

Projektant:

**Geoengineering, spol. s r.o.**



Havlíčkovo nábreží 38, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava, Česká republika  
Tel: 596 639 667, [www.geoengineering.cz](http://www.geoengineering.cz)

Objednatel:



**Ředitelství silnic a dálnic ČR**

Na Pankráci 546/56,  
145 05 Praha 4  
[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

Stavba: **Silnice I/48 Frýdek-Místek, opěrné zdi v km 48,24**

## ***Návrh přechodného dopravního značení***

***Technická zpráva***

Stupeň: **DOS/DSP/ZDS**

Vypracoval: **Ing. Ostradecký I.**

Kontroloval: **Ing. Knápek M.**

Jednatel společnosti: **Ing. Bilan J.**

Zakázka č.: **G-2218**

Datum: **11/2018**

Počet stran: **7**

Arch. číslo: **E.5.1**

**Obsah:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....</b>	<b>3</b>
1.1	OZNAČENÍ STAVBY .....	3
1.2	OBJEDNATEL STAVBY .....	3
1.3	PROJEKTANT.....	3
<b>2</b>	<b>POPIS OBJEKTU .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>NÁVRH PŘECHODNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ .....</b>	<b>4</b>

# 1 Identifikační údaje stavby

## 1.1 Označení stavby

Název stavby: Silnice I/48 Frýdek-Místek, opěrné zdi v km 48,24

Místo stavby:

Kraj: Moravskoslezský

Okres: Frýdek-Místek

Obec: Frýdek-Místek 598003

Katastrální území: Frýdek 634956

Pozemní komunikace: sil. I/48

Staničení na PK: 48,24

p.č. dotčené pozemky: 2931, 2936, 2937/1, 2940/1, 2941, 3036, 3037, 3051/4, 3051/5, 3059/5, 3059/8, 3059/9, 3059/10, 6403/24, 6403/46, 6403/56

Předmět dokumentace:

Stupeň PD: DSP/ZDS

## 1.2 Objednatel stavby

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

DIČ: CZ65993390

IČO: 65993390

Zastoupen: Ing. Jan Kroupa, generální ředitel

## 1.3 Projektant

Geoengineering spol. s r. o.,

Ing. Venclík Luděk, ČKAIT 1103339

Ing. Jan Crhán ČKAIT 1100004

Ing. Ing. Knápek Miroslav, ČKAIT 1102989

Havlíčkovo nábřeží 38, 702 00 Ostrava-město

DIČ: CZ47668121

IČO: 47668121

## 2 Popis objektu

Předmětem stavby „I/48 Frýdek-Místek, opěrné zdi v km 48,24“ je sanace stávajících opěrných pilotových stěn, obnova koncových náběhů a říms a obnova krytu navazujících ramp silnice I/48 ve Frýdku-Místku. Tato sanace je vyvolaná špatným stavem povrchu stěn, jejich říms a především koncových náběhů a rovněž tak souběžnou realizací stavebních prací na mostě v rámci stavby „Oprava mostu M-7, tř. T.G: Masaryka-nadjezd ulice Hlavní“, DOSING Dopravoprojekt Brno Group apol. s r.o., vedoucí projektant Ing. Pachel, investorem stavby je statutární město Frýdek-Místek. Tato stavba vyžaduje výluky jednotlivých ramp a tyto výluky budou pak využity pro sanaci pilotových stěn, dojde tak k zefektivnění výluk na silnici I/48. Z důvodu realizace nových říms na pilotových stěnách bylo nutno provést v rámci stavby i výměnu vedení VO v římsách a výměnu stožárů VO.

Silnice I/48 tvoří pátevní silnici Moravskoslezského kraje, a je po ní vedena evropská silnice E462 a úseky dálnice D48.

Sanační práce na pilotových stěnách a koncových náběžích a výměna krytu jsou stavbami dopravní infrastruktury a stavbami hlavními, přeložka VO je stavbou vyvolanou.

V rámci výměny krytu vozovky nedochází ke změně nivelety vozovky a ani ke změně prostorového uspořádání komunikace (šířkové uspořádání). Dle vyhlášky 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, se jedná o stavbu v rozsahu souvislé údržby komunikací - viz její Příloha č. 5, čl. 2.1. obnova vozovkového souvrství.

Realizace stavby bude vyžadovat omezení provozu v místě stavby, což si zde vyžádá osazení přechodného dopravního značení. Stavba z hlediska koordinace bude velmi náročná a bude muset respektovat pracovní postupy staveb. Stavby budou členěny do 2 hlavních fází plus přípravné a dokončovací fáze. Průjezd místem stavby po silnici I/48 bude zachován pro veškerou silniční dopravu.

Samotný termín realizace stavby „Silnice I/48 Frýdek-Místek, opěrné zdi v km 48,24“ je navržen a zkoordinován ve vztahu k dalším plánovaným a probíhajícím stavbám v předmětné lokalitě. Rovněž bylo rozhodnuto investory stavby, že obě stavby bude realizovat jeden zhotovitel a obě stavby budou vyhlášovány v jedné soutěži pro výběr zhotovitele.

Délka realizace stavby je 8 měsíců. Realizace stavby je předpokládána v rámci dvou fází a cca 3 až 4 etap v každé fázi, dělení na jednotlivé etapy a délka výstavby vychází z realizace opravy mostu. Termín zahájení stavebních prací bude určen na základě smlouvy o dílo, uzavřené mezi objednatelem a zhotovitelem. Časové údaje realizace stavby včetně vymezení veškerých rozhodujících termínů budou součástí smlouvy o dílo mezi objednatelem a zhotovitelem stavby, který jím bude vybrán ve výběrovém řízení. Realizace stavby je předpokládána v roce 2019, začátek 3/2019.

## 3 Návrh přechodného dopravního značení

Sestava přechodného dopravního značení je shodná pro fáze stavby 1 a 2, pouze se vymění provozovaná a uzavřená polovina opěrných zdí a mostu. V poslední etapě prací budou stavební práce

na podhledu mostu (souběžně prováděná stavba) probíhat na jeho středové části (nad vnitřními jízdními pruhy silnice I/48).

### **Fáze 1**

V rámci fáze 1 budou stavební práce probíhat na straně k Českému Těšínu (dále ČT), tzn. po obou stranách silnice I/48 (stavební úpravy opěrných zdí ramp 1 a 4), dále na obou přilehlých rampách (obnova vozovkového souvrství a na východní polovině mostu nad silnicí I/48 (souběžná oprava mostu). Provoz na silnici I/48 bude sveden do vnitřních jízdních pruhů a bude omezen provoz na rampách ve směru od a do Českého Těšína.

V první etapě, kdy budou prováděny bourací práce na římse, bude frézován líc opěrné zdi 1 a bude odbourán koncový náběh bude provoz na silnici I/48 sveden do jednoho jízdního pruhu a provoz v obou přilehlých pruzích bude vyloučen (pohyb bourací techniky, odvoz materiálu, padající materiál). Provoz ve směru do Příbora bude sveden do protisměru, šířka jízdního pruhu 3,5m, provoz ve směru ČT bude sveden do krajního jízdního pruhu šířky 3,5m. Pracovní místo od provozovaných jízdních pruhů bude odděleno mobilním svodidlem délky cca 340m. Provoz na rampě 1 a 4 bude sveden do jednoho jízdního pruhu šířky 3,0m (využití ramp pro zařízení staveniště, odstup od výkopu kolem bourané římsy). Předpoklad doby trvání cca 2 týdny.

V další etapě budou bourací práce prováděny na zdi rampy 4 a provoz bude ve směru ČT sveden do protisměru a provoz ve směru do Příbora bude sveden do krajního jízdního pruhu. Oddělení pracovního místa od provozovaných jízdních pruhů mobilním svodidlem délky cca 340m. Jízdní pruhy budou vytvořeny s malým odstupem od zdi 1 z důvodu chybějící obruby a svodidla podél silnice I/48. Předpoklad doby trvání cca 2 týdny.

V další etapě prací, kdy budou prováděny hlavní stavební práce na opěrných zdech 1 a 4 (nové římsy, nový stříkaný líc zdí, nové obruby) bude provoz na silnici I/48 v obou směrech sveden do jednoho pruhu a sveden do středových jízdních pruhů. Krajní pruhy budou využívány jako pracovní místo. Provoz na rampách 1 a 4 bude sveden do jednoho jízdního pruhu. Předpoklad doby trvání cca 2 až 3 měsíce

V době provádění obnovy vozovkového souvrství na rampách 1 a 4 bude na těchto rampách po nezbytně nutnou dobu vyloučen veškerý provoz (cca 1 až 2 týdny).

### **Fáze2**

V rámci fáze 2 budou stavební práce probíhat na straně k Příboru po obou stranách silnice I/48 (stavební úpravy opěrných zdí ramp 2 a 3), dále na obou přilehlých rampách 2 a 3 (obnova vozovkového souvrství) a na polovině mostu nad silnicí I/48 (souběžná oprava mostu). Provoz na silnici I/48 bude sveden do vnitřních jízdních pruhů a bude omezen provoz na rampách ve směru od a do Nového Jičína.

V první etapě, kdy budou prováděny bourací práce na římse, frézován líc opěrné zdi 3 a bude odbourán koncový náběh, bude provoz na silnici I/48 sveden do jednoho jízdního pruhu a provoz

v obou přilehlých pruzích bude vyloučen (pohyb bourací techniky, odvoz materiálu, padající materiál. Provoz ve směru do ČT bude sveden do protisměru, šířka jízdního pruhu 3,5m, provoz ve směru do Příbora bude sveden do krajního jízdního pruhu šířky 3,5m. Pracovní místo od provozovaných jízdních pruhů bude odděleno mobilním svodidlem délky cca 340m. Provoz na rampě 2 a 3 bude sveden do jednoho jízdního pruhu šířky 3,0m (využití ramp pro zařízení staveniště, odstup od výkopu kolem bourané římsy). Předpoklad doby trvání cca 2 týdny.

V další etapě budou bourací práce prováděny na zdi rampy 2 a provoz bude ve směru Příbor sveden do protisměru a provoz ve směru do ČT bude sveden do krajního jízdního pruhu. Oddělení pracovního místa od provozovaných jízdních pruhů mobilním svodidlem délky cca 340m. Jízdní pruhy budou vytvořeny s malým odstupem od zdi 3 z důvodu chybějící obruby a svodidla podél silnice I/48. Předpoklad doby trvání cca 2 týdny.

V další etapě prací, kdy budou prováděny hlavní stavební práce na opěrných zdech 2 a 3 (nové římsy, nový stříkaný líc zdí, nové obruby) bude provoz na silnici I/48 v obou směrech sveden do jednoho pruhu a sveden do středových jízdních pruhů. Krajní pruhy budou využívány jako pracovní místo. Provoz na rampách 2 a 3 bude sveden do jednoho jízdního pruhu. Předpoklad doby trvání cca 2 až 3 měsíce

V době provádění obnovy vozovkového souvrství na rampách 2 a 3 bude na těchto rampách po nezbytně nutnou dobu vyloučen veškerý provoz (cca 1 až 2 týdny).

V rámci závěrečné etapy prací budou stavební práce probíhat na podhledu mostu (navazující stavba Oprava mostu M-7, tř. T.G.Masaryka – nadjezd ulice Hlavní – DOSING Dopravoprojekt Brno Group, spol. s r.o.), nad vnitřními jízdními pruhy, provoz na silnici I/48 bude sveden do obou krajních pruhů, rampy budou otevřeny pro provoz ve všech směrech, případně s omezením provozu v jednom jízdním pruhu, dle doby realizace prací na podhledu mostu ve středovém jízdním pruhu.

Místem stavby bude zachován provoz veškerých vozidel po celou dobu stavby s výjimkou období cca 2x 2 týdny, kdy budou uzavřeny rampy z důvodu realizace nového vozovkového souvrství.

Průjezd samotným místem stavby na silnici I/48 bude v každé etapě zajištěn jízdním pruhem o šířce 3,5m a jízdním pruhem na jednotlivých rampách s šířkou jízdního pruhu 3,0m. Sestavy přechodného dopravního značení v místě stavby bude oboustranně v sestavě dle schéma **B/12 – standardní pracovní místo, vozovka s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy, pomocný jízdní pruh v protisměru** a **B/09 dle TP66 – standardní pracovní místo, vozovka s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy, práce na vnějších jízdních pruzích**.

**Fáze 3, sestava 9 výkresové části** přechodného dopravního značení v místě stavby bude v sestavě dle schéma **B/11 dle TP66 – standardní pracovní místo, vozovka s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy, práce na vnitřních jízdních pruzích**.

Sestava přechodného dopravního značení před místem stavby bude na silnici I/48 v následující sestavě dopravních značek: A 15 s výstražným světlem typ 1 (resp. A 15 na rámu z retroreflexní fólie žlutozelené barvy), následovat bude značka IP 18b snížení počtu jízdních pruhů, B 21a – zákaz

předjíždění, B 20a – 50 – nejvyšší povolená rychlost, IS 10b – návěst změny směru jízdy, A9 – provoz v obou směrech. Za pracovním místem bude v případě převáděného jízdního pruhu do protisměru instalována značka IS 10b – návěst změny směru jízdy. Na konci stavby budou osazeny dopravní značky B 26 – konec všech zákazů.

Příčné uzávěry jízdních pruhů budou ze směrových desek 5x Z 4a +b s výstražnými světly typu 1, podélný odstup 5m, příčný odstup max 1m, délka příčné uzávěry bude upravena dle místních podmínek.

Podélné uzávěry budou ze směrových desek Z 4a+b s odstupem max. 10m.

Pro oddělení pracovního místa a provozovaných jízdních pruhů je v průběhu provádění hlavních bouracích prací navrženo mobilní svodidlo délky cca 340m (pohyb těžké stavební techniky v pracovním místě). Projektant doporučuje z bezpečnostních důvodů užití mobilního svodidla pro oddělení protisměrných jízdních pruhů i v dalších fázích stavby namísto podélné uzávěry ze značek Z4a+b.

Pro souběžnou stavbu „Oprava mostu M-7 tř. T.G. Masaryka“ je zpracován návrh přechodného dopravního značení včetně uzavírky křižovatky na mostě a návrhu objízdných tras firmou DOSING – Dopravoprojekt Brno Group, spol. s r.o. z roku 2018, vedoucí projektant Ing. Pachtl.