

VYPRACOVAL:	Štěpán Horal	Štěpán Horal IČO 11632691 tel.: 608 539 885 stepan@DIOhoral.cz	
OBJEDNATEL:	Město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav Masarykovo náměstí 1/6, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav 250 01		
NÁZEV AKCE:	PĚŠÍ LÁVKA PŘES DÁLNICI D10 V ULICI 5. KVĚTNA, STARÁ BOLESLAV	MĚŘITKO:	1 : 1000
		Č.VÝKRESU:	1.2
OBSAH:	TECHNICKÁ ZPRÁVA ETAPA 3 - 4	DATUM:	9/2026
		FORMÁT:	A4

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	PĚŠÍ LÁVKA PŘES DÁLNICI D10 V ULICI 5. KVĚTNA, STARÁ BOLESLAV ETAPA 3 – ETAPA 4
Místo stavby:	Stará Boleslav
Katastrální území:	609170 - Stará Boleslav
Stupeň zpracování:	RDS
Datum zpracování:	06/26

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
----------------	---

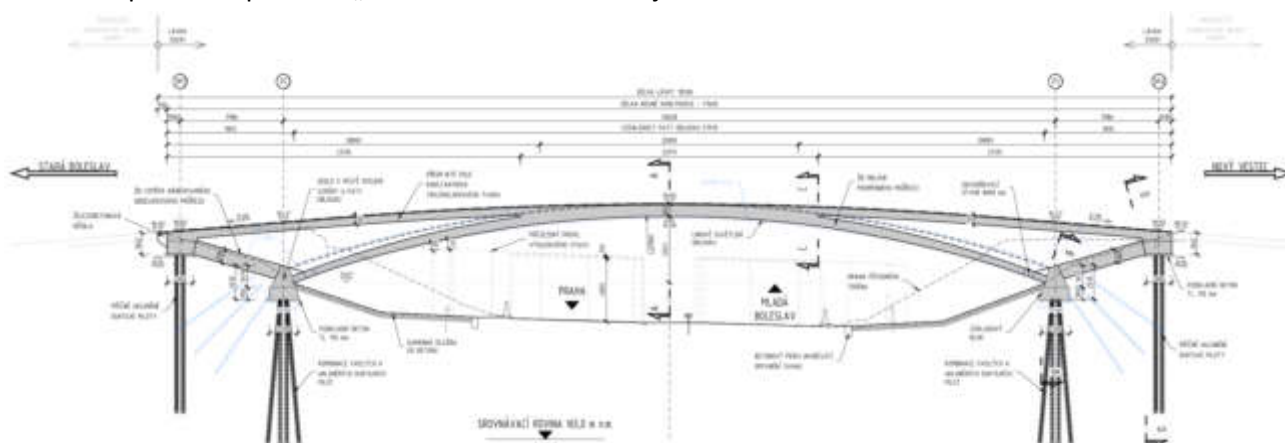
2) POUŽITÉ PODKLADY

- 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 lávky pro pěší překlenující dálnici D10 v km 13,520. Ze statického hlediska se jedná o samokotvený systém, který je tvořený kombinací železobetonového oblouku, vzpěry a horní předpjaté mostovky. Železobetonový oblouk má tvar plochého písmene „V“, mostovka má tvar trojúhelníku.



Nosnou konstrukci lávky podle dokumentace pro výběr zhotovitele tvoří železobetonový oblouk s horní železobetonovou mostovkou. Oblouk a mostovka jsou vzájemně spojeny pouze ve vrcholu, čímž dochází ke stabilizaci celého systému. Pata oblouku je vetknuta do masivních železobetonových opěr, které jsou založeny na hlubinných základech. Volné konce mostovky jsou uloženy na ložiskách na opěrách, což umožňuje přenos svislých sil a případné dilatační pohyby.

Koncepci nové lávky přes dálnici D10 u Brandýsu nad Labem tvoří kombinaci železobetonového oblouku a horní předpjaté mostovky. Konstrukce je z hlediska statického řešení navržena jako samokotvený systém, v němž je oblouk ve vrcholu přirozeně propojen s mostovkou a navíc spojen železobetonovou vzpěrrou, která vede od paty oblouku ke koncovému příčníku horní mostovky. Železobetonový oblouk má tvar plochého písmene „V“, zatímco mostovka má trojúhelníkový průřez. Oba konstrukční prvky svým tvarem i uspořádáním jsou v souladu s architektonickým a konstrukčním řešením navrženým v předchozím stupni projektové dokumentace. Samokotvený systém konstrukce umožňuje eliminaci mostních ložisek a dilatačních závěrů v hlavní části konstrukce, čímž významně snižuje nároky na běžnou každoroční údržbu a eliminuje jejich opakované výměny v průběhu životnosti konstrukce lávky.

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 směrnici), ZTKP kap. 14 a na platnost vyhlášky č. 294/2015 Ministerstva dopravy, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Přechodné dopravní značení musí být navrženo a umístěno v souladu s příručkou „Označování pracovních míst na dálnicích a silnicích (Příručka 2023) I–VIII. díl“.

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 3 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 svislé 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)**
Není prováděno.
 - **Zimní údržba od 1. 11.**
Dopravní značení je navrženo tak, aby umožnilo provádění zimní údržby.

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:	1. krok přestavby DIO etapa 2 >> etapa 3
prováděné činnosti:	montáž betonových svodidel v SDP
uzavírka:	dle etapy 2 a navíc levého jízdního pruhu v pravém pásu dálnice v km 13,364 – 13,625 dle DK 247
dopravní opatření:	2/1, tj. ve směru na Prahu dvěma jízdními pruhy v km 13,700 – 13,464 ve směru na Liberec jedním jízdním pruhem v km 13,364 – 13,625
etapa:	2. krok přestavby DIO etapa 2 >> etapa 3
prováděné činnosti:	montáž betonových svodidel v SDP
uzavírka:	dle etapy 2 (vlevo) a dle etapy 3 (vpravo) a navíc levého jízdního pruhu v levém pásu dálnice v km 13,700 – 13,464 dle DK 247
dopravní opatření:	1/2, tj. ve směru na Prahu jedním jízdním pruhem v km 13,700 – 13,464

ve směru na Liberec dvěma jízdními pruhy v km 13,364 – 13,625

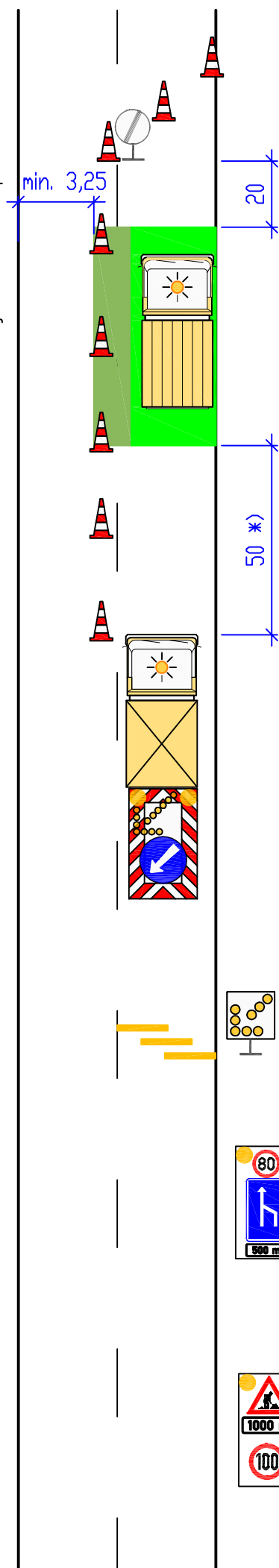
etapa:	3. krok přestavby DIO etapa 2 >> etapa 3
prováděné činnosti:	demontáž ocelových svodidel v SDP, zemní práce v SDP pro založení podpěrné konstrukce
uzavírka:	dle etapy 3 a navíc levého jízdního pruhu v levém pásu dálnice v km 13,700 – 13,464 dle DK 247; levého jízdního pruhu v pravém pásu dálnice v km 13,364 – 13,625 dle DK 247;
dopravní opatření:	1/1, tj. ve směru na Prahu jedním jízdním pruhem v km 13,700 – 13,464 ve směru na Liberec jedním jízdním pruhem v km 13,364 – 13,625
etapa:	4. krok přestavby DIO etapa 2 >> etapa 3
prováděné činnosti:	montáž bábek (podpěr skruže ve SDP)
uzavírka:	dle etapy 3 a navíc levého jízdního pruhu v levém pásu dálnice v km 13,700 – 13,464 dle DK 247; levého jízdního pruhu v pravém pásu dálnice v km 13,364 – 13,625 dle DK 247;
dopravní opatření:	1/1, tj. ve směru na Prahu jedním jízdním pruhem v km 13,700 – 13,464 ve směru na Liberec jedním jízdním pruhem v km 13,364 – 13,625
etapa:	ETAPA 3
prováděné činnosti:	výstavba lávky
uzavírka:	dle etapy 2 (tj. zpevněné krajnice v pravém pásu v km 13,364 – 13,625 a zpevněné krajnice v levém pásu v km 13,700 – 13,464) a navíc části levého jízdního pruhu v levém pásu v km 13,700 – 13,464 a části levého jízdního pruhu v pravém pásu v km 13,364 – 13,625
dopravní opatření:	2/2, tj. ve směru na Prahu dvěma jízdními pruhy (levý zúžený) v km 13,700 – 13,464 ve směru na Liberec dvěma jízdními pruhy (levý zúžený) v km 13,364 – 13,625
etapa:	ETAPA 4.1 (vložená etapa do ETAPY 3)
prováděné činnosti:	montáž nosníků podpěrné konstrukce, montáž segmentů bednění a ochranných podlah
uzavírka:	levého pásu dálnice D10 od MÚK 14 Stará Boleslav do MÚK 10 Brandýs n. L.
dopravní opatření:	od MÚK 14 Stará Boleslav do MÚK 10 Brandýs n. L. zcela vyloučen provoz dle DK 790; <u>objížděná trasa:</u> • pro dopravu do 12ti tun v relaci Stará Boleslav >> Brandýs n. L. po trase D10 – MÚK 14 Stará Boleslav – Stará Boleslav – II/610 – II/245 – III/2452 – Brandýs n. L. – MÚK 10 Brandýs n. L. – II/101 – D10 • pro dopravu nad 12 tun obousměrně v relaci Benátky n. Jizer. >> Brandýs n. L. po trase D10 – MÚK 27 Benátky n. Jizerou – II/272 – Lysá n. L. – II/331 – II/272H – II/272 – II/611 – Čelákovice – Lázně Toušeň – II/245 – III/2452 – Brandýs n. L. – II/101 – MÚK 10 Brandýs n. L. – D10 • pro dopravu nad 12 tun v relaci Stará Boleslav >> Brandýs n. L. po trase Stará Boleslav – II/610 – Podbrahy – Solovice – II/331 – II/272 – Lysá n. L. – II/331 – II/272H – II/272 – II/611 – II/245 – Čelákovice – Lázně Toušeň – Brandýs n. L. – III/2452 – II/101 – MÚK 10 Brandýs n. L. – D10
etapa:	ETAPA 4.2 (vložená etapa do ETAPY 3)
prováděné činnosti:	montáž nosníků podpěrné konstrukce, montáž segmentů bednění a ochranných podlah
uzavírka:	pravého pásu dálnice D10 od MÚK 10 Brandýs n. L. do MÚK 14 Stará Boleslav
dopravní opatření:	od MÚK 10 Brandýs n. L. do MÚK 14 Stará Boleslav zcela vyloučen provoz dle DK 790; <u>objížděná trasa:</u> • pro dopravu do 12ti tun v relaci Brandýs n. L. >> Stará Boleslav po trase D10 – MÚK 10 Brandýs n. L. – II/101 – Brandýs n. L. – III/2452 – II/245 – II/610 – Stará Boleslav – MÚK 14 Stará Boleslav – D10

- pro dopravu nad 12 tun v relaci **Brandýs n. L. >> Benátky n. Jizer.** po trase D10 – MÚK 10 Brandýs n. L. – II/101 – Brandýs n. L. – III/2452 – II/245 – Lázně Toušeň – Čelákovice – II/611 – II/272 – II/272H – II/331 – Lysá n. L. – II/272 – MÚK 27 Benátky n. Jizerou – D10
 - pro dopravu nad 12 tun v relaci **Brandýs n. L. >> Stará Boleslav** po trase D10 – MÚK 10 Brandýs n. L. – II/101 – Brandýs n. L. – III/2452 – II/245 – Lázně Toušeň – Čelákovice – II/611 – II/272 – II/272H – II/331 – Lysá n. L. II/272 – II/331 – Solovice – Podbrahy – II/610 – Stará Boleslav
-

V Praze dne 08.09.2026

Vypracoval: Štěpán Horal

Kóta se vztahuje k hraně zpevnění



Pracovní místo
krátkodobě stabilní
dvoupruh (třípruh DK 330 obdobně)
pravý pruh

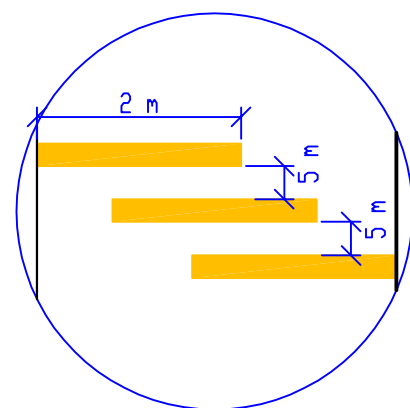
DK 230

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo
*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8c, C4b



Detail výstražných prahů

Předzvěstná šipka S8c
nebo kužel se světlem L8H



150

Výstražný práh 3x
– při trvání pracoviště
méně než půl směny
doporučeno

500–800 *

Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 400 m

800–1200 *

Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m



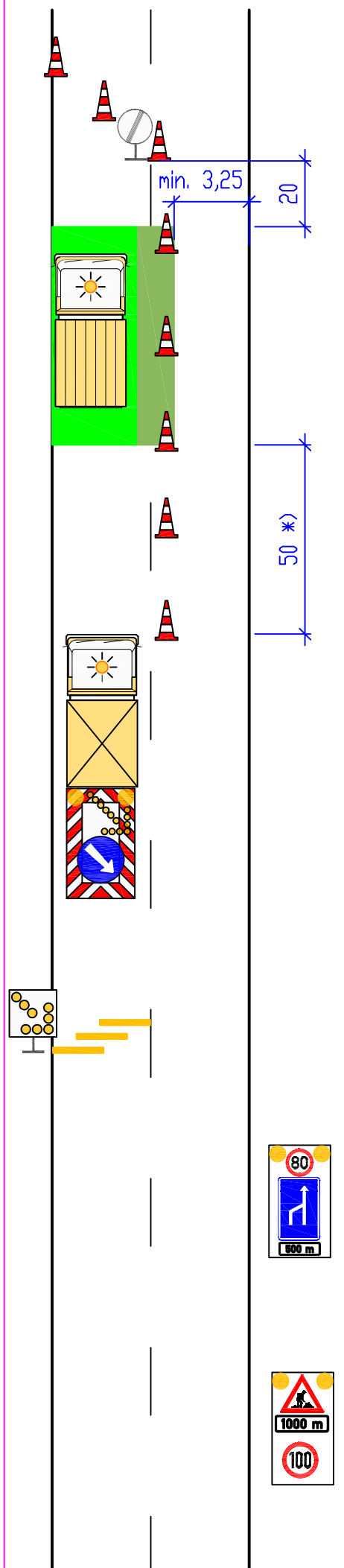
Kóty jsou v metrech

24. listopadu 2023

A triangular warning sign with a red border and a yellow background. It features a black silhouette of a person digging. Below the triangle is a rectangular plate with a black border and white background, displaying the text "2000 m" in black.



24. listopadu 2023



Pracovní místo
krátkodobě stabilní
dvoupruh (třípruh DK 340 obdobně)
levý pruh

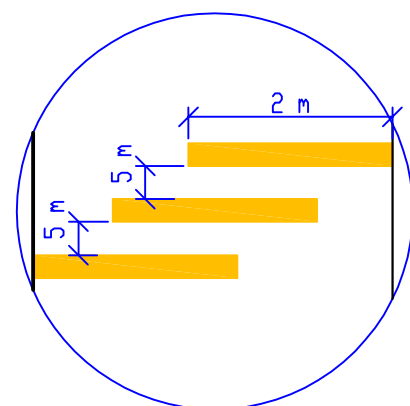
DK 240

B26

Pracovní vozidlo/pracovní místo
*) 100 m při chybějícím ochranném vozidle

Dopravní kužely, výška 0,75 m
odstup max. 18 m

Ochranné vozidlo
s hmotností min. 7,5 t
Výstražný vozík velký
S8d, C4a



Detail výstražných prahů

Předzvěstná šipka S8d
nebo kužel se světlem L8H



150 Výstražný práh 3x
– doporučeno

500–800 * Předzvěstný vozík
B20a – 80, IP18b, E3a
* výjimečně min. 400 m

800–1200 * Předzvěstný vozík
A15, E3a, B20a – 100
* výjimečně min. 700 m

Kóty jsou v metrech

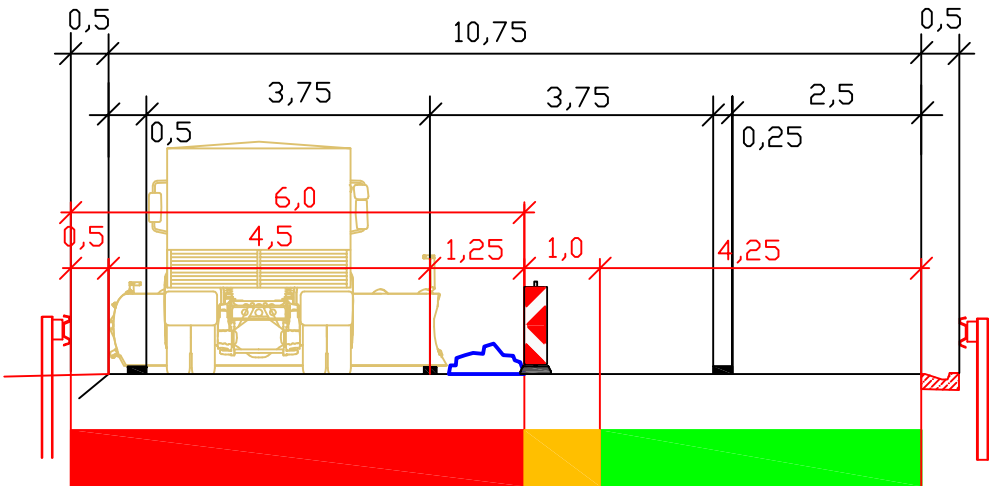


24. listopadu 2023

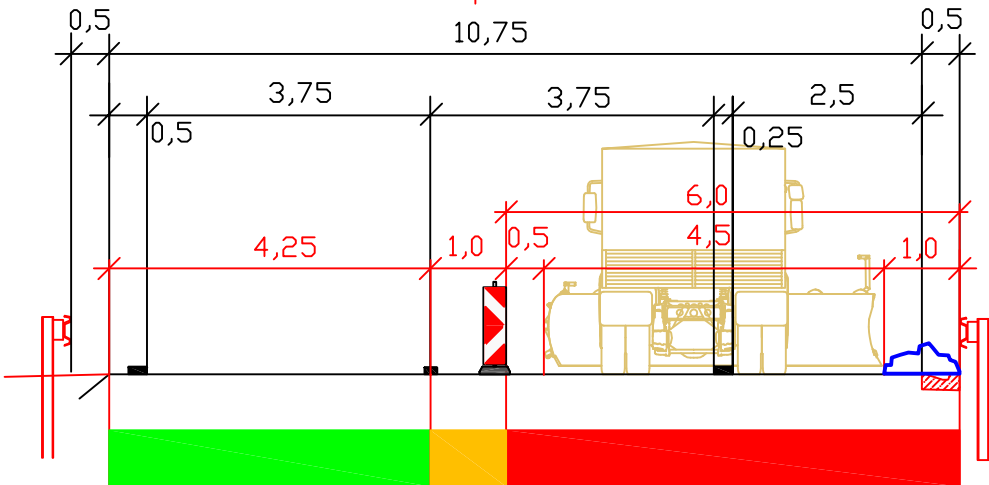
Uzavírka s jedním jízdním pruhem

D 26,5 – základní profil

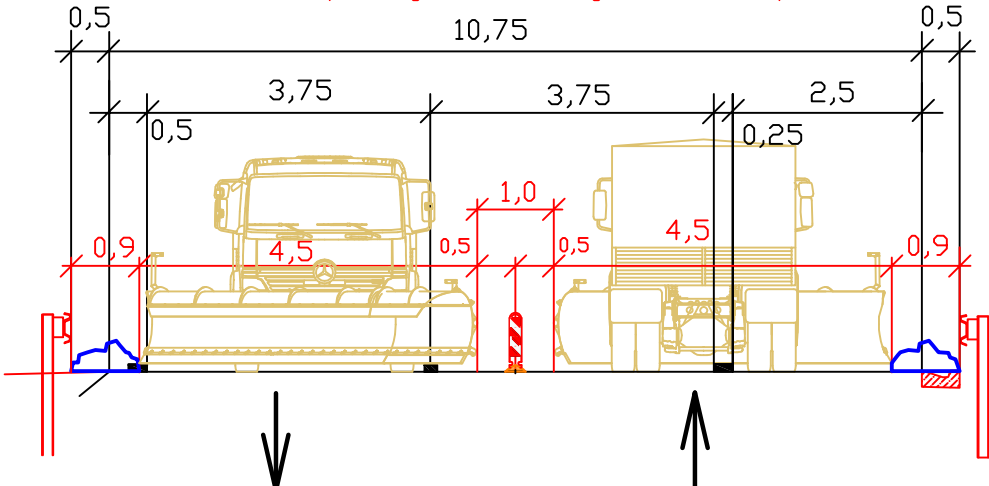
Stavební práce na krajnici



Stavební práce v SDP



Provoz po jednom jízdním pásu



Potřebná šířka pro zimní údržbu při částečných uzavírkách

Všeobecně

Pravidla pro zimní údržbu pozemních komunikací stanovuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. Zimní údržbou se zmiňují závady vznikající povětrnostními vlivy a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti komunikací. Vlastník dálnice (v tomto případě ŘSD ČR) ze zákona odpovídá za škody vzniklé uživateli dálnice, jejichž příčinou byla závada ve sjízdnosti, pokud neprokáže, že nebylo v mezích jeho možností tuto závadu odstranit, u závady způsobené povětrnostními situacemi a jejich důsledky takovou závadu zmírnit, ani na ni předepsaným způsobem upozornit. Z tohoto důvodu vždy musí mít zimní údržba přednost před stavebními pracemi.

Vyhláška stanovuje, že zimním obdobím je doba od 1. listopadu do 31. března následujícího roku. Určuje také lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti a řadu dalších podrobností. U ŘSD ČR je dle operačních plánů zimní údržby osobou odpovědnou za zimní údržbu konkrétního úseku dálnice vždy místně příslušný cestmistr (vedoucí SSÚD - Střediska správy a údržby dálnice).

ŘSD ČR většinou používá k zajištění zimní údržby dálnic pluhováním sněhové radlice s šířkou 5,0 m, které mají v pracovní poloze půdorysnou šířku 4,5 m (viz výkres opakovaných řešení ŘSD R 49 Vozidla zimní údržby na D a R). Při průjezdu pracovním místem (místem stavebních prací) musí být radlice v pracovní poloze a musí být umožněno shrnování sněhu. To platí jak pro výškové nerovnosti vozovky, tak pro šířkové uspořádání.

Provoz v zimním období a požadavky zimní údržby

Na dálnicích je zpravidla nutné ponechat při částečných uzavírkách provoz dvěma jízdními pruhy v každém směru. Pouze na úsecích s velmi malou hustotou provozu lze ponechat v zimním období v každém směru pouze jeden jízdní pruh. Nutný počet jízdních pruhů se zjistí podle Provozní směrnice 8/13.

Při zachování provozu v jednom jízdním pruhu v daném směru lze v zimním období obecně provádět pouze takové stavební práce, které budou respektovat následující požadavky:

- Pro jízdní pruh sice teoreticky stačí šířka 3,25 m, avšak sněhová radlice má půdorysnou šířku 4,5 m. Proto je nutno počítat s touto zvětšenou šířkou.
- Od jízdního pruhu vlevo musí být k nejbližší části svodidla, směrovací desky včetně jejího podstavce, vodící desky včetně jejího podstavce, dopravní značky včetně jejího podstavce nebo nosné konstrukce či k nejbližší části jiného dopravního, záchytného či bezpečnostního zařízení vyčnívajícího nad vozovku výše než 18 mm zachována vzdálenost nejméně 0,5 m. Tento prostor slouží pro dostatečný odstup sněhové radlice při pluhování jízdního pruhu.
- Od jízdního pruhu vpravo musí být k nejbližší části svodidla, směrovací desky včetně jejího podstavce, vodící desky včetně jejího podstavce, dopravní značky včetně jejího podstavce nebo nosné konstrukce či k nejbližší části jiného dopravního, záchytného či bezpečnostního zařízení vyčnívajícího nad vozovku výše než 18 mm zachována vzdálenost nejméně 1,0 m. Tento prostor slouží pro nahnutí sněhu při pluhování.
- Z uvedených bodů vyplývá nutnost dodržet volnou šířku dálnice pro zimní údržbu nejméně 6,0 m pro daný směr.
- V příčném řezu dálnice nebudou v nejnižším bodě (dle příčného sklonu) taková liniová dopravní, záchytná či bezpečnostní zařízení nebo výškové úpravy vozovky či prvků odvodnění, které by znemožňovaly plynulý a kapacitní odtok vody a sněhové kaše.

Provoz s jedním jízdním pruhem v každém směru na jednom jízdním pásu v kategorii D 26,5 je zobrazen vlevo dole. Toto řešení může být použito jen výjimečně.

Při nutnosti zachovat provoz ve dvou jízdních pruzích v daném směru lze v zimním období obecně provádět pouze takové stavební práce, které budou respektovat požadavky uvedené na listu 2.

Stavební práce, které mohou narušit provádění zimní údržby (tj. zúžení prostoru nutného pro průjezd vozidla se sněhovou radlicí), je možno provádět pouze s výslovným souhlasem místně příslušného cestmistra při meteorologické předpovědi vhodných klimatických podmínek. Zhotovitel musí předpokládat, že při zhoršení klimatických podmínek bude nutno práce neprodleně přerušit a trasu dálnice uvést do výše popsaného stavu. Dále je nutné předpokládat, že pokládka přechodného vodorovného značení foliemi nebude kvůli klimatickým podmínkám možná a že přechodné vodorovné značení provedené nástřikem barvou bude nutno při uvedení provozu do původního stavu odstranit otryskáním/broušením, neboť v zimním období nelze vždy zajistit možnost provedení a trvanlivost zatřením černou barvou.

Pokud budou v zimním období prováděny práce vyvolávající nutnost umístění přenosných dopravních značek či dopravních, záchytných nebo bezpečnostních zařízení v blízkosti provozovaných jízdních pruhů, musí zhotovitel předpokládat opakované znečištění uvedených prvků solí, sněhem, sněhovou kaší či ostřikem od vozidel a jejich posunutí tlakem či množstvím sněhu při provádění zimní údržby pluhováním. Každodenní rovnání, opětné stavění a čištění uvedených prvků do předepsaného vzhledu a polohy je záležitostí zhotovitele.

Při větším spadu sněhu je sních nahnutý na krajnici nutno odstraňovat frézováním; tyto práce provádí SSÚD. Zhotovitel musí předpokládat, že při frézování na provozované trase bude určité množství sněhu vrženo i do prostoru stavby. Přerušení stavebních prací na potřebnou dobu při frézování a následné odstranění tohoto sněhu pro možnost pokračování prací je záležitostí zhotovitele.

V žádném místě stavby není přípustné vedení dopravy systémem 2+1 nebo 2+1+1, pokud se nejedná o výše uvedené práce se souhlasem cestmistra.

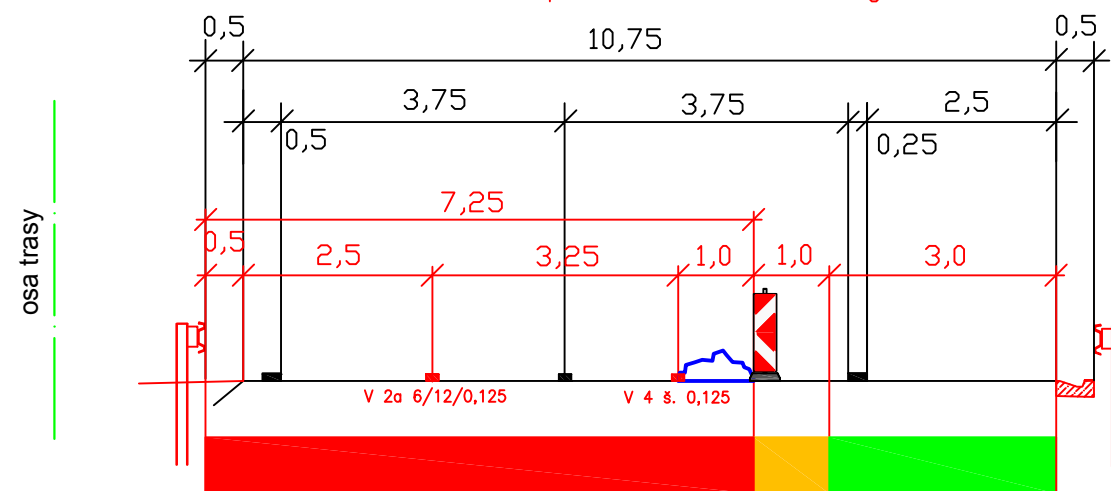
Na rychlostních silnicích se postupuje obdobně s přihlédnutím k celkové šířce zpevnění (viz R 45) a šířce používaných sněhových radlic.

celkem 2 listy

KRESLIL	Michal Prášil			
KONTROLOVAL	Michal Prášil			
SCHVÁLIL	Ing. Jan Hoření			
VÝKRESY OPAKOVANÝCH ŘEŠENÍ				
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4				
NÁZEV CELKU			DATUM	7. 10. 2013
Přechodné značení			FORMÁT	2 x A4
			MĚŘITKO	
			DOPLŇUJE	R 45, R 49
NÁZEV VÝKRESU			DOPLNĚN	
			NAHRAZUJE	V-270813
			Č. VÝKRESU	R 81
Potřebná šířka pro zimní údržbu v uzavírkách				

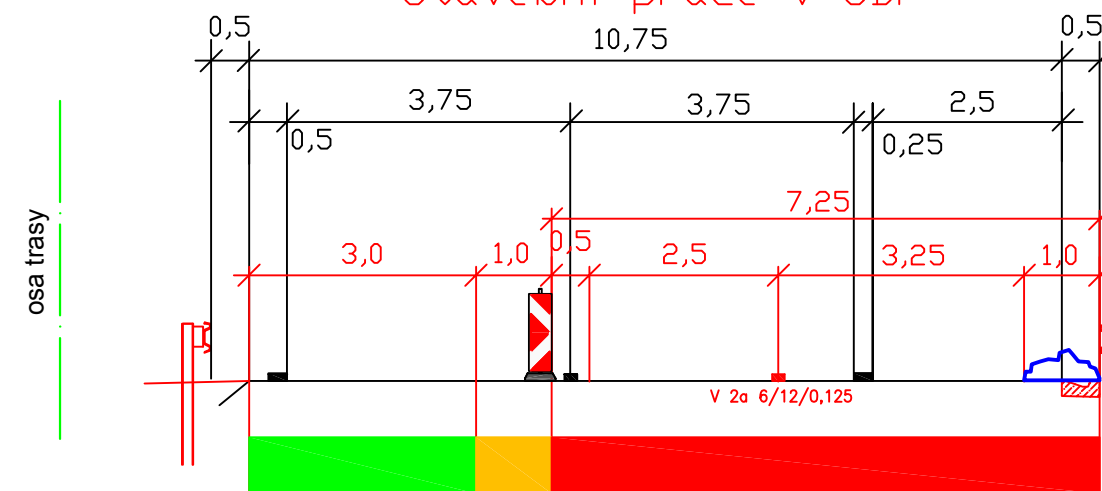
Uzavírka se dvěma jízdními pruhy

Stavební práce na krajnici

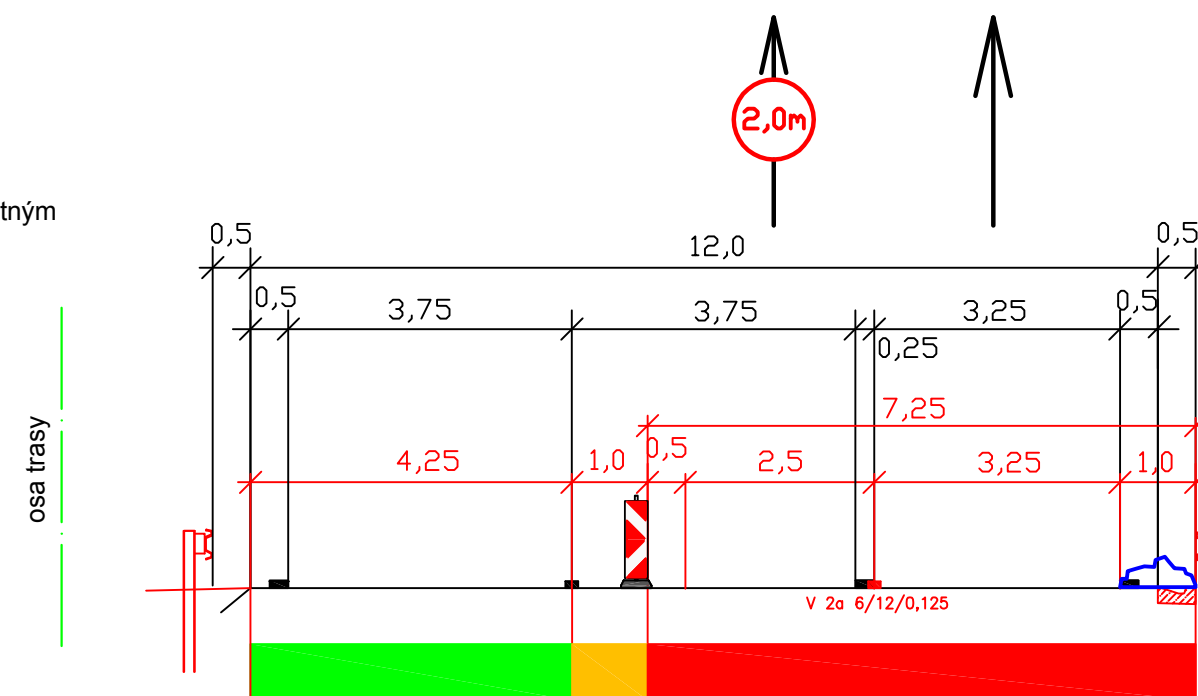
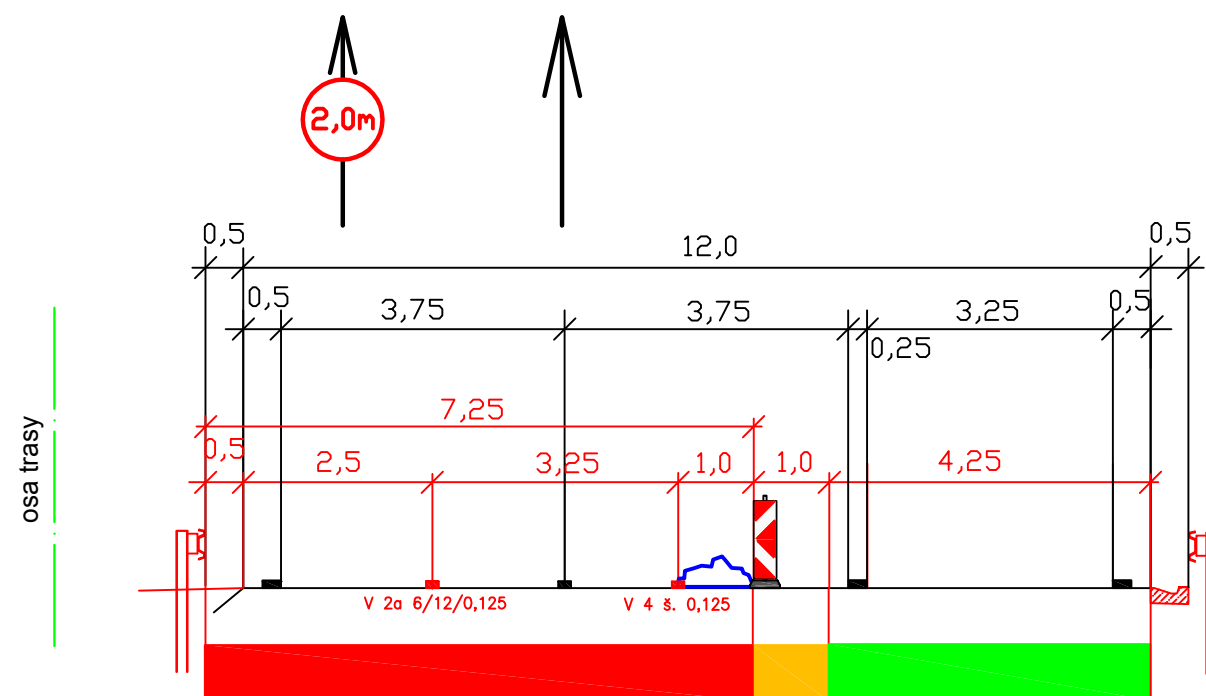


D 26,5 – základní profil

Stavební práce v SDP



D 26,5 – profil s přídatným jízdním pruhem

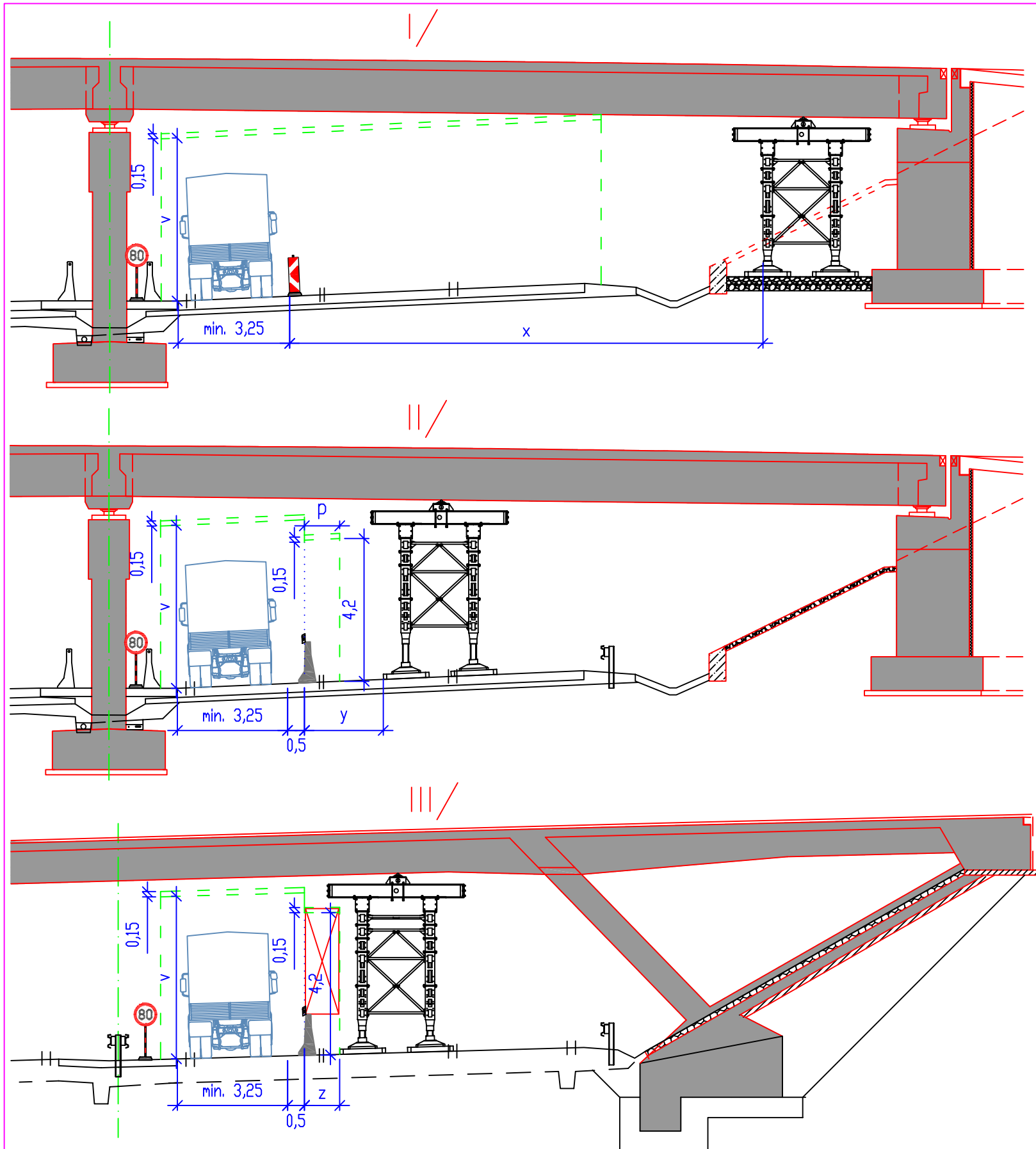


Při nutnosti zachovat provoz ve dvou jízdních pruzích v daném směru lze v zimním období obecně provádět pouze takové stavební práce, které budou respektovat následující požadavky:

- Levý jízdní pruh musí mít šířku nejméně 2,5 m. Pravý jízdní pruh musí mít šířku nejméně 3,25 m.
- Mezi oběma jízdními pruhy v jednom směru jízdy nebudou žádná dopravní, záchytná nebo bezpečnostní zařízení.
- Od levého jízdního pruhu vlevo musí být k nejbližší části svodidla, směrovací desky včetně jejího podstavce, vodící desky včetně jejího podstavce, dopravní značky včetně jejího podstavce nebo nosné konstrukce či k nejbližší části jiného dopravního, záchytného či bezpečnostního zařízení vyčnívajícího nad vozovku výše než 18 mm zachována vzdálenost nejméně 0,5 m. Tento prostor slouží pro dostatečný odstup sněhové radlice při pluhování jízdního pruhu.
- Od pravého jízdního pruhu vpravo musí být k nejbližší části svodidla, směrovací desky včetně jejího podstavce, vodící desky včetně jejího podstavce, dopravní značky včetně jejího podstavce nebo nosné konstrukce či k nejbližší části jiného dopravního, záchytného či bezpečnostního zařízení vyčnívajícího nad vozovku výše než 18 mm zachována vzdálenost nejméně 1,0 m. Tento prostor slouží pro nahnutí sněhu při pluhování.
- Z uvedených bodů vyplývá nutnost dodržet volnou šířku dálnice pro zimní údržbu nejméně 7,25 m pro daný směr.
- V příčném řezu dálnice nebudou v nejnižším bodě (dle příčného sklonu) taková liniová dopravní, záchytná či bezpečnostní zařízení nebo výškové úpravy vozovky či prvků odvodnění, které by znemožňovaly plynulý a kapacitní odtok vody a sněhové kaše.

List 2

KRESLIL	Michal Prášil			
KONTOLOVAL	Michal Prášil			
SCHVÁLIL	Ing. Jan Hoření			
VÝKRESY OPAKOVANÝCH ŘEŠENÍ				
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4				
NÁZEV CELKU			DATUM	7. 10. 2013
Přechodné značení			FORMÁT	2 x A4
			MĚŘITKO	
			DOPLŇUJE	R 45, R 49
NÁZEV VÝKRESU			DOPLNĚN	
			NAHRAZUJE	V-270813
Potřebná šířka pro zimní údržbu v uzavírkách			Č. VÝKRESU	R 81



Na svodidlo ve variantě II/, III/ se osadí směrové nástavce, odrazy nejsou přípustné. Od začátku svodidla se nástavec osadí na první a třetí díl svodidla a dále po 20 m.

Pokud není možno požadavky tohoto výkresu dodržet, je nutno to řešit již při návrhu nosné konstrukce nebo opravy. Například se může jednat o cca 0,5 m vysoké rozepření mezi svodidlem a definitivní konstrukcí nadjezdu, aby náraz do svodidla neovlivnil stabilitu ohrožené konstrukce. U ohrožených konstrukcí však vždy musí být dodržen volný prostor označený červeně

Výkres platí obdobně pro konstrukce v SDP

Tento výkres se netýká pracovních lávek a podobných konstrukcí zavěšených pod mosty, pokud nezasahují do výšky v zvýšené o 0,15 m a nemají žádné podpěry po stranách vozovky. Takové konstrukce se nepovažují za ohrožené



Dočasná svodidla u nadjezdů

Tento výkres doplňuje Provozní směrnici 10 a stanovuje minimální požadavky na ochranu ohrožených konstrukcí na dlouhodobých pracovních místech na dálnicích a silnicích (tabulka 1, oblast VI směrnice).

Jako ohrožené konstrukce se berou lávky pro chodce, nosné konstrukce inženýrských sítí, dočasné podpory nadjezdů, skruže, pracovní a montážní lávky, lešení, žebříky a podobné konstrukce, které:

- jsou blízko dálnice nebo silnice nebo nad ní,
- nejsou dimenzovány na náraz vozidel,
- nejsou chráněny stálými svodidly jako pevná překážka a
- u nichž by náraz vozidel mohl způsobit pád osob z výšky nebo zhroucení konstrukce na přemostěvanou komunikaci.

Z toho důvodu se ohrožené konstrukce chrání dočasnými svodidly. Požadavky uvedené v tomto výkresu je nutno zohlednit již při projektu výstavby, opravy nebo demontáže konstrukce nebo prací na komunikaci.

I/ Pokud je ohrožená konstrukce dále, než určuje obrázek 16 v ČSN 73 6101, není nutno ji chránit. Dočasné svodidlo lze použít pro zvýšení ochrany pracovního místa dle tabulky 1, oblast IV Provozní směrnice 10 a dle schémat uvedených v Příručce pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích (Příručka 2023) – např. schéma DD 104, DD 105, DD 106.

II/ Pokud je ohrožená konstrukce blíže než ad I/ a zároveň dále, než je pracovní šířka vybraného svodidla, chrání se betonovým svodidlem H3 výšky 1,0 m.

III/ Pokud je ohrožená konstrukce blíže, než je pracovní šířka vybraného svodidla, musí být použito betonové svodidlo H3 s výškou 1,2 m a zároveň musí být nejbližší hrana ohrožené konstrukce vzdálena nejméně 1,0 m od lomu paty svodidla.

Žádná část ohrožené konstrukce nesmí zasahovat do zeleně označené oblasti.

Ve všech variantách se uvažuje dovolená rychlost 80 km/h.

Minimální délka svodidla (celková) musí být dle TP 139, tj. 70 m pro úroveň zadržení H3. Svodidlo je před ohroženou konstrukcí ve variantách II/, III/ rovnoběžně s provozem na délku min. 28 m. Dále se proti směru jízdy protáhne rovnoběžně nebo šikmo (odklonem) tak, aby vozidlo, které vyjelo před začátkem svodidla pod úhlem 10 °, nenarazilo do konstrukce. Vždy se preferuje odklon svodidla a/nebo napojení na stávající svodidlo.

Za ohroženou konstrukcí je svodidlo na směrově rozdělených komunikacích v délce min. 8 m (bez náběhového dílu). Na směrově nerozdělených silnicích je délka svodidla před ohroženou konstrukcí a za ní shodná.

$x \geq$ vzdálenost dle obrázku 16 v ČSN 73 6101

$y <$ vzdálenost dle obrázku 16 v ČSN 73 6101, avšak min. pracovní šířka svodidla

$z <$ pracovní šířka svodidla, avšak min. 1,0 m

p = pracovní šířka svodidla

v = výška 4,8 m pro dálnice, silnice I. a II. třídy,

4,5 m pro silnice III. třídy, místní komunikace rychlostní a sběrné,

4,2 m pro místní komunikace obslužné a veřejně přístupné účelové komunikace

KRESLIL	Michal Prášil	 ŘSD	
KONTROLOVAL	Ing. Lukáš Hrabánek		
SCHVÁLIL	Ing. Michal Caudr		
VÝKRESY OPAKOVANÝCH ŘEŠENÍ			
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4		DATUM	28. 5. 2024
NÁZEV CELKU Přechodné značení		FORMÁT	2x A4
		MĚŘÍTKO	
		DOPLŇUJE	
NÁZEV VÝKRESU Dočasná svodidla u nadjezdů		DOPLNĚN	
		NAHRAZEN	
		Č. VÝKRESU	R 85