

TECHNICKÁ ZPRÁVA k POV

na akci: Oprava lávky ev.č. BM-577 Osová přes tramvaj

Název akce: Oprava lávky ev.č. BM-577 Osová přes tramvaj
Kraj: Jihomoravský
Obec: Brno
Investor: Brněnské komunikace a.s., Renneská třída 787/1a, 639 00 Brno - Štýřice
Projektant: Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. - Ing. Jiří Šrubař

Charakteristika a celkové uspořádání staveniště

Stavba se nachází v intravilánu města Brna v městské části Starý Lískovec. Lávka převádí pěší přes tramvajový pás mezi trolejbusovou smyčkou MHD zastávky Osová a budovami občanské vybavenosti (poliklinika, lékárna, česká pošta, supermarket Albert atd.). Byla postavena v roce 1982. Stavba se nachází na pozemcích KÚ Starý Lískovec. Staveniště zabírá plochu cca 998 m². Stavba je součástí hlavní stavby „Prodloužení TT Osová – Kampus“.

Přístup na stavbu je možný přímo z přilehlých ploch, z obou stran lávky. Stavba bude probíhat za vyloučeného provozu pro pěší na lávce. Obchůzí trasa bude při opravě lávky vedena po stávajících komunikacích pro pěší.

Zařízení staveniště bude zřízeno v prostoru dočasného záboru. Jiné pozemky pro zařízení staveniště a pracovní plochy jsou věcí zhotovitele, přednostně v prostorách dočasného záboru hlavní stavby.

Podrobný popis zájmového území, vlastnické vztahy a využití parcel viz přílohy Průvodní zpráva a Záborový elaborát.

Obvod staveniště

Obvod staveniště byl stanoven tak, aby umožnil přístup ke stavbě a současně byly minimalizovány nutné zábory dalších pozemků. Rozsah staveniště opravy lávky je pouze okrajovou částí obvodu staveniště hlavní stavby „Prodloužení TT Osová – Kampus“. Situace a obvod staveniště je vyznačen v záborovém elaborátu.

Postup provádění stavby

Postup provádění stavby je uveden v příloze POV – Harmonogram prací. Provedení stavby je předpokládáno v délce trvání 6 měsíců.

Předání stavby do užívání

Stavba je uvažována jako jeden celek, a takto bude i předána do užívání. Do předčasného užívání je možné stavbu předat pro dokončovací práce - úpravy pod mostem, sanace spodní stavby a podhledu nosné konstrukce, práce na TT apod.

Napojení stavby na zdroje

Pro potřebu stavby budou využívány mobilní zdroje elektrické energie. Případný odběr z pevných zdrojů, včetně projednání této možnosti, je věcí zhotovitele stavby a závisí na jeho zvyklostech a zkušenostech.

Vodu pro ošetřování betonu je nutno zajistit prostředky zhotovitele. Beton bude dovážen z betonárky.

Nakládání s odpady

Během stavby vznikne stavební činností odpadový materiál. Nakládání s odpady ze stavby musí probíhat v souladu se zákonem 185/2001 Sb. – Zákon o odpadech. Nakládání s odpady je součástí samostatné přílohy.

Požadavky na zabezpečení ochrany staveniště a jeho okolí

Staveniště bude řádně vyznačeno informační tabulí dle zásad o provádění staveb. Rozsah stavby ani nároky na její provádění nepřekračují nároky běžné stavby.

Stavba bude zabezpečena proti vstupu pěších na lávku.

Staveniště bude řádně oploceno. Pro případné částečné uvolnění prostoru na lávce pro pěší bude středem vyznačen a oplocen koridor pro jejich průchod.

Přístupy na staveniště

Přístup na staveniště je možný z ulice Vltavská nebo z ulice Okrouhlá. Zařízení staveniště bude zřízeno na ploše dočasně uzavřeného chodníku. Příjezd shora je omezen pouze pro menší techniku a stroje do 4t. Příjezd je případně nutno v rámci zařízení staveniště pro pojíždění těžší technikou zpevnit. Stavební mechanismy budou parkovány v prostoru dočasného záboru. Jiné pozemky pro zařízení staveniště a pracovní plochy jsou věcí zhotovitele, přednostně v prostorách dočasného záboru hlavní stavby.

Zvláštní podmínky na provádění staveb

Dodavatel stavby bude dodržovat zejména „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“, schválených MH ČR Správa pro dopravu č.j. 23298/98-120 ze dne 30.6.1998 s účinností od 1.8.1998.

Návrh řešení dopravy

Po celou dobu stavebních prací bude lávka a po ní převáděná pěší komunikace uzavřena. Provizorní odkloněná trasa pěších je vedena po chodníku na sousedním silničním mostě. Předpokládaná doba trvání odklonění pěší trasy je 4,5 měsíce.

Brno, květen 2019

Ing. Jiří Šrubař