


Příloha k č. j. MD-26766/2026-940/4 ze dne 3. 7. 2026, TZ


ČÁST D

SO 180

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém Bpv

	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC	Objednatel:
		Ředitelství silnic a dálnic s. p. Čerčanská 2023/12 140 00 Praha 4 – Krč

Podzhotovitel PD:
Štěpán Horal projektování DIO, DDZ stepan@DIOhoral.cz tel.: 608 539 885

Zhotovitel PD: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, IČO: 45272387, www.pragoprojekt.cz, datová schránka: 4kíř54			
Navrhl/vypracoval:	Zodpovědný projektant:	Zástupce zodpovědného projektanta:	
podpis:	podpis:	podpis:	
Technická kontrola:	Hlavní inženýr projektu:	Zástupce hlavního inženýra projektu:	
podpis:	Ing. Pavel ŠLAPA	Petr ZLOSKÝ	

Kraj:	Hl. město Praha, Středočeský kraj	Číslo zakázky:	23–198–9–000
Místo stavby:	Praha, Jinočany, Ořech, Zbuzany	Číslo akce:	09–131
Objednatel:	ŘSD s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4 – Krč, IČO 65993390	Datum:	03/2026
Název stavby:	D0 stavba 515 - zkapacitnění DIO pro mosty ev.č. D0-202 a D0-203	Formát:	
		Měřítko:	
Objekt:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Stupeň:	RDS
		Číslo přílohy:	1

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	D0 stavba 515 – zkapacitnění, most ev.č. D0-202 v km 16,640 D0 stavba 515 – zkapacitnění, most ev.č. D0-203 v km 18,020
Místo stavby:	Praha
Katastrální území:	Slivenec, Řeporyje
Stupeň zpracování:	RDS
Datum zpracování:	04/26

1.2 Objednatel stavby

Název a adresa:	Ředitelství silnic a dálnic s. p. Čerčanská 2023/12 140 00 Praha 4
IČO:	65993390

1.3 Zhotovitel projektové dokumentace (části DIO)

Název a adresa:	Štěpán Horal Na břevnovské pláni 2300/7 169 00, Praha 6 - Břevnov
IČO:	11632691

1.4 Majetkový správce objektu

Název správce:	dočasný objekt – bez následného správce
----------------	---

2) POUŽITÉ PODKLADY

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích;
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích;
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (účinnost od 1. 1. 2016);
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích;
- ČSN EN 1436+A1 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení;
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení, Část 1: Stálé dopravní značky, včetně platné národní přílohy;
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích;
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích;
- TP 70 – Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení;
- TP 114 – Svodidla na pozemních komunikacích;
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích;
- TP 139 – Betonové svodidlo;

- Vzorové listy staveb pozemních komunikací: VL 3 – Křižovatky, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky, část 6.2 Vodorovné dopravní značky, část 6.3 Vybraná dopravní zařízení
- Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP) schválené MD;
- Předpisy ŘSD, tedy
 - Požadavky na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR;
 - Výkresy opakovaných řešení, tzv. R-plány;
 - Provozní směrnice ŘSD;
 - Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích - 1., 2. a 3. díl (dálnice).

3) ÚVOD

Předmětem této dokumentace je přestavba stávajících nadjezdů nad dálnicí D0 v km 16,640 (D0-202) a v km 18,020 (D0-203) v souvislosti se zkapacitněním dálnice D0, stavby 515. Stávající mosty slouží k mimoúrovňovému převedení místních komunikací ulice „K Zadní Kopanině“ (D0-202) a „K Austisu“ (D0-203) přes dálnici D0. Stávající mosty neumožňují svojí dispozicí rozšíření dálnice na kategorii D34. Vzhledem k dispozičnímu omezení podjezdné komunikace bylo rozhodnuto o jejich demolici a náhradě mosty novými.

Vzhledem k požadavku ŘSD na nezasahování do středního dělicího pásu dálnice (SDP), který znemožňuje umístění pilíře, se pro oba mosty jeví jako nejvhodnější řešení překlenutí celé dálnice jedním polem integrovaného mostu. Vzhledem k délce přemostění a nutnosti výstavby za provozu je prakticky jediným možným řešením použití spřažené ocelobetonové konstrukce. Jedná se o moderní řešení, kdy je konstrukce mostu provedena bez mostních ložisek a závěrů, nosná konstrukce je vetknuta do opěr, což zajistí příznivé statické působení. Na dálnici musí být zajištěna standardní podjezdná výška 4,80+0,15 m pod podhledem nosné konstrukce a to i pro plánované rozšíření dálnice. Přes levý most je dle požadavku města po levé straně převeden veřejný chodník s volnou šířkou 1,5 m.

Ze zadání je pro zhotovitele závazný základní princip vedení provozu na dálnici D0, zejména požadované zachování provozu dvěma jízdními pruhy v každém směru s výjimkou nutného snížení počtu jízdních pruhů v některých krátkodobých etapách nebo při přestavování etap DIO v řádu hodin a dále kompletní uzavírky dálnice D0 pro snášení nadjezdu. Zhotovitel dále musí umožnit bezproblémovou zimní údržbu v období od 1.11. do 31.3. – tzn. např. zajištění dostatečného prostoru pro průjezd vozidel zimní údržby podle výkresu opakovaných řešení R 49 s dostatečným volným prostorem pro odklizený sníh (viz výkres R 81).

V zájmu koordinace obou mostů v průběhu demolice a následné výstavby, zejména z pohledu koordinace dopravního značení na dálnici D0 a přilehlých komunikacích, jsou oba mosty řešeny ve společných situacích a ve společné dokumentaci. Tato technická zpráva je rovněž společná pro obě stavby.

4) ZÁSADY DIO

4.1 Obecné zásady

Dopravně inženýrská opatření musí být zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k typovým úpravám a požadavkům ŘSD (tj. R-plánům, Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích, standardům PPK, Provozním směrnícím), ZTKP kap. 14 a na platnost vyhlášky č. 294/2015 Ministerstva dopravy,

kteřou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy. Přednostně musí být užito schémat v Příručce „Označování pracovních míst na dálnicích“. Veškeré užití dopravní značení pro označení pracovního místa musí odpovídat zásadám TP 65 s odchylkami stanovenými těmito zásadami, vyhlášky č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2, VL 6.3. Při realizaci musí být rovněž respektovány „Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a silnicích ve správě Ředitelství silnic a dálnic“ (PPK – PRE) a další příslušné PPK, Výkresy opakovaných řešení (tzv. R-plány) a Provozní směrnice ŘSD (viz kapitola 2.3).

Výrazná omezení provozu a úplné uzavírky dálnice je nutno plánovat podle Provozní směrnice ŘSD ČR 8/14 „Odhad vzniku a vývoje kolon při pracovních místech na směrově rozdělených komunikacích“. Noční práce je nutno provádět dle Provozní směrnice ŘSD ČR 9/14 „Noční práce na směrově rozdělených komunikacích“.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umísťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Značky, jejichž platnost je v rámci dopravních opatření zrušena, budou demontovány/zakryty tak aby tyto DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Pokud se osvětluje staveniště pro noční práci v blízkosti provozu, musí být osvětlení provedeno tak, aby neoslňovalo řidiče ani v jednom směru. Za vhodný typ osvětlení se považují například osvětlovací balony na stojanech.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přechodné dopravní značení musí být alespoň 2x denně kontrolováno. Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

- **Dočasná svodidla**

V průběhu etapy 4 budou užitá dočasná betonová svodidla zádržnosti H3 pro oddělní pracoviště od provozu a za účelem ochrany konstrukce pod mostem.

Dočasná svodidla musí být provedena mj. v souladu s

- Provozní směrnici ŘSD č. 10,
- Výkresem opakovaných řešení č. R 85 (tzv. „R-plán“),
- TP 139.

Základní parametry pro svodidla vyplývající z výše uvedených předpisů jsou tyto:

- zádržnosti min. H3 (ochrana před konstrukcí / lešením)
- výška 1,0 m nebo 1,2 m
- minimální délka 70 m;
- před konstrukcí v délce min. 28 m;
- za konstrukcí v délce min. 8 m
- na začátku musí být vychýleno a opatřeno náběhovým dílem.

- Přechodné svíslé dopravní značky (SDZ)

Všechny SDZ a dopravní zařízení k označení pracovních míst budou provedeny na dálnici ve zvětšené velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. RA2 dle ČSN EN 12899-1. Dopravní značky osazené na ostatních komunikacích budou v základní velikosti v retroreflexní úpravě třídy min. RA1. Značky budou umístěny na červeno-bíle pruhovaných sloupcích, přičemž pruhy šířky 100-200 mm budou tvořeny polepem z retroreflexní folie třídy 1, kolority min. RA1 dle ČSN EN 12899-1, a to zejm. dle

- technických podmínek TP 66 *ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH*,
- technického předpisu ŘSD PPK-PRE,
- příslušného schéma ale i obecné části *Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích (Příručka 2023) ŘSD*.

- Přechodné vodorovné dopravní značení (VDZ)

Protože není předpoklad výměny povrchu vozovky v předmětném úseku dálnice do konce příští stavební sezóny, bude VDZ provedeno fólií s textilní mřížkou. Použijí se materiály pro přechodné nebo stálé značení uvedené v platné verzi Katalogu hmot pro vodorovné značení (<https://www.kataloghmot.cz/>).

V období 16. 4. – 15. 10. je minimální požadovaná retroreflexe RL = min. 150 mcd/m²/lx.

V období 16. 10. – 15. 4. je minimální požadovaná retroreflexe RL = min. 100 mcd/m²/lx.

Pokud by objednatel požadoval provést přechodné značení při podmínkách neodpovídajících požadavkům technologického předpisu výrobce značení, toto zhotovitel provede na náklady objednatelem, a to v souladu s

- technickým předpisem ŘSD PPK-PRE.

VDZ bude v místech změny polohy čáry v příčném řezu (tj. většinou na čele a konci částečné uzavírky) zaobleno dle

- schéma č. 040 uvedeného v obecné části (01) *Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích (Příručka 2023) ŘSD*.

5) TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Technické řešení jednotlivých etap bylo dohodnuto na uzavírkové komisi konané v souladu s Provozní směrnici č. 11. Na ní bylo dohodnuto:

Etapa	Pracovní činnosti	Dopravní opatření na D0
1 UZAVÍRKA MOSTŮ	<ul style="list-style-type: none"> • přípravné práce na mostě • přeložky IS 	bez omezení; v úseku MÚK 19 Ořech a MÚK 16 Slivenec vedena objízdná trasa za uzavřený nadjezd D0-202;
2 PŘÍPRAVNÉ PRÁCE PŘED DEMOLICÍ	<ul style="list-style-type: none"> • příprava na demolici ve středním poli (postupné řezání spřažené desky a částečná demolice říms) • demolice nosné konstrukce v krajních polích 	<ul style="list-style-type: none"> • pravém pásu uzavírka připojovacího pruhu a zpev. kr. v km 16,440 – 18,100; • v levém pásu uzavřena zpevněná krajnice v km 18,220 – 17,940 a v km 16,840 – 16,560;
3.1 DEMOLICE MOSTU; PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	<ul style="list-style-type: none"> • přípravné práce před demolicí mostu 	navíc k etapě 2 je <ul style="list-style-type: none"> • v pravém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 16,100 – 18,100 (DK 240) • v levém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 18,270 – 16,560 (DK 240)
3.2 DEMOLICE MOSTU;	<ul style="list-style-type: none"> • snesení nosné konstrukce ve středním poli 	v úseku MÚK 16 Slivenec – MÚK 19 Ořech v obou směrech zcela vyloučen provoz
3.3 DEMOLICE MOSTU; DOKONČOVACÍ PRÁCE	<ul style="list-style-type: none"> • dokončovací práce po demolici mostu • obnova SDP 	= s ETAPOU 3.1, tj. navíc k etapě 2 je <ul style="list-style-type: none"> • v pravém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 16,100 – 18,100 (DK 240) • v levém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 18,270 – 16,560 (DK 240)
4 VÝSTAVBA MOSTU	<ul style="list-style-type: none"> • demolice stávajících opěr a pilířů • zemní práce • založení včetně pilot • výstavba krajních pilířů a křídel mostu 	navíc k etapě 2 je odděleno pracoviště od provozu betonovým svodidlem

prováděné činnosti: **etapa 1 (uzavírka mostů)**
uzavírka:

most D0-202 v km 16,640

V návrhu DIO je uzavřená místní komunikace (ul. K Austisu) v místě nadjezdu dálnice D0; objízdná trasa je vedena v souladu s předešlým stupněm dokumentace obousměrně po trase

III/6002 – Ořech – III/1154 – MÚK 19 Ořech – D0 – MÚK 16 Slivenec – I/600 (ul. K Barrandovu);

most D0-203 v km 18,020

V návrhu DIO je uzavřená místní komunikace (ul. K Zadní Kopanině) v místě nadjezdu dálnice D0;

objízdná trasa je vedena v souladu s předešlým stupněm dokumentace obousměrně po trase

III/6002 – Ořech – III/1154 – místní komunikace ul. Ořešská;

prováděné činnosti: **montáž DIO etapa 2; pravý jízdní pás (pokládka VDZ)**
uzavírka:

- v pravém pásu dálnice D0 je uzavřen pravý jízdní a přípojovací pruh v km 16,100 – 16,500 a nájezd ul. K Barrandovu >> D0 směr D5 je řešen dle DK 632;

vedení dopravy: **jedním jízdním pruhem ve směru D5**

prováděné činnosti: **etapa 2 (přípravné práce)**
uzavírka:

- v pravém pásu dálnice D0 je uzavřen přípojovací pruh a zpevněná krajnice v km 16,440 – 18,100
- v levém pásu dálnice D0 je uzavřena zpevněná krajnice v km 18,220 – 17,940 a v km 16,840 – 16,560;

vedení dopravy: **dvěma jízdními pruhy v obou směrech**

prováděné činnosti: **etapa 3.1 (přípravné práce před demolicí)**
uzavírka:

navíc k DIO etapa 2

- v pravém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 16,100 – 18,100 (DK 240)
- v levém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 18,270 – 16,560 (DK 240)

vedení dopravy: **jedním jízdním pruhem v obou směrech**

prováděné činnosti: **etapa 3.2 (demolice mostů)**

uzavírka:

vedení dopravy:

v úseku MÚK 16 Slivenec – MÚK 19 Ořech v obou směrech zcela vyloučen provoz po obousměrné objízdné trase po trase D0 MÚK 10 Zbraslav – Strakonická – Dobříšská – tunel Mrázovka – Strahovský tunel – Patočkova – Bělohorská – Karlovarská – D0 MÚK Řepy;

prováděné činnosti: **etapa 3.3 (dokončovací práce po demolicí)**
uzavírka:

navíc k DIO etapa 2

- v pravém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 16,100 – 18,100 (DK 240)
- v levém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 18,270 – 16,560 (DK 240)

vedení dopravy: **jedním jízdním pruhem v obou směrech**

prováděné činnosti: **etapa 2**
uzavírka:

- v pravém pásu dálnice D0 je uzavřen přípojovací pruh a zpevněná krajnice v km 16,440 – 18,100
- v levém pásu dálnice D0 je uzavřena zpevněná krajnice v km 18,220 – 17,940 a v km 16,840 – 16,560;

vedení dopravy: **dvěma jízdními pruhy v obou směrech**

prováděné činnosti: **montáž DIO etapa 4 (montáž bet. svodidel)**

uzavírka:

- v pravém pásu dálnice D0 je uzavřen pravý jízdní pruh v km 16,505 – 18,100
- v levém pásu dálnice D0 je uzavřen pravý jízdní pruh v km 18,142 – 16,560

vedení dopravy: **jedním jízdním pruhem v obou směrech**

prováděné činnosti: **etapa 4**

uzavírka:

- v pravém pásu dálnice D0 je uzavřen přípojovací pruh a zpevněná krajnice v km 16,440 – 18,100
- v levém pásu dálnice D0 je uzavřena zpevněná krajnice v km 18,220 – 17,940 a v km 16,840 – 16,560;

vedení dopravy: **dvěma jízdními pruhy v obou směrech**

V Praze dne 28.04.2026

Vypracoval: Štěpán Horal