


Příloha k č. j. MD-26766/2026-940/6 ze dne 9. 7. 2026, TZ


# ČÁST D

## SO 180

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém Bpv

	<b>ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC</b>	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
			Souprava:
		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/m<sup>2</sup>/lx.

V období 16. 10. – 15. 4. je minimální požadovaná retroreflexe RL = min. 100 mcd/m<sup>2</sup>/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"> <li>přípravné práce na mostě</li> <li>přeložky IS</li> </ul>	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"> <li>příprava na demolici ve středním poli (postupné řezání spřažené desky a částečná demolice říms)</li> <li>demolice nosné konstrukce v krajních polích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pravém pásu uzavírka připojovacího pruhu a zpev. kr. v km 16,440 – 18,100;</li> <li>v levém pásu uzavřena zpevněná krajnice v km 18,220 – 17,940 a v km 16,840 – 16,560;</li> </ul>
3.1 DEMOLICE MOSTU; PŘÍPRAVNÉ PRÁCE	<ul style="list-style-type: none"> <li>přípravné práce před demolicí mostu</li> </ul>	navíc k etapě 2 je <ul style="list-style-type: none"> <li>v pravém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 16,100 – 18,100 (DK 240)</li> <li>v levém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 18,270 – 16,560 (DK 240)</li> </ul>
3.2 DEMOLICE MOSTU;	<ul style="list-style-type: none"> <li>snesení nosné konstrukce ve středním poli</li> </ul>	v úseku MÚK 16 Slivenec – <del>MÚK 19 Ořech</del> v obou směrech zcela vyloučen provoz
3.3 DEMOLICE MOSTU; DOKONČOVACÍ PRÁCE	<ul style="list-style-type: none"> <li>dokončovací práce po demolici mostu</li> <li>obnova SDP</li> </ul>	= s ETAPOU 3.1, tj. navíc k etapě 2 je <ul style="list-style-type: none"> <li>v pravém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 16,100 – 18,100 (DK 240)</li> <li>v levém pásu uzavřen levý jízdní pruh v km 18,270 – 16,560 (DK 240)</li> </ul>
4 VÝSTAVBA MOSTU	<ul style="list-style-type: none"> <li>demolice stávajících opěr a pilířů</li> <li>zemní práce</li> <li>založení včetně pilot</li> <li>výstavba krajních pilířů a křídel mostu</li> </ul>	navíc k etapě 2 je odděleno pracoviště od provozu betonovým svodidlem

MÚK 21 Jinočany

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;

MÚK 21 Jinočany

---

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** ← dle DK 230–237, příp. řady 600

---

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