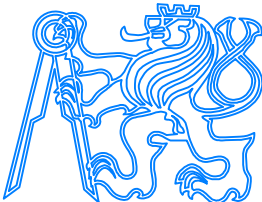


SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

Vypracoval: Bc. MAREK SEDLÁČEK	Vedoucí diplomové práce: Ing. PETR PÁNEK, Ph.D.	<b>ČVUT V PRAZE</b> FAKULTA STAVEBNÍ 	
Semestr: ZIMNÍ	Akademický rok: 2017/2018		Datum: LEDEN 2018
Katedra: K136 - KATEDRA SILNIČNÍCH STAVEB			Formát: A4
Předmět: DIPLOMOVÁ PRÁCE			Měřítko: -
Název projektu: <b>PŘELOŽKA KŘIŽOVATKY SILNIC I/3 A II/110 U TOPOLU (BENEŠOV)</b>			Stupeň PD: DSP
Název přílohy: TECHNICKÁ ZPRÁVA		Číslo přílohy: <b>C</b>	

---

## Obsah

1. Identifikační údaje.....	2
1.1. Stavba .....	2
1.2. Stavební objekty .....	2
2. Technický popis a návrh řešení.....	2
2.1. Stavební objekt 101.....	2
2.1.1. Výsledky průzkumů.....	2
2.1.2. Vztah k ostatním objektům stavby .....	2
2.1.3. Dopravně inženýrské údaje.....	2
2.1.4. Základní údaje o navrhované komunikaci.....	2
2.1.5. Údaje pro návrh konstrukce vozovky: .....	3
2.1.6. Technický popis .....	3
2.1.6.2. Odvodnění.....	5
2.1.7. Dopravní značení.....	5
2.2. Všeobecné požadavky na provádění prací.....	6
2.2.1. Zemní práce.....	6
2.2.2. Ochrana inženýrských sítí.....	7
2.2.3. Požární ochrana.....	7
2.3. Úpravy stavby pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace .....	8
Příloha 1 – Intenzity dopravy .....	9
Příloha 2 – Návrh vozovky.....	10
Příloha 3 – Psaný podélný profil .....	12

## 1. Identifikační údaje

### 1.1. Stavba

Název stavby: Přeložka křižovatky silnic I/3 a II/110 U Topolu (Benešov)

Místo stavby: Kraj Středočeský, okres Benešov

### 1.2. Stavební objekty

**SO 101**      **Přeložka křižovatky**

## 2. Technický popis a návrh řešení

### 2.1. Stavební objekt 101

#### 2.1.1. Výsledky průzkumů

V návaznosti na diagnostiku vozovky dle TP 87 byl navržen rozsah rekonstrukce komunikace. Nově navržené skladby jsou dle TP 170 a odpovídají místnímu dopravnímu zatížení.

#### 2.1.2. Vztah k ostatním objektům stavby

Na SO 101 bude napojen na stávající stav. Vjezdy na pozemky budou výškově vyrovnány a napojeny.

#### 2.1.3. Dopravně inženýrské údaje

Uvažovaný roční průměr denních intenzit:

- Těžkých nákladních vozidel: 3749 voz/den
- Všech vozidel: 18 609 voz/den

(Uvedené intenzity jsou výsledkem celostátního sčítání dopravy z roku 2016).

#### 2.1.4. Základní údaje o navrhované komunikaci

Navržená komunikace bude silnice I. třídy kategorie S 9,5/70 a II. třídy kategorie S 7,5/50 dle ČSN 73 6101 a s přihlédnutím ke stávajícímu stavu.

### 2.1.5. Údaje pro návrh konstrukce vozovky:

- Silnice I. třídy
- Návrhová úroveň porušení: D0
- Třída dopravního zatížení: I (TNVk = 3749 TNV/24 hod,  $\delta z = 1,01$ ,  $\delta k = 1,06$ )
- Vodní režim: kapilární (nejhorší možný stav)
- Typ podloží: PIII (nejhorší možný stav)
- Zemina: namrzavá, Index mrazu  $I_{mn} = 432^{\circ}\text{C}$

(viz příloha technické zprávy - Příloha 2 – Návrh vozovky)

### 2.1.6. Technický popis

Jedná se o křižovatku komunikací I., II. třídy a účelové komunikace.

Silnice II/110 procházející městem Benešov a v daný křižovatce se napájí na silnici I. třídy I/3 kategorijské šířky 9,5 m, která spojuje dálnici D1 a úsek dálnice D3. Komunikace je z tohoto důvodu zatížena vysokými intenzitami těžké nákladní dopravy.

Místo křižovatky je umístěno na vyvýšeném místě, a tak nejsou dostatečně splněny rozhledové poměry z vedlejší silnice. Toto uspořádání je nevhodné jak z hlediska plynulosti, tak bezpečnosti provozu.

Nové vedení komunikace zlepší napojení silnice II/110 a dojde ke zvýšení plynulosti dopravy, snížení hlučnosti a otřesů od automobilové dopravy. (viz příloha technické zprávy - Příloha 3 – Psaný podélný profil)

Šířkové uspořádání odpovídá upravené směrově nerozdělené komunikaci S9,5/70 a S7,5/50. Jízdní pruhy budou šířky 3,50 m, resp. 3,00, vodící proužky 0,25 m, zpevněné krajnice 0,5 m, resp. 0 m a nezpevněné krajnice 0,5 m.

Základní příčný sklon je navrhnutý jako střešovitý se sklonem 2,50 %. Ve směrových obloucích je navrženo dostředné klopení o sklonu 2,50 %.

Z místních podmínek vychází minimální tloušťka vozovky 450 mm. Její konstrukce byla vybrána z katalogových listů TP 170.

Navržená skladba vozovky DO-N-3-II-PIII:

SMA 11 +	40 mm	ČSN 73 6140, ČSN EN 13108-5
PS - CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACL 16 +	70 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PS - CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACP 22 +	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PI - CP	0,60 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
SC C/8/10	170 mm	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285
ŠD/A 32/63	250 mm	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285
<b>CELKEM</b>	<b>590 mm</b>	

Dle PD bude zřízena nezpevněná krajnice z recyklátu minimální tloušťky 100 mm v minimální šíři 0,5 m.

Celkově dojde k pokácení 26 stromů, které kolidují s nově navrženou komunikací.

#### 2.1.6.1. Křižovatka S II/272 x S II/611

V rámci projektu byly navrženy čtyři předběžné varianty řešení křižovatky silnic I/3 a II/110.

První varianta vychází ze stávajícího stavu. Vedení silnice I/3 nebylo téměř pozměněno a při napojení silnice II/110 dojde k jeho nakolmení. V celém úseku došlo k úpravám šířkového uspořádání tak, aby odpovídalo normám a bylo dosaženo vyšší bezpečnosti provozu. Zároveň byly doplněné odbočovací i připojovací pruhy. Příčné sklony budou zřízeny dle ČSN.

Ve druhé variantě dojde k přestavbě stávající průsečné úrovně křižovatky silnic I/3 a II/110 na okružní křižovatku s průměrem 40 m, okružním pásem šířky 6,0 m a s prstencem o průměru 9,5 m. Vjezdy byly navrženy ve šířce 5,0 m a výjezdy ve šířce 5,5 m. Pře stísněné podmínky daného území bylo navrhnuté zahrnutí křižovatky do města Břevnov a řešení jako křížení městských komunikací.

Ve třetí variantě dojde k přestavbě stávající průsečné úrovňové křižovatky silnic I/3 a II/110 na okružní křižovatku s průměrem 40 m, okružním pásem šířky 6,0 m a s prstencem o průměru 9,5 m. Pro lepší napojení větvi 2 na větvu 3 je řešené pomocí Bypassu a připojovacího pruhu. Vjezdy byly navrženy ve šířce 5,0 m a výjezdy ve šířce 5,5 m. Pře stísněné podmínky daného území bolo navrhnuté zahrnutí křižovatky do města Břevnov a řešení jako křížení městských komunikací.

Ve třetí variantě dojde k přestavbě stávající průsečné úrovňové křižovatky silnic I/3 a II/110 na turbo-okružní křižovatku. Jedná se o přehnanou variantu vzhledem na předpoklad dostavby dálnice D3 v blízkosti a odlehčení daných silnic.

Jako výsledná varianta byla vybrána druhá varianta, a to s přihlédnutím k rozměrové náročnosti, blízkosti okolních objektů a intenzitám dopravy (viz příloha technické zprávy - Příloha 1 – Intenzity dopravy). Na křižovatce jsou navrženy prvky pro usměrnění dopravy v podobě dělících ostrůvků. Ostrůvky mají následující skladbu:

DL 80	80 mm	ČSN EN 1338
LOŽE 4/8	40 mm	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285
<u>ŠD<sub>B</sub> 0/32</u>	<u>400 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, ČSN EN 13285</u>
CELKEM	520 mm	

#### 2.1.6.2. Odvodnění

Všechny srážkové vody budou odvedeny příčným a podélným sklonem komunikace do nejbližších příkopů. Vzhledem k malému podélnému sklonu budou příkopy tvořeny příkopovými tvárnicemi ukládanými do betonu C25/30 – XF4. Sklony příkopů budou 1:2,5. Podélný sklon příkopů je minimálně 0,3 % a je proveden i s přihlédnutím k novým propustkům.

#### 2.1.7. Dopravní značení

VDZ bude provedeno v celém úseku dle platných TP a ČSN. Po celé délce bude zřízena vodící čára V4 0,125 a podélná čára pro oddělení jízdních pruhů V1a 0,125. V místech křižovatek bude provedena V2b 1,5/1,5/0,125.

SDZ bude nově osazeno dle platných norem. Budou přesunuty a přidány značky IS12a – Obec a IS12b – Konec obce. Budou osazeny nové značky P4, C1, C4a, Z3mp v místě křižovatky a směrové tabule IS3cp a IS3dp a tabule B20a.

## 2.2. Všeobecné požadavky na provádění prací

### 2.2.1. Zemní práce

Před zahájením prací bude v nutném rozsahu návrhu sejmuta ornice v tl. min. 15 cm.

Terén bude odtěžen na úroveň navržené zemní pláň danou podélným profilem. Obnažená zemní pláň bude urovnaná a řádně zhutněna dle požadavků uvedených v ČSN 73 6133 a 72 1006. Projektem je požadován  $E_{def,2} = \min 30$  MPa na zemní pláni pod chodníkem a min. 45 MPa pod vozovkou.

Zemní pláň budou zhutněny na míru zhutnění min.  $D = 100$  % PS - v případě jemnozrnných zemin v aktivní zóně v tloušťce aktivní zóny tj. do hloubky 50 cm a nebo v případě hrubozrnných zemin  $I_d = 0,85$  (v případě štěrků) či  $0,90$  (v případě písků).

Pokud zemní pláň nebude splňovat podmínky pro zemní pláň a aktivní zónu dle ČSN 73 6133 bude nutné část aktivní zóny zlepšit, aby byly dosaženy požadované vlastnosti pro zemní pláň, aktivní zónu dle ČSN 73 6133, 72 1006. S ohledem na případný rozsah zlepšení se jeví jako nejvhodnější mechanické zlepšení či výměny části aktivní zóny za vhodné zeminy dle ČSN 73 6133. Druh sanace bude odsouhlasen hlavním geologem stavby.

Pod novou komunikací lze uvažovat potřebu sanace aktivní pláň min. v tl. 400 mm. Na zemní pláň je doporučeno uložit před pokládkou sanační vrstvy netkanou separační geotextílii.

Odkopávky budou provedeny tak, že dílčí stavební materiály budou odděleny pro druhotné využití, zejména asfaltové kryty.

Rýha za obrubou v zeleni se vyplní výkopkem + doplnění ornice tl. 100 mm + osetí. V případě většího zásahu stavbou do zeleně bude tato zeleň obnovena osetím.

Případné zásypy budou provedeny vhodným nenamrzavým materiálem.

---

## 2.2.2. Ochrana inženýrských sítí

Před zahájením zemních prací dodavatel provede ověření stavu a polohy dotčených podzemních inženýrských sítí podle vytyčení jejich správci. O vytyčení všech sítí bude technický dozor investora a dodavatel vést prokazatelnou evidenci. Poloha vyznačená v projektu je informativním zákresem podle údajů správců sítí nebo podle podkladů (realizačních projektů) zapůjčených investorem.

Stávající podzemní sítě v místě napojení budou před zahájením zemních prací vytyčeny správci a jejich poloha ověřena sondami. Kabele budou ochráněny chráničkami (bude dodržena ČSN).

## 2.2.3. Požární ochrana

Používané materiály pro stavbu komunikací vyhovují z hledisek PO. Šířky komunikací umožňují příjezd požárních vozidel ke všem budovám v areálu. Odstupy od stávajících objektů vyhovují normám ČSN.

ČSN 73 0802-Požární bezpečnost staveb. Nevýrobní objekty

ČSN 73 0873-Požární bezpečnost staveb. Zásobování požární vodou

Vyhláška 246/2001 Sb., § 41

Vyhláška 23/2008 Sb.

Zařízení pro protipožární zásah - Navrhovaná stavba bude vyhovovat požadavkům podle ČSN 73 0802 a je řešená podle ČSN 73 6100, ČSN 73 6110 a ČSN 73 6114, komunikace má vjezdy na okolní pozemky, nemá vlastní nástupní plochy. Všechny křížení a křižovatky na opravovaném úseku a v jeho okolí splňují podle obalových křivek průjezd nákladního vozidla (požární technika).

Zásobování požární vodou - Vnější odběrní místo tvoří stávající podzemní požární hydranty v okolí stavby, které musí projít funkční kontrolou. Požární hydranty jsou umístěny mimo požárně nebezpečný prostor objektů. Přístupová komunikace umožňující příjezd k vnějšímu odběrnímu místu požární vody alespoň do vzdálenosti 9 m musí být trvale přístupná pro mobilní požární techniku. K vnějšímu odběrnímu místu musí být trvale zajištěn volný přístup a doporučuje se pro obsluhu armatur vnějšího odběrního místa vytvořit volnou manipulační plochu o velikosti alespoň 3 m<sup>2</sup>.



Požární hydrant musí být označen tabulkou tak, aby byl jednoznačně zřejmý jejich účel.

### **2.3. Úpravy stavby pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace**

V projektu není uvažováno s pohybem daných osob.

## Příloha 1 – Intenzity dopravy

Obr. 1: S I/3 směr D1

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-0086)															... význam zkratek					
<b>Roční průměr denních intenzit dopravy</b>																				
RPDI - všechny dny	voz/den	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
		1 509	487	95	120	67	1 002	137	1	3	3	3 424	14 766	101	18 291					
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 900	613	121	151	86	1 280	159	1	4	4	4 319	15 341	94	19 754					
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	533	172	29	42	21	308	83	0	1	1	1 190	13 333	118	14 641					
<b>Hodinová intenzita dopravy</b>												TV	SV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											395					1 771			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											368					1 684			
<b>Těžká nákladní vozidla - TNV</b>															TNV					
Hodnota TNV	voz/den																3 466			
<b>Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty</b>															OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											11 318	1 760	755			13 833			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											2 423	237	186			2 846			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											1 126	263	223			1 612			
<b>Emise</b>															OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											2 408	244	99	189	22		2 962		
<b>Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy</b>															alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.20	1.19	1.01				65:35		
<b>Intenzita cyklistické dopravy</b>															C					
Cyklistická doprava	cyklo/den																	11		

Obr. 2: S I/3 směr Tábor

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-0080)															... význam zkratek					
<b>Roční průměr denních intenzit dopravy</b>																				
RPDI - všechny dny	voz/den	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
		1 574	472	100	142	51	1 110	179	1	2	7	3 638	14 872	99	18 609					
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 982	594	128	179	65	1 418	207	1	3	9	4 586	15 451	92	20 129					
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	556	167	31	50	16	341	109	0	1	2	1 273	13 429	116	14 818					
<b>Hodinová intenzita dopravy</b>												TV	SV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											404					1 880			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											369					1 690			
<b>Těžká nákladní vozidla - TNV</b>															TNV					
Hodnota TNV	voz/den																3 749			
<b>Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty</b>															OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											11 385	1 847	816			14 048			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											2 440	250	202			2 892			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											1 146	281	243			1 670			
<b>Emise</b>															OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											2 425	255	101	204	29		3 014		
<b>Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy</b>															alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.89	0.97	0.92				65:35		
<b>Intenzita cyklistické dopravy</b>															C					
Cyklistická doprava	cyklo/den																	13		

Obr. 3: S II/110 směr Benešov

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-2540)															... význam zkratek					
<b>Roční průměr denních intenzit dopravy</b>																				
RPDI - všechny dny	voz/den	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
		254	231	8	58	15	117	49	0	0	2	734	3 849	45	4 628					
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	314	286	10	72	19	149	57	0	0	2	909	4 177	42	5 128					
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	103	94	3	24	5	37	30	0	0	1	297	3 028	53	3 378					
<b>Hodinová intenzita dopravy</b>												TV	SV							
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											90					565			
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											81					514			
<b>Těžká nákladní vozidla - TNV</b>															TNV					
Hodnota TNV	voz/den																655			
<b>Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty</b>															OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											3 088	506	111			3 705			
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											530	33	13			576			
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											276	55	15			346			
<b>Emise</b>															OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											557	36	42	20	7		662		
<b>Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy</b>															alfa	beta	gama	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.96	0.00	0.00				92:8		
<b>Intenzita cyklistické dopravy</b>															C					
Cyklistická doprava	cyklo/den																	76		

## Příloha 2 – Návrh vozovky

## Průměrná denní intenzita

Ze sčítání dopravy:

$$TNV_0 = 3749 \text{ TVN}/24\text{hod}$$

Tab 1: Sčítání dopravy z roku 2016

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 1-0080)		... význam zkratk																
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny	voz/den	1 574	472	100	142	51	1 110	179	1	2	7	3 638	14 872	99	18 609			
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	1 982	594	128	179	65	1 418	207	1	3	9	4 586	15 451	92	20 129			
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	556	167	31	50	16	341	109	0	1	2	1 273	13 429	116	14 818			
<b>Hodinová intenzita dopravy</b>													TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												404	1 880				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												369	1 690				
<b>Těžká nákladní vozidla - TNV</b>																		
Hodnota TNV	voz/den															TNV	3 749	
<b>Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty</b>													OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den												11 385	1 847	816	14 048		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den												2 440	250	202	2 892		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den												1 146	281	243	1 670		
<b>Emise</b>													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												2 425	255	101	204	29	3 014
<b>Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy</b>													alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.89	0.97	0.92	65.35		
<b>Intenzita cyklistické dopravy</b>																		
Cyklistická doprava	cyklo/den															C	13	

## Průměrná denní intenzita provozu TNV v návrhovém období

$$TNV_k = 0,5 * (\delta_z + \delta_k) * TNV_0 = 0,5 * (1,01 + 1,06) * 1756 = 3880 \text{ TNV}/24\text{hod}$$

$$\delta_z = 1,01$$

$$\delta_k = 1,06$$

## Návrhová úroveň porušení

Pro danou třídu dopravního zatížení je stanovena návrhová úroveň porušení D0.

## Třída dopravního zatížení

Podle  $TNV_k$  byla stanovena třída dopravního zatížení TDZI.

## Únosnost podloží, vodní režim

Průzkum nebyl proveden, proto se počítá s nejhorsím možným stavem – podloží PIII a vodní režim kapilární.

## Klimatické podmínky

Zemina byla uvažována jako namrzavá. Index mrazu pro dané území je  $I_{mn}=432^\circ\text{C}$ .

Z těchto podmínek vychází minimální tloušťka vozovky 450 mm.

---

**Konstrukce vozovky**

Konstrukce vozovky byla vybrána z katalogových listů TP 170.

**D0-N-3-II-PIII:**

SMA 11 +	40 mm	ČSN 73 6140, ČSN EN 13108-5
PS - CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACL 16 +	70 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PS - CP	0,35 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
ACP 22 +	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
PI - CP	0,60 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129, ČSN EN 13808
SC C/8/10	170 mm	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285
<u>ŠD/A 32/63</u>	<u>250 mm</u>	<u>ČSN 736126-1, ČSN EN 13285</u>
<b>CELKEM</b>	<b>590 mm</b>	

---

**Příloha 3 – Psaný podélný profil**


---

Výškové vedení trasy: Vnější hrana okružní křižovatky

Stávající profil: Povrch

Popis:

Rozsah staničení: Počátek: 0,00, Konec: 125,66

PVI	Staničení	X	Y	Stávající výška	Výškový návrh	Výškový rozdíl	Typ bodu
0	0,00	-729459,484	-1080689,937	394,07m	393,10m	0,97m	Počátek
1	33,02	-729481,089	-1080709,872	394,85m	393,68m	1,17m	PVI
2	62,53	-729499,482	-1080690,235	394,61m	393,39m	1,22m	PVI
3	62,83	-729499,484	-1080689,937	394,61m	393,38m	1,22m	
4	90,98	-729482,738	-1080670,203	394,26m	393,11m	1,15m	PVI
5	113,55	-729463,04	-1080678,554	394,08m	392,89m	1,20m	PVI
6	125,66	-729459,484	-1080689,937	394,07m	393,10m	0,97m	Konec

Výškové vedení trasy: Větev 1

Stávající profil: Povrch

Popis:

Rozsah staničení: Počátek: 0,00, Konec: 137,21

PVI	Staničení	X	Y	Stávající výška	Výškový návrh	Výškový rozdíl	Typ bodu
0	0,00	-729479,484	-1080689,937	394,49m	394,30m	0,19m	Počátek
1	11,00	-729480,367	-1080700,902	394,71m	393,91m	0,80m	PVI
2	13,00	-729480,527	-1080702,895	394,76m	393,85m	0,91m	PVI
3	20,00	-729481,089	-1080709,873	394,85m	393,68m	1,17m	PVI
4	21,42	-729481,203	-1080711,29	394,87m	393,65m	1,21m	Začátek vertikálního TP
5	30,42	-729481,925	-1080720,26	395,07m	393,59m	1,49m	Dolní bod
6	40,00	-729482,694	-1080729,808	395,33m	393,66m	1,67m	PVI
7	50,00	-729483,496	-1080739,776	395,46m	393,91m	1,56m	Pravidelný
8	50,44	-729483,531	-1080740,209	395,46m	393,92m	1,54m	Úsečka - Oblouk
9	58,56	-729484,293	-1080748,298	395,68m	394,25m	1,44m	Konec vertikálního TP
10	68,42	-729485,511	-1080758,082	395,90m	394,71m	1,19m	
11	86,41	-729488,558	-1080775,805	396,31m	395,55m	0,75m	Oblouk - Úsečka
12	100,00	-729491,262	-1080789,128	396,59m	396,19m	0,39m	Pravidelný
13	102,96	-729491,85	-1080792,026	396,65m	396,33m	0,32m	Začátek vertikálního TP
14	114,56	-729494,157	-1080803,395	396,88m	396,82m	0,06m	PVI
15	126,17	-729496,466	-1080814,772	397,12m	397,20m	-0,08m	Konec vertikálního TP
16	137,21	-729498,662	-1080825,591	397,50m	397,50m	0,00m	PVI
17	137,21	-729498,662	-1080825,591	397,50m	397,50m	0,00m	Konec

Výškové vedení trasy: Větev 2

Stávající profil: Povrch

Popis:

Rozsah staničení: Počátek: 0,00, Konec: 79,76

PVI	Staničení	X	Y	Stávající výška	Výškový návrh	Výškový rozdíl	Typ bodu
0	0,00	-729479,484	-1080689,937	394,49m	394,30m	0,19m	Počátek
1	11,00	-729470,442	-1080683,673	394,44m	393,12m	1,32m	PVI
2	13,00	-729468,798	-1080682,534	394,40m	393,06m	1,34m	PVI
3	20,00	-729463,044	-1080678,548	394,08m	392,89m	1,20m	PVI
4	27,89	-729456,558	-1080674,055	393,41m	392,69m	0,72m	Začátek vertikálního TP
5	40,00	-729446,603	-1080667,158	392,47m	392,29m	0,18m	PVI
6	44,50	-729442,904	-1080664,596	391,74m	392,10m	-0,36m	Úsečka - Oblouk
7	50,00	-729438,564	-1080661,222	391,52m	391,83m	-0,31m	Pravidelný
8	52,10	-729437,013	-1080659,814	391,45m	391,72m	-0,27m	Konec vertikálního TP
9	52,63	-729436,626	-1080659,444	391,43m	391,69m	-0,26m	
10	60,76	-729431,264	-1080653,343	391,11m	391,24m	-0,13m	Oblouk - Úsečka
11	69,76	-729425,892	-1080646,124	390,74m	390,74m	-0,00m	PVI
12	79,76	-729419,925	-1080638,104	390,33m	390,33m	-0,00m	PVI
13	79,76	-729419,925	-1080638,104	390,33m	390,33m	-0,00m	Konec

Výškové vedení trasy: Větev 3

Stávající profil: Povrch

Popis:

Rozsah staničení: Počátek: 0,00, Konec: 316,50

PVI	Staničení	X	Y	Stávající výška	Výškový návrh	Výškový rozdíl	Typ bodu
0	0,00	-729479,484	-1080689,937	394,49m	394,30m	0,19m	Počátek
1	11,00	-729481,274	-1080679,084	394,50m	393,34m	1,15m	PVI
2	13,00	-729481,599	-1080677,11	394,53m	393,28m	1,25m	PVI
3	20,00	-729482,738	-1080670,203	394,26m	393,11m	1,15m	PVI
4	41,26	-729486,197	-1080649,223	394,01m	392,58m	1,44m	Úsečka - Oblouk
5	50,00	-729487,42	-1080640,574	393,62m	392,36m	1,26m	Pravidelný
6	51,63	-729487,604	-1080638,958	393,58m	392,32m	1,26m	Začátek vertikálního TP
7	100,00	-729486,715	-1080590,723	390,45m	391,60m	-1,14m	Pravidelný
8	107,28	-729485,521	-1080583,543	390,09m	391,57m	-1,49m	
9	111,61	-729484,68	-1080579,297	389,87m	391,57m	-1,70m	Dolní bod
10	148,38	-729473,704	-1080544,257	388,06m	391,85m	-3,78m	Konec vertikálního TP
11	150,00	-729473,067	-1080542,771	388,00m	391,87m	-3,88m	Pravidelný
12	173,29	-729462,521	-1080522,019	388,29m	392,23m	-3,94m	Oblouk - Úsečka
13	183,13	-729457,536	-1080513,539	388,37m	392,38m	-4,01m	Úsečka - Oblouk
14	200,00	-729449,316	-1080498,808	388,86m	392,64m	-3,78m	Pravidelný
15	245,16	-729430,656	-1080457,718	391,58m	393,33m	-1,76m	
16	250,00	-729428,952	-1080453,184	392,07m	393,41m	-1,33m	Pravidelný
17	289,61	-729417,238	-1080415,363	394,03m	394,01m	0,01m	PVI
18	300,00	-729414,833	-1080405,257	393,59m	394,13m	-0,54m	Pravidelný
19	307,18	-729413,334	-1080398,233	393,84m	394,22m	-0,38m	Oblouk - Úsečka
20	315,13	-729411,75	-1080390,445	394,30m	394,31m	-0,01m	Pravidelný



Výškové vedení trasy: Větev 4

Stávající profil: Povrch

Popis:

Rozsah staničení: Počátek: 0,00, Konec: 160,06

PVI	Staničení	X	Y	Stávající výška	Výškový návrh	Výškový rozdíl	Typ bodu
0	0,00	-729479,484	-1080689,937	394,49m	394,30m	0,19m	Počátek
1	11,00	-729490,483	-1080690,107	394,55m	393,62m	0,92m	PVI
2	13,00	-729492,482	-1080690,138	394,57m	393,56m	1,01m	PVI
3	20,00	-729499,482	-1080690,247	394,61m	393,39m	1,22m	PVI
4	43,02	-729522,502	-1080690,603	394,10m	392,81m	1,29m	Úsečka - Oblouk
5	50,00	-729529,476	-1080690,468	393,88m	392,64m	1,24m	Pravidelný
6	60,00	-729539,418	-1080689,427	393,57m	392,39m	1,18m	PVI
7	91,54	-729569,31	-1080679,786	392,78m	391,77m	1,02m	
8	100,00	-729576,684	-1080675,643	392,24m	391,60m	0,64m	Pravidelný
9	140,06	-729605,672	-1080648,389	390,81m	390,81m	-0,00m	Oblouk - Úsečka
10	140,06	-729605,675	-1080648,385	390,81m	390,81m	-0,00m	PVI
11	150,00	-729611,323	-1080640,206	390,44m	390,65m	-0,21m	Pravidelný
12	160,06	-729617,037	-1080631,931	390,49m	390,49m	0,00m	PVI
13	160,06	-729617,037	-1080631,931	390,49m	390,49m	0,00m	Konec