



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

## ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

## VYHLEDÁVACÍ STUDIE OBCHVATU OBCE MÍŠKOVICE

MÍŠKOVICE BYPASS – LOCATION STUDY

### BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

#### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Kamil Prokůpek

#### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Michal Radimský, Ph.D.

BRNO 2024

# Zadání bakalářské práce

Ústav: Ústav pozemních komunikací  
Student: **Kamil Prokůpek**  
Vedoucí práce: **Ing. Michal Radimský, Ph.D.**  
Akademický rok: 2023/24  
Studijní program: B0732A260005 Stavební inženýrství  
Studijní obor: Konstrukce a dopravní stavby

Děkan Fakulty Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma bakalářské práce:

## Vyhledávací studie obchvatu obce Míškovice

### Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Povinné přílohy:

Průvodní a technická zpráva

Situace širších vztahů

Situace dopravního řešení (3 varianty)

Podélné profily (3 varianty)

Vzorové příčné řezy (vybraná varianta)

Charakteristické příčné řezy (vybraná varianta)

Fotodokumentace

### Cíle a výstupy bakalářské práce:

Předmětem bakalářské práce je návrh obchvatu obce Míškovice na silnici II/438. Návrh bude vytvořen v podrobnosti studie.

### Seznam doporučené literatury a podklady:

Digitální model terénu, mapové podklady.

Příslušné ČSN, TP a Vzorové listy.

Termín odevzdání bakalářské práce je stanoven časovým plánem akademického roku.

V Brně, dne 28. 11. 2023

L. S.

---

prof. Dr.techn. Ing. Michal Varaus  
vedoucí ústavu

---

Ing. Michal Radimský, Ph.D.  
vedoucí práce

---

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA, dr. h. c.  
děkan

## **ABSTRAKT:**

Záměrem této bakalářské práce je nalézt 3 možné varianty obchvatu obce Míškovice. Ke každé variantě trasy obchvatu je zhotoven podélný profil. Srovnáním navržených variant trasování je pak jedna vybrána a zpracována s ohledem na šířkové uspořádání a návrhovou rychlost původní komunikace II/438. Obchvat je navržen jako S7,5/90. Vybudováním obchvatu obce dojde ke zklidnění dopravy v obci a odklonění tranzitní dopravy.

## **KLÍČOVÁ SLOVA:**

Obchvat, Vyhledávací studie, Navrhování komunikací, Míškovice

## **ABSTRACT:**

The aim of this bachelor thesis is to find three possible bypass options of the village Míškovice. A longitudinal profile is made for each bypass. By comparing the designed routing variants, one is then selected and processed with regard to the width layout and design speed of the former II/438 road. The bypass is designed as S7.5/90. By building the bypass of the urban area, the traffic in the village will be calmed down and transit traffic will be diverted.

## **KEYWORDS**

Bypass, Location study, Road design, Míškovice

## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE:**

PROKŮPEK, Kamil. Vyhledávací studie obchvatu obce Míškovice. Brno, 2024. Dostupné také z: <https://www.vut.cz/studenti/zav-prace/detail/158678>. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací. Vedoucí práce Ing. Michal Radimský Ph.D.

## PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Vyhledávací studie obchvatu obce Míškovice* zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 23. 5. 2023

---

Kamil Prokůpek  
autor

## **PODĚKOVÁNÍ**

Rád bych touto cestou poděkoval mému vedoucímu bakalářské práce Ing. Michalovi Radimskému, Ph.D. za cenné rady v oblasti projektování pozemních komunikací a ochotu, věnovat čas konzultacím této bakalářské práce.

Velké poděkování náleží také mé rodině a přátelům za podporu nejen ve studiu.



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

## ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

## VYHLEDÁVACÍ STUDIE OBCHVATU OBCE MÍŠKOVICE

MÍŠKOVICE BYPASS – LOCATION STUDY

## A PRŮVODNÍ ZPÁVA

### BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

### AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Kamil Prokůpek

### VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. Michal Radimský, Ph.D.

BRNO 2024



## Obsah:

1. Identifikační údaje	1
2. Zdůvodnění studie	3
3. Zájmové území	3
4. Výchozí údaje pro návrh variant	4
4.1 Mapové podklady	4
4.2 Kategorie komunikace	4
4.3 Dopravně inženýrské údaje	4
5. Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh variant	5
5.1 Členitost území	5
5.2 Historické využití území	5
5.3 Významná ochranná pásma	5
5.4 Geologické poměry	6
5.5 Hydrologické poměry	6
6. Základní charakteristiky variant	6
6.1 Geometrie tras	6
6.1.1 Geometrie trasy – varianta A	6
6.1.2 Geometrie trasy – varianta B	7
6.1.3 Geometrie trasy – varianta C	8
6.2 Šířkové uspořádání	8
6.3 Konstrukce vozovky	9
6.4 Bezpečnostní zařízení	9
6.4.1 Svodidlo levé	10
6.4.2 Svodidlo pravé	10
6.5 Křižovatky – varianta trasy C	10
6.6 Odvodnění – trasa C	11
6.6.1 Vsakovací jáma	11
6.6.2 Příkop levý	11
6.6.3 Příkop pravý	12
7. Zhodnocení variant	12
7.1 Varianta A	12
7.2 Varianta B	12
7.3 Varianta C	13
8. Závěr a doporučení	13

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Stavba

Název: Vyhledávací studie obchvatu obce Míškovice  
Místo stavby: Zlínský kraj  
okres Kroměříž  
Katastrální území: Katastrální území Míškovice [696161]

### Zadavatel/objednatel

Vysoké učení technické v Brně  
Fakulta stavební  
Veveří 331/95, 602 00 Brno  
Telefon: +420 541 147 104  
info@fce.vutbr.cz  
www.fce.vutbr.cz

### Zhotovitel studie

Organizace: Vysoké učení technické v Brně  
Fakulta stavební  
Veveří 331/95, 602 00 Brno  
Telefon: +420 541 147 104  
info@fce.vutbr.cz  
www.fce.vutbr.cz

Zhotovitel: Kamil Prokůpek  
Jetelová 677  
Zlín, 763 14  
Telefon: +420 604 657 561  
227012@vutbr.cz

## Seznam příloh

### A. Průvodní zpráva

### B. Výkresová dokumentace

B.01 Situace širších vztahů	
B.02 Situace variant tras	M 1:5000
B.03 Ortofoto situace trasy C	M 1:2500
B.04 Situace trasy C (Katastrální mapa)	M 1:2500
B.05 Situace trasy C (Topografická mapa)	M 1:2500
B.06 Podélný profil trasy A	M 1:2000/200
B.07 Podélný profil trasy B	M 1:2000/200
B.08 Podélný profil trasy C	M 1:2000/200
B.09 Podélné profily napojených komunikací	M 1:2000/200
B.10 Pracovní příčné řezy 1-21	M 1:100
B.11 Pracovní příčné řezy 22-38	M 1:100
B.12 Pracovní příčné řezy 39-57	M 1:100
B.13 Pracovní příčné řezy 58-63	M 1:100
B.14 Vzorový příčný řez (přímá)	M1:50
B.15 Vzorový příčný řez (v oblouku/v přechodnici)	M1:50

### C. Fotodokumentace

## **2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE**

Projekt vyhledávací studie zkoumá možné vedení trasy obchvatu obce Míškovice ve Zlínském kraji. Míškovicemi prochází silnice druhé třídy s označením II/438. Dopravní zatížení dle sčítání vozidel v roce 2020 činilo 4861 voz/den a 424 TNV/den. Oba údaje představují roční průměr denních intenzit dopravy. Odkloněním tranzitní dopravy přispěje stavba obchvatu ke zklidnění dopravy v obci. To v konečném důsledku přispěje výraznou měrou ke snížení vibrací a hluku v zastavěném území, taktéž klesne znečištění ovzduší v oblasti přiléhající ke stávající komunikaci. Díky realizaci stavby obchvatu se zvýší bezpečnost na stávající komunikaci procházející obcí Míškovice.

## **3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ**

Všechny tři varianty trasy prochází katastrálním územím Míškovic. Odpojují se jihozápadně od obce Míškovice a navazují na stávající trasu silnice II/438 severovýchodně od Míškovic.

Varianty trasy A a C vedou východně od obce Míškovice. Jsou vedeny přes zemědělskou půdu, protínají účelovou komunikaci na východě obce u průmyslových objektů. Tato účelová komunikace bude využita pro připojení obce na obchvat prostřednictvím napojení Míškovice střed. Trasy A a C přechází dvakrát přes vodoteč (Míškovický potok). Obě překročení vodoteče jsou řešeny rámovou propustí šířky 1,5 m. Délka trasy A činí 3,028 579 km. Délka trasy C činí 3,077 238 km.

Varianta trasy B vede západně od obce Míškovice přes zemědělskou půdu a půdu zemědělské výroby a tvořila by křižovatku se silnicí III/43828 do obce Kurovice. Délka trasy B činí 3,076 950 km.

V územním plánu obce není vymezen koridor pro obchvat, bude tedy nutná změna územního plánu.

## 4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

### 4.1 Mapové podklady

Pro návrhy byly požity mapové podklady od Českého zeměměřičského a katastrálního úřadu (ČÚZK) s kontaktními údaji:

Český úřad zeměměřičský a katastrální

Pod Sídlištěm 1800/9

Praha, 182 11

Telefon: +420 284 041 111

Od Českého zeměměřičského a katastrálního úřadu byli získány polohopis, výškopis systému ZABAGED, ortofoto mapy a topografické mapy.

Uzemní plán obce Míškovice byl získán z webových stránek města Holešov z odboru územního plánování a stavebního úřadu.

Mapový podklad pro situaci širších vztahů byl získán ze serveru mapy.cz

### 4.2 Kategorie komunikace

Obchvat obce Míškovice je navržen ve všech variantách v kategoriijní šířce 7,5 m na návrhovou rychlost 90 km/h (S7,5/90). Návrh šířky komunikace vychází ze stávajících rozměrů komunikace II/438 tak, aby respektoval návaznost na obou koncích projektovaného úseku.

### 4.3 Dopravně – inženýrské údaje

Denní intenzity dopravy byly převzaty z údajů sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic v roce 2020.

RPDI – roční průměr intenzit dopravy; Sčítací úsek číslo: 6-5198; silnice II/438

Druh vozidla	RPDI
TV – Těžká motorová vozidla	753 voz/den
O – Osobní a dodávková vozidla	4076 voz/den
M – Jednostopá motorová vozidla	26 voz/den

SV – Všechna motorová vozidla	4861 voz/den
-------------------------------	--------------

## **5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVU NA TRASOVÁNÍ VARIANT**

### **5.1 Členitost území**

Zpracovávané území náleží do geomorfologické provincie Západní Karpaty. Jedná se o pahorkatinu se sklony do 9 %. Začátek úseku volené varianty trasy C leží v nadmořské výšce 233,23 m.n.m. a konec úseku v nadmořské výšce 241,59 m.n.m.

### **5.2 Historické využití území**

V daném území nebyla provozována hornická činnost, není tedy poddolované ani se v něm nenachází naleziště nerostných surovin. Území je z velké části užíváno pro zemědělskou činnost.

### **5.3 Významná ochranná pásma**

Trasa A překračuje dle územního plánu lokální biokoridor (biokoridor 32 – „Bařiny“). Trasa B prochází lokálním biokoridorem (biokoridor „LBK 1“). Trasa C křížuje dle územního plánu lokální biokoridor (biokoridor 48 – „LBK 2“). Lokální biokoridor je dle Územního systému ekologické stability (ÚSES) nejnižším stupněm ochrany území a je určován obecním úřadem s rozšířenou působností. Zpravidla se umísťuje do okolí vodních toků a mokřadů. Dle metodiky Ministerstva životního prostředí o území ÚSES pro zachování funkční spojitosti ÚSES nejsou nutná mimoúrovňová křížení ani jiná speciální nákladná opatření. ÚSES tedy může být v místech křížení prostorově nespojitý. Obecně je žádoucí, aby ke křížením větví ÚSES se silnicemi docházelo přednostně v trasách biokoridorů, ve směrech co nejbližších kolmému křížení [1].

Pro zachování maximální propustnosti systému ÚSES je ve variantách A a C navržena rámová propust šířky 1,5 m, čímž bude zachována propustnost území takřka v původní šířce.

## 5.4 Geologické poměry

Vyšetřované území řadíme do období kvartéru. Ve velké míře jsou zde zastoupeny spraše a sprašové hlíny, v okolí Míškovického potoka pak převážně nivní sedimenty.

V zájmovém území nebyl prováděn geologický průzkum, uvedená data jsou čerpána z dat České geologické služby.

## 5.5 Hydrologické poměry

Podle dat Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) se roční úhrn srážek v daném území pohybuje okolo 600 mm/rok.

V zájmové oblasti protéká vodoteč Míškovický potok.

# 6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT

## 6.1 Geometrie tras

### 6.1.1 Geometrie trasy – varianta A

#### a) Směrové řešení

Body trasy	Staničení [km]	Délka [m]	Směrový prvek	Poloměr [m]
ZÚ	0,000 000	44,58	Přímá	
TP	0,044 580	160	Přechodnice	
PK	0,204 580	95	Oblouk	1000
KP	0,299 580	160	Přechodnice	
PT	0,459 580	436,66	Přímá	
TP	0,896 240	120	Přechodnice	
PK	1,016 240	774,18	Oblouk	500
KP	1,790 420	120	Přechodnice	
PT	1,910 420	146,94	Přímá	
TP	2,057 360	120	Přechodnice	
PK	2,177 360	554,85	Oblouk	500
KP	2,732 210	120	Přechodnice	
PT	2,852 210	176,37	Přímá	
KÚ	3,028 580	-	-	

## b) Výškové řešení

Staničení [km]	Sklon [%]	Délka [m]	Poloměr [m]
0,000 000	3,79	69,88	-
0,069 884	1,33	318,32	5500
0,388 203	-5,71	420,31	5500
0,808 513	4,26	348,77	3500
1,157 284	2,80	503,34	5500
1,660 626	-4,04	459,12	5500
2,119 749	3,15	451,49	3500
2,571 239	-1,05	308,14	5750
2,879 376	2,73	149,20	4000
3,028 579			

## 6.1.2 Geometrie trasy – varianta B

### a) Směrové řešení

Body trasy	Staničení [km]	Délka [m]	Směrový prvek	Poloměr [m]
ZÚ	0,000 000	345,64	Přímá	
TP	0,345 640	106	Přechodnice	
PK	0,451 640	214,01	Oblouk	360
KP	0,665 650	106	Přechodnice	
PT	0,771 650	465,09	Přímá	
TP	1,236 740	106	Přechodnice	
PK	1,342 740	576,82	Oblouk	360
KP	1,919 560	106	Přechodnice	
PT	2,025 560	634,91	Přímá	
TP	2,660 470	106	Přechodnice	
PK	2,766 470	191,86	Oblouk	360
KP	2,958 330	106	Přechodnice	
PT	3,064 330	12,62	Přímá	
KÚ	3,076 950	-	-	

### b) Výškové řešení

Staničení [km]	Sklon [%]	Délka [m]	Poloměr [m]
0,000 000	-6,07	169,59	-
0,169 563	2,30	572,99	3500
0,742 588	4,16	541,95	3500
1,284 536	-5,71	534,39	5500
1,818 923	3,85	426,78	3500
2,245 706	-3,40	396,74	5500
2,642 443	1,08	270,29	6000
2,912 728	-0,65	164,22	5500
3,076 950			



### 6.1.3 Geometrie trasy – varianta C

#### a) Směrové řešení

Body trasy	Staničení [km]	Délka [m]	Směrový prvek	Poloměr [m]
ZÚ	0,000 000	81,97	Přímá	
TP	0,081 970	110	Přechodnice	
PK	0,191 970	91,01	Oblouk	400
KP	0,282 980	110	Přechodnice	
PT	0,392 980	444,69	Přímá	
TP	0,727 670	106	Přechodnice	
PK	0,833 670	343,95	Oblouk	360
KP	1,177 620	106	Přechodnice	
PT	1,283 620	458,74	Přímá	
TP	1,742 360	106	Přechodnice	
PK	1,848 360	184,31	Oblouk	360
KP	2,032 670	106	Přechodnice	
PT	2,138 670	142,18	Přímá	
TP	2,280 850	106	Přechodnice	
PK	2,386 850	386,87	Oblouk	360
KP	2,773 720	106	Přechodnice	
PT	2,879 720	197,52	Přímá	
KÚ	3,077 240		-	

#### b) Výškové řešení

Staničení [km]	Sklon [%]	Délka [m]	Poloměr [m]
0,000 000	4,08	92,62	-
0,092 616	1,04	314,65	5500
0,407 262	-5,98	423,55	5500
0,830 808	3,87	434,85	3500
1,265 660	2,84	316,95	10000
1,582 611	-1,01	335,42	5500
1,918 027	-2,81	342,37	10000
2,260 392	3,37	424,55	3500
2,684 944	-1,83	282,63	5500
2,967 569	4,25	109,67	3500
3,077 238			

### 6.2 Šířkové uspořádání

Řešení šířkového uspořádání respektuje stávající stav komunikace II/438. Byla tedy zvolena kategoriální šířka 7,5 m a návrhová rychlost 90 km/h (S7,5/90). Návrh vytvořen dle normy ČSN 73 6101.

Část komunikace	Šířka
Jízdní pruh	2 x 3,00 m
Zpevněná krajnice	2 x 0,25 m
Nezpevněná krajnice	2x 0,50 m
Celkem	7,50 m

Základní příčný sklon komunikace byl zvolen střechovitý opět s ohledem na navazující úseky komunikace II/438. Klopení řešeno dle normy ČSN 73 6101, maximální klopení v návrhu je jednostranný sklon 6 %. Z hlediska minimálního sklonu 0,5 % je terén příznivý a u všech tras byl ověřen a dodržen. Základní sklon krajnice je 8,0 % a základní sklon zemní pláně 3,0 %.

### 6.3 Konstrukce vozovky

Návrh konstrukce byl proveden dle TP170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací (vydání únor 2024). Dle výpočtu byla komunikace zaříděna jako třída dopravního zatížení III, návrhový parametr podloží PIII (dle TP170 – Tabulka 4).

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ 50/70 PS-C	40 mm
Spojovací postřík z kationaktivní emulze		
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70 PS-C	70 mm
Spojovací postřík z kationaktivní emulze		
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+ 50/70	100 mm
Postřík infiltrační	PS-I	
Štěrkodrt' 0/32	ŠDA	min. 200 mm
Štěrkodrt' 0/63	ŠDB	min. 200 mm
Celkem		610 mm

### 6.4 Bezpečnostní zařízení

V úsecích násypu většího než 3 m a v místech rámové propusti navrženo svodidlo JSNH4/H2.

Podél trasy jsou umístěny směrové sloupky dle ČSN 73 6101. V přímé po 50 m a v obloucích (poloměr 400 m a 360 m) po 20 m.

#### 6.4.1 Svodidlo levé:

Staničení [km]	Druh svodidla
0,675 000 – 0,875 000	JSNH4/H2
1,325 000 – 1,475 000	JSNH4/H2
2,215 000 – 2,285 000	JSNH4/H2

#### 6.4.2 Svodidlo pravé:

Staničení [km]	Druh svodidla
0,625 000 – 0,925 000	JSNH4/H2
1,375 000 – 1,425 000	JSNH4/H2
2,215 000 – 2,285 000	JSNH4/H2

### 6.5 Křižovatky – varianta trasy C

Trasa C má první křižovatka s komunikací III/43829 z obce Mysločovice ve staničení 0,516 190 km. Jedná se o průsečnou křižovatku (větve Mysločovice a Míškovice – Jih). Napojované větve respektují stávající stav komunikace III/43828. Ověřeny rozhledové trojúhelníky dle ČSN 73 6102

Ve staničení 1,632 930 km se nachází druhá křižovatka. Jedná se o stykovou křižovatku (levostrannou, větev Míškovice – střed) se sjezdem na účelovou komunikaci na pravé straně. Připojovaná větev využívá částečně stávající účelovou komunikaci k místním firmám, tak aby díky této větvi byl průmyslový areál napojen přímo na trasu obchvatu a centrum obce bylo zbaveno průjezdu nákladních vozidel.

Ve staničení 2,468 700 km leží třetí křižovatka (větev Míškovice – Sever). Napojení Míškovice sever navazuje na původní komunikaci II/438. Jedná se o průsečnou křižovatku, napojení větve Míškovice – Sever je kolmé k trase C. Na pravé straně sjezd k obsluze zemědělských ploch

Křižovatky dle staničení:

0,516 190 km – průsečná křižovatka se silnicí III/43829

1,632 930 km – styková křižovatka větev Míškovice – střed, sjezd na účelovou komunikaci

2,208 580 km – vybudován sjezd na účelovou komunikaci

2,468 700 km – průsečná křižovatka větev Míškovice – Sever

3,039 490 km – sjezd na účelovou komunikaci

## 6.6 Odvodnění – Trasa C

Odvodnění trasy C je zajištěné základní příčným sklonem komunikace 2,5 % (v obloucích klopením – dostředný sklon). Voda z komunikace je dále svedena pomocí trojúhelníkových příkopů. V místech sklonu příkopu větších než 3 % je navržen zpevněný příkop. Příkopy jsou vedeny k oběma rámovým propustem přes Míškovický potok, tak aby voda byla dále odvedena touto vodotečí. Ve staničení 2,929 700 km je z levého příkopu svedena voda trubním propustkem a vedena do vsakovací jámy. V případě přívalového deště je navržen příkop, jehož niveleta respektuje přirozenou hranici mezi zemědělskými pozemky, tak aby přebytkovou vodu z vsakovací jámy odvedl do nedaleké vodoteče (Míškovický potok).

### 6.6.1 Vsakovací jáma:

Filtrační vrstva kameniva 150 mm

Vsakovací vrstva kameniva (Štěrka frakce 16/32) 250 mm

Propustná geotextílie

### 6.6.2 Příkop levý:

Staničení [km]	Druh příkopu
0,000 000 – 0,450 000	Nezpevněný
0,450 000 – 0,500 000	Zpevněný
0,500 000 – 0,675 000	Zpevněný – kaskádovitě
0,675 000 – 1,600 000	Zpevněný
1,600 000 – 1,900 000	Nezpevněný
1,900 000 – 2,250 000	Zpevněný
2,250 000 – 2,300 000	Zpevněný – kaskádovitě
2,300 000 – 2,650 000	Zpevněný

2,650 000 – 2,929 700	Nezpevněný
2,929 700 – 3,077 240	Zpevněný

### 6.6.3 Příkop pravý:

Staničení [km]	Druh příkopu
0,000 000 – 0,450 000	Nezpevněný
0,450 000 – 0,550 000	Zpevněný
0,550 000 – 0,700 000	Zpevněný – kaskádovitě
0,700 000 – 1,550 000	Zpevněný
1,600 000 – 1,900 000	Nezpevněný
1,900 000 – 2,250 000	Zpevněný
2,250 000 – 2,650 000	Zpevněný
2,650 000 – 2,929 700	Nezpevněný
2,929 700 – 3,077 240	Zpevněný

## 7. ZHODNOCENÍ VARIANT

### 7.1 Varianta A

Varianta A je vedena východně od obce Míškovice a je složena ze tří protisměrných oblouků. Trasa je méně výhodná v místě napojení průmyslových objektů větve Míškovice – střed (napojení do vnitřní strany směrového oblouku). Dále trasa A v místě napojení Míškovice – střed prochází ve větším odstupu od průmyslového areálu a tím pádem překonává větší výškový rozdíl. Výhodou této trasy jsou větší poloměry směrových oblouků.

### 7.2 Varianta B

Varianta B vede západně od obce Míškovice. Stejně jako trasa A je vedena třemi protisměrnými oblouky. Mezi výhody trasy B patří absence křížení s vodotečí. Díky situování Kurovického potoka lze do této vodoteče odvést bez komplikací povrchové vody ze silničních příkopů (staničení 1,850 000 km). Trasa B definitivně ohraničí rozvojové plochy obce bez možnosti jejich budoucího rozšíření. Nevýhodou trasy B jsou taktéž největší výškové rozdíly v podélném profilu, z kterých plyne velký objem zemních prací.

### **7.3 Varianta C**

Varianta C je vedena východně od obce Míškovice a skládá se ze čtyř směrových oblouků. Varianta C je nejdelší z navrhovaných variant, byť rozdíly v délkách navrhovaných variant nejsou velké. První směrový oblouk ve směru staničení má poloměru 400 m a zbylé tři směrové oblouky mají poloměr 360 m. Z navrhovaných tras nabízí nejlepší řešení připojení silnice III/43829. Větev Míškovice – střed zajistí kvalitní napojení průmyslových objektů v této části obce (napojení do přímého úseku). Přiblížením trasy k zastavěnému území (průmyslový areál) nemusí navrhovaná varianta překonávat zbytečné výškové rozdíly. Díky tomu je varianta C nejvýhodnější z hlediska objemu zemních prací. Díky odklonění dopravy na východ od obce Míškovice nebude omezen rozvoj obce v její západní části. Varianta C nabízí nejplynulejší průjezd obchvatem a dobrý jízdní komfort.

## **8. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ**

Po zhodnocení všech navrhovaných variant byla vybrána jako nejvýhodnější varianta C. Umožňuje nejlepší napojení obce Míškovice i silnice III/43829. Díky vybudování kvalitní infrastruktury k průmyslovým objektům dojde k odklonění nákladních vozidel z centra obce, kdy v současném stavu je příjezdová cesta k těmto objektům zcela nevhodná. Vybudování obchvatu v trase C zklidní dopravu v obci a zároveň neblokuje další rozvoj obce.

Výstupem bakalářské práce je zpracování vyhledávací studie obchvatu v předepsané projektové dokumentaci. Přílohou C bakalářské práce je i fotodokumentace pořízená při osobní prohlídce obce Míškovice a okolí.

Zvolenou trasu C je potřeba zanést do územního plánu, včetně všech přeložek komunikací a zrušených částí stávající silnice II/438.

Pro zhotovení dalších stupňů projektové dokumentace je potřeba provést geologický průzkum, pedologický průzkum, hydrogeologický a hydrologický průzkum, archeologický a doplňující dopravně inženýrský průzkum.

## **Seznam použitých zdrojů:**

### **Normy:**

ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 01 3466 – Výkresy

### **Technické požadavky:**

TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací

TP 114 – Svodidla na pozemních komunikacích

TP 170 (únor 2024) – Navrhování vozovek pozemních komunikací

### **Vzorové listy:**

VL1 – Vozovky a krajnice

VL2 – Odvodnění

### **Mapové podklady:**

Data ČUZK

ZABAGED® - výškopis vrstevnice ZABAGED® - polohopis, výškopis

Ortofoto mapa ČR

mapy.cz

### **Internetové zdroje:**

[1] Ing. Ludmila BÍNOVÁ, CSc. RNDr. Martin CULEK, Ph.D. RNDr. Josef GLOS RNDr. Jiří KOCIÁN Ing. Darek LACINA Mgr. Martin NOVOTNÝ Ing. Eliška ZIMOVÁ; METODIKA VYMEZOVÁNÍ ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILIT;

2017; [Online]; dostupné z:

[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/uzemni\\_system\\_ekologicke\\_stability/\\$FILE/OOOPK\\_Metodika%20vymezovani%20USES\\_20170330.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/uzemni_system_ekologicke_stability/$FILE/OOOPK_Metodika%20vymezovani%20USES_20170330.pdf)

Ředitelství silnic a dálnic (dostupné z: <https://www.rsd.cz/>)

Mapy.cz (dostupné z: [mapy.cz](https://www.mapy.cz/))

Český úřad zeměměřičský a katastrální (dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>)

Česká geologická služba (dostupné z: <https://cgs.gov.cz/>)

Webové stránky města Holešov (<https://www.holesov.cz/>)

Webové stránky obce Míškovice (<https://www.obecmiskovice.cz/>)