

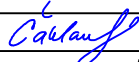
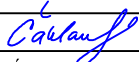



B.1.1

ATELIÉR PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.					
AKCE: II/101 D1 - Jesenice, rekonstrukce				OHRADNÍ 24B PRAHA 4 tel: 241 481 215 e-mail: apis@apis-sro.eu 	
ZADAVATEL: 	HL.INŽ.PROJEKTU: Ing. Karel ČÁSLAVSKÝ 	VYPRACOVAL: Ing. Karel ČÁSLAVSKÝ 	SCHVÁLIL: Ing. Karel NEJEDLÝ 	ZAK. ČÍSLO: 3171/08	
KRAJ: STŘEDOČESKÝ OKRES: PRAHA ZÁPAD K.Ú.: JESENICE, OSNICE, DOBŘEJOVICE, MODLETICE				FORMATŮ A4:	
DATUM: SRPEN 2018					
STAV. OBJEKT SO 101	TECHNICKÁ ZPRÁVA			STUP.PROJ. PDPS	MĚŘIT. PŘÍLOHA: 1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STAVEBNÍ OBJEKTY ŘADY 100 – KOMUNIKACE

Název stavby:	II/101 Jesenice – D1, rekonstrukce
Název objektu:	SO 101 – Silnice II/101
Místo stavby:	Jesenice u Prahy, Kocanda, Osnice, Středočeský kraj Katastrální území Jesenice u Prahy, Osnice, Dobřejovice, Modletice u Dobřejovic
Druh stavby:	Rekonstrukce
Investor:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5, Smíchov IČ: 00066001 DIČ: CZ00066001
Gen. projektant:	Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o. 140 00 Praha 4 – Michle, Ohradní 24b IČ: 61853267 DIČ: CZ61853267 tel.: 241481215 email: karel.caslavsky@apis-sro.eu , tel: +420 602 591 603
Zpracovatel objektu:	Ateliér projektování inženýrských staveb s.r.o. 140 00 Praha 4 – Michle, Ohradní 24b Ing. Karel Čáslavský
Stupeň PD:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Číslo zakázky:	3171/08
Datum:	Srpen 2018

A) ÚVODEM

Silnice II/101 je důležitou komunikací silniční sítě na obvodu Prahy, tvořící tzv. aglomerační okruh, umožňující propojení D4 (Zbraslav) a D1 (Modletice). V prostoru Jesenice se s touto komunikací stýkají dvě významné regionální radiály II/105 od Jílového a Sedlčan a II/603 od Kamenice a Poříčí nad Sázavou (stará budějovická silnice).

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice II/101 v celkové délce 4,304 km. Rekonstruovaný úsek začíná na začátku zástavby Kocandy za městem Jesenice u Prahy s návazností na vyprojektovanou stavbu obchvatu Jesenice – akce „II/101 Jesenice, obchvat - II. etapa“ (km provozního staničení 10,900). Konec úpravy rekonstrukce je ukončen v km 4,304 000 v místě napojení na vyprojektovanou stavbu okružní křižovatky „U areálu T-Sport a SOPO – Modletice“ (investor Středočeský kraj).

Rekonstruovaná komunikace začíná jako intravilánový úsek v průjezdu Kocandou a Osnicí a dále vede extravilánem až do Modletic.

Z rekonstruované trasy je vynechána křižovatka Dobřejovice – Herink, zde je plánovaná výstavba okružní křižovatky (investor Dobřejovice, Herink, Jesenice), úsek mostu ev. č. 101-007 přes dálniční okruh kolem Prahy a úsek délky cca 93,5 m na konci zástavby Osnice, kde je plánována výstavba vjezdové brány jako investice MÚ Jesenice.

Trasa rekonstrukce je rozdělena celkem na 5 jednotlivých úseků dle míry poškození a návrhu na způsob technologie opravy.

Parametry rekonstruované silnice II/101 zůstávají zachovány stávající a odpovídají kategorii vozovky S 9,5/80 vyjma intravilánového úseku v Osnici, kde je plánována výstavba chodníku vpravo v délce cca 550 m jako investice MÚ Jesenice.

B) POPIS DNEŠNÍHO STAVU A PŘÍPRAVNÉ PRÁCE

Rekonstruovaný úsek sil. II/101 začíná na začátku zástavby Kocandy v místě napojení na vyprojektovaný obchvat Jesenice – akce „II/101 Jesenice, obchvat – II. etapa“.

Podél stávající sil. II/101 vlevo mezi zástavbou Jesenice a Kocandy je vybudován chodník pro pěší. V současné době je již výstavba chodníku dokončena a na začátku zástavby Kocandy vybudován přechod pro pěší s ochranným ostrůvkem v ose silnice II/101 a zúženy šířky jízdních pruhů v prostoru přechodu.

Rekonstruovaná silnice prochází zástavbou Kocandy a Osnice, kde je plánována výstavba chodníku vpravo jako investice MÚ Jesenice. Za Osnicí začíná extravilánový úsek, který vede až do Modletic, kde je rekonstrukce ukončena v km 4,304 00 v místě napojení na vyprojektovanou stavbu okružní křižovatky „U areálu T-Sport a SOPO – Modletice“ (investor Středočeský kraj).

Rekonstruovaná sil. II/101 je rozdělena na 5 jednotlivých úseků – km 0,000 – 0,465, km 0,465 – 1,235, km 1,235 – 2,185, km 2,185 – 3,632 a km 3,632 – 4,335, které se liší technologií opravy dle míry poškození a únosností stávající vozovky.

Směrový průběh trasy je zachován stávající, šířkové uspořádání je zachováno též stávající a uspořádání v křižovatkách (pruhy pro odbočení vlevo) se též nemění.

Před zahájením projekčních prací byla provedena Diagnostika vozovky a návrh oprav, zpracované firmou RODOS. Dle diagnostiky vozovky bylo navrženo 5 podúseků dle technologie opravy, v návrhu oprav je uvažováno se zbytkovou dobou životnosti 25 let.

C) PODKLADY ŘEŠENÍ

- objednávka na vypracování PDPS vč. projednání se zadavatelem
- zaměření polohopisu a výškopisu území - potřebná plocha zájmového území pro vypracování projektové dokumentace byla zaměřena dle požadavků projektantů. Polohově je měření propočteno v souřadném systému S-JTSK, výškově je měření připojeno na body státní nivelace a propočteno ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).
- Diagnostika vozovky a návrh opravy silnice II/101, úsek Modletice - Jesenice
- průzkum existence inženýrských sítí

D) TECHNICKÉ ŘEŠENÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ

1. SO 101 – Silnice II/101

Stavenišťem bude stávající silnice II. třídy, která bude v rámci této akce rekonstruována. Jedná se o opravu silnice se zachováním stávající kategorie a parametrů, bez rozšiřování vozovky, zásadní úpravy stávajícího podélného profilu a jiných zásadních úprav. Rekonstrukce je definována stávající stavbou a její oprava je navržena pouze v rozsahu stávající stavby. Jedná se o úsek od staničení km 0,000 (návaznost na stavbu „II/101 Jesenice obchvat – II. etapa“) do km 4,304 000, kde stavba navazuje na vyprojektovanou stavbu okružní křižovatky v Modleticích. Je vynechán úsek v křižovatce Dobřejovice – Herink (plánovaná výstavby okružní křižovatky), úsek mostu ev. č. 101-007 přes dálniční okruh kolem Prahy a úsek na konci zástavby Osnice pro výstavbu vjezdové brány.

a) Směrové řešení

Směrový průběh trasy je zachován stávající, byly identifikovány stávající směrové poměry pro návrh osy komunikace a řešení směrových oblouků a příčných sklonů v obloucích.

V trase jsou použity směrové oblouky od poloměru $R_{min.} = 270$ m do poloměru $R_{max.} = 1500$ m.

Začátek rekonstrukce (ZÚ – km 0,000) navazuje na vyprojektovanou stavbu „II/101 Jesenice, obchvat – II. etapa“ a rekonstrukce je ukončena v km 4,304 00 v místě napojení na vyprojektovanou stavbu okružní křižovatky „U areálu T-Sport a SOPO – Modletice“ (investor Středočeský kraj).

Osová délka rekonstruovaného úseku je 4 304 m.

b) Výškové řešení

Stávající podélný profil zůstává zachován bez zásadních úprav.

Niveleta vozovky kopíruje stávající niveletu s minimálním vyrovnáním povrchu vozovky, min. podélný spád vychází 0,1%, max. podélný sklon je 5,92%. Mezi jednotlivými podélnými sklony jsou navrženy zakružovací oblouky, min. vydatý oblouk o poloměru $R=2750$ m, min. vypuklý oblouk o poloměru $R=5350$ m.

c) Šířkové uspořádání, příčný řez

Šířkově je rekonstrukce silnice II/101 navržena v kategorii S 9,5/80.

Šířka jízdního pruhu:	3,50 m
Šířka vodícího proužku:	0,25 m
Šířka zpevněné krajnice:	0,50 m
Šířka nezpevněné krajnice:	0,50 m

Základní šířka zpevnění je tedy 8,50 m.

V Kocandě – Osnici v úseku s navrhovaným pravostranným chodníkem jsou navrženy jízdní pruhy šířky 3,25 m a šířka zpevněné krajnice vpravo (podél chodníku) 0,25 m oddělená vodícím proužkem šířky 0,25 m.

V Kocandě v místě odbočení k ČS PHM je navržen odbočovací pruh pro odbočení vlevo šířky 3,0m v ose komunikace. Proti odbočovacímu pruhu je navržen rozšiřovací klín.

V průsečné křižovatce Herink jsou v obou směrech jízdy navrženy odbočovací pruhy vlevo šířky 3,0m.

V průsečné křižovatce Dobřejovice (u nadjezdu přes dálniční okruh) je navržen odbočovací pruh vlevo šířky 3,5m. Proti odbočovacímu pruhu je navržen rozšiřovací klín.

Šířky a délky odbočovacích pruhů a délky rozšiřovacích klínů jsou dány stávajícími šířkovými poměry a odpovídají návrhovému rychlostem 70 a 60 km/h.

Základní příčný sklon je navržen střechovitý 2,5%, ve směrových obloucích je navržen dostředný příčný sklon v hodnotách 4%, 4,5% a 5,5% dle jednotlivých poloměrů.

Příčný sklon nezpevněných krajnic je navržen ve sklonu 8% vně od vozovky směrem do silničních příkopů.

Zemní svahy jsou navrženy ve sklonu 1:2,5 a 1:2, svahy odvodňovacích příkopů ve sklonu 1:2 a 1:1,5.

d) Zemní těleso

Stávající zemní těleso není upravováno, pouze v místech sanace nezpevněných krajnic je provedeno „zazubení“ svahů vytvořením svahových stupňů šířky 1,50 m ve sklonu 5 % a je proveden hutněný násyp po vrstvách v tl. max. 0,30 m.

Stávající silniční příkopy jsou pročištěny a sklony svahů upraveny ve sklonu 1:2,5 a 1:2 (vyjíměčně ve sklonu 1:1,5), svahy odvodňovacích příkopů jsou upraveny ve sklonu 1:2 a 1:1,5.

Stávající nezpevněné krajnice budou očištěny od nánosů, upraveny do jednotného sklonu 8 % a zpevněny recyklátem v tl. 0,15 m.

Upravené zemní svahy budou ohumusovány v tl. 0,15 m.

e) Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky je navržena dle závěrečné zprávy Diagnostiky vozovky a návrhu oprav, zpracované firmou RODOS. V návrhu opravy je uvažováno se zbytkovou dobou životnosti 25 let. Celkem je navrženo 5 podúseků dle jednotlivých technologií opravy.

V celé trase je navrženo použití nízkohlučných směsí pro ohrusnou vrstvu. V celém rozsahu stavby budou frézovány stávající živičné vrstvy v rozsahu dle Diagnostiky vozovky. Je uvažováno s frézováním asfaltových povrchů pomocí režimu 3D digitálního modelu terénu dle zpracovaného zaměření stávajícího povrchu vozovky a dle navrženého podélného profilu, příčných sklonů a klopení vozovky ve směrových obloucích.

Podúsek č. 1 km 0,000 – 0,465

úsek porušen vyjetými kolejiemi v ohrusné i ložné vrstvě, lokální trhliny únavové, deformace vozovky, porušen přídatný jízdni pruh u ČS PHM

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 90 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, hlubší sanace u ČS PHM
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m²
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 135 mm, nadvýšení nivelety cca o 45 mm.

Podúsek č. 2 km 0,465 – 1,235

úsek porušen vyjetými kolejiemi v ohrusné i ložné vrstvě, trhliny únavové, trhliny při krajích vozovky a trhliny z nespojení a stárí ohrusné vrstvy, rozpad ložní vrstvy

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. 200 mm
- vyrovnání podkladních vrstev ze štěrku se zhutněním
- prolití podkladu ze štěrku asfaltem v množství 3 kg/m² s podrcením drobným drceným kamenivem nebo ochranou vápennou suspenzí
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m²
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka ložní vrstvy v tl. cca 80 mm z asfaltové směsi ACL 22 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²

- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m²
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 215 mm, nadvýšení nivelety cca o 15 mm.

Podúsek č. 3 km 1,235 – 2,185

úsek porušen vyjetými kolejemi v ohrusné i ložné vrstvě, trhliny příčné smršťovací
Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 70 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, trhliny příčné opravit v rovině odfrézovaného povrchu dle TP 115
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m²
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 145 mm, nadvýšení nivelety cca o 75 mm.

Podúsek č. 4 km 2,185 – 3,632

úsek porušen vyjetými kolejemi v ohrusné i ložné vrstvě, hloubkovou korozi, trhliny příčné smršťovací a trhliny z nespojení a stárí ohrusné vrstvy, rozpad ložní vrstvy

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 90 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, trhliny příčné opravit v rovině odfrézovaného povrchu dle TP 115
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m²
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 135 mm, nadvýšení nivelety cca o 45 mm.

Podúsek č. 5 km 3,632 – 4,335

úsek porušen vyjetými kolejemí v ohrusné i ložné vrstvě, hloubkovou korozí přecházející ve výtluky zasahující místy do ložní vrstvy, trhliny únavové, trhliny při krajích vozovky a trhliny z nespojení a stárí ohrusné vrstvy, rozpad ložní vrstvy

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 60 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m²
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m²
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 135 mm, nadvýšení nivelety cca o 75 mm.

Spojovací postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva.

Ložní vrstva s příměsí aramidových vláken (FIBER REINFORCED) v množství 0,5 kg/t asfaltové směsi.

Po odfrézování konstrukčních vrstev vozovky budou zjištěné lokální poruchy a příčné a podélné trhliny opraveny postupem dle TP 115.

Vozovka bude ukončena nezpevněnými krajnicemi se sklonem mimo vozovku do odvodňovacích příkopů. Nezpevněné krajnice budou upraveny ve sklonu 8 % vně. Krajnice vlevo a vpravo budou zpevněny recyklátem v tl. 0,15 m.

V intravilánovém úseku v Osnici v místě plánované výstavby chodníku vpravo bude vozovka ukončena betonovým silničním obrubníkem osazeným do betonového lože s bet. boční opěrou. Nadvýšení obrubníku nad niveletou vozovky bude 0,15 m. Délka úpravy s novým obrubníkem vpravo je cca 550 m.

f) Odvodnění vozovky

Dešťová voda je z vozovky odvedena příčným a podélným sklonem ke krajnicím a silničním svahům. Podél tělesa komunikace jsou stávající silniční příkopy, které budou v rámci stavby pročištěny, prohloubeny a reprofilovány. Systém odvodnění zůstane zachován stávající.

Upravované svahy silničních příkopů budou po úpravě ohumusovány a osety.

V intravilánu zůstává systém odvodnění stávající. Stávající uliční vpusti budou pročištěny, mříže budou upraveny do nové nivelety.

V místě navrhovaného chodníku v Osnici jsou v místě nového silničního obrubníku navrženy 4 nové podobrubníkové vpusti se zaústěním do stávajícího silničního příkopu.

Odvodnění pláně vozovky je zachováno stávající.

g) Trubní propustky

Úprava stáv. propustí

V trase jsou stávající propustky pod hlavní trasou komunikace a pod hospodářskými sjezdy. V projektové dokumentaci je uvažováno pročištění všech propustků, dna příkopů budou upravena do spádu pro zajištění vtoku a odtoku dešťových vod. Místa na vtoku a výtoku z propustků budou upravena zádlazbou z lomového kamene v tl. 0,20 m do betonového lože.

h) Vybavení komunikace

V trase jsou navržena nová jednostranná ocelová silniční svodidla a jsou upraveny délky svodidel před překážkou. Svodidla jsou navržena v místech trubních propustků a na stávajících mostech pod rekonstruovanou komunikací. Svodidla jsou navržena s úrovní zadržení N2 a H2. Délky a parametry vycházejí z podnikového předpisu ŘSD PPK-SVO.

Konkrétní výrobky budou stanoveny v RDS zhotovitelem a následně odsouhlaseny investorem.

V celé trase jsou navrženy nové směrové sloupky osazené ve vzdálenostech odpovídajících směrovým poměrům trasy, svodidla jsou osazena směrovými nástavci. Směrové sloupky a směrové nástavce jsou osazeny vždy vstřícně.

Stávající hospodářské sjezdy zůstávají zachovány, trubní propustky pod sjezdy budou pročištěny. Návrh nových hospodářských sjezdů se nepředpokládá.

i) Dopravní značení

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby II/101 Jesenice - D1, rekonstrukce je návrh vodorovného dopravního značení. Před zahájením stavby zhotovitel opětovně projedná s PČR a příslušným odborem dopravy stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci.

Následné předání objektu je Krajské správě a údržbě silnic Středočeského kraje.

Vodorovné dopravní značení bude na úsecích s nově položenou obrusnou vrstvou provedeno dvoufázově, nejprve se provede barvou, následně, po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu atd.) a/nebo po uplynutí zimního období (teploty povrchů vhodné pro pokládku, odstranění chloridů z povrchu vozovky, vysušení vozovky), dvousložkovým plastem. V druhé

fázi bude vodorovné dopravní značení provedeno z dvousložkového plastu, se strukturální reflexní úpravou. Provedení z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasu musí odpovídat ČSN EN 14 36. Použitá barva musí odpovídat Katalogu 2012 – Schválené výrobky

- Oblast vodorovného dopravního značení. Materiály a provedení VDZ budou v souladu s aktuální verzí předpisů PPK-VZ.

Veškeré čáry, ale i dopravní stíny budou provedeny z materiálů s dlouhou životností (plastové). Pro zajištění dobré viditelnosti, především v noci a za deště, musí být veškeré čáry reflexivní. Dopravní stíny budou provedeny plastem v hladké úpravě (nehlučné).

V příložené situaci je zakresleno vodorovné dopravní značení, jedná se o vyznačení vodících čar V4 š. 0,25, podélné čáry souvislé V1a š. 0,125, podélné čáry přerušované V2a a V2b š. 0,125 a V3 a dopravních stínů V13. Vodorovné dopravní značení navazuje na vodorovné dopravní značení stávající silnice II/101.

Svislé dopravní značení

Nové svislé dopravní značení není navrhováno. Rozsah svislého dopravního značení zůstává zachován stávající.

Dopravní značení je součástí SO 193.

E) ZÁKLADNÍ VÝMĚRY

Podrobné výkazy výměr a kubatur jsou součástí dokumentace pro výběr zhotovitele stavby.

F) INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Zákresy inž. sítí v situaci této PD jsou pouze informativní – jejich přesnost závisí na kvalitě podkladů, které byly schopni jejich správci poskytnout.

Polohu většiny stáv. podzemních vedení je nutno v další projektové přípravě (případně před započítáním prací) zpřesnit vytýčením (nebo i sondami) provedeným za spoluúčasti jejich správců.

G) ZÁVĚREM

Osa a niveleta hlavní trasy obchvatu byla zpracována programovým systémem ROADPAC, Směrové výpočty trasy jsou propočteny v souřadném systému S-JTSK. Výškové výpočty jsou propočteny ve výškovém systému Balt po vyrovnání.

Výstupní výpisy směrových a výškových výpočtů trasy jsou součástí přílohy 6 – Tabelaogram trasy.