

# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

## STUDIE ŘEŠENÍ SILNIC U TURSKA VYVOLANÝCH PŘELOŽKOU SILNICE II/240

STUDY OF ROAD SOLUTIONS IN TURKEY CAUSED BY ROAD RELOCATION II / 240

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

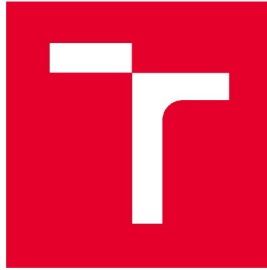
Jozef Teslík

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. MICHAL KOSŇOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2022



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

## FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3607 Stavební inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3647R013 Konstrukce a dopravní stavby
Pracoviště	Ústav pozemních komunikací

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Jozef Teslík
Název	Studie řešení silnic u Turska vyvolaných přeložkou silnice II/240
Vedoucí práce	Ing. Michal Kosňovský, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2021
Datum odevzdání	27. 5. 2022

V Brně dne 30. 11. 2021

---

doc. Dr. Ing. Michal Varaus  
Vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.  
Děkan Fakulty stavební VUT

## **PODKLADY A LITERATURA**

- digitální mapové podklady
- jednotná dopravní vektorová mapa
- příslušné ČSN, technické podmínky a vzorové listy platné v době vypracování bakalářské práce

## **ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ**

Předmětem této studie je návrh řešení silnice III. třídy v uspořádání S 7,5/90 na území Středočeského kraje. Návrh je vyvolán plánovanou přeložkou silnice II/240, která bude součástí severního Aglomeračního okruhu města Praha. Studie také řeší vhodné umístění mimoúrovňového křížení nově navržené silnice s přeložkou silnice II/240 vzhledem k charakteru okolního terénu a zástavby.

Bakalářská práce bude obsahovat přílohy: zpráva, situace, podélný profil a vzorové řezy každé varianty ve vhodném měřítku. Přesná skladba bude upřesněna s vedoucím práce.

## **STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

---

Ing. Michal Kosňovský, Ph.D.  
Vedoucí bakalářské práce

## **ABSTRAKT**

Cílem této bakalářské práce je vytvoření studie řešení silnic v oblasti obcí Turska a Velkých Přílep vyvolaných přeložkou silnice II/240. Obce Tursko a Velké Přílepy se nacházejí přibližně 10 kilometrů severovýchodně od města Prahy. Současný návrh uspořádání silnic v okolí dotčených obcí, který vychází ze studie přeložky silnice II/240, se jeví jako nevyhovující, a to hlavně z důvodu nevhodného odvodnění a problematického napojení na stávající silniční síť. V rámci studie byly navrženy další varianty, které by měly zlepšit plynulost a bezpečnost dopravy, umožnit jednodušší odvodnění komunikací a také snížit finanční náklady na realizaci jednotlivých komunikací.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Studie, obchvat, extravilán, Tursko, Velké Přílepy

## **ABSTRACT**

The aim of this bachelor's thesis is to create a study of road solutions in area of the villages of Tursko and Velké Přílepy caused by the relocation of road II/240. The villages of Tursko and Velké Přílepy are located approximately 10 kilometers northeast of the city of Prague. The current proposal for the layout of the roads in the vicinity of the villages concerned, which is based on the study of the II/240 road transfer, appears to be unsatisfactory, mainly due to inappropriate drainage and problematic connection to the existing road network. Within the study, other variants were proposed, which should improve the flow and safety of traffic, enable easier drainage of roads and also reduce the financial costs for the implementation of individual roads.

## **KEYWORDS**

Study, bypass, extravillain, Tursko, Velké Přílepy



## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE**

Jozef Teslík *Studie řešení silnic u Turska vyvolaných přeložkou silnice II/240*. Brno, 2022. 22 s., 117 s. příl. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací. Vedoucí práce Ing. Michal Kosňovský, Ph.D.

## **PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Studie řešení silnic u Turska vyvolaných přeložkou silnice II/240* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 26. 5. 2022

---

Jozef Teslík  
autor práce

## **PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Studie řešení silnic u Turska vyvolaných přeložkou silnice II/240* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 26. 5. 2022

---

Jozef Teslík  
autor práce

## **PODĚKOVÁNÍ**

Za odborné vedení, cenné připomínky a rady bych chtěl poděkovat vedoucímu  
mojí bakalářské práce Ing. Michalovi Kosňovskému, Ph.D. Dále bych rád poděkoval  
mojí rodině, přítelkyni a mému zaměstnavateli za podporu a vytvoření vhodných  
podmínek po dobu mého studia.

V Brně dne 26. 5. 2022

---

Jozef Teslík  
autor práce



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

## A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Jozef Teslík

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. MICHAL KOSŇOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2022

## OBSAH

1	ÚVOD .....	3
2	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	4
2.1	Stavba .....	4
2.2	Zadavatel / objednatel.....	4
2.3	Zhotovitel dokumentace .....	4
3	ZDŮVODNĚNÍ STUDIE .....	5
4	ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ.....	5
5	VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH .....	5
5.1	Intenzity dopravy .....	5
5.2	Návrhová kategorie a typ příčného uspořádání předmětné pozemní komunikace .....	6
5.3	Návrhová skladba vozovky.....	6
6	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO VLIVU NA NÁVRH TRASY .....	7
6.1	Členitost terénu .....	7
6.2	Významná ochranná pásma .....	7
6.3	Územní plán .....	7
7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT .....	7
7.1	Varianta A .....	7
7.2	Varianta B .....	8
7.3	Varianta C .....	9
7.4	Varianta D.....	9
8	HRUBÝ ROZPOČET.....	10
8.1	Varianta A .....	10
8.2	Varianta B .....	10
8.3	Varianta C .....	10
8.4	Varianta D.....	10
9	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ.....	11
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	12
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	13

SEZNAM PŘÍLOH..... 14

## 1 ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá studií řešení silnic v okolí obcí Tursko a Velké Přílepy vyvolaných přeložkou silnice II/240, která v budoucnu propojí dálnice D7 a D8, čímž prakticky dotvoří severní obchvat pražské aglomerace. V současné době prochází tranzitně vytížená silnice II/240 středem obcí Velké Přílepy a Tursko, což má negativní vliv na úroveň kvality života obyvatel dotčených obcí. V rámci této studie budou navrženy čtyři varianty řešení silnic v okolí dotčených obcí.

Cílem práce je nalezení takové varianty, která odkloní tranzitní dopravu mimo obce Tursko a Velké Přílepy při co nejnižších nákladech a negativních vlivech na životní prostředí.

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 Stavba

Název stavby:	Studie řešení silnic u Turska vyvolaných přeložkou silnice II/240
Kraj:	Středočeský
Katastrální území:	Kamýk u Velkých Přílep [779351] Tursko [771759] Svrkyně [761605] Kozinec [641464]
Úroveň dokumentace:	Studie

### 2.2 Zadavatel / objednatel

Vysoké učení technické v Brně, fakulta stavební  
Veveří 331/95, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 141 111  
Fax: +420 549 245 147  
E-mail: [info@fce.vutbr.cz](mailto:info@fce.vutbr.cz)

### 2.3 Zhotovitel dokumentace

Organizace:	Vysoké učení technické v Brně, fakulta stavební Veveří 331/95, 602 00 Brno Tel.: +420 541 141 111 Fax: +420 549 245 147 E-mail: <a href="mailto:info@fce.vutbr.cz">info@fce.vutbr.cz</a>
Zhotovitel:	Jozef Teslík M. Rázusa 33, 972 01 Bojnice Tel.: +421 907 146 263 E-mail: <a href="mailto:jozef.teslik@gmail.com">jozef.teslik@gmail.com</a>



### 3 ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Předmětem studie je variantní posouzení řešení komunikací v okolí obcí Tursko a Velké Přílepy vyvolaných přeložkou silnice II/240, která má v budoucnu propojit dálnice D7 a D8.

Studie samotné přeložky silnice II/240 a na ní navazujících silnic již proběhla a má kladné stanovisko EIA. Vzhledem k nevhodnému odvodnění, vysokým finančním nákladům a nevhodnému napojení na stávající silniční síť se aktuálně navržené uspořádání silnic v okolí obcí Tursko a Velké přílepy nejeví jako vhodné.

Cílem studie je nalézt další možné varianty řešení silnic u obcí Tursko a Velké Přílepy, které povede ke snížení finančních nákladů, lepší napojení na stávající silniční síť a vhodnějším způsobem vyřeší odvodnění plánovaných komunikací.

### 4 ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

Obce Tursko a Velké přílepy se nachází přibližně 10 km severo – západně od Prahy. Existující silnice II/240 prochází středem dotčených obcí, což má za následek snížení životné úrovně obyvatel v okolí této silnice. Přeložka silnice II/240 bude umístěná severně od obcí Tursko a Velké Přílepy a propojí existující dálnice D7 a D8, čímž zčásti nahradí chybějící severní obchvat města Prahy. V rámci přeložky silnice II/240 se uvažuje s MÚK a napojením na stávající silnice mezi obcemi Tursko a Velké přílepy. Napojení na existující komunikaci II/240 je řešeno stykovou křižovatkou.

Vzhledem k poměrně rovinnému území, kterým je přeložka silnice II/240 vedena a nevhodnému řešení MÚK je zde poměrně obtížné odvodnění srážkových vod z nově vybudovaných komunikací.

### 5 VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH

#### 5.1 Intenzity dopravy

Pro potřeby projektu přeložky silnice II/240 byla vypracována dopravní studie, která posuzuje vliv změny intenzit dopravy v okolí plánované přeložky. Předpoklad intenzit dopravy byl proveden pro stávající silniční síť (pracovně nazváno nultá varianta) a pro variantu s propojením dálnic D7 a D8 přeložkou silnice II/240. Odhad byl zpracován pro rok 2024, kdy se odhaduje sprovoznění propojky D7 a D8 a pro rok 2040. Odhad intenzit dopravy pro rok 2040 také zahrnuje možný vliv dobudování severního obchvatu města Prahy D0.

## 5.2 Návrhová kategorie a typ příčného uspořádání předmětné pozemní komunikace

Návrh šířkového uspořádání vychází ze stávajícího stavu a z výhledových intenzit dopravy podle dopravní studie.

Pro řešení komunikací v okolí obcí Tursko a Velké Přílepy se uvažuje s návrhovou kategorií S 7,5 a návrhovou rychlostí 70 km/h.

Uspořádání koruny je následující

• Jízdní pruhy	2x 3,00 m	= 6,00 m
• Zpevněná krajnice	2x 0,25 m	= 0,50 m
• Nezpevněná krajnice	2x 0,50 m	= 1,00 m
• Světlá šířka		= 7,50 m

Podélný sklon všech komunikací je v rozmezí 0,50 % až do 5,00 % ve větvích MÚK. Viz výkresy podélných profilů jednotlivých variant.

## 5.3 Návrhová skladba vozovky

Konstrukce vozovky dle TP 170 D1-N-1-4-PIII

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-C	0,50 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808-1
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfaltové emulze	PI-C	0,60 kg/m <sup>2</sup>	ČSN EN 13808-1
(S posypem kamenivem fr. 2/4)		3,00 kg/m <sup>2</sup>	
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 Ga	150 mm	ČSN EN 13285
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub> 0/32 Ge	200 mm	ČSN EN 13285
Celkem		470 mm	

Aktivní zóna se provede z vhodných zemin při dosažení modulu přetvárnosti minimálně  $R_{def,2} > 45$  Mpa.

## 6 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEHO VLIVU NA NÁVRH TRASY

### 6.1 Členitost terénu

Terén v lokalitě obcí Tursko a Velké Přílepy je rovinný. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 300 až 320 m.n.m.

### 6.2 Významná ochranná pásma

V dané lokalitě se nachází biocentra lokálního nebo regionálního významu. V zájmovém území se nenachází vodní zdroje, ložiska nerostných surovin nebo ochranné pásmo dráhy.

### 6.3 Územní plán

V územním plánu obcí Tursko a Velké Přílepy je vytvořena územní rezerva pro výstavbu přeložky silnice II/240.

## 7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT

### 7.1 Varianta A

Varianta A vychází ze schválené studie přeložky silnice II/240 s kladným stanoviskem EIA a byla vybrána na rozpracování do dalšího stupně dokumentace (DUR).

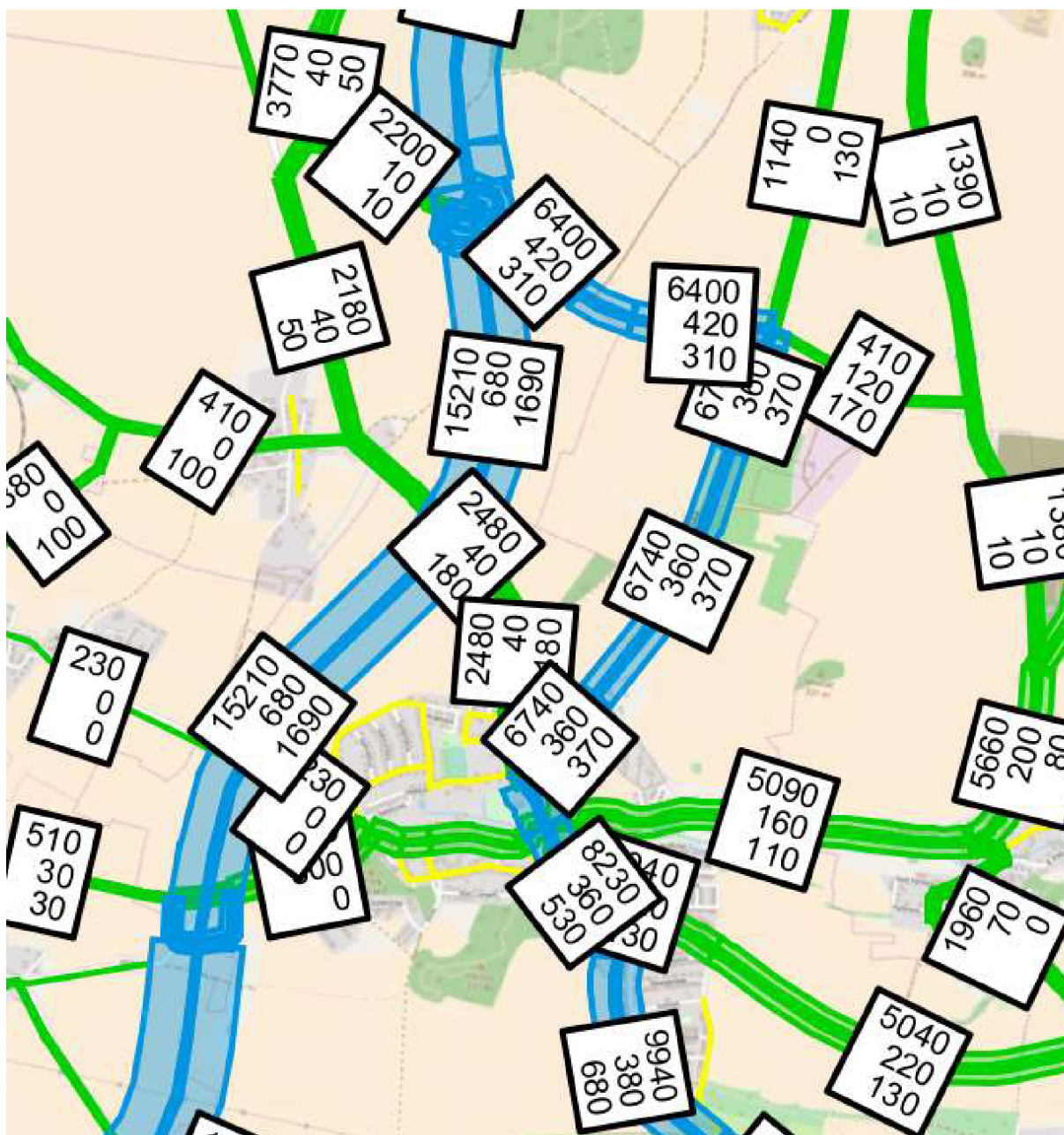
V této variantě se počítá s komunikací o délce přibližně 2,3 km, která propojí přeložku silnice II/240 se stávajícími silnicemi II/240, III/24010 a III/24011. Na začátku úseku se napojuje na stávající komunikaci II/240 stykovou křižovatkou. Na konci úseku komunikace navazuje přes okružní křižovátku na stávající silniční síť, konkrétně na komunikace III/24010 a III/24011. Součástí varianty je řešení podjezdu pod přeložkou silnice II/240 v km 1,15215.

Napojení na přeložku silnice II/240 je řešeno pomocí MÚK. Poloměry směrových a výškových oblouků jednotlivých větví MÚK vychází z návrhové rychlosti 40 km/h.

V důsledku nevhodného výškového vedení přeložky silnice II/240 v místě křížení s komunikací dle varianty A je nutné vybudování podjezdu v zářezu. Z nutnosti odvodnění této komunikace je nejnižší místo v příkopu ve výšce 308,24 m.n.m. Z tohoto místa bude vedena kanalizace v ose komunikace o délce přesahující 2 km, v některých místech v hloubce přes 8 m, což výrazným způsobem navyšuje finanční náročnost celé stavby.

## 7.2 Varianta B

Varianta B se liší oproti variantě A výškovým vedením a jiným napojením na stávající silnici II/240. Úsek začíná plynulým napojením na stávající silnici II/240. V km 0,40000 bude styková křižovatka, kde se bude napojí silnice z Turska. Vzhledem na výsledky dopravní studie pojedje většina řidičů z Velkých Přílep směrem na MÚK, kde se napojí na přeložku silnice II/240.



Obrázek 1 – Výhled intenzit dopravy v roce 2040 (osobní vozidla, LNV, TNV)



Přibližně od km 0,90000 se těleso komunikace vrátí do stopy varianty A. Křížení s přeložkou silnice II/240 bude řešeno nadjezdem, což bude mít pozitivní vliv na odvodnění komunikace. Nejnižší místo v příkopu bude mít výšku 310,47 m.n.m. Z tohoto důvodu bude potřebná menší výkop pro umístění kanalizace, a tím pádem se sníží finanční náklady. Od MÚK povede komunikace v stejné stopě, jako varianta A, pouze s vyšší niveletou.

### 7.3 Varianta C

Směrové vedení varianty C se shoduje se směrovým vedením varianty B. Křížení s přeložkou silnice II/240 je také řešeno nadjezdem. Rozdíl oproti variante B je v tom, že komunikace končí MÚK a dále se nenapojuje na silnice III/24010 a III/24011. Tento návrh vychází z dopravní studie, kde většina osobních vozidel a téměř všechny nákladní vozidla sjedou na přeložku silnice II/240 a dále směrem na silnice III/24010 a III/24011 pojedou pouze třetina osobních vozidel.

Výškové vedení trasy v místě křížení s přeložkou II/240 je stejně jako varianta B řešeno nadjezdem, avšak s mírně vyšší niveletou, což má pozitivní vliv na odvodnění komunikace. Nejnižší místo v příkopu je 311,32 m.n.m. Z tohoto důvodu již není nutné budování kanalizace a voda může být odvedena podél přeložky silnice II/240.

### 7.4 Varianta D

Varianta D je na rozdíl od variant A, B a C vedena západně od obce Velké Přílepy a v podstatě tvoří západní obchvat obce. Varianta plynule navazuje na stávající komunikaci II/240. V km 0,12000 vznikne styková křižovatka, kde se napojuje komunikace od Velkých Přílep. Plánovaná komunikace o délce 1,7 km navazuje na okružní křižovatku, která se vybuduje v rámci přeložky silnice II/240. Niveleta komunikace bude kopírovat stávající terén s výjimkou před napojením na okružní křižovatku, kde bude trasa vedena v zářezu.

Odvodnění bude řešeno pomocí příkopů, které se napojí na začátku úseku na existující příkopy podél komunikace II/240, na konci úseku na příkopy přeložky silnice II/240.

Přibližně v km 0,90000 komunikace kříží stávající polní cestu. Způsob křížení této polní cesty bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace.

## 8 HRUBÝ ROZPOČET

### 8.1 Varianta A

Délka komunikací	2400 m	47 280 000 Kč
1 mostní objekt S 11,5	50 m	22 095 000 Kč
MÚK	1 ks	57 400 000 Kč
<u>Ostatní objekty (30 %)</u>		<u>38 032 500 Kč</u>
Spolu		164 807 500 Kč (bez DPH)

### 8.2 Varianta B

Délka komunikací	3000 m	59 100 000 Kč
1 mostní objekt S 7,5	50 m	15 080 000 Kč
MÚK	1 ks	57 400 000 Kč
<u>Ostatní objekty (30 %)</u>		<u>39 474 000 Kč</u>
Spolu		171 054 000 Kč (bez DPH)

### 8.3 Varianta C

Délka komunikací	1500 m	29 550 000 Kč
1 mostní objekt S 7,5	50 m	15 080 000 Kč
MÚK	1 ks	57 400 000 Kč
<u>Ostatní objekty (30 %)</u>		<u>30 609 000 Kč</u>
Spolu		132 639 000 Kč (bez DPH)

### 8.4 Varianta D

Délka komunikací	1700 m	33 490 000 Kč
<u>Ostatní objekty (30 %)</u>		<u>10 047 000 Kč</u>
Spolu		43 537 000 Kč (bez DPH)

## 9 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Studie posuzuje čtyři varianty řešení silnic v okolí obcí Tursko a Velké Přílepy vyvolané přeložkou silnice II/240. Varianta A má již kladný posudek EIA, má územní rezervu v územních plánech a byla posunuta pro rozpracování do DUR.

Varianta B vychází z varianty A, ale vhodnějším způsobem připojuje nově budované komunikace na stávající silniční síť a lepším způsobem s ohledem na odvodnění řeší křížení s přeložkou silnice II/240. Varianta C je stejná jako varianta B s rozdílem, že komunikace od MUK nepokračuje dál a nenapojuje se na stávající komunikace III/24010 a III/24011.

Jako nejvýhodnější varianta se jeví varianta D, která na rozdíl od předešlých variant jako jediná odvádí tranzitní dopravu mimo obce Velké Přílepy. Rovněž je při této variantě nutný menší zábor pozemků a co je podstatné, realizací této varianty dojde k výrazné úspoře finančních prostředků. Pro komplexnější posouzení této varianty je nutno provést další průzkumy a prověřit dostupnost zabraných pozemků.

---

Jozef Teslík  
autor práce

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### NORMY:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích ed. 2
- ČSN 73 3466 Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací

### TECHNICKÉ PODMÍNKY:

- TP 135 Proektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- TP 170 – dodatek č.1 – Navrhování vozovek pozemních komunikací – všeobecná část, katalog, návrhová metoda

### SMĚRNICE:

- Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, dodatek 2

### INTERNETOVÉ ZDROJE:

- Český úřad zeměměřický a katastrální, [www.cuzk.cz](http://www.cuzk.cz)
- Mapové podklady, [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)
- Mapové podklady, [www.geoportal.gov.cz](http://www.geoportal.gov.cz)
- Katastr nemovitostí a katastrální mapa, [www.ikatastr.cz](http://www.ikatastr.cz)
- Politika jakosti pozemních komunikací, [www.pjpk.cz](http://www.pjpk.cz)
- Státní fond dopravní infrastruktury, [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

MUK	mimoúrovňová křižovatka
ÚK	úrovňová křižovatka
B.p.v	Balt po vyrovnání
m	metrů
m n. m.	metrů nad mořem
KM	kilometr
dl.	délka
ZÚ	začátek úseku
KÚ	konec úseku
TP	tečna – přechodnice
PK	přechodnice – kružnice
KP	kružnice – přechodnice
PT	přechodnice – tečna
R	poloměr směrového oblouku
Rv	poloměr výškového oblouku
T	tečna oblouku
A	parametr přechodnice
ŘSD	ředitelství silnic a dálnic
TNV	těžká nákladní doprava
voz/den	vozidel za den
DUR	dokumentace pro územní rozhodnutí
ACO	asfaltový beton pro obrusné vrstvy
PS-C	spojovací postřik
ACP	asfaltový beton pro podkladní vrstvy
PI-C	infiltrační postřik asfaltové emulze
MZK	mechanicky zpevněné kamenivo
ŠD <sub>A</sub>	šterkodrt

## SEZNAM PŘÍLOH

A. Průvodní zpráva

B. Výkresy

B.01	Situace širších vztahů	
B.02	Přehledná situace	M 1:5000
B.03	Situační výkres – varianta A	M 1:2000
B.04	Situační výkres – varianta B	M 1:2000
B.05	Situační výkres – varianta C	M 1:2000
B.06	Situační výkres – varianta D	M 1:2000
B.07	Podélný profil – varianta A	M 1:2000/200
B.08	Podélný profil – varianta B	M 1:2000/200
B.09	Podélný profil – varianta C	M 1:2000/200
B.10	Podélný profil – varianta D	M 1:2000/200
B.11	Vzorové příčné řezy	M 1:100