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV B</b>		formáty: 2 x A4 č. výkresu: <b>B.4.2</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# Přehledný podélný profil: VĚTEV C (Srnojedy - OK1)

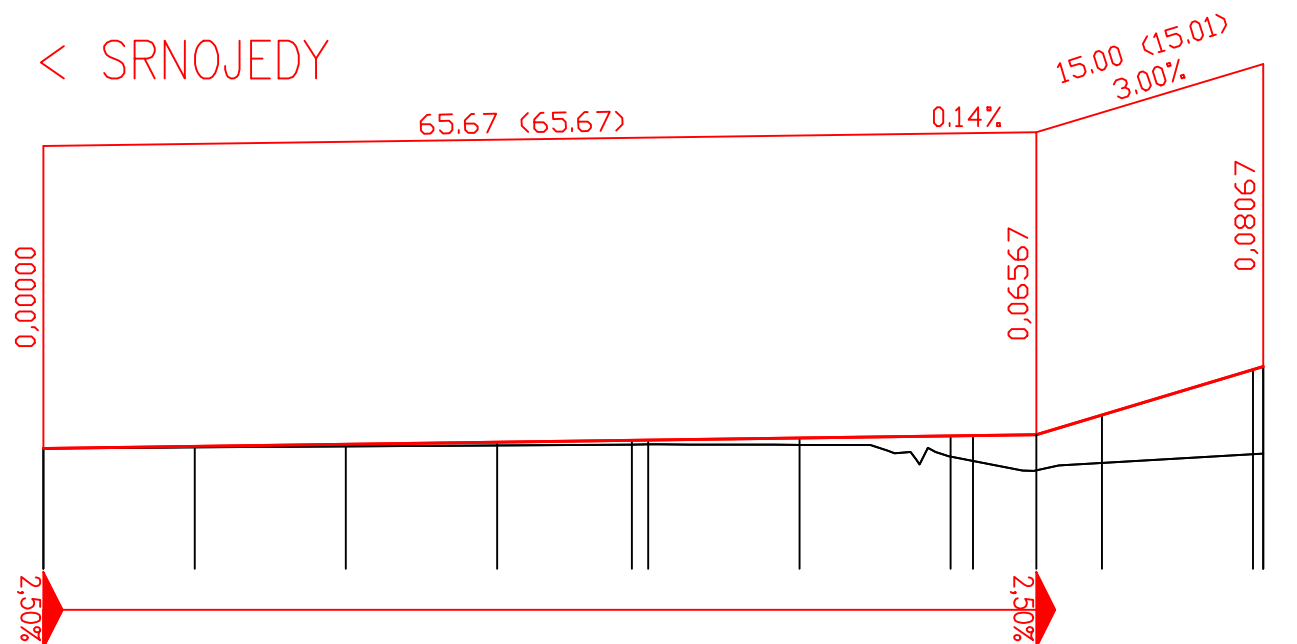
M 1:500/50

Rozsah: km 0.00000 - km 0.08067

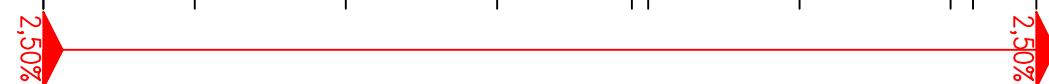
OK1 >

< SRNOJEDY

SKLONOVÉ POMĚRY:



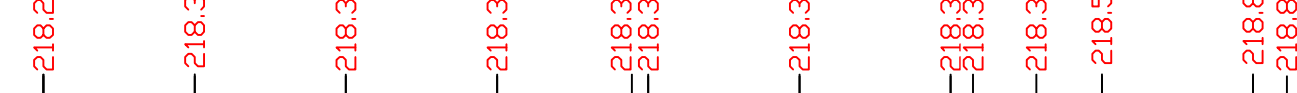
ZMĚNA PŘÍČNÉHO SKLONU VOZOVKY:



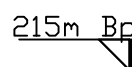
KÓTA NIVELETY:



KÓTA TERÉNU:



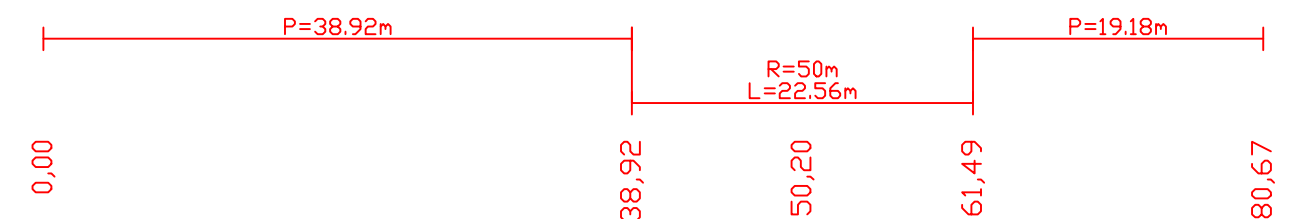
SROVNÁVACÍ ROVINA:




STANIČENÍ:



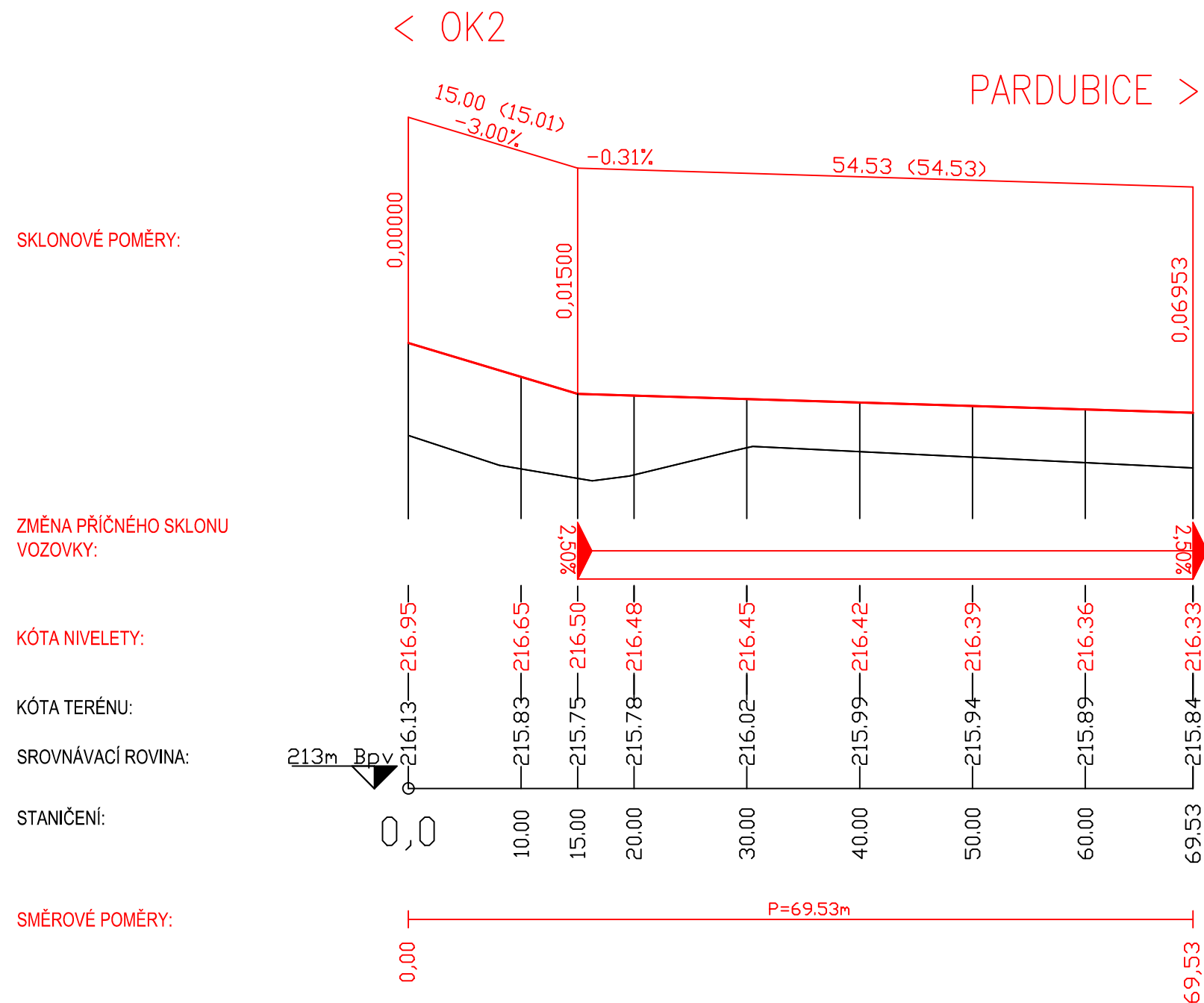
SMĚROVÉ POMĚRY:




vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV C</b>	
kod předmětu: PC DPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50		formáty: 2 x A4
č. výkresu:		<b>B.4.3</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# Přehledný podélný profil: VĚTEV D (OK2 - TROJICE) M 1:500/50

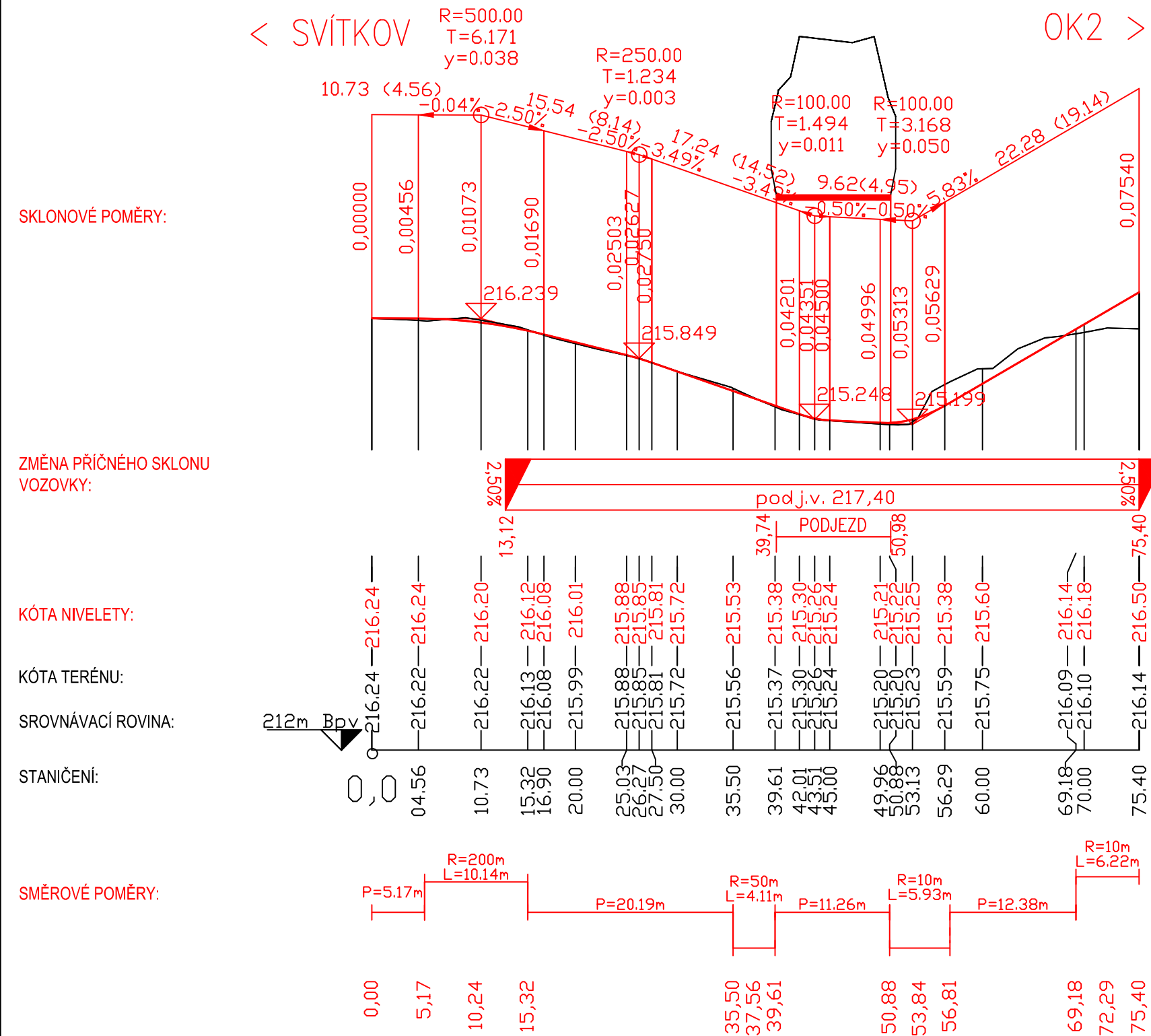
## Rozsah: km 0.00000 - km 0.06953




vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV D	kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50 formáty: 2 x A4 č. výkresu: B.4.4
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# Přehledný podélný profil: VĚTEV E (Starý podjezd - OK2) M 1:500/50

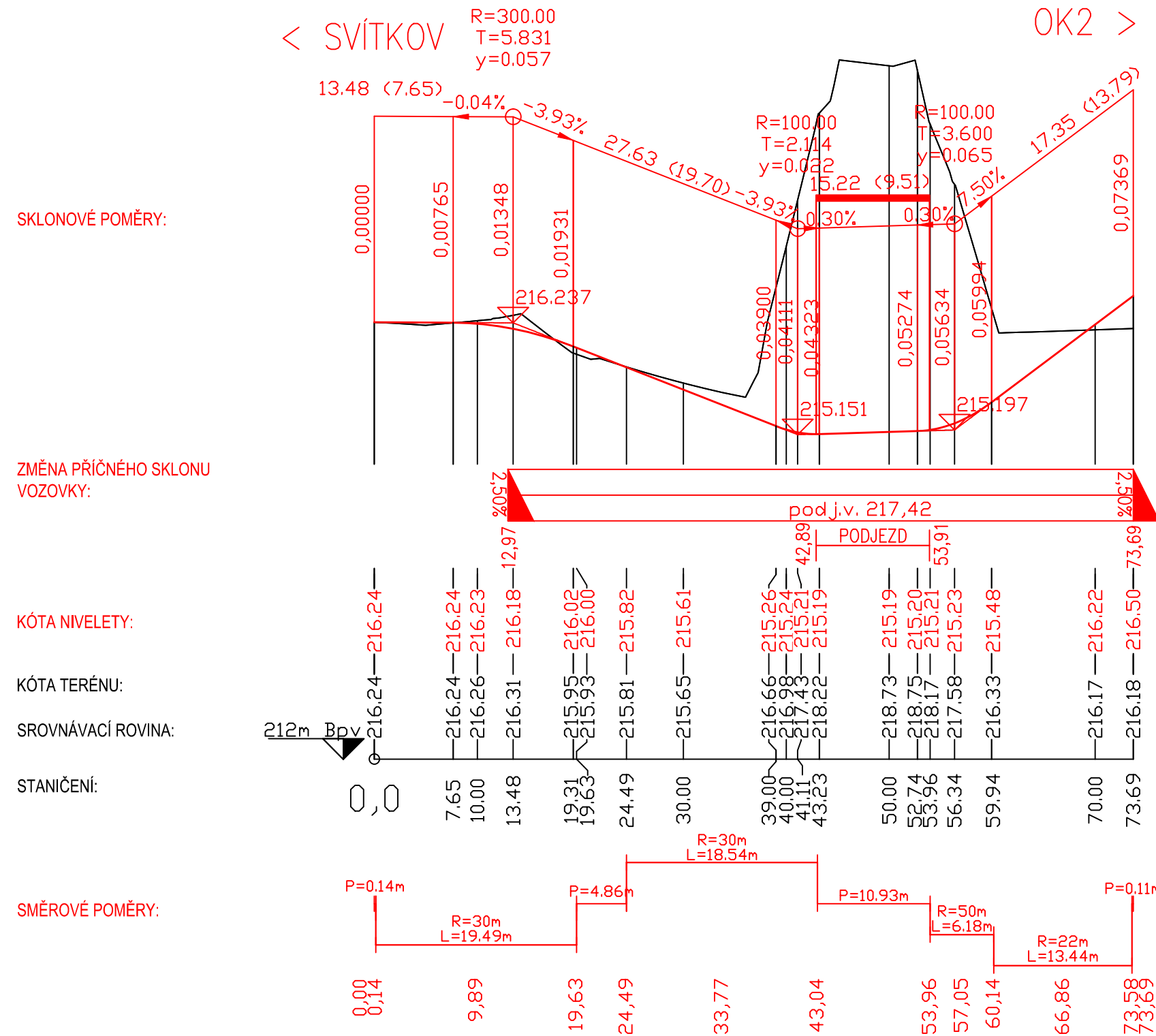
Rozsah: km 0.00000 - km 0.07540




vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV E</b>	
kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50	formáty: 2 x A4	č. výkresu: <b>B.4.5</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# Přehledný podélný profil: VĚTEV F (Nový podjezd - OK2) M 1:500/50

Rozsah: km 0.00000 - km 0.07369

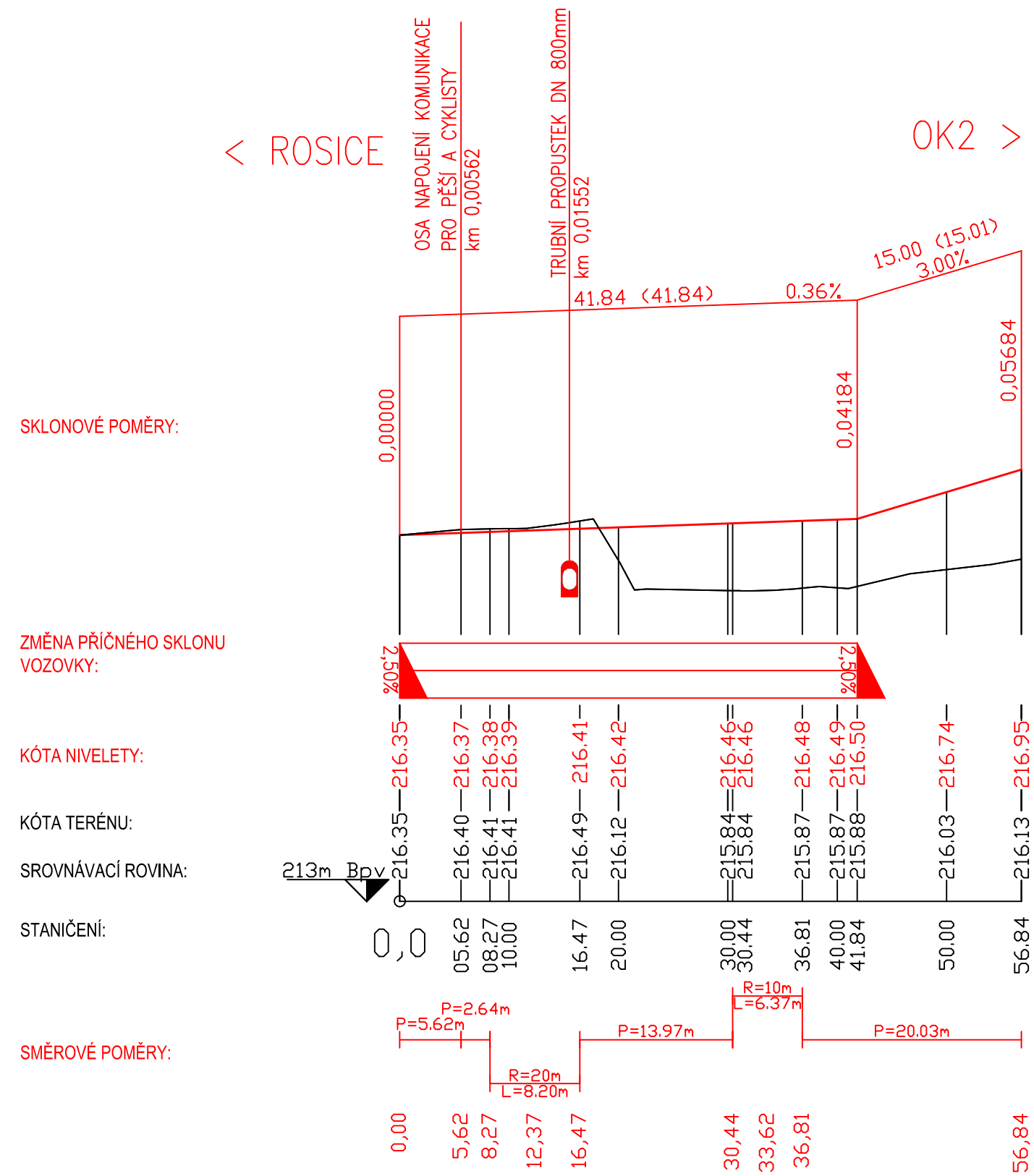



vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV F</b>	
kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50		formáty: 2 x A4
č. výkresu:		B.4.6
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



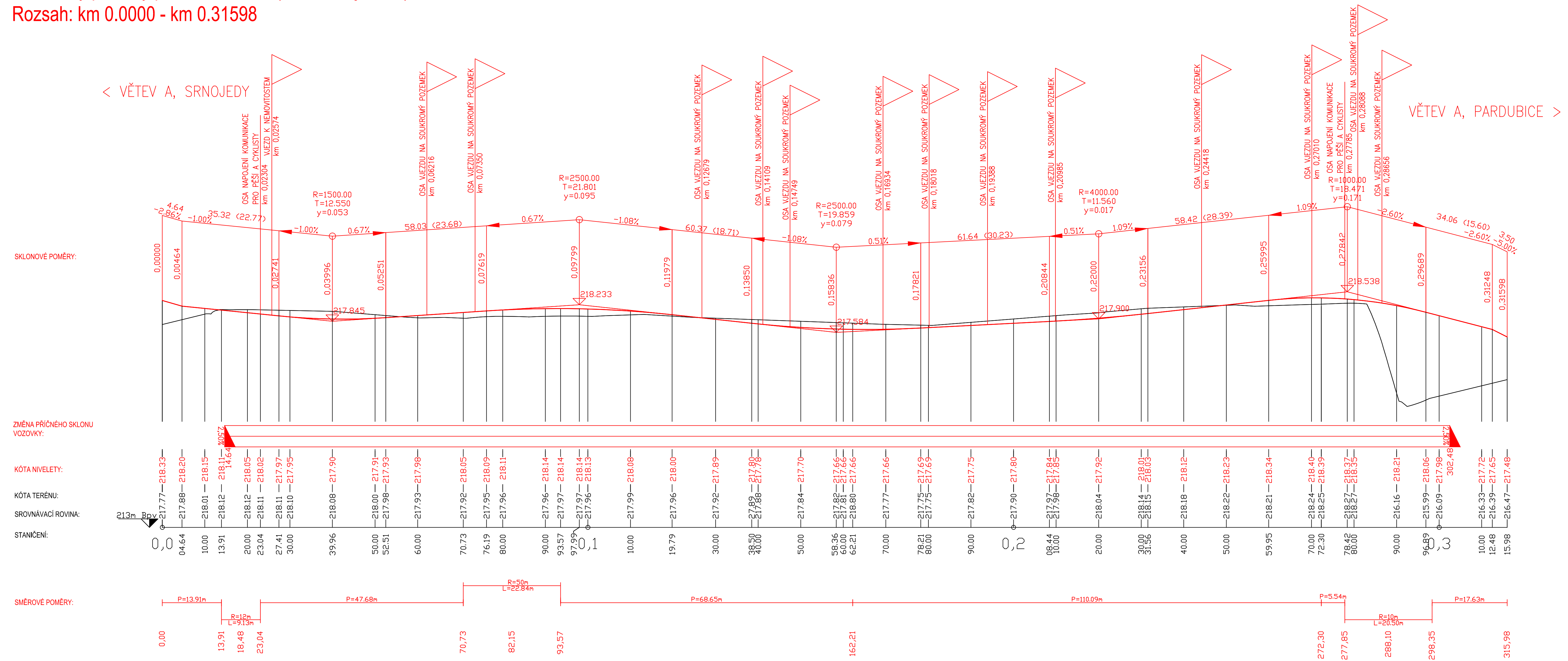
# Přehledný podélný profil: VĚTEV G (Rosice - OK2) M 1:500/50


Rozsah: km 0.00000 - km 0.05684



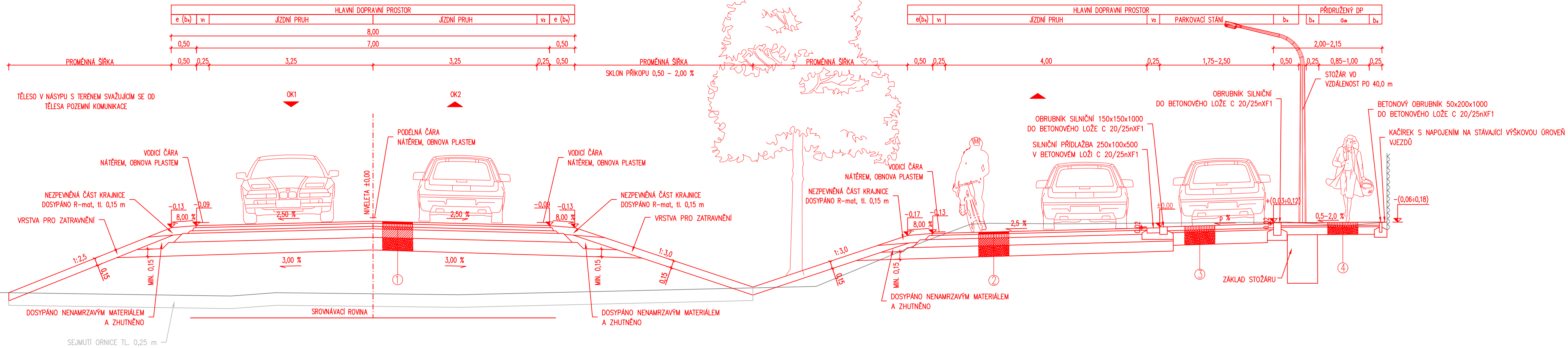
vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500/50
příloha: <b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV G</b>		č. výkresu: <b>B.4.7</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

Přehledný podélný profil: VĚTEV H (ulice Srnojedská) M 1:500/50  
Rozsah: km 0.0000 - km 0.31598



vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDP
		datum: 01/2017
		mřížka: 1:500/50
příloha: <b>PŘEHLEDNÝ PODÉLNÝ PROFIL - VĚTEV H</b>		č. výkresu: <b>B.4.8</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

## VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ A - A'




①	D1-N-1, TDZ III, P III	ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
		MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
		CELKEM		570 mm	

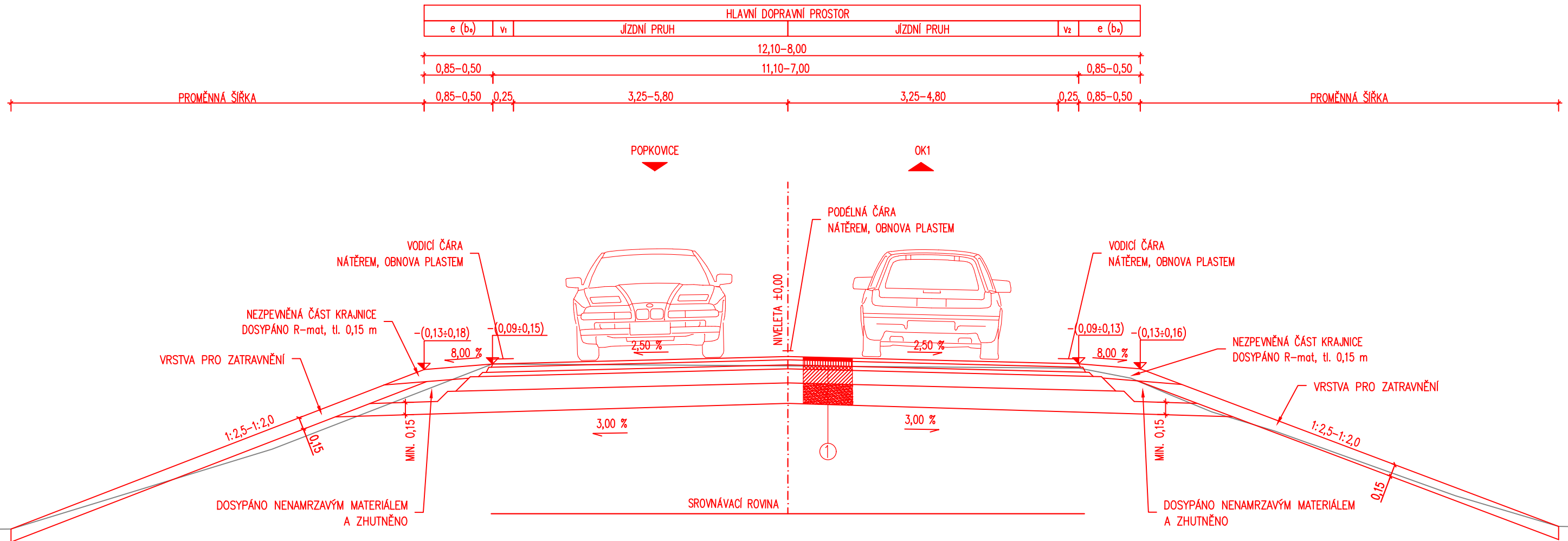
②	D1-N-1, TDZ IV, P III	ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13 108-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 130 MPa			
		MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 80 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
		CELKEM		470 mm	

③	D2-D-1, TDZ VI, P III	ZÁMKOVÁ DLAŽBA TL. 8 cm	DL	80 mm	ČSN 73 6131
		LOŽE - DRČENÉ KAMENIVO FR. 4/8	L	40 mm	ČSN 73 6131
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 70 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 30 MPa			
		CELKEM		370 mm	

④	D2-D-1, TDZ CH, P III	ZÁMKOVÁ DLAŽBA TL. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
		LOŽE - DRČENÉ KAMENIVO FR. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 50 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 30 MPa			
		CELKEM		240 mm	


vypracoval:	Bc. Adam Tužil	vedoucí práce:	Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>				
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>			
kod předmětu:	PCDPP	formát:	4 x A4	
datum:	01/2017	měřítko:	1:50	
příloha:	<b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ A-A'</b>			č. výkresu: <b>B.5.1</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník				

# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ B - B'

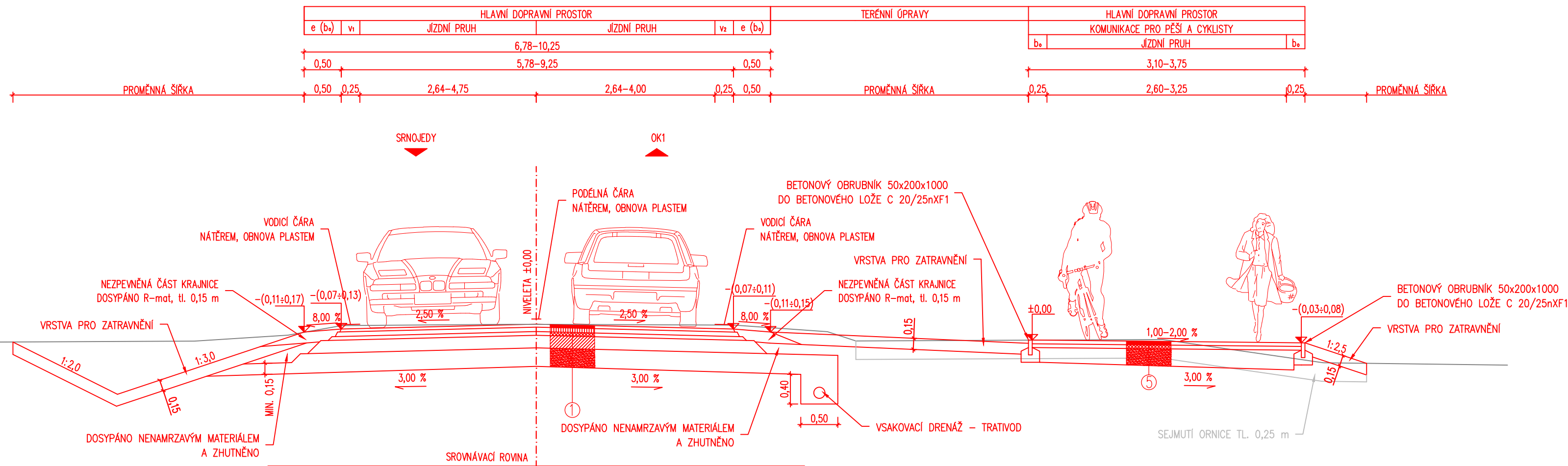


① D1-N-1, TDZ III, P III

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
<b>CELKEM</b>		<b>570 mm</b>	


vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:50
příloha: <b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ B-B'</b>		č. výkresu: <b>B.5.2</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

## VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ C - C'



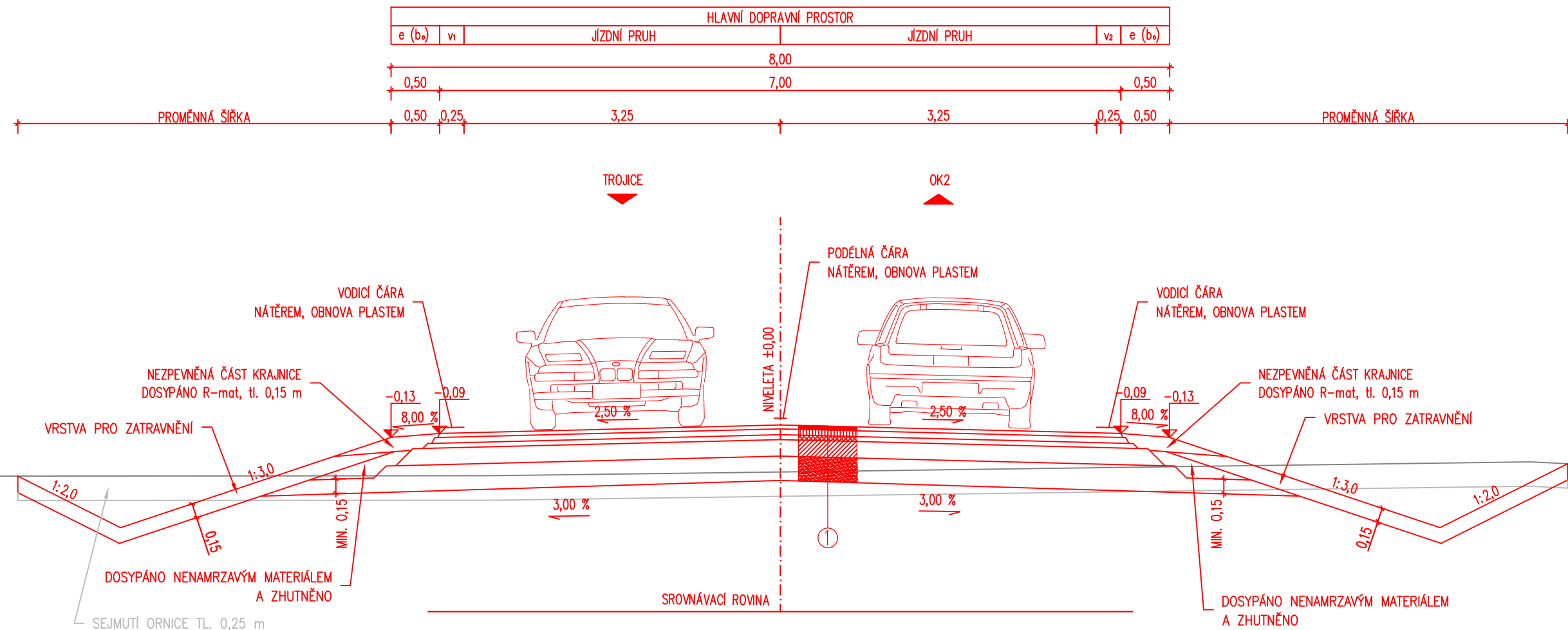
① D1-N-1, TDZ III, P III			
ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
CELKEM		570 mm	

⑤ D2-N-3, TDZ VI, P III			
ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	50 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ RECYKLÁT	R-mat	50 mm	ČSN EN 13 108-8
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 50 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 30 MPa			
CELKEM		300 mm	

vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Doprvní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A            PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
	kod předmětu: PCDDPP	formáty: 3 x A4
	datum: 01/2017	
	měřítko: 1:50	
příloha:	č. výkresu: <b>B.5.3</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		




# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ D - D'

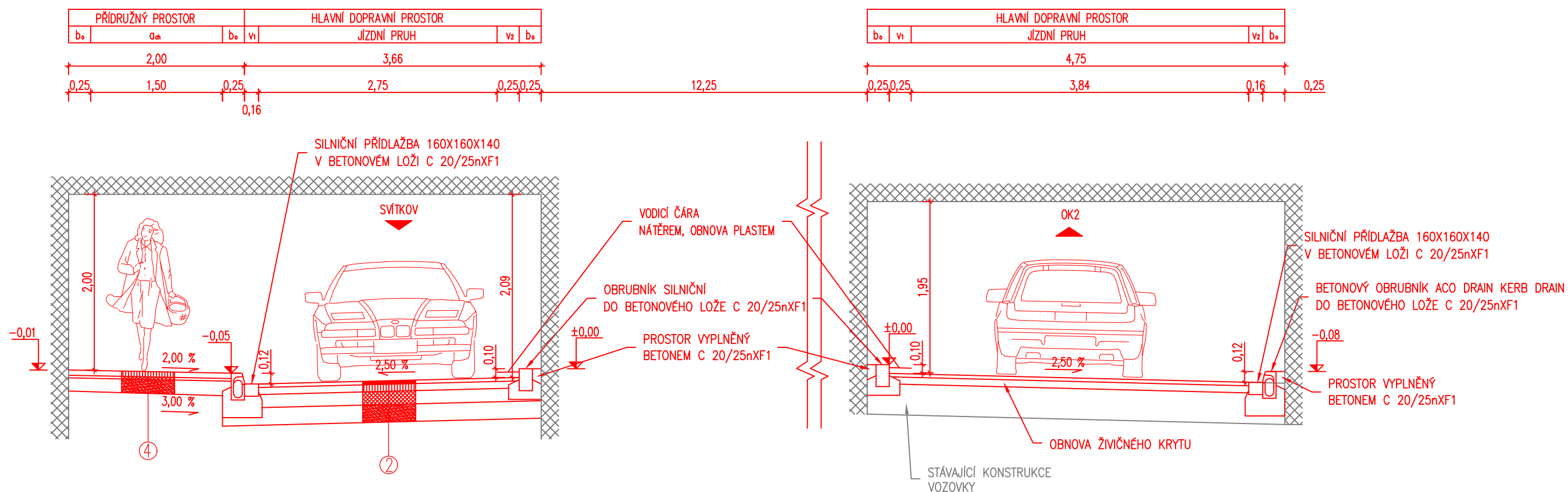


① D1-N-1, TDZ III, P III

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
<b>CELKEM</b>		<b>570 mm</b>	

vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ D-D'</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:50 č. výkresu: <b>B.5.4</b>

# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ E - E'



② D1-N-1, TDZ IV, P III


ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0.15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13 108-1
ZHUTNĚNÍ E <sub>def,2</sub> = min 130 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ E <sub>def,2</sub> = min 80 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ E <sub>def,2</sub> = min 45 MPa			
<b>CELKEM</b>		<b>470 mm</b>	

④ D2-D-1, TDZ CH, P III

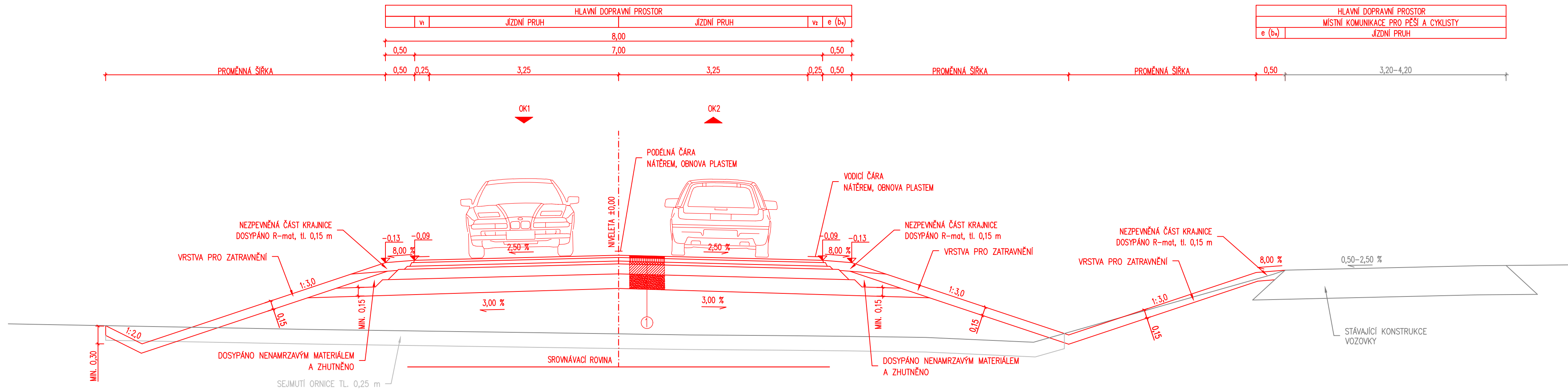
ZÁMKOVÁ DLAŽBA TL. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
LOŽE - DRCENÉ KAMENIVO FR. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
ZHUTNĚNÍ E <sub>def,2</sub> = min 50 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ E <sub>def,2</sub> = min 30 MPa			
<b>CELKEM</b>		<b>240 mm</b>	

OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU


ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0.15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0.50 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
<b>CELKEM</b>		<b>120 mm</b>	

vypracoval:	vedoucí práce:	
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ E-E'</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:50 č. výkresu: <b>B.5.5</b>

# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ F - F'

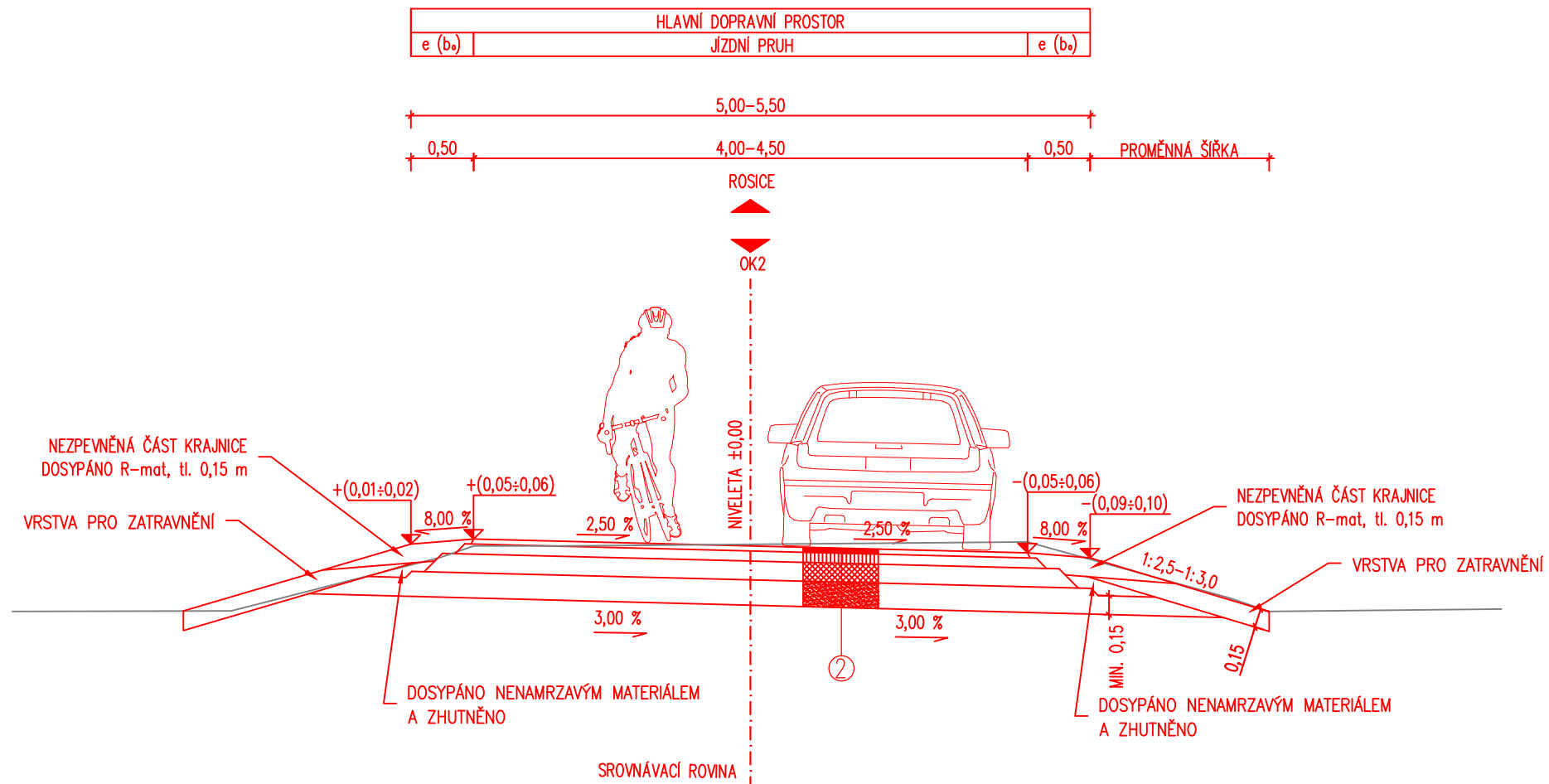


①	D1-N-1, TDZ III, P III
ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 + 40 mm ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E 0,15 kg/m <sup>2</sup> ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 + 60 mm ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E 0,45 kg/m <sup>2</sup> ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 + 50 mm ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E 1,0 kg/m <sup>2</sup> ČSN 73 6129
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa	
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK 170 mm ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa	
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa 250 mm ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa	
CELKEM	570 mm


vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:50 formáty: 3 x A4
příloha: <b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ F-F'</b>		č. výkresu: <b>B.5.6</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



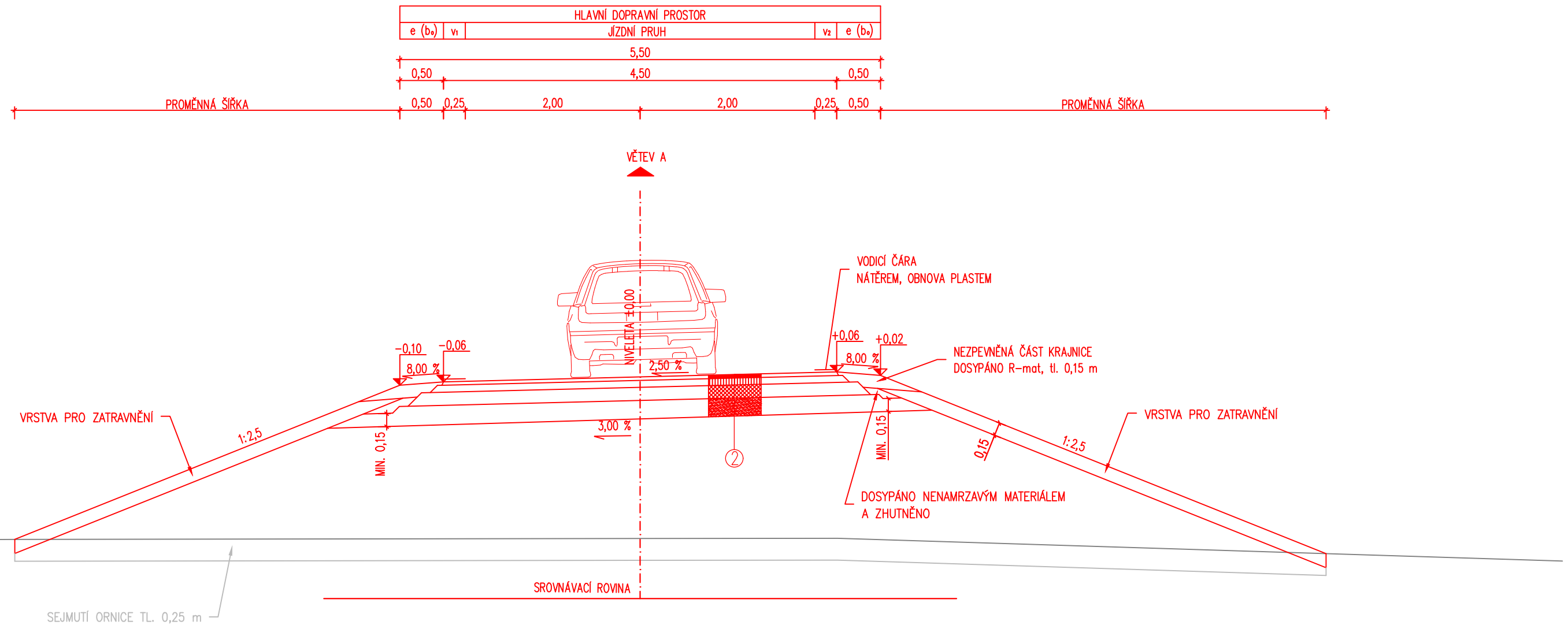
# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ G - G'



②	D1-N-1, TDZ IV, P III			
	ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
	POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
	ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13 108-1
	ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 130 MPa			
	MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
	ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 80 MPa			
	ŠTĚRKODŘŤ	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
	ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
	CELKEM		470 mm	


vypracoval:	vedoucí práce:	
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ G-G'</b>	
	kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:50	formáty: 2 x A4 č. výkresu: B5.7
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ H - H'

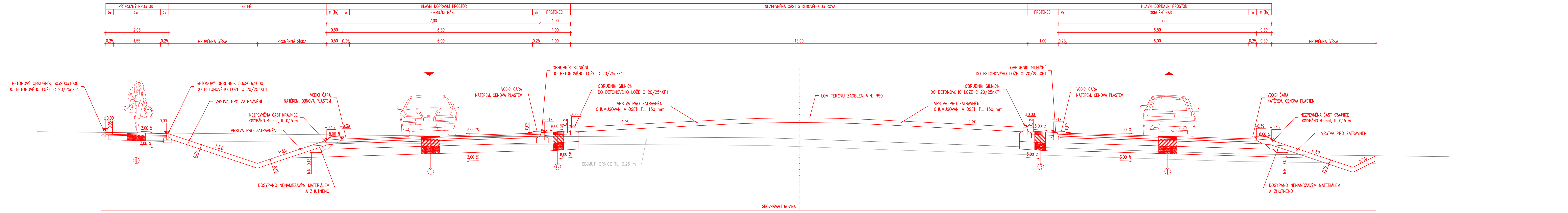


② D1-N-1, TDZ IV, P III

ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0.15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13 108-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 130 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	150 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 80 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
<b>CELKEM</b>		<b>470 mm</b>	

vypracoval:	vedoucí práce:	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
Bc. Adam Tužil	Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:	<b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	
příloha:	<b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ H-H'</b>	
kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:50		formáty: 2 x A4
č. výkresu:		<b>B.5.8</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

# VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ I - I'



④ D2-D-1, TDZ CH, P III


ZÁMKOVÁ DLAŽBA TL. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
LOŽE - DRCENÉ KAMENIVO FR. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 50 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	150 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 30 MPa			
CELKEM		240 mm	

① D1-N-1, TDZ III, P III

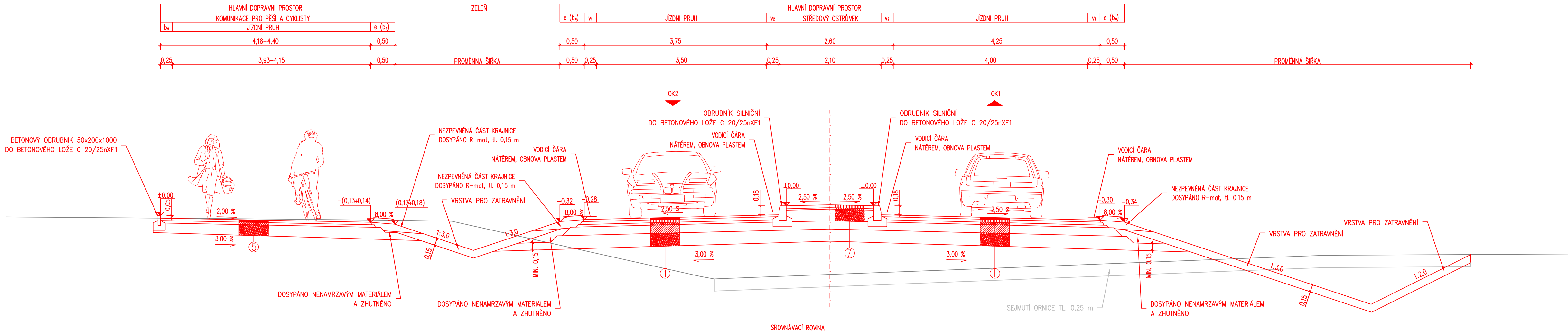
ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
CELKEM		570 mm	

⑥ KONSTRUKCE PRSTENCE

ŽULOVÁ DLAŽBA	DL	100 mm	ČSN 73 6131
SMĚS STMELENÁ HYDRAUL. POJIVY	SC C16/20	260 mm	ČSN 73 6124-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
CELKEM		610 mm	

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	kod předmětu: PCDDP	formáty: 5 x A4
	datum: 01/2017	
	měřítko: 1:50	
příloha: <b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ I-I'</b>	č. výkresu: <b>B.5.9</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		


## VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ J - J'



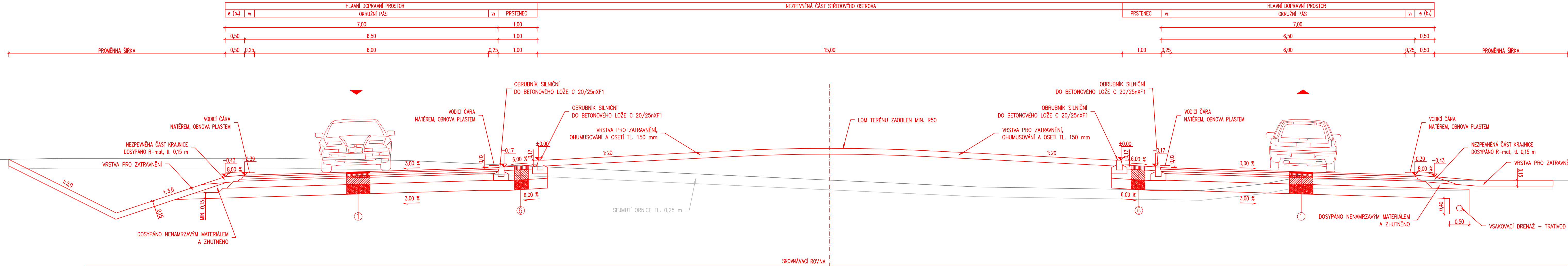
①	D1-N-1, TDZ III, P III	ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
		MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
		CELKEM		570 mm	

⑤	D2-N-3, TDZ VI, P III	ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11	50 mm	ČSN EN 13 108-1
		POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
		ASFALTOVÝ RECYKLÁT	R-mat	50 mm	ČSN EN 13 108-8
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 50 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	200 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 30 MPa			
		CELKEM		300 mm	

⑦	D2-D-1, TDZ CH, P III	ZÁMKOVÁ DLAŽBA TL. 6 cm	DL	60 mm	ČSN 73 6131
		LOŽE - DRČENÉ KAMENIVO FR. 4/8	L	30 mm	ČSN 73 6131
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 50 MPa			
		ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	240 mm	ČSN 73 6126-1
		ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 30 MPa			
		CELKEM		330 mm	

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘĚROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:50
příloha: <b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ J-J'</b>		č. výkresu: <b>B.5.10</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

## VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ K - K'




① D1-N-1, TDZ III, P III

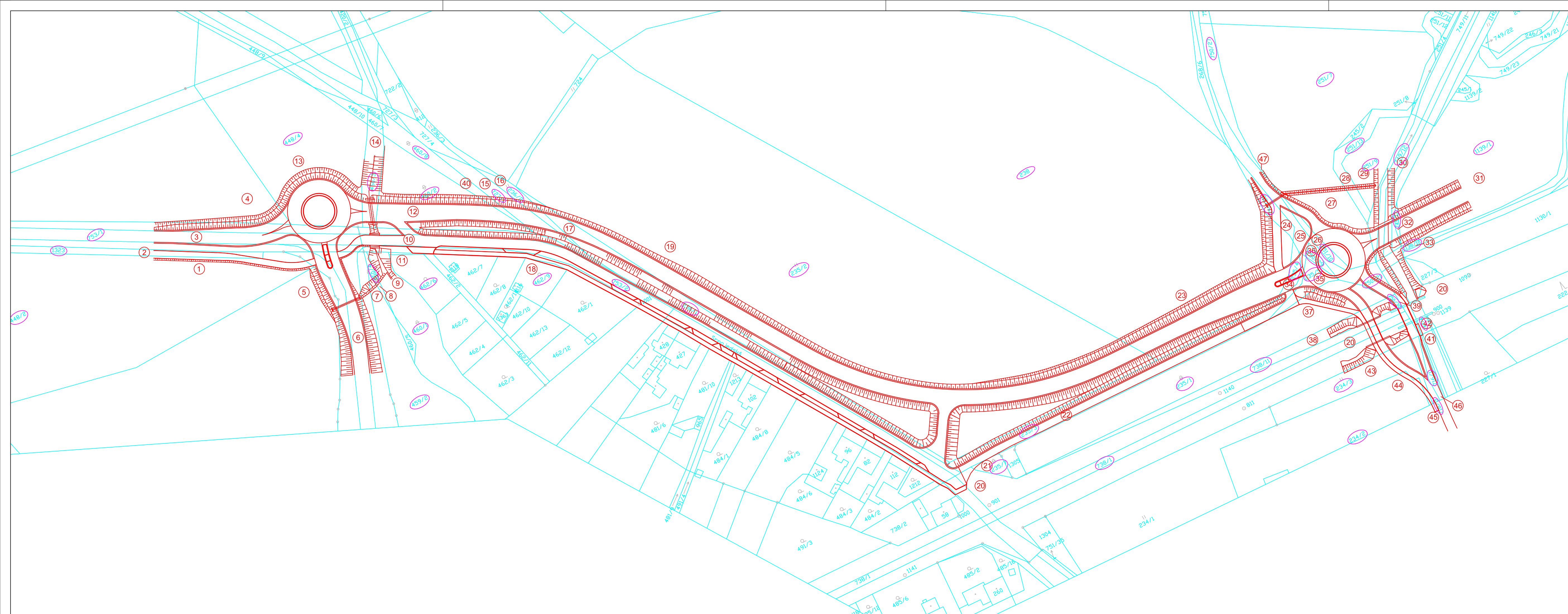
ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNOU VRSTVU	ACO 11 +	40 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,15 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO LOŽNOU VRSTVU	ACL 16 +	60 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK SPOJOVACÍ KATION. EMULZE	PS-E	0,45 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVU	ACP 16 +	50 mm	ČSN EN 13 108-1
POSTŘÍK INFILTRAČNÍ KATION. EMULZE	PI-E	1,0 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 140 MPa			
MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO	MZK	170 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
CELKEM		570 mm	

⑥ KONSTRUKCE PRSTENCE

ŽULOVÁ DLAŽBA	DL	100 mm	ČSN 73 6131
SMĚS STMELENÁ HYDRAUL. POJIVY	SC C16/20	260 mm	ČSN 73 6124-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 90 MPa			
ŠTĚRKODRŤ	ŠDa	250 mm	ČSN 73 6126-1
ZHUTNĚNÍ Edef,2 = min 45 MPa			
CELKEM		610 mm	

vypracoval: Bc. Adam Tužil		vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.		 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>				
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>				
příloha: <b>VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ K-K'</b>		č. výkresu: <b>B.5.11</b>		
kod předmětu: PCDDPP		formáty: 4 x A4		
datum: 01/2017		měřítko: 1:50		
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník				



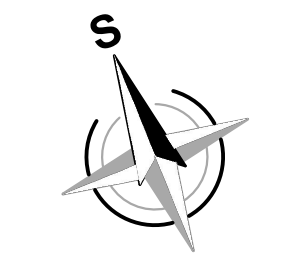


Katastrální území: Svítkov (okres Pardubice), 718033								
číslo	Parcelní číslo	Podíl	Vlastník	Číslo LV	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Zábor [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	
1	448/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	9540	286	orná půda	
2	1323		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	716	153	ostatní plocha	
3	753/1		Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	1575	3113	1279	ostatní plocha	
4	448/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	72801	170	orná půda	
5	459/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	16917	171	orná půda	
6	1296/6		Česká republika	716	8415	1090	ostatní plocha	
7	459/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	1736	18	orná půda	
8	460/4		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	51	36	ostatní plocha	
9	460/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	1280	110	ostatní plocha	
10	753/2		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	3141	3116	ostatní plocha	
11	462/6		SJM Láník František a Láníková Irena, Pferovská 118, Svítkov, 53006 Pardubice	8507	476	2	zahrada	
12	460/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	1609	1005	ostatní plocha	
13	448/4		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	4410	922	ostatní plocha	
14	460/3		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	371	282	vodní plocha	
15	727/1		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	456	257	ostatní plocha	
16	236/2		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	180	81	trvalý travní porost	
17	236/1	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice		5135	1084	1065	trvalý travní porost
		1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice					
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
18	462/9	1/2	Kaplan Petr, Jožky Jabůrkové 264, Trnová, 53009 Pardubice		9165	347	11	zahrada
		1/2	Kaplanová Lucie, Jožky Jabůrkové 264, Trnová, 53009 Pardubice					
19	235/2	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice		5135	23047	5162	trvalý travní porost
		1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice					
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
20	738/1		Česká republika	716	15357	577		ostatní plocha
21	235/7	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice		5135	108	5	ostatní plocha
		1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice					
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
22	235/3		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	1183	1116		ostatní plocha
23	238	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice		5135	28157	1696	orná půda
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
		1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice					
24	750/28	1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice		5135	192	165	ostatní plocha
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
25	750/21		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	2776	482		ostatní plocha
26	251/10		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	134	134		ostatní plocha
27	251/7		Prostřední Jarmila, Obce Ležáků 507, Chrudim III, 53701 Chrudim	11616	6393	944		orná půda
28	251/13		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	342	77		orná půda
29	251/9		Prostřední Jarmila, Obce Ležáků 507, Chrudim III, 53701 Chrudim	11616	624	114		orná půda
30	749/12		Česká republika	1045	1103	717		vodní plocha

Katastrální území: Svítkov (okres Pardubice), 718033								
číslo	Parcelní číslo	Podíl	Vlastník	Číslo LV	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Zábor [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	
31	1139/1		Syrůček Rudolf, U starého mlýna 16/10, Uhříněves, 10400 Praha 10	6873	4479	561		orná půda
32	749/17		Syrůček Rudolf, U starého mlýna 16/10, Uhříněves, 10400 Praha 10	6873	26	25		vodní plocha
33	1138/10		Syrůček Rudolf, U starého mlýna 16/10, Uhříněves, 10400 Praha 10	6873	272	3		ostatní plocha
34	235/4		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	105	105		ostatní plocha
35	235/5	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice		5135	215	215	ostatní plocha
		1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice					
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
36	750/29	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice		5135	59	59	ostatní plocha
		1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice					
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
37	235/1	1/4	Bromová Miroslava Mgr., Žižkova 902, Svítkov, 53006 Pardubice		5135	2819	402	ostatní plocha
		1/2	Javorková Jarmila, Palackého třída 1949, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice					
		1/4	Kramář Michal MUDr., Vaňkova 1348, Chrudim IV, 53701 Chrudim					
38	738/11		Česká republika	716	641	182		ostatní plocha
39	750/30		Česká republika	716	23	23		ostatní plocha
40	460/8		Přístav Pardubice, a.s., Pernerova 168, Zelené Předměstí, 53002 Pardubice	12270	411	49		ostatní plocha
41	747/1		Česká republika	1045	7920	1		vodní plocha
42	747/4		Česká republika	1045	57	12		vodní plocha
43	234/3		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	869	239		trvalý travní porost
44	234/2		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	3617	29		ostatní plocha
45	716/3		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	227	153		ostatní plocha
46	716/1		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	111	85		ostatní plocha
47	750/27		Statutární město Pardubice, Pernštyňské náměstí 1, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice	50001	347	2		ostatní plocha

LEGENDA:

- KN
- HRANY NÁVRHU
- POZEMKY V ZÁBORU PRO STAVBU
- POŘADOVÉ ČÍSLO POZEMKU



vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>	kod předmětu: PCDPP	formáty: 6 x A4
	datum: 01/2017	
	měřítko: 1:1000	
příloha: <b>MAJETKOPRÁVNÍ ELABORÁT</b>	č. výkresu: <b>B.6</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**C. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTACE**

**2017**

**Bc. Adam Tužil**

# OBSAH

C.1	Fotodokumentace	
C.2	Vlečné křivky	
C.2.1	Vlečné křivky – část 1 (návěsová souprava)	1:500
C.2.2	Vlečné křivky – část 2 (návěsová souprava)	1:500
C.2.3	Vlečné křivky – část 3 (návěsová souprava)	1:500
C.2.4	Vlečné křivky – část 4 (autobus)	1:500
C.2.5	Vlečné křivky – část 5 (autobus)	1:500
C.2.6	Vlečné křivky – část 6 (autobus)	1:500
C.2.7	Vlečné křivky – část 7 (návěsová souprava)	1:500
C.2.8	Vlečné křivky – část 8 (svoz odpadu)	1:500
C.2.9	Vlečné křivky – část 9 (svoz odpadu)	1:500
C.2.10	Vlečné křivky – část 10 (svoz odpadu)	1:500
C.2.11	Vlečné křivky – část 11 (návěsová souprava)	1:500
C.2.12	Vlečné křivky – část 12 (autobus)	1:500
C.2.13	Vlečné křivky – část 13 (osobní automobil)	1:500
C.2.14	Vlečné křivky – část 14 (dodávka)	1:500
C.2.15	Vlečné křivky – část 15 (dodávka)	1:500
C.3	Propojka průmyslová zóna Staré Čivice - Svítkov - Pardubice Trojice (Etapa 2.)   vypracovaná společností DSP a.s.	
C.4	Typový list: obrubník KerbDrain	
C.5	Mapa hladiny stoleté vody zájmové oblasti	



**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**C.1 Fotodokumentace**

**2017**

**Bc. Adam Tužil**

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa zobrazení pořízených fotografií.....	3
Obrázek 2 Pohled na stávající komunikaci větve B směřující do Popkovic .....	4
Obrázek 3 Pohled na stávající komunikaci větve C směřující do Srnojed.....	4
Obrázek 4 Pohled na stávající propustek a křižovatku komunikace III/322211 s ulicí Srnojedská.....	5
Obrázek 5 Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská (větve H) v zastavěné části.....	5
Obrázek 6 Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská (větve H) a za stromy místo, kde bude nově navržená komunikace větve A, spojující obě okružní křižovatky .....	6
Obrázek 7 Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská (větve H) v místech vstupu na vlakovou zastávku.....	6
Obrázek 8 Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská v místě ostrého oblouku .....	7
Obrázek 9 Pohled na stávající podchod pod železniční tratí.....	7
Obrázek 10 Pohled do míst, kde bude navržena větve A, spojující obě okružní křižovatky .....	8
Obrázek 11 Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská směrem na východ.....	8
Obrázek 12 Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská směrem na západ .....	9
Obrázek 13 Pohled na stávající křížení ulice Srnojedská a komunikace směřující do Rosic .....	9
Obrázek 14 Pohled na stávající komunikaci směřující do Rosic .....	10
Obrázek 15 Pohled na stávající podjezd pod železniční tratí směrem na jih (směrem do Svítkova) .....	10
Obrázek 16 Pohled na stávající podjezd pod železniční tratí směrem na sever (směrem na Rosice) ....	11
Obrázek 17 Pohled do míst napojení ulice Srnojedská na ulici Přerovská .....	11
Obrázek 18 Pohled na dopravní problémy ranní špičky v místech stávajícího křížení ulice Srnojedská a komunikace směrem do Rosic .....	12
Obrázek 19 Pohled na dopravní problémy ranní špičky po celé délce komunikace směrem do Rosic ..	12



Obrázek 1 Mapa zobrazení pořízených fotografií





**Obrázek 2** Pohled na stávající komunikaci větve B směřující do Popkovic



**Obrázek 3** Pohled na stávající komunikaci větve C směřující do Srnojed





**Obrázek 4** Pohled na stávající propustek a křižovatku komunikace III/322211 s ulicí Srnojedská



**Obrázek 5** Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská (větev H) v zastavěné části





**Obrázek 6** Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská (větev H) a za stromy místo, kde bude nově navržená komunikace větve A, spojující obě okružní křižovatky



**Obrázek 7** Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská (větev H) v místech vstupu na vlakovou zastávku





**Obrázek 8** Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská v místě ostrého oblouku



**Obrázek 9** Pohled na stávající podchod pod železniční tratí





**Obrázek 10** Pohled do míst, kde bude navržena větev A, spojující obě okružní křižovatky



**Obrázek 11** Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská směrem na východ





**Obrázek 12** Pohled na stávající komunikaci ulice Srnojedská směrem na západ



**Obrázek 13** Pohled na stávající křížení ulice Srnojedská a komunikace směřující do Rosic





**Obrázek 14** Pohled na stávající komunikaci směřující do Rosic



**Obrázek 15** Pohled na stávající podjezd pod železniční tratí směrem na jih (směrem do Svitkova)





**Obrázek 16** Pohled na stávající podjezd pod železniční tratí směrem na sever (směrem na Rosice)



**Obrázek 17** Pohled do míst napojení ulice Srnojedská na ulici Přerovská





**Obrázek 18** Pohled na dopravní problémy ranní špičky v místech stávajícího křížení ulice Srnojedská a komunikace směrem do Rosic



**Obrázek 19** Pohled na dopravní problémy ranní špičky po celé délce komunikace směrem do Rosic

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**C.2 Vlečné křivky**

## OBSAH

C.2.1	Vlečné křivky – část 1 (návěsová souprava)	1:500
C.2.2	Vlečné křivky – část 2 (návěsová souprava)	1:500
C.2.3	Vlečné křivky – část 3 (návěsová souprava)	1:500
C.2.4	Vlečné křivky – část 4 (autobus)	1:500
C.2.5	Vlečné křivky – část 5 (autobus)	1:500
C.2.6	Vlečné křivky – část 6 (autobus)	1:500
C.2.7	Vlečné křivky – část 7 (návěsová souprava)	1:500
C.2.8	Vlečné křivky – část 8 (svoz odpadu)	1:500
C.2.9	Vlečné křivky – část 9 (svoz odpadu)	1:500
C.2.10	Vlečné křivky – část 10 (svoz odpadu)	1:500
C.2.11	Vlečné křivky – část 11 (návěsová souprava)	1:500
C.2.12	Vlečné křivky – část 12 (autobus)	1:500
C.2.13	Vlečné křivky – část 13 (osobní automobil)	1:500
C.2.14	Vlečné křivky – část 14 (dodávka)	1:500
C.2.15	Vlečné křivky – část 15 (dodávka)	1:500

VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

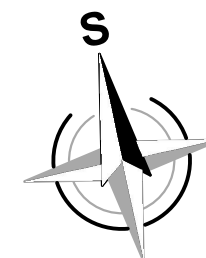
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

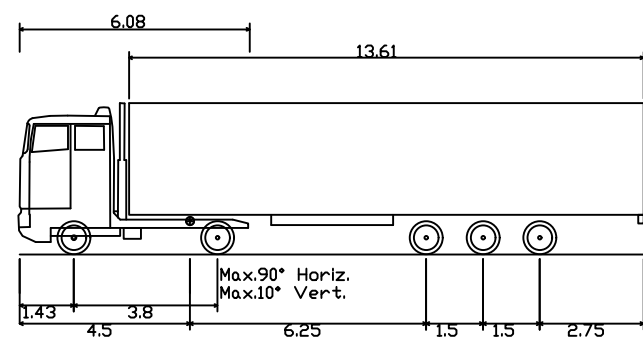
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



NSN - Nakladní Souprava Navesova	16,500m
Celková délka	2,500m
Celková šířka	4,000m
Celková výška karoserie	0,332m
Min. světla výška karoserie	2,500m
Rozchod kol	6,00 s
Doba otáčení mezi plnými rejdy	10,300m
Poloměr zatáčení mezi stěnami	

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 1 (návesová souprava)</b>		č. výkresu:  <b>C.2.1</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

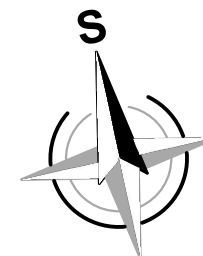
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

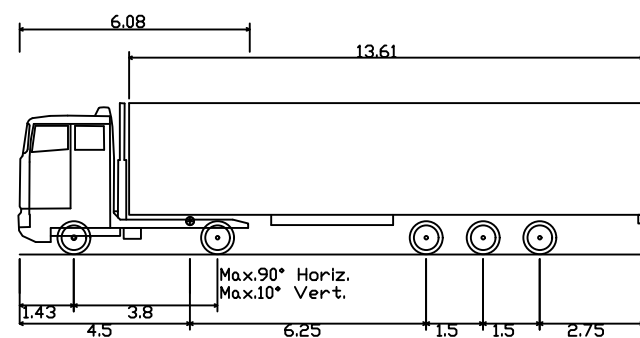
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



NSN - Nakladní Souprava Navesova	16,500m
Celková délka	2,500m
Celková šířka	4,000m
Celková výška karoserie	0,332m
Min. světla výška karoserie	2,500m
Rozchod kol	6,00 s
Doba otáčení mezi plnými rejdy	10,300m
Poloměr zatáčení mezi stěnami	

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha: <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 2 (návesová souprava)</b>		č. výkresu: <b>C.2.2</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

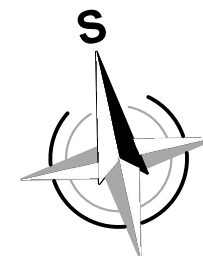
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

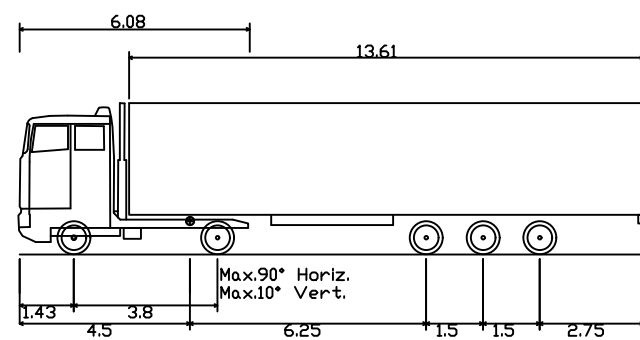
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



NSN - Nakladní Souprava Navesova	16,500m
Celková délka	2,500m
Celková šířka	4,000m
Celková výška karoserie	0,332m
Min. světla výška karoserie	2,500m
Rozchod kol	6,00 s
Doba otáčení mezi plnými rejdy	10,300m
Poloměr zatáčení mezi stěnami	

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha: <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 3 (návesová souprava)</b>		č. výkresu: <b>C.2.3</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

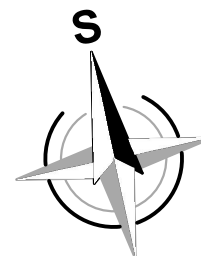
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

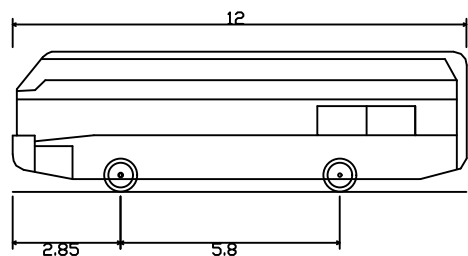
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



DLA12 - Dálkový a Linkový Autobus (L=12.0)  
 Celková délka 12,000m  
 Celková šířka 2,500m  
 Celková výška karoserie 3,700m  
 Min. světla výška karoserie 0,334m  
 Rozchod kol 2,500m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 6,00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 10,500m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 4 (autobus)		formáty: 2 x A4 č. výkresu: C.2.4
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

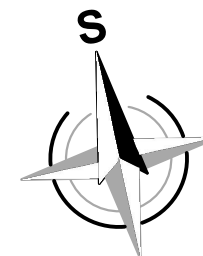
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

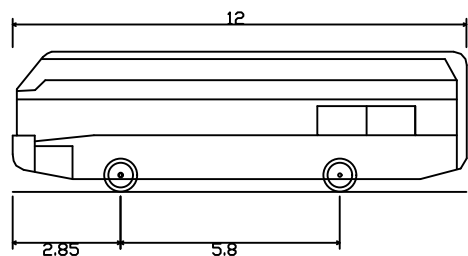
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



DLA12 - Dalkovy a Linkovy Autobus (L=12.0)  
 Celková délka 12,000m  
 Celková šířka 2,500m  
 Celková výška karoserie 3,700m  
 Min. světla výška karoserie 0,334m  
 Rozchod kol 2,500m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 6,00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 10,500m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A                  PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 5 (autobus)</b>		č. výkresu:  <b>C.2.5</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

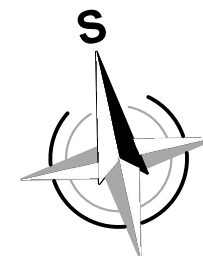
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

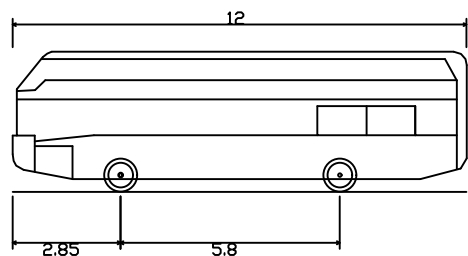
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



DLA12 - Dalkovy a Linkovy Autobus (L=12.0)  
 Celková délka 12,000m  
 Celková šířka 2,500m  
 Celková výška karoserie 3,700m  
 Min. světla výška karoserie 0,334m  
 Rozchod kol 2,500m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 6,00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 10,500m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:500 formáty: 2 x A4
příloha: <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 6 (autobus)</b>	č. výkresu: <b>C.2.6</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

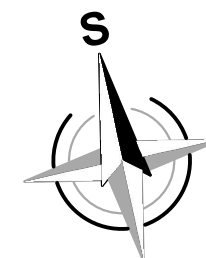
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

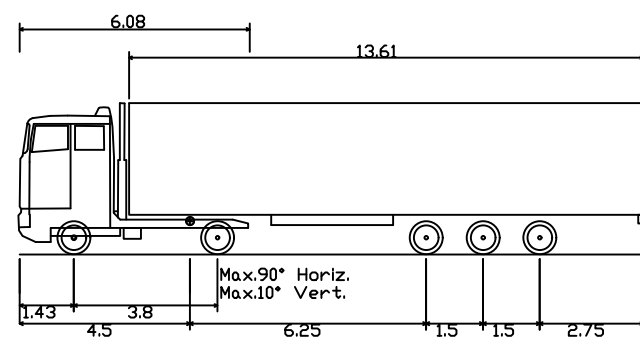
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



NSN - Nakladni Souprava Navesova	16,500m
Celková délka	2,500m
Celková šířka	4,000m
Celková výška karoserie	0,332m
Min. světla výška karoserie	2,500m
Rozchod kol	6,00 s
Doba otáčení mezi plnými rejdy	10,300m
Poloměr zatáčení mezi stěnami	

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma: <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500 formáty: 2 x A4
příloha: <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 7 (návesová souprava)</b>	č. výkresu: <b>C.2.7</b>	
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

VĚTEV C (SRNOJEDY - OK1)




VĚTEV A (OK1 - OK2)

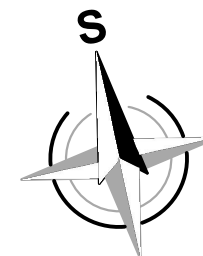
Komunikace pro pěší a cyklisty  
Srnojedy - ulice Srnojedská

VĚTEV B (POPKOVICE - OK1)

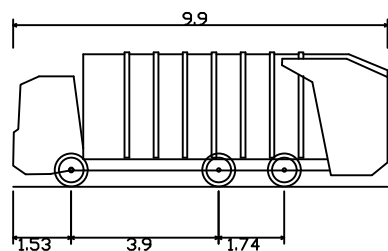
VĚTEV H (ULICE SRNOJEDSKÁ)

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA

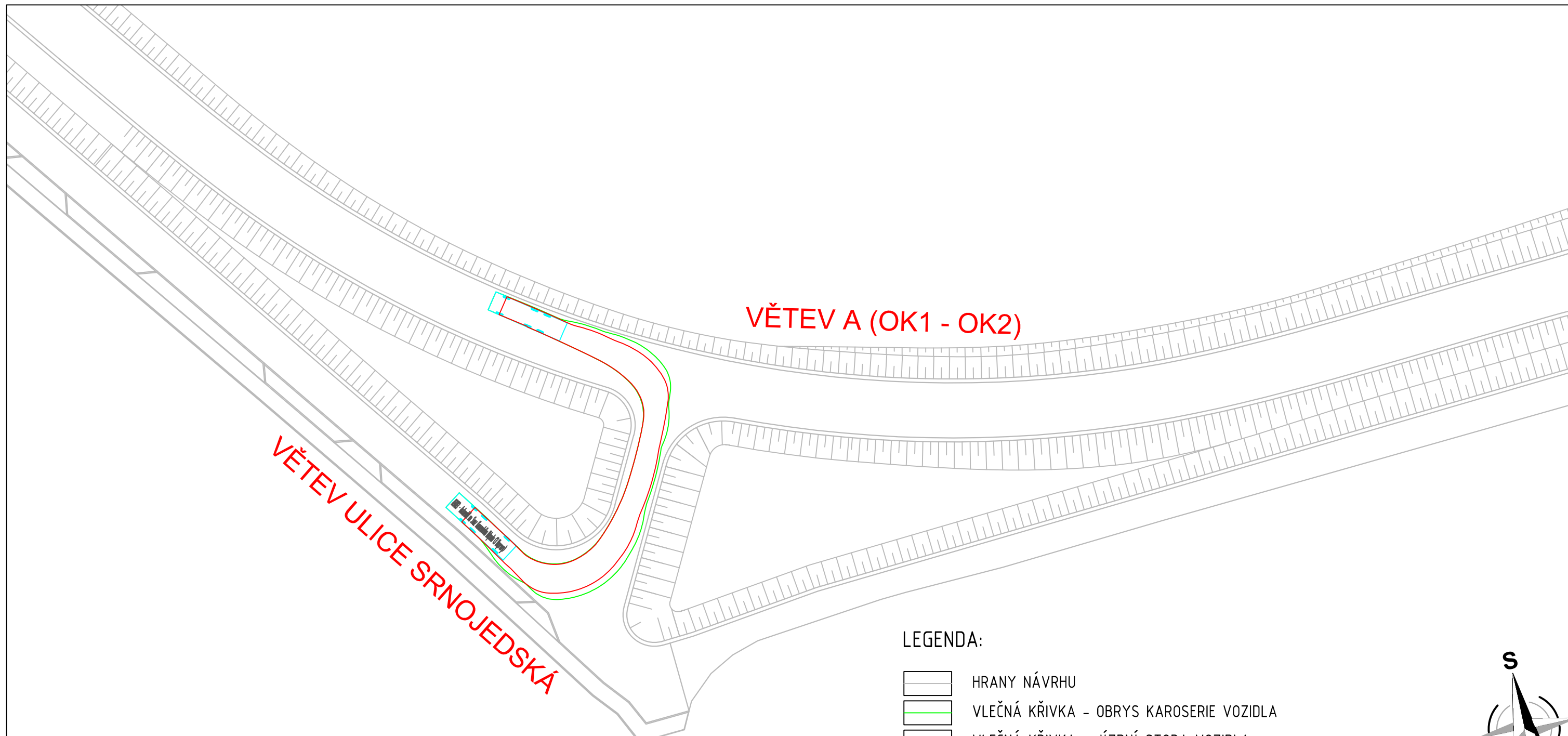


NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



ASK03 - Automobil na Svoz Komunalního Odpadu (3 Naprawy)  
 Celková délka 9.900m  
 Celková šířka 2.500m  
 Celková výška karoserie 3.550m  
 Min. světla výška karoserie 0.304m  
 Rozchod kol 2.500m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 5.00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 10.250m




vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 8 (svoz odpadu)</b>	č. výkresu:  <b>C.2.8</b>	formáty: 2 x A4
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

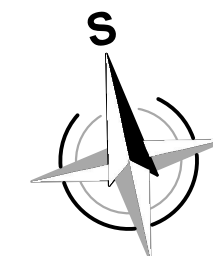


VĚTEV A (OK1 - OK2)

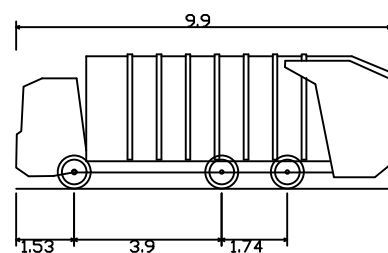
VĚTEV ULICE SRNOJEDSKÁ

LEGENDA:


-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA



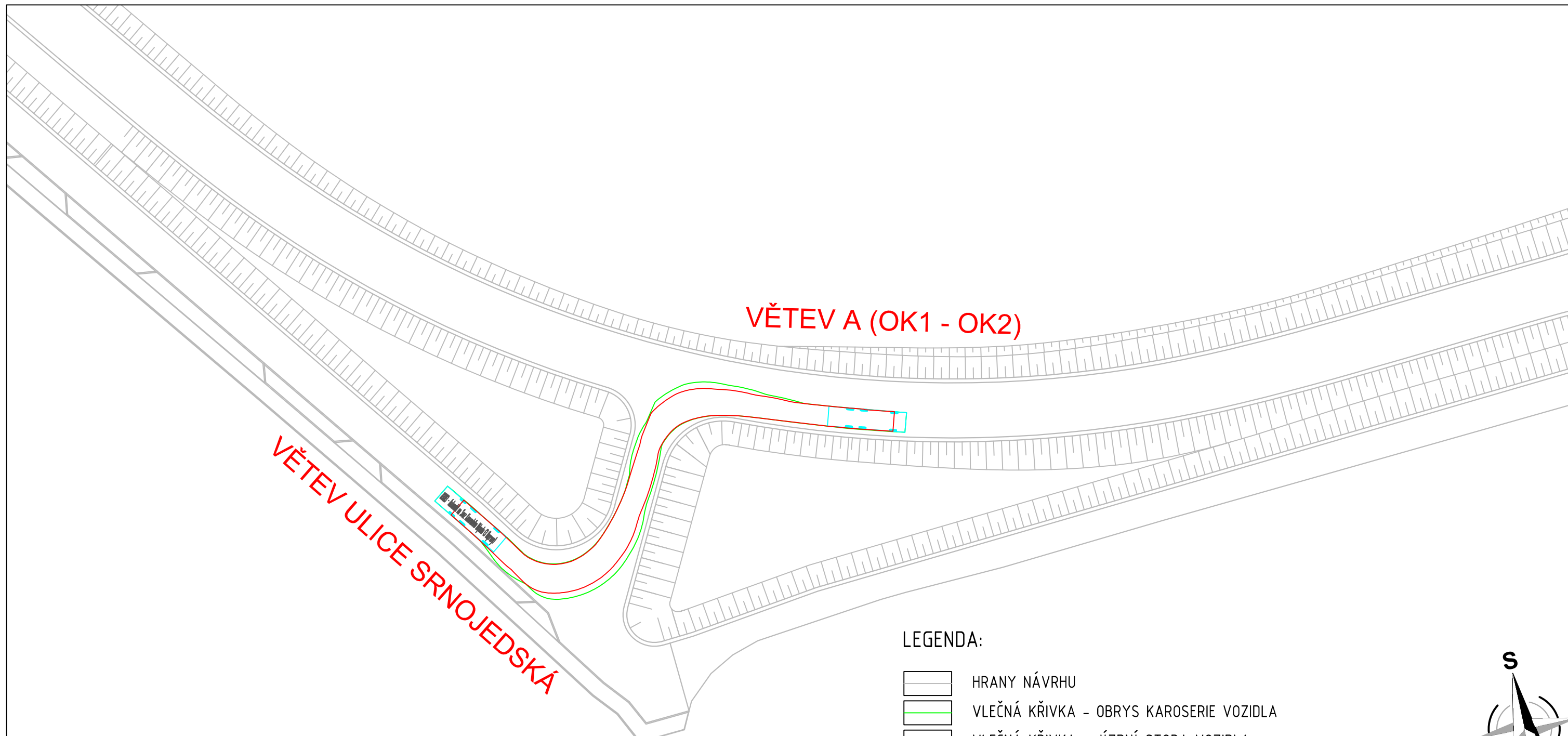
NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



ASK03 - Automobil na Svoz Komunálního Odpadu (3 Naprawy)  
 Celková délka 9.900m  
 Celková šířka 2.500m  
 Celková výška karoserie 3.550m  
 Min. světla výška karoserie 0.304m  
 Rozchod kol 2.500m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 5.00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 10.250m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <p style="text-align: center;"><b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b></p>		kod předmětu: PCDPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <p style="text-align: center;"><b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 9 (svoz odpadu)</b></p>		č. výkresu:  <p style="text-align: center;"><b>C.2.9</b></p>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



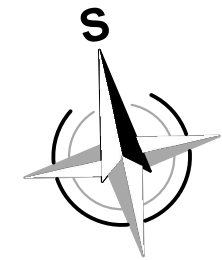


VĚTEV ULICE SRNOJEDSKÁ

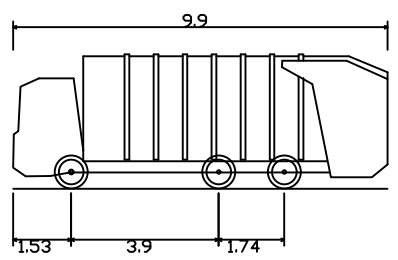
VĚTEV A (OK1 - OK2)

LEGENDA:

- HRANY NÁVRHU
- VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYS KAROSERIE VOZIDLA
- VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA






NÁVRHOVÉ VOZIDLO:

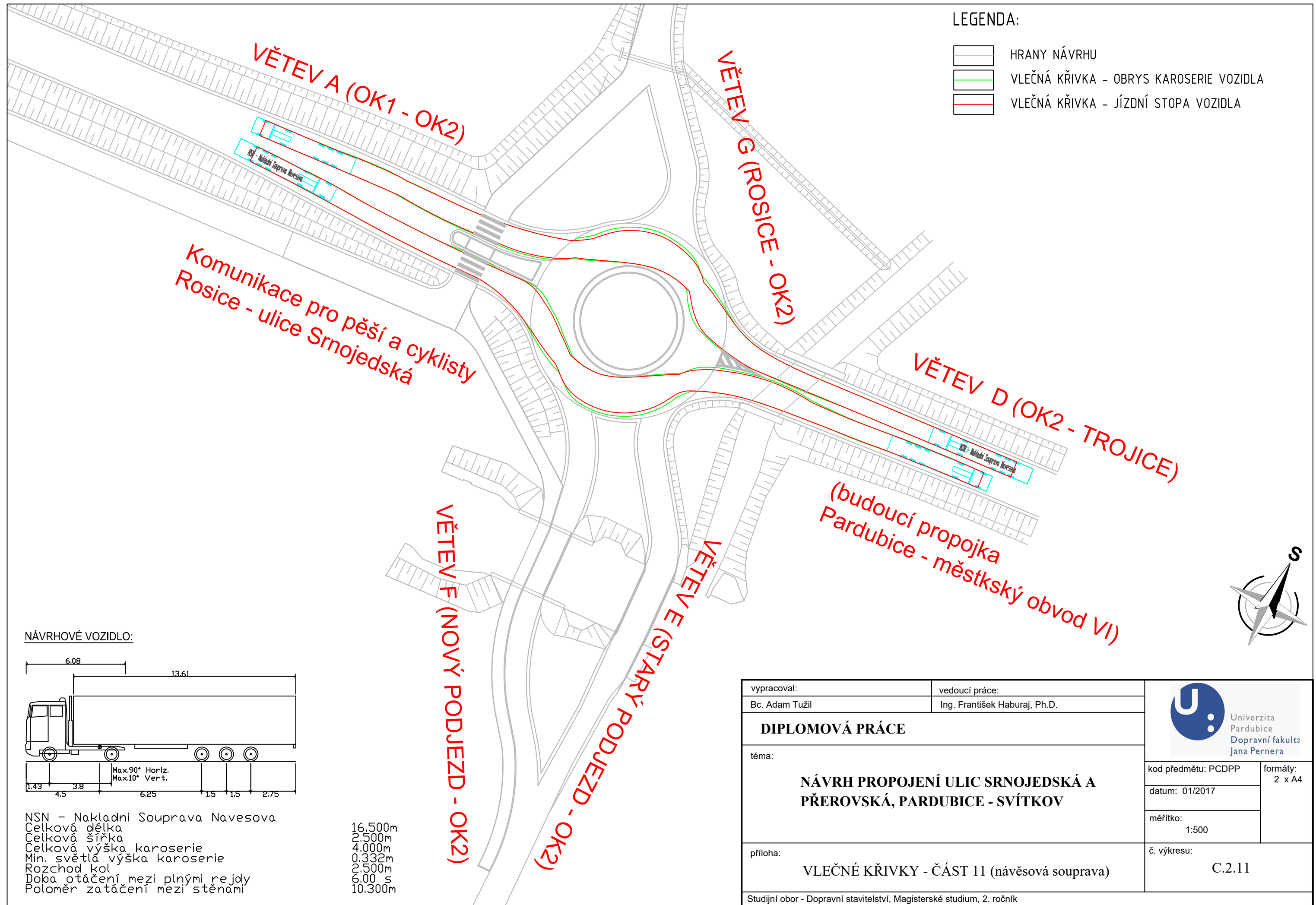


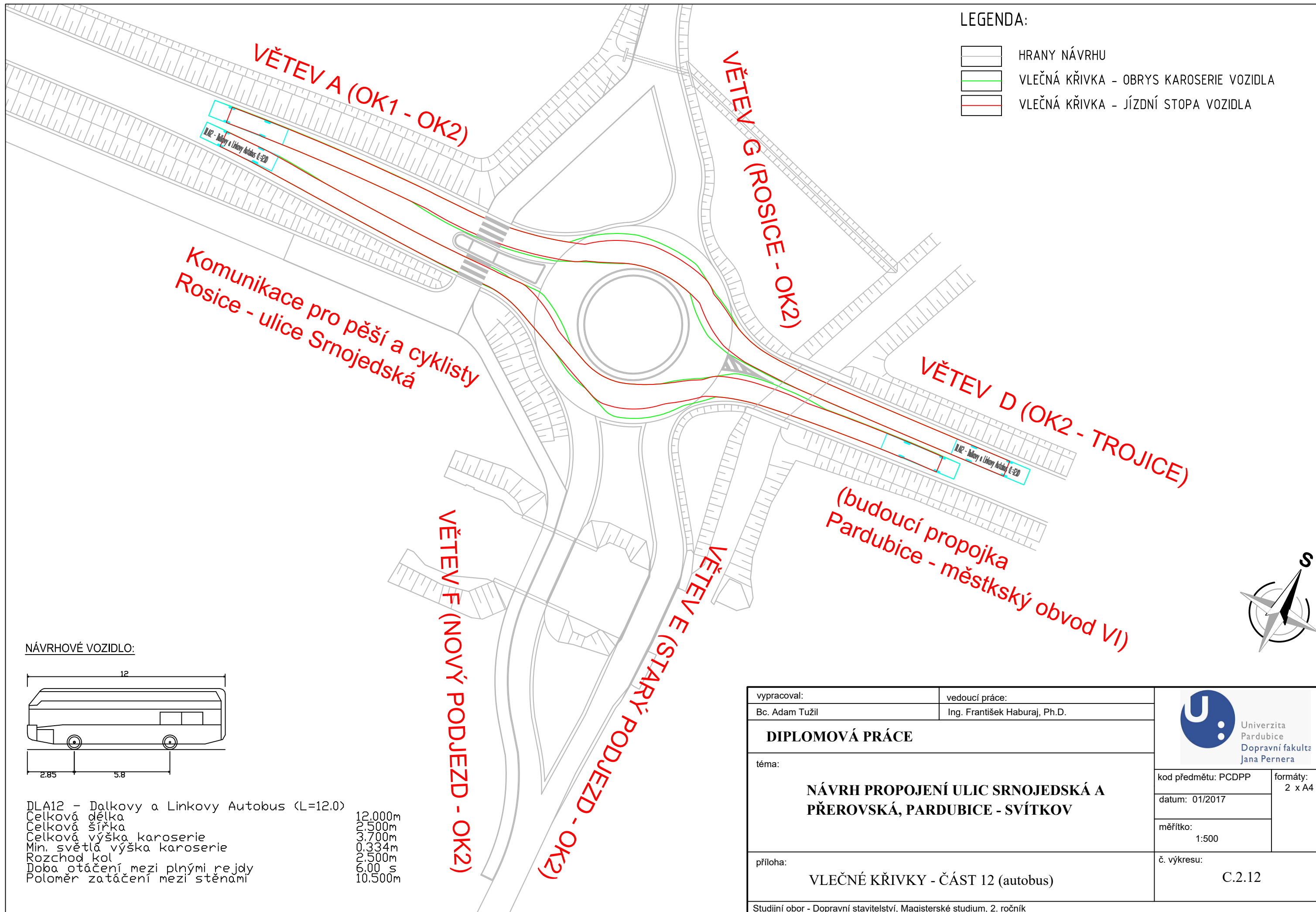
ASK03 - Automobil na Svoz Komunalního Odpadu (3 Naprawy)  
 Celková délka 9.900m  
 Celková šířka 2.500m  
 Celková výška karoserie 3.550m  
 Min. světlá výška karoserie 0.304m  
 Rozchod kol 2.500m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 5.00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 10.250m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <p style="text-align: center;"><b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b></p>		kod předmětu: PC DPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <p style="text-align: center;"><b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 10 (svoz odpadu)</b></p>		č. výkresu:  <p style="text-align: center;"><b>C.2.10</b></p>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		




LEGENDA:

-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYŠ KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA





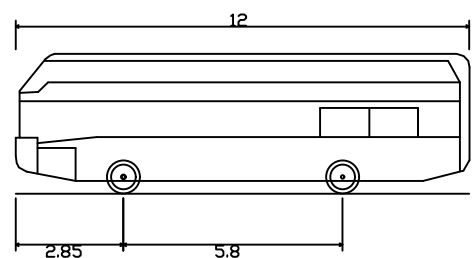
LEGENDA:

-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYŠ KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA


Komunikace pro pěší a cyklisty  
Rosice - ulice Srnjedská

(budoucí propojka  
Pardubice - městský obvod VI)

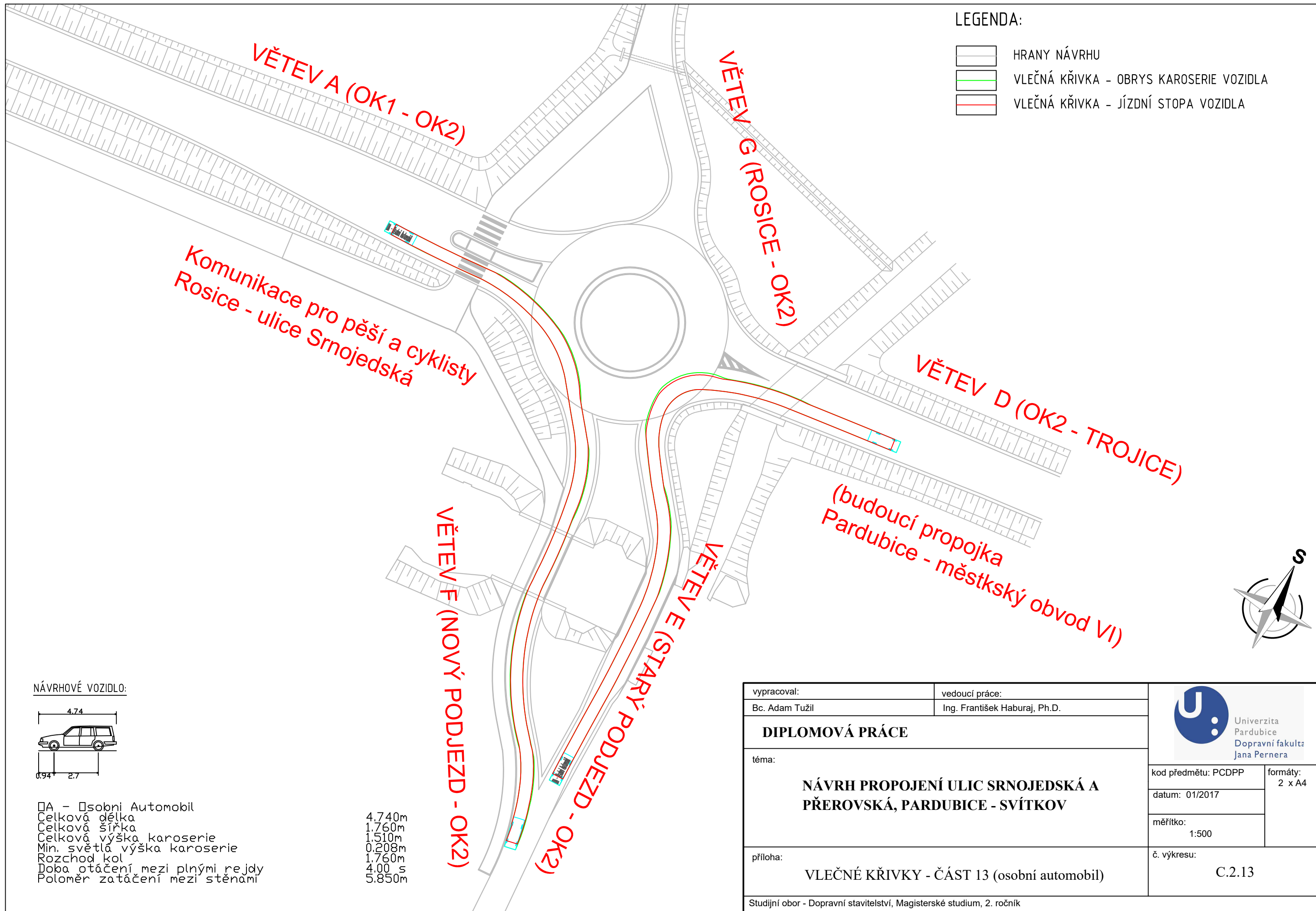
NÁVRHOVÉ VOZIDLO:






DLA12 - Dalkovy a Linkovy Autobus (L=12.0)	
Celková délka	12.000m
Celková šířka	2.500m
Celková výška karoserie	3.700m
Min. světla výška karoserie	0.334m
Rozchod kol	2.500m
Doba otáčení mezi plnými rejdy	6.00 s
Poloměr zatažení mezi stěnami	10.500m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PCDDP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 12 (autobus)</b>	č. výkresu:  <b>C.2.12</b>	formáty: 2 x A4
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		





LEGENDA:

-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYŠ KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA

VĚTEV A (OK1 - OK2)

VĚTEV G (ROSICE - OK2)

VĚTEV D (OK2 - TROJICE)

Komunikace pro pěší a cyklisty  
Rosice - ulice Srnojedská

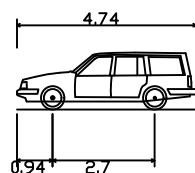
(budoucí propojka  
Pardubice - městský obvod VI)

VĚTEV F (NOVÝ PODJEZD - OK2)


VĚTEV E (STARÝ PODJEZD - OK2)

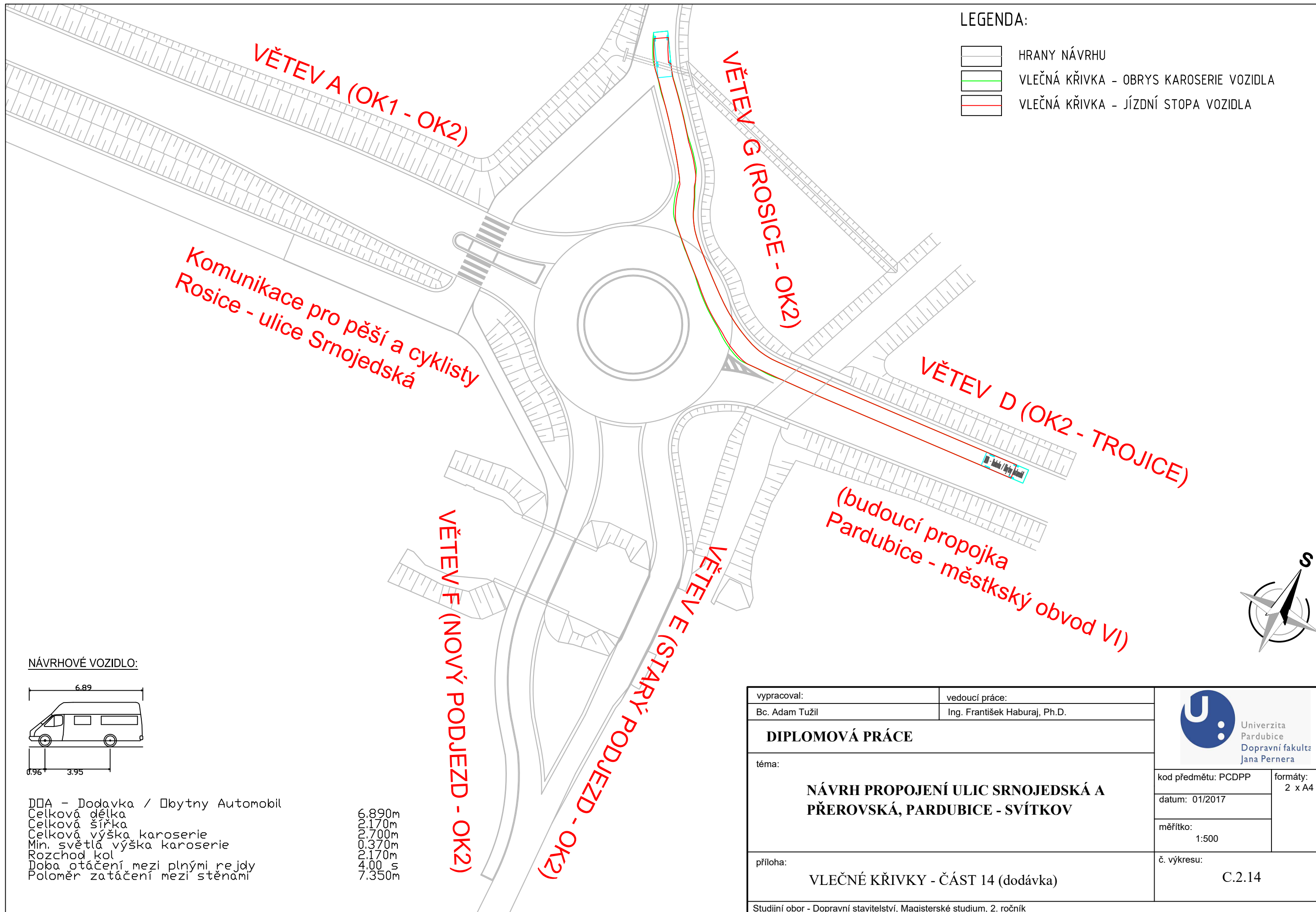


NÁVRHOVÉ VOZIDLO:






□A - □sobní Automobil  
 Celková délka 4.740m  
 Celková šířka 1.760m  
 Celková výška karoserie 1.510m  
 Min. světla výška karoserie 0.208m  
 Rozchod kol 1.760m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 4.00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 5.850m

vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PC DPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 13 (osobní automobil)</b>		č. výkresu:  <b>C.2.13</b>
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



LEGENDA:

-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYŠ KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA

Komunikace pro pěší a cyklisty  
Rosice - ulice Srnojedská

VĚTEV F (NOVÝ PODJEZD - OK2)

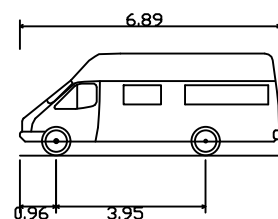
VĚTEV E (STARÝ PODJEZD - OK2)

VĚTEV G (ROSICE - OK2)

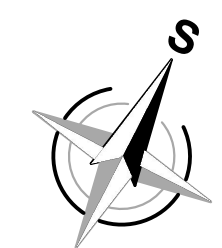
VĚTEV D (OK2 - TROJICE)


(budoucí propojka  
Pardubice - městský obvod VI)

NÁVRHOVÉ VOZIDLO:






DDA - Dodávka / Dobytny Automobil  
 Celková délka 6.890m  
 Celková šířka 2.170m  
 Celková výška karoserie 2.700m  
 Min. světla výška karoserie 0.370m  
 Rozchod kol 2.170m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 4.00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 7.350m

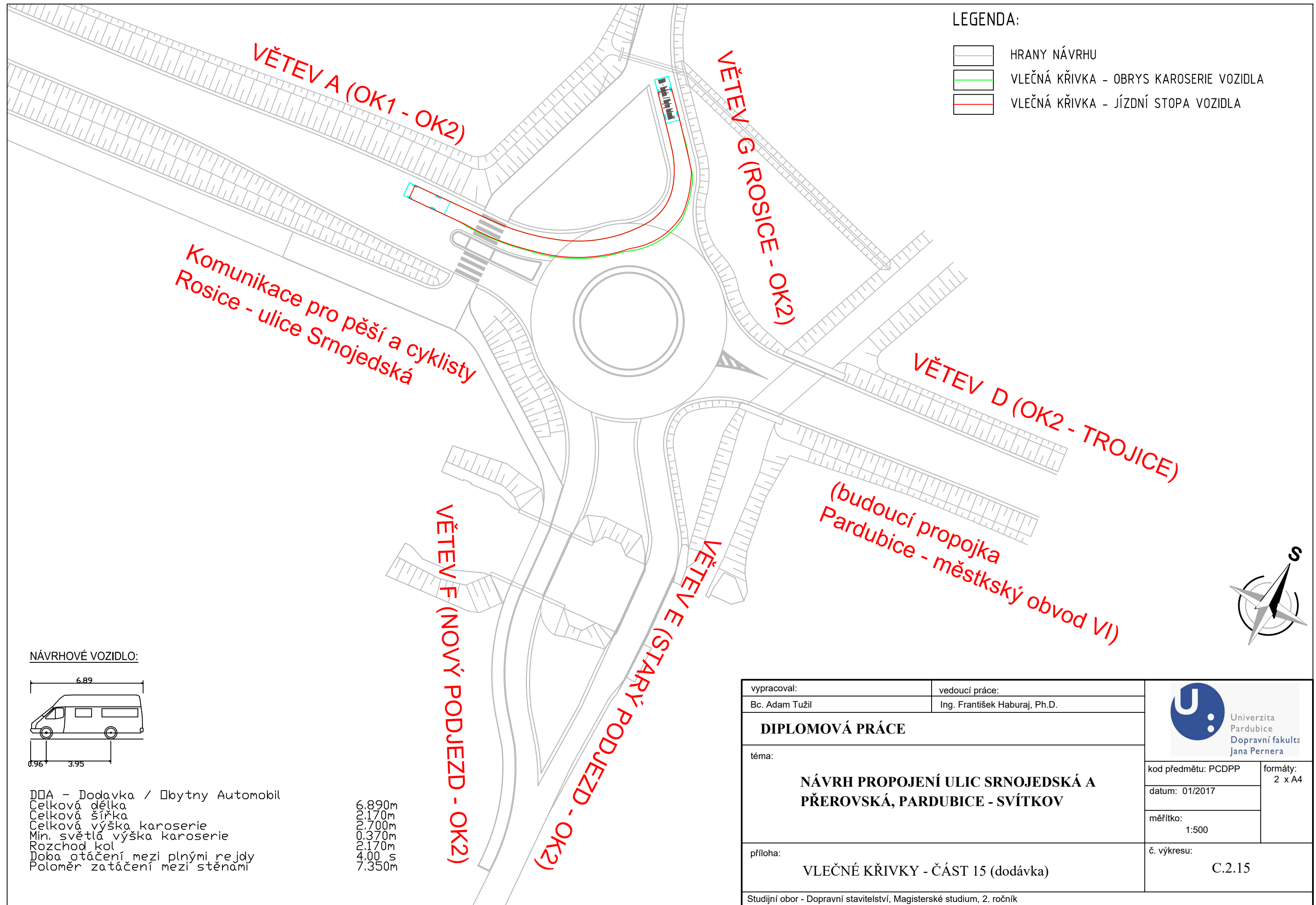


vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PC DPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  <b>VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 14 (dodávka)</b>	č. výkresu:  <b>C.2.14</b>	formáty: 2 x A4
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		



LEGENDA:

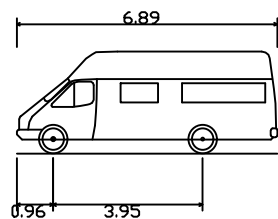
-  HRANY NÁVRHU
-  VLEČNÁ KŘIVKA - OBRYŠ KAROSERIE VOZIDLA
-  VLEČNÁ KŘIVKA - JÍZDNÍ STOPA VOZIDLA




Komunikace pro pěší a cyklisty  
Rosice - ulice Srnojedská

VĚTEV D (OK2 - TROJICE)  
(budoucí propojka  
Pardubice - městský obvod VI)

NÁVRHOVÉ VOZIDLO:



DDA - Dodávka / Dobytny Automobil  
 Celková délka 6.890m  
 Celková šířka 2.170m  
 Celková výška karoserie 2.700m  
 Min. světla výška karoserie 0.370m  
 Rozchod kol 2.170m  
 Doba otáčení mezi plnými rejdy 4.00 s  
 Poloměr zatáčení mezi stěnami 7.350m

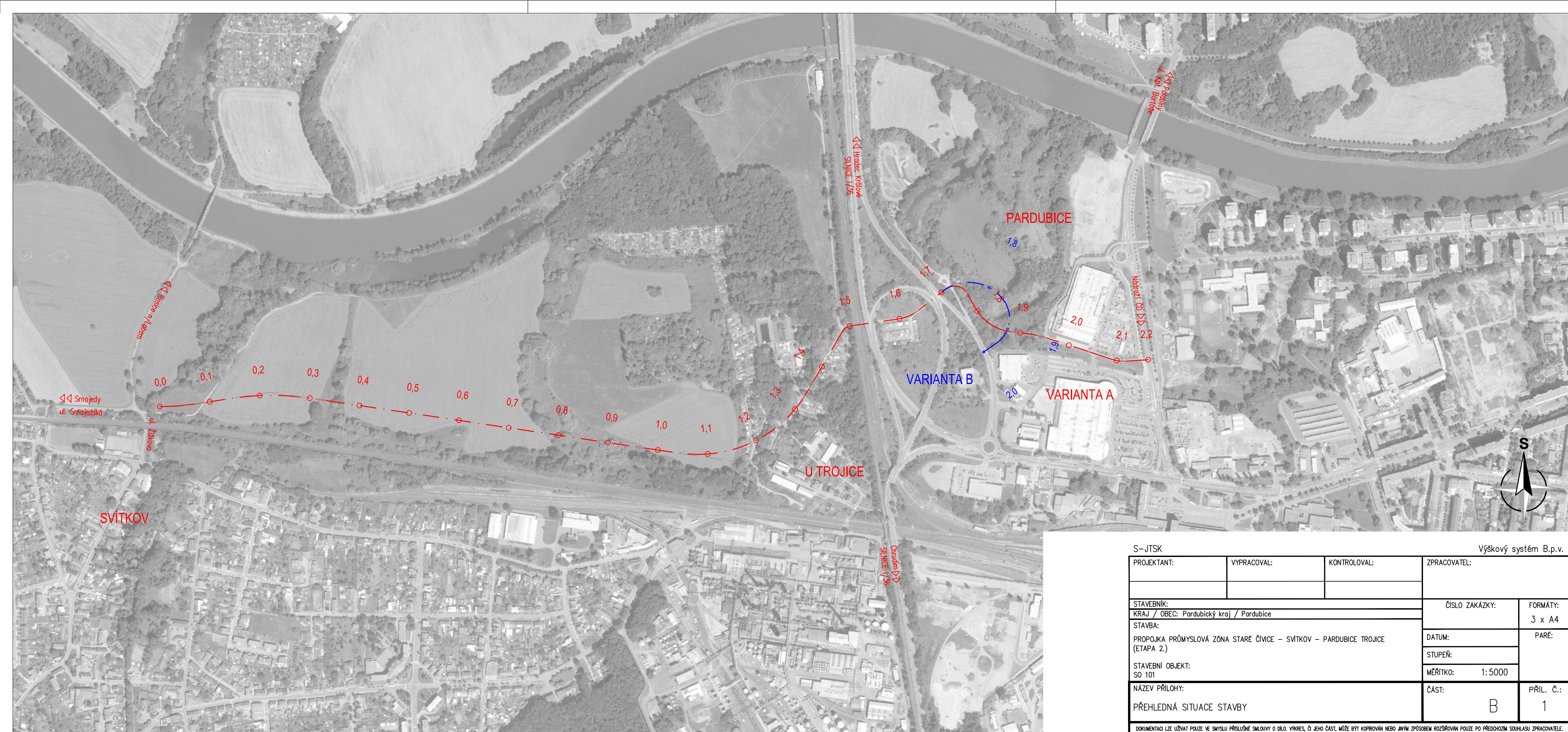
vypracoval: Bc. Adam Tužil	vedoucí práce: Ing. František Haburaj, Ph.D.	 Univerzita Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera
<b>DIPLOMOVÁ PRÁCE</b>		
téma:  <b>NÁVRH PROPOJENÍ ULIC SRNOJEDSKÁ A PŘEROVSKÁ, PARDUBICE - SVÍTKOV</b>		kod předmětu: PC DPP datum: 01/2017 měřítko: 1:500
příloha:  VLEČNÉ KŘIVKY - ČÁST 15 (dodávka)	č. výkresu:  C.2.15	formáty: 2 x A4
Studijní obor - Dopravní stavitelství, Magisterské studium, 2. ročník		

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**C.3 Propojka průmyslová zóna Staré Čívce - Svítkov - Pardubice Trojice**  
**(Etapa 2.) | vypracovaná společností DSP a.s.**





S-JTSK

Výškový systém B.p.v.

PROJEKTANT:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:	ZPRACOVATEL:
STAVEBNÍK:		ČÍSLO ZAKÁZKY:	FORMÁT:
KRAJ / OBEC: Pardubický kraj / Pardubice		DATUM:	PARÉ:
STAVBA:		STUPEŇ:	MĚŘÍTKO: 1:5000
PROPOJKA PRŮMYSLOVÁ ZÓNA STARÉ ČÍVICE – SVÍTKOV – PARDUBICE TROJICE (ETAPA 2.)		MĚŘÍTKO: 1:5000	ČÁST: B
STAVEBNÍ OBJEKT: SO 101		ČÁST: B	PŘÍL. Č.: 1
NÁZEV PŘÍLOHY: PŘEHLEDNÁ SITUACE STAVBY		ČÁST: B	PŘÍL. Č.: 1
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPIROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU ZPRACOVATELE.			





S-JTSK Výškový systém B.p.v.

PROJEKTANT:	VYPRACOVAL:	KONTROLOVAL:	ZPRACOVAL:
STAVEBNÍK: Statutární město Pardubice, Pernštýnské náměstí 1, 53002 Pardubice KRAJ / OBEC: Pardubický kraj / Pardubice			ČÍSLO ZAKÁZKY:
STAVBA: PROPOJKA PRŮMYSLOVÁ ZÓNA STARÉ ČIVCE – SVÍTKOV – PARDUBICE TROJICE (ETAPA 2.)			FORMÁT: 6 x A4
STAVEBNÍ OBJEKT: SO 101			DATUM:
NÁZEV PŘÍLOHY: KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY			STUPEŇ:
			MĚŘÍTKO: 1:2000
			ČÁST:
			PŘÍL. Č.:

DOCUMENTAÇÃO DE UTILIZAR ÚNICA EM SEUS PRÓPRIOS SISTEMAS DE COORDENADAS. O USO DE OUTROS SISTEMAS DE COORDENADAS É RESPONSABILIDADE DO USUÁRIO. NÃO SE RESPONSABILIZA POR ERROS DE CÁLCULO OU DE IMPRESSÃO.



**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**C.4 Typový list: obrubník KerbDrain**





**collect:**  
sbírat a pojmout

**KerbDrain**

**7**





## KerbDrain – monolitické obrubníkové odvodnění z polymerbetonu

**KerbDrain**

**Žlaby, vpusti a příslušenství**

**166**

**Prohlášení o vlastnos-  
tech naleznete na:**

**[www.aco.cz/ke stažení](http://www.aco.cz/ke-stazeni)**



ACO KerbDrain  
Online informace



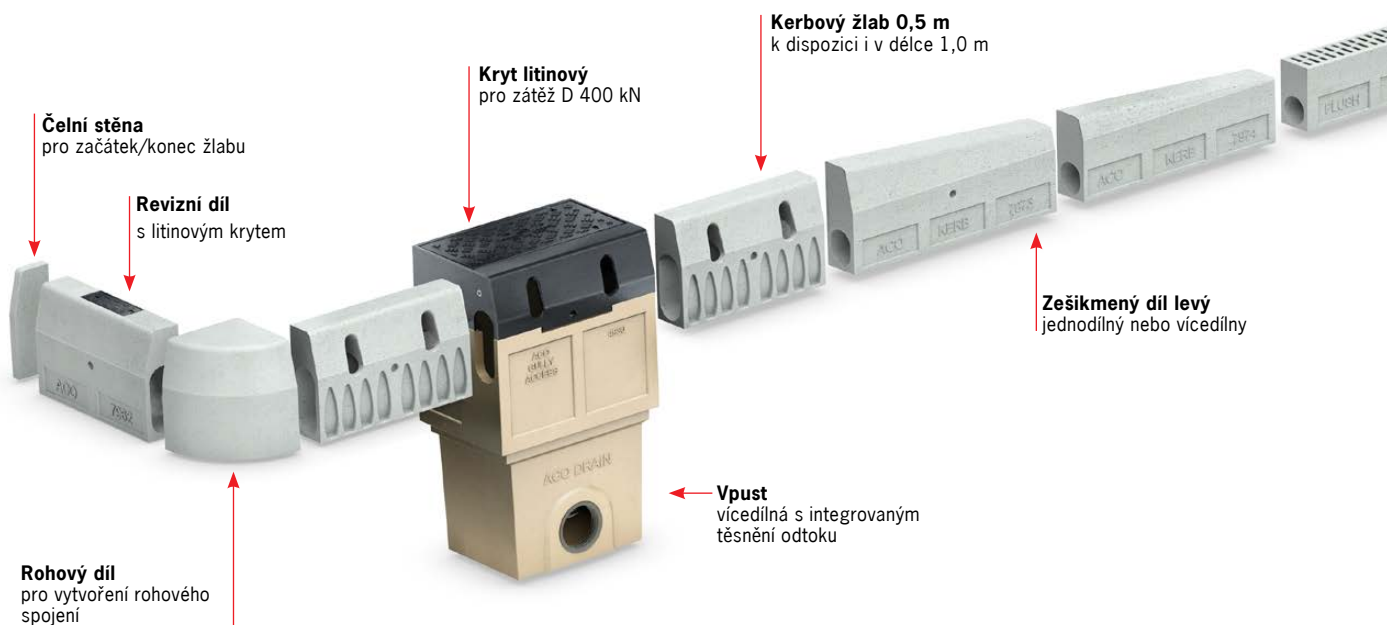
**KerbDrain – obrubník a odvodnění: dvě funkce - jedno řešení**

Zátěžové třídy	
■ A 15	■ C 250
■ B 125	■ D 400
dle ČSN EN 1433	
Stavební výška	
305 mm a 480 mm	
Materiál	
polymerbetonový monolit	
Applikace	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ mosty</li> <li>■ logistické plochy a ulice</li> <li>■ odvodnění silnic</li> </ul>	

ACO DRAIN® KerbDrain je obrubníkové odvodnění vyrobené z jednoho kusu polymerbetonu sloužící zároveň jako odvodňovací žlab. Systém dosahuje vynikající hydraulické průtočné kapacity po celé délce obrubníku a poskytuje ideální řešení odvodnění oblastí, jako jsou silnice, kruhové objezdy a parkoviště. KerbDrain díky svému vzhledu standardních beton. obrubníků a stejnému barevnému provedení, podporuje jednotný a atraktivní vzhled. Díky své nízké hmotnosti, je začlenění odvodnění mezi obrubníky velmi snadné. Instalace se tak stává cenově zajímavou volbou oproti běžným řešením.



**Výhody**



- ACO KerbDrain k dostání i v metrových délkách pro ještě rychlejší pokládku
- v nabídce čtyři stavební výšky (225, 305, 405, 480 mm)
- k dispozici se standardním nebo zvětšeným sklonem obrubníku



## Výhody

### Všestranný systém

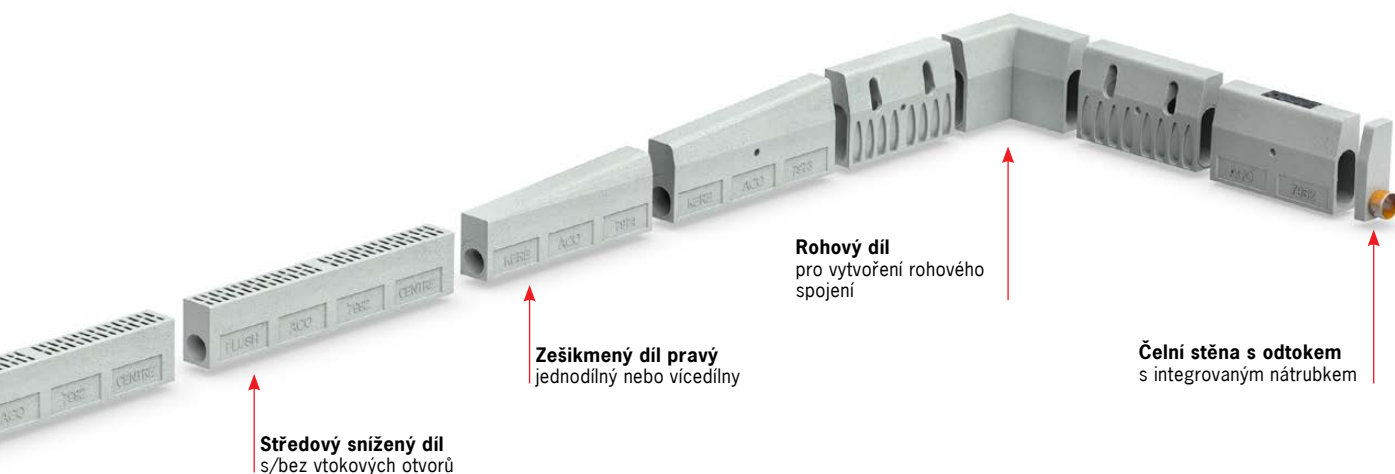
Inteligentní modulární systém žlabů, obsahující poloměrové prvky, vpusti s kalovými koši, zešíkmené a středové části, předurčují ACO DRAIN® KerbDrain k univerzálnímu použití. Boční vstupní otvory o průřezu 147 cm<sup>2</sup>/m mají dostatečně vysoký a rychlý odváděcí výkon: velice účinné jak v citlivé oblasti např. autobusových zastávek, kde jsou kladeny vysoké požadavky z hlediska účinnosti odvodnění, tak i při velkých plochách, kde tradiční konstrukce vyžaduje řadu procesů.

### Snadná instalace

Montáž je velmi snadná díky instalaci obrubníku a žlabu v jedné operaci. S využitím osvědčeného materiálu polymerbeton jsou obrubníky o 60 % lehčí a třikrát silnější než běžné betonové obrubníky. Každý standardní díl je kompaktní formy a délky jen 0,5 m. Nízká hmotnost pouhých 25 kg na 0,5 m (systém 305) zjednodušuje instalaci: vyrovnání a instalace je možná bez zvedacích strojů a bez těžké techniky. Zpravidla 70 až 100 metrů může být instalováno za jediný den ve dvoučlenném týmu.

### Snadná údržba

Nezávislé testy prokázaly, že prvky systému KerbDrain mohou mít o 50 % větší odolnost než standardní betonové obrubníky. Vysoká stabilita a extrémní životnost je dosažena díky vynikajícím vlastnostem polymerbetonu. KerbDrain je monolitický (bez použití lepených spojů), odolný vůči mrazu, posypovým solím a dalším chemickým látkám. Čištění systému je velmi jednoduché, a to za pomoci proplachu vysokým nebo nízkým tlakem. Snadný přístup zajišťují vpusti a revizní díly. KerbDrain je bezpečným systémem pro cyklisty, protože zde nehrozí žádné uvolnění či vypadlé mřížky v cestách a stezkách.



## Aplikace



- ACO KerbDrain na **autobusových zastávkách**. Akumulovaná dešťová voda je okamžitě odvedena a čekající cestující nejsou při příjezdu autobusu postříkáni.



- ACO KerbDrain na **parkovištích**. Zde může být provedena volba spádování směrem k obrubníkovému odvodnění.



- ACO KerbDrain na **kruhovém objezdu**. Může být jednoduše realizován jak v závislosti na sklonu, tak vnitřním nebo vnějším okruhu, při malých nebo velkých poloměrech, téměř v každém kruhovém objezdu polygonální instalace.



## Obrubníkové odvodnění

### Produktové informace

#### ACO Produktové výhody

- z polymerbetonu
- monolitická konstrukce bez použití lepených spojů, šedě probarveno

- dle ČSN EN 1433
- světlá šířka 100 mm
- třída zatížení A 15 – D 400
- možno dodat i v délce 1 m



### Odvodňovací žlab bez spádu dna, 500 mm

#### Přehled odvodňovacích žlabů bez spádu

Stavební délka [mm]	Rozměry		Typ	KS [kg]	PAL [ks]	Objednávací číslo
	Stavební šířka [mm]	Stavební výška začátek/konec [mm]				
500	150	305	KD 305	28,0	20	<b>07961</b>
		480	KD 480	35,0	20	<b>04926</b>

### Revizní díl, 500 mm

#### Specifikace produktu

- s předtvarováním pro svislý odtok DN/OD 110 k připojení na základní vedení
- s předtvarováním pro boční odtok 2x DN/OD 110 k připojení na základní vedení
- s plným revizním krytem z tvárné litiny



#### Přehled revizních dílů

Stavební délka [mm]	Rozměry		Typ	KS [kg]	PAL [ks]	Objednávací číslo
	Stavební šířka [mm]	Stavební výška začátek/konec [mm]				
500	150	305	KD 305 A	29,7	14	<b>07962</b>
		480	KD 480 A	36,0	14	<b>04927</b>



Veškeré výkresy včetně detailů ložení ve formátu DWG a PDF naleznete v sekci **ke stažení** na webu společnosti [www.aco.cz](http://www.aco.cz).

Online infobox

Poznámka: Služby jako řezání, vrtání a lepení, naleznete na straně 225.

Infobox

## Odvodňovací zešikmený a snížený středový žlab pro vjezd na pozemek

### Specifikace produktu

- zešikmené prvky pravé a levé
- středové díly (na dotaz: s vtokovými otvory)
- vtokový otvor Ø 25 mm pro drenážní asfalt



### Přehled zešikmených a středových žlabů

Stavební délka [mm]	Rozměry Stavební šířka [mm]	Stavební výška začátek/konec [mm]	Typ	KS [kg]	PAL [ks]	Objednací číslo
<b>Zešikmený, levý</b>						
915	150	305/205	KD 305 levý	48,5	7	<b>07966</b>
		480/375	KD 480 levý	63,5	7	<b>04931</b>
<b>Středový snížený</b>						
915	150	205	KD 305 středový	43,5	21	<b>07965</b>
		375	KD 480 středový	59,5	14	<b>04933</b>
<b>Zešikmený, pravý</b>						
915	150	305/205	KD 305 pravý	48,5	7	<b>07967</b>
		480/375	KD 480 pravý	63,5	7	<b>04932</b>

## Vpust, 500 mm

### Specifikace produktu

- dle ČSN EN 1433
- světlná šířka 100 mm
- třída zatížení D 400
- z polymerbetonu
- pro systém KD 305 a KD 480
- s certifikátem MPA pro tlakovou těsnost integrovaného těsnění
- pro vodotěsné připojení k základnímu vedení
- s plným revizním krytem z tvárné litiny



### Přehled vpustí

Stavební délka [mm]	Rozměry Stavební šířka [mm]	Stavební výška začátek/konec [mm]	Odtok ze vpustí [DN]	KS [kg]	PAL [ks]	Objednací číslo
<b>Horní díl vpustí</b>						
500	390	505	–	82,0	4	<b>04928</b>
<b>Dolní část vpustí (krátký tvar)</b>						
500	322	365	150	28,5	8	<b>01614</b>
			200	27,0	8	<b>06190</b>
<b>Dolní část vpustí (dlouhý tvar)</b>						
500	322	715	150	49,9	4	<b>03217</b>
			200	49,9	4	<b>08565</b>
<b>Kalový koš (ZN)</b>						
			krátký tvar	4,7	52	<b>01616</b>
			dlouhý tvar	6,2	40	<b>01617</b>

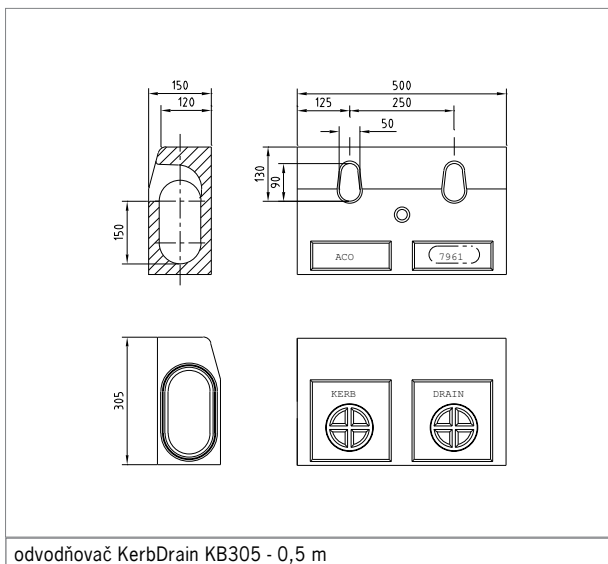
## Příslušenství

	Popis	Vhodné pro typ	KS [kg]	BAL [ks]	Objednací číslo
	<b>Kombinovaná čelní stěna (KD 305)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ pro začátek a konec</li> <li>■ z polymerického betonu</li> <li>■ tloušťka 25 mm</li> </ul>	■ KD 305	2,6	6	<b>07973</b>
	<b>Čelní stěna s nátrubkem DN 100 (KD 305)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ z polymerbetonu</li> <li>■ DN 100</li> <li>■ tloušťka 50 mm</li> </ul>	■ KD 305			
		levý	3,7	1	<b>07964</b>
		pravý	3,7	1	<b>07963</b>
	<b>Kombinovaná čelní stěna (KD 480)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ pro začátek a konec</li> <li>■ z polymerického betonu</li> <li>■ tloušťka 50 mm</li> </ul>	■ KD 480	7,2	1	<b>04938</b>
	<b>Čelní stěna s nátrubkem DN 150 (KD 480)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ z polymerbetonu</li> <li>■ DN 150</li> <li>■ tloušťka 50 mm</li> </ul>	■ KD 480			
		levý	6,2	1	<b>04939</b>
		pravý	6,0	1	<b>04940</b>

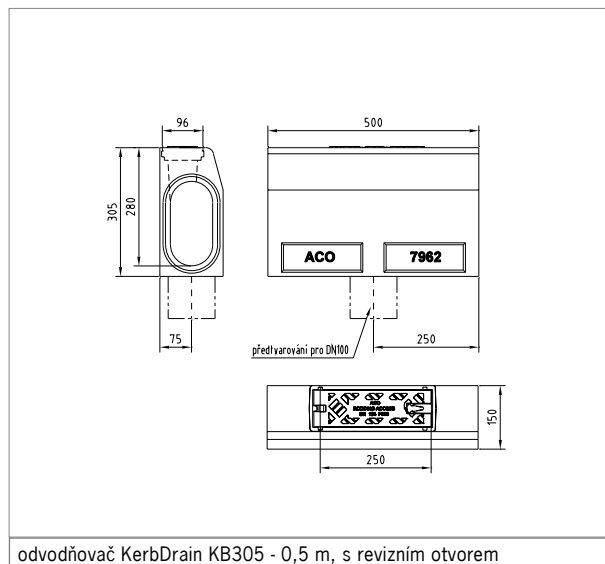


Veškeré výkresy včetně detailů ložení ve formátu DWG a PDF naleznete v sekci **ke stažení** na webu společnosti [www.aco.cz](http://www.aco.cz).

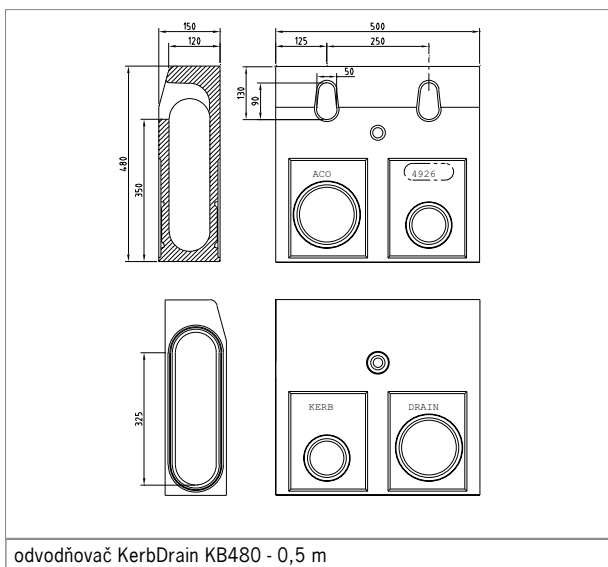
Online infobox



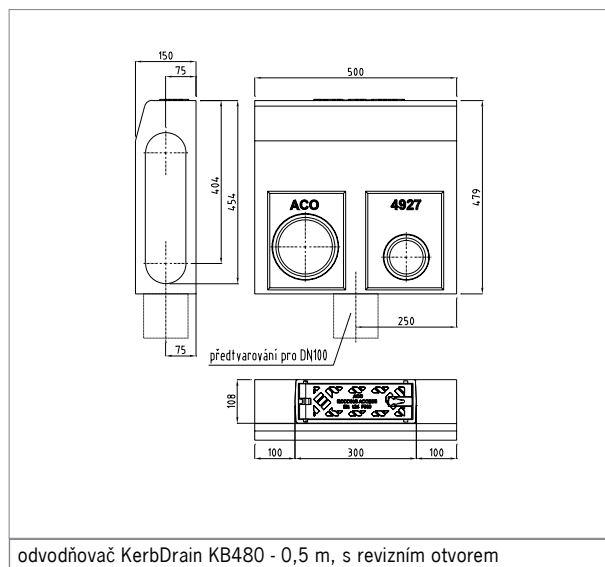
odvodňovač KerbDrain KB305 - 0,5 m



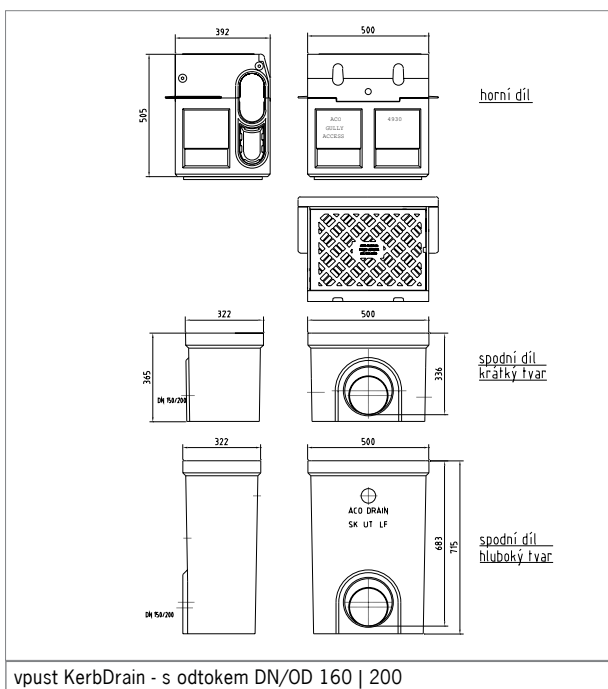
odvodňovač KerbDrain KB305 - 0,5 m, s revizním otvorem



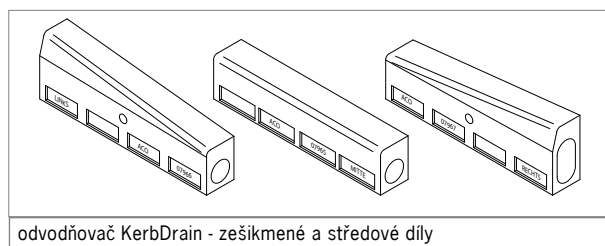
odvodňovač KerbDrain KB480 - 0,5 m



odvodňovač KerbDrain KB480 - 0,5 m, s revizním otvorem

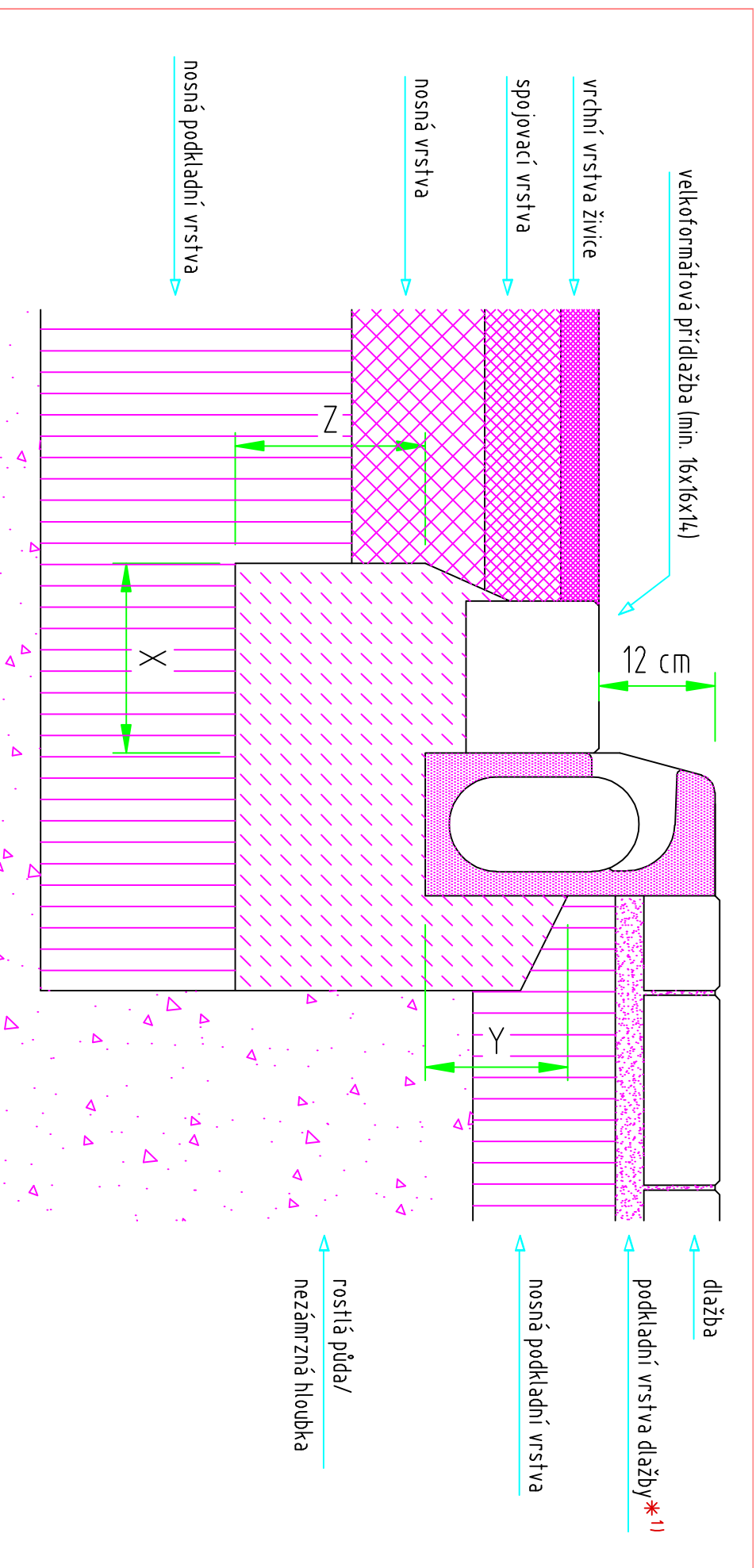


vpust KerbDrain - s odtokem DN/OD 160 | 200



odvodňovač KerbDrain - zešíkmené a středové díly





Třída zařazení	(dle: DIN EN 14333)	A 15	B 125	C 250	D 400	E 600	F 600
Minimální kvalita betonu	(dle: DIN 1045-2)		B 25	B 25	B 25		
Základní rozměr	(dle: DIN EN 206-1)	X	Y	Z			
		≥ 15	≥ 15	≥ 15	≥ 20		
		≥ 15	≥ 15	≥ 15	≥ 20		

\*1) viz. Všeobecné pokyny pro plánování/pokládky žlabů ACO DRAIN

Pláně pro následující žabové systémy

ACO DRAIN Kerb Drain KD 305 / 480

Tento výkres je pro informační účely dovozeno kopírovat třetím osobám. Zůstává však vlastnictvím firmy ACO.	Jednotky:	cm
Ochranná známka dle DIN 34	Číslo výkresu:	G1-E01 - 954 - 3 Stand 03.05
Detail uložení žlabů ACO DRAIN		

Povrch: živice - dlažba

ACO Drain Passavant GmbH  
 24750 Remsburg, Postfach 320  
 Tel. 04531 / 354-500  
 Fax 04531 / 354-558  
 www.acodrain.de

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Dopravní fakulta Jana Pernera**

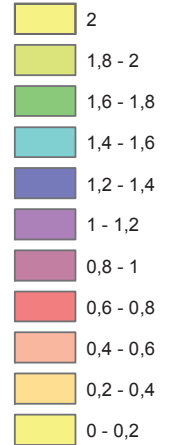
**Návrh propojení ulic Srnojedská a Přerovská, Pardubice - Svítkov**

**C.5 Mapa hladiny stoleté vody zájmové oblasti**



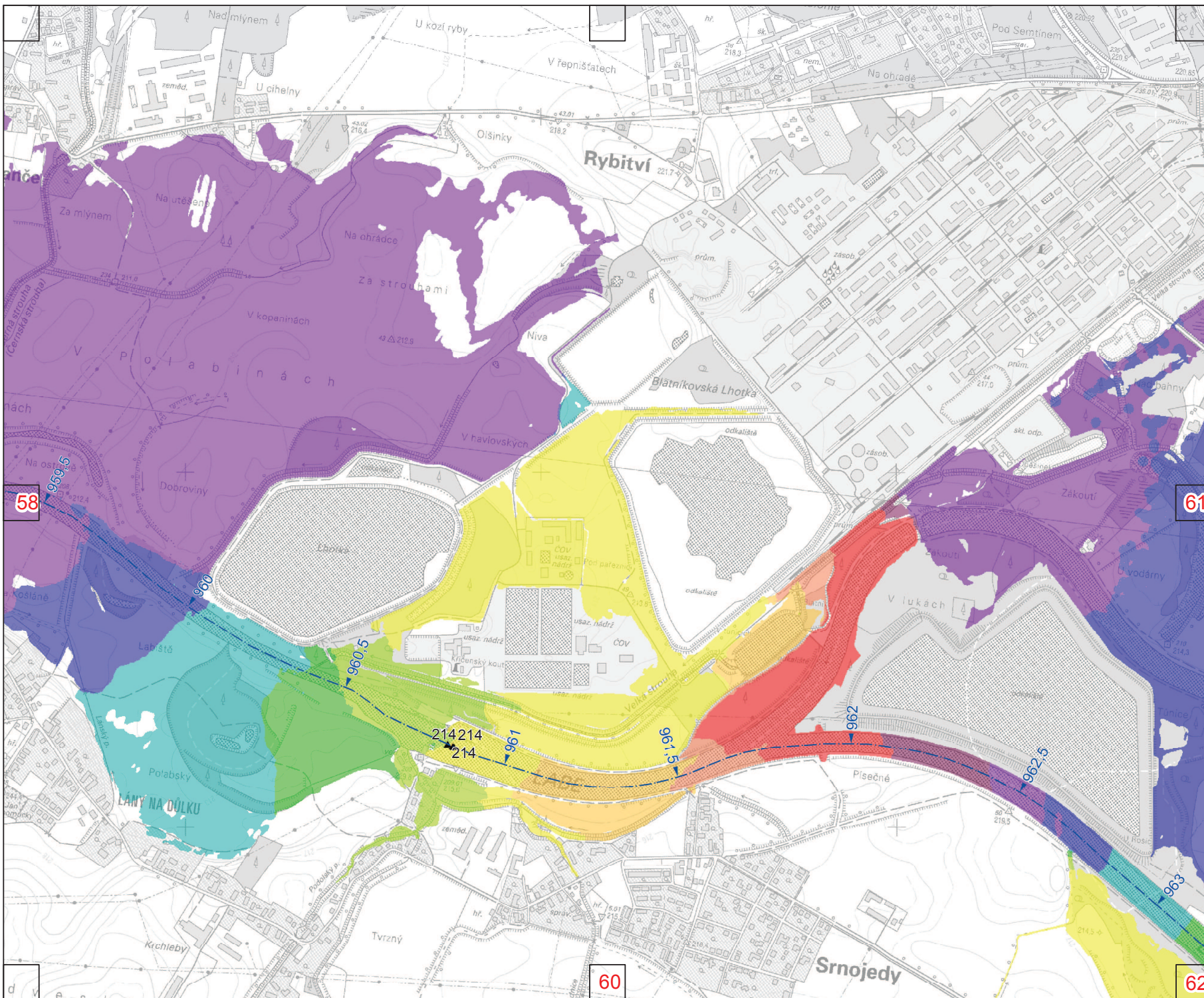
# TEMATICKÝ OBSAH

## Hladiny (relativní m)



▲ kóta srovnávací hladiny (m n. m.)

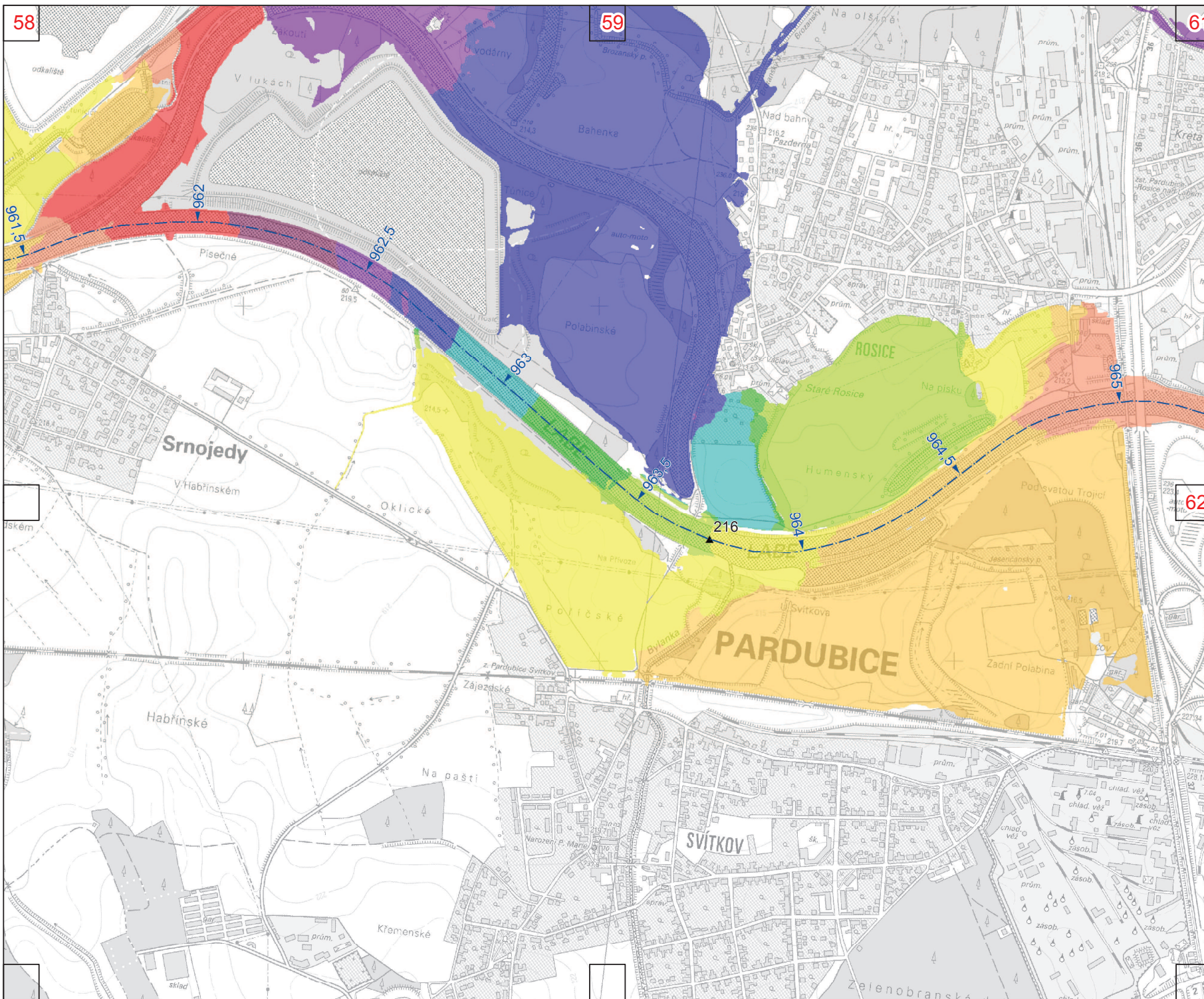
—+— osa toku s kilometrží



1:10 000  
1 cm = 100 m  
souřadnicový referenční systém S-JTSK  
výškový referenční systém Balt po vyrovnání

Zpracoval Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., DHI a.s. a Sweco Hydroprojekt a.s. z podkladů Povodí Labe, státní podnik v prosinci 2012. Na podkladu Základní mapy ČR 1 : 10 000 odvozené ze Základní báze geografických dat ČR (ZABAGED<sup>®</sup>).





# TEMATICKÝ OBSAH

**Hladiny**  
(relativní m)



▲ kóta srovnávací hladiny  
(m n. m.)

— osa toku s kilometrží

62



1 cm = 100 m  
soutřadnicový referenční systém S-JTSK  
výškový referenční systém Balt po vyrovnání

Zpracoval Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., DHI a.s. a Sweco Hydroprojekt a.s. z podkladů Povodí Labe, státní podnik v prosinci 2012. Na podkladě Základní mapy ČR 1 : 10 000 odvozené ze Základní báze geografických dat ČR (ZABAGED®).