
TECHNICKÁ SPRÁVA

Stavba: **PARKOVISKO ZA KNIŽNICOU**

Objednávateľ: Fakultná nemocnica Trnava, A.Žarnova 11, 917 75 Trnava

Vypracoval: Ing. Hana Fraňová

Zodp. projektant: Ing. Hana Fraňová

Stavebný objekt: **SO 01 – Komunikácie a spevnené plochy**

Stupeň PD: Dokumentácia pre stavebné povolenie

Dátum: august 2014

Technická správa

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE

Stavba: **PARKOVISKO ZA KNIŽNICOU**

Miesto: k.ú.: Trnava, Ulica Andreja Žarnova, p.č.: 6457/1, 6460, 6462/1, 6463

Investor: Fakultná nemocnica Trnava, A.Žarnova 11, 917 75 Trnava

Stupeň PD: Dokumentácia pre stavebné povolenie

Stavebný objekt: **SO 01 – Komunikácie a spevnené plochy**

Zodpovedný projektant: Ing. Hana Fraňová

Vypracoval: Ing. Hana Fraňová

2. ZDÔVODNENIE A UMIESTNENIE STAVBY

Pre vypracovanie dokumentácie bolo použité:

- obhliadka na mieste,
- polohopis bez výškového zamerania územia,
- prerokovanie rozsahu dokumentácie s objednávatelom stavby.

Existujúci stav

Riešené územie sa nachádza v centrálnej časti zastavaného územia mesta Trnava, na pozemkoch s p.č.: 6457/1, 6460, 6462/1, 6463. Pozemky, na ktorých sa navrhujú riešiť predmetné spevnené plochy sú umiestnené v zastavanom území mesta a v súčasnej dobe sú len z časti využívané na dopravné účel ako pešie trasy (prípadne zjazdový chodník). Ostatné plochy sú prevažne zatravnené. Lokalita stavby sa nachádza v areáli fakultnej nemocnice Trnava a je ohraničená zo severnej strany železničnou traťou Bratislava - Žilina. Zo západnej strany plochy ohraničuje miestna komunikácia A.Žarnova spolu s pešími chodníkmi a prevažne na južnej strane sa nachádzajú jestvujúce objekty. Objekty sú v súčasnosti dopravne prístupné po jestvujúcich areálových komunikáciách Fakultnej nemocnice. Uvažované parkovacie státa by mali slúžiť pre návštevníkov fakultnej nemocnice.

Z dopravného hľadiska je lokalita prístupná z areálových komunikácií a peší prístup je možný tiež z Ulice A.Žarnova.

Návrh riešenia – dopravný režim

Navrhovaná časť projektu spevnených dopravných plôch počíta s vybudovaním parkoviska pre 42 osobných motorových vozidiel. Dopravne sa komunikácie parkoviska napájajú na jestvujúcu sieť areálových ciest a v projekte sa tiež uvažuje s vybudovaním nového dopravného pripojenia na Ulicu A.Žarnova. Nové napojenie je v obojstranných smerových oblúkoch križujúcich peší chodník, kde bude zriadený priečok pre chodcov. Za pripojením sa bude nachádzať stredový ostrovček s výdajom lístkov a rampami pre vjazd a výjazd vozidiel. Na vstupe sa tiež presunie časť oplotenia s otváracou dvojkrídlou bránou. Ďalej nasleduje časť parkoviska kde sa po pravej strane nachádzajú pozdĺžne státa a na opačnej strane kolmé státa. Za pozdĺžnymi státami sa komunikácia rozdeľuje aj na odbočenie vpravo, kde pokračuje krátkou časťou s jednostranne umiestnenými kolmými státami vľavo prerušenými priečkom pre chodcov. Tieto 4 parkovacie státa budú vyhradené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu. Vstupná komunikácia pokračuje za križovatkou priamo, kde sú umiestnené kolmé státa po oboch stranách.

Pešie tras plynule nadväzujú na jestvujúcu sieť chodníkov pri Ulici A.Žarnova ako aj v areáli nemocnice. Chodník na vjazde bude vbúraný a nahradený priečkom pre

chodcov v bezbariérovej úprave s prvkami pre nevidiacich. Chodník parkoviska sa pripája novou časťou spevnených plôch na jestvujúcu trasu a vedie smerom po pravej strane za pozdĺžnymi státiami vpravo okolo budovy až po koniec úpravy. Ďalej vedie priechodom pre chodcov k príľahlému bytovému domu. Ostatné plochy okolo parkoviska tvorí zeleň.

3. POPIS FUNKČNÉHO RIEŠENIA

Spevnené plochy

Komunikácia Trasy I. začína pripojením na ulicu Andreja Žarnova v obojstranných smerových oblúkoch $R=7,0\text{m}$. Na pripojení komunikácia križuje chodník, v ktorého mieste bude vbudovaný priechod pre chodcov s prvkami pre nevidiacich a slabozrakých – vodiace výstražné pásy. Priechod bude vyznačený značením V6b. Za pripojením sa v strede komunikácie bude nachádzať ostrovček pre umiestnenie rámp na vjazde a výjazde z parkoviska. Taktiež tu budú osadené stojany pre vydávanie (čítanie) parkovacích kariet. Ďalej na trase začína parkovisko priamym obojstranným pripojením na komunikáciu. Vľavo až po koniec Trasy I. budú státi kolmé a na pravej strane sú navrhnuté 4 pozdĺžne státi. Za nimi sa na komunikáciu Trasy I. pravo pripája Trasa II. v smerových oblúkoch $R=5,0\text{m}$ a $R=3,0\text{m}$. Za križovaním sa na Trase I. nachádzajú obojstranne umiestnené kolmé státi. Trasa II. vedie priamym smerom a sú na ňu vľavo pripojené 4 kolmé státi vyhradené pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu. Tieto státi budú vyznačené zvislým aj vodorovným dopravným značením. Parkovacích státí pre osobné motorové vozidlá sk. O2 je navrhnutých celkovo 42. Kolmé státi majú rozmer $2,5\text{m} \times 4,5\text{m}$, pozdĺžne $2,2\text{m} \times 5,5\text{m}$ a miesta pre invalidov majú rozmer $3,5\text{m} \times 5,0\text{m}$.

Pešia trasa začína v mieste pripojenia na chodník na Žarnovej ulici a vedie pozdĺž Trasy I. pri pozdĺžnych státiach a ďalej okolo objektu po koniec Trasy II. Na Trase II. je navrhnutý priechod pre chodcov medzi státiami a vedie k jestvujúcej ploche pred bytovým domom.

Povrch komunikácie je navrhnutý z asfaltového betónu a parkovacie státi a chodníky z betónovej dlažby. Pred priechodom bude použitá dlažba pre nevidiacich a slabozrakých. Pričný sklon komunikácií a spevnených plôch parkovísk je navrhnutý v hodnote 2,0%. Pričný sklon chodníka je 2,0%. Pozdĺžny sklon je v rozsahu 0,7% - 1,5%.

Komunikácia a parkoviská budú po okrajoch lemované cestnými obrubníkmi. Obrubník bude uložený ako vyvýšený o +10cm oproti vozovke. V mieste priechodov pre chodcov a pri pozdĺžnych státiach bude obrubník uložený do úrovne vozovky s prevýšením max. 2cm nad úroveň spevnenej plochy. Chodník bude lemovaný parkovým obrubníkom uloženým so zapustenou hornou hranou do úrovne chodníka. Obrubníky sú uložené do betónového lôžka s oporou. Ostatné plochy bude tvoriť zeleň. Dopravný režim na miestnych komunikáciách zostane v celom príľahlom území zachovaný.

Smerové a výškové vedenie

Smerové a výškové riešenie vychádza z existujúcej konfigurácie terénu, z miestnych podmienok, z polohy riešenej parcely, ako aj z umiestnenia novej stavby parkoviska. Spevnené plochy sú zhotovené z asfaltového betónu, a betónovej dlažby. Ich výškové riešenie je vid'. Podrobná situácia a vytyčovací výkres – v.č. 2, Vzorové priečne rezy v.č. 4 a Charakteristické priečne rezy v.č. 5.

Šírkové a priestorové usporiadanie

Komunikácie (AB)	-	574,6m ²
Komunikácie na pripojení(AB)	-	19,6m ²
Parkovacie státi (DL)	-	517,4m ²

Chodníky pre peších (DL)	-	126,8m ²
Riečne valúny	-	34,2m ²
Zahumusovanie	-	423,8m ²
Cestný obrubník	-	395,2m
Parkový obrubník	-	129,2m

Konštrukcia komunikácie na pripojení

Asfaltový betón	AC 11, O, I.	STN 73 6121	50mm
Asfaltový penetračný nástrek, 0,7kg/m ²		STN EN 12591	
Asfaltový betón	AC 22, L, III.	STN 73 6121	60mm
Asfaltový penetračný nástrek, 0,7kg/m ²		STN EN 12591	
Spolu			110mm

Konštrukcia komunikácie parkoviska

Asfaltový betón	AC 11, O, I.	STN 73 6121	50mm
Asfaltový penetračný nástrek, 0,7kg/m ²		STN EN 12591	
Asfaltový betón	AC 22, L, III.	STN 73 6121	60mm
Asfaltový penetračný nástrek, 0,7kg/m ²		STN EN 12591	
Kamenivo spevnené cementom	CBGM C12/15	STN EN 14227-1	160mm
Drvené kamenivo fr.0-63	ŠD	STN 73 6126	250mm
Spolu			520mm

Konštrukcia plochy parkovacích státí

Betónová dlažba	BD	STN 73 6131	80mm
Drvené kamenivo fr.2-5/4-8	L	STN 73 6131	40mm
Drvené kamenivo fr. 0-32	ŠD	STN 73 6126	200mm
Drvené kamenivo fr. 0-63	ŠD	STN 73 6126	200mm
Spolu			520mm

Konštrukcia chodníka

Betónová dlažba	BD	STN 73 6131	60mm
Drvené kamenivo fr.2-5/4-8	L	STN 73 6131	40mm
Drvené kamenivo fr. 0-63	ŠD	STN 73 6126	250mm
Spolu			350mm

Odvodnenie

Odvodnenie zo všetkých druhov spevnených plôch je riešené navrhovanými priečnymi a pozdĺžnymi sklonmi vždy k okraju komunikácie a ďalej do uličných vpustov. Podrobné riešenie odvedenia povrchových vôd rieši samostatný objekt SO 02 – Dažďová kanalizácia.

Protipožiarna ochrana

Za prístupovú komunikáciu pre vedenie hasičského zásahu možno považovať všetky navrhované a jestvujúce spevnené plochy komunikácie, ktoré v plnej miere spĺňajú požiadavky § 82 vyhl. MV SR č. 94/2004 Z. z., t.j. je široká min. 5,50m, **bude sa nachádzať v bezprostrednej blízkosti uvažovaných resp. existujúcich stavebných objektov (t.j. minimálne 30 metrov od vchodov do každej stavby)** a je dimenzovaná na ťaž min. 80 kN, reprezentujúcu pôsobenie zaťaženej nápravy požiarného vozidla. Riešená stavba týmto požiadavkám vyhovuje.

4. POSTUP VÝSTAVBY

Pre výstavbu platia štandardné postupy výstavby:

vytýčenie staveniska a podzemných inžinierskych sietí,
budovanie cestného telesa,
položenie konštrukčných vrstiev vozovky,
dokončovacie a zemné a sadové práce.

Vytýčenie

Vytýčenie súradníc vytyčovacích bodov je v systéme S-JTSK vid'. Podrobná situácia a vytyčovací výkres č.2.

Búracie práce

Všeobecne sa riadia ustanoveniam vyhlášky č.374/1990 Zb. Pri stavbe nevznikne odpad okrem prebytočnej vyťaženej zeminy do úrovne zemnej pláne.

Odpady vzniknuté pri stavebných prácach

Producenti odpadov budú dodávatelia stavebných prác. Spôsob nakladania s odpadmi bude riešený zmluvne. V zmluve o dielo s jednotlivými dodávateľmi stavebných prác budú stanovené podmienky nakladania s odpadmi na stavbe a spôsob ich zneškodnenia podľa zákona č.223/2001 Z.z o odpadoch a zmene a doplnení zákonov v znení neskorších predpisov.

Dodávatelia budú povinní viesť evidenciu odpadov a ku kolaudácii doložiť doklad o ich zneškodnení.

Počas výstavby predpokladáme vznik nasledujúcich druhov odpadov (Príloha č.1 Vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov):

NÁZOV SKUPINY A POSKUPINY ODPADU	DRUH ODPADU	KATEGÓRIA ODPADU	MNOŽSTV O
Betón	17 01 01	O	208,6t
Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	17 05 04	O	179,6m ³
Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	17 05 06	O	416m ³
Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	17 03 02	N	14,4t
Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií	17 09 04	O	1,8
Obaly z papiera a lepenky	15 01 01	O	0,9t

Presné množstvo takto vyprodukovaného odpadu nie je možné v štádiu projektových prác určiť. Podľa kategorizácie nie sú odpady kategórie O nebezpečné pre životné prostredie.

Starostlivosť o životné prostredie

Navrhnuté dopravné plochy nebudú mať po dostavbe zásadný negatívny vplyv na životné prostredie. Nepredpokladá sa zásadné zvýšenie intenzít dopravy v danom území. Krátky negatívny vplyv na okolie možno očakávať iba počas výstavby stavebnými prácami.

Zemné práce

Zemné práce pozostávajú z výkopu a nasypania zemného telesa až po zhotovenie a zhutnenie pláne pod vozovkou. Základnou normou pre navrhovanie a vykonávanie zemných prác je STN 73 3050 Zemné práce.

Zemné práce je nutné vykopávať vo vhodných klimatických podmienkach. Vlhkosť rozprestretej zeminy sa pred začatím prác nesmie odlišovať od hodnoty optimálnej vlhkosti stanovenej skúškou PS o viac ako 3% (pri zeminách s I_p 17 o viac ako 5%). V prípade väčšej odchýlky odsúhlasí zástupca investora spôsob úpravy pre vlhčenie zeminy.

Pláň pod vozovkou musí byť upravená v zmysle požiadaviek uvedených v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií – základné ustanovenia pre navrhovanie.

V hornej 0,5 m vrstve násypu a 0,3 m vrstve zárezu môžu byť použité len zeminy veľmi vhodné (STN 72 1002 Klasifikácia zemín pre spodné stavby), s maximálnou objemovou hmotnosťou väčšou ako 1560 kg/m³. Upravené podložie musí zhutniť hladkým valcom. Miera zhutnenia pre súdržné a nesúdržné zeminy je stanovená v STN 73 6133 Teleso pozemných komunikácií (tabuľka 4 a 5). Pláň musí byť zhotovená v priečnom sklone podľa projektovej dokumentácie, tak aby bolo vždy zabezpečené jej odvodnenie. Dokončená pláň musí byť zhotoviteľom chránená – nesmú byť na nej skládky materiálov ani parkovanie vozidiel. Obmedzené musia byť aj prejazdy vozidiel.

Deformačný modul na pláni Edef2 by nemal klesnúť pod 45 MPa.

Zemnú pláň je nutné zhutniť na 102% Proctor standard, hodnota ekvivalentného modulu pružnosti zemnej pláne min. $E_{def2}=45$ MPa, relatívna hutnosť štrkopiesku min. $ID = 0,80$.

Nízku únosnosť podložia je možné eliminovať niekoľkými spôsobmi. Najčastejšie používané metódy zvýšenia únosnosti podložia sú:

úpravou podložia vápnom, resp. cementom,
výmenou časti zemín podložia za kvalitnejšiu zeminu,
vystužením podložia geotextíliou resp. geomrežou.

Výber najvhodnejšej metódy je možné po realizácii zaťažovacích skúšok na pláni, resp. skúškami CBR v zeminách podložia preto odporúčam dorobiť skúšky CBR pred realizáciou.

Vozovka

Vozovka sa skladá z podkladových vrstiev a krytu. Ako podkladová vrstva sa použije štrkodrvina. Podkladové vrstvy sú definované v STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií. Zhotovujú sa podľa STN 73 6124 Stavba vozoviek – kamenivo stmelené hydraulickým spojivom, STN 73 6125 Stavba vozoviek – stabilizované podklady a podľa STN 73 6126 Stavba vozoviek – nestmelené podklady.

Podkladové vrstvy sa nemajú zhotovovať, ak hrozí nebezpečenstvo, že teplota pri kladení klesne pod 5°C. Kladenie sa nesmie vykonávať ani pri silnom, alebo dlhotrvajúcom daždi. Po rozprestretí sa hneď začne so zhutňovaním, postupne, každá vrstva samostatne. Postupuje sa od okrajov ku stredu. Zhutňovanie sa opakuje až po dosiahnutie požadovanej miery zhutnenia. Nestmelená vrstva zo štrkodrviny musí byť v technologicky najkratšom čase prekrytá nadväzujúcou vrstvou. Pred položením ďalšej vrstvy sa kontroluje modul pretvárnosti z druhého zaťažovacieho cyklu E_{def2} statickou zaťažovacou skúškou. E_{def2} musí byť najmenej 120 MPa (pre ochrannú vrstvu) a 180 MPa (pre podkladovú vrstvu). Pomer E_{def2} / E_{def1} musí byť menší ako 2,5.

Na zhotovenie a skúšanie dláždených krytov platí STN 73 6131-1 časť 1. Táto norma sa zoberá aj problematikou osadenia obrubníkov. Obrubníky, krajníky a prípadné i obrubové kocky (prídlažba) sa kladú spravidla do zavlhnutého betónového lôžka min. hrúbky 70 mm. Škary medzi čelami obrubníkov a krajníkov nesmú byť väčšie ako 10 mm.

Bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci

Ochranu zdravia a bezpečnosť práce pri výstavbe budú zabezpečovať zástupcovia dodávateľskej organizácie v súlade s vyhláškou SÚBP a SBÚ č 59/1982 Zb., vyhláškou č. 508/2009 Zz. a vyhláškou č. 374/1990 Zb. Počas výstavby budú presne definované a označené zdroje ohrozenia zdravia a bezpečnosti práce, spôsob obmedzenia rizikových vplyvov, ako aj ostatné pásma a únikové cesty, ochrana a školenie pracovníkov zo znalosti bezpečnostných predpisov, ako aj ostatné činnosti v súlade s uvedenými vyhláškami.

Zhotoviteľ stavebných prác musí v rámci dodávateľskej dokumentácie vytvoriť podmienky na zaistenie bezpečnosti práce. Súčasťou dodávateľskej dokumentácie je technologický alebo pracovný postup, ktorý musí byť k dispozícii na stavbe.

Zvýšenú pozornosť je potrebné venovať prácam vo výkopoch, a v blízkosti podzemných a nadzemných inžinierskych sietí. Všetci pracovníci sú povinní dodržiavať bezpečnostné predpisy v zmysle Zákonníka práce a vyhlášky č. 718/2002 na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci a bezpečnosti technických zariadení.

Zemné práce sa nesmú začať bez predchádzajúceho vytýčenia podzemných vedení!

Ochranu zdravia a bezpečnosť práce pri prevádzke bude zabezpečovať jeho prevádzkovateľ.

Protipožiarna ochrana

Za prístupovú komunikáciu pre vedenie hasičského zásahu možno považovať navrhovanú cestnú komunikáciu šírky min. 5,50 m, ktorá v plnej miere spĺňa požiadavky § 82 vyhl. MV SR č.94/2004 Z.z., sa nachádza v bezprostrednej blízkosti uvažovaných resp. existujúcich stavebných objektov (tj. minimálne 30 metrov od vchodov do každej stavby) a je dimenzovaná na ťaž min. 80 kN, reprezentujúcu pôsobenie zaťaženej nápravy požiarného vozidla. Riešená stavba týmto požiadavkám vyhovuje.

Zvláštne upozornenie

Pred zahájením stavebných prác bolo nutné dať vytýčiť všetky podzemné inžinierske siete ich správcami a v prípade kolízie s objektom ochrániť resp. dať preložiť. V mieste inžinierskych sietí bolo potrebné výkopové práce prevádzať ručne.

Trvalé dopravné značenie

V území na jestvujúcich miestnych komunikáciách sa nemení organizácia dopravy. Návrh uvažuje z osadením zvislých j značiek len na nových dopravných plochách. Predovšetkým budú vyznačené plochy parkovísk IP 17a – parkovacie miesta s plateným státím a IP16 – vyhradené parkovacie miesta spolu s dodatkovou tabuľkou E1 – počet 2. Obojsmerne budú označené priechody pre chodcov IP6. Pripojenie bude vyznačené na hlavnej ceste P8 –hlavná cesta a komunikácia z parkoviska P1 – daj prednosť v jazde. Značky B34 a E8a, ktoré sa nachádzajú v súčasnosti v mieste pripojenia budú premiestnené za pripojenie (severne).

Vodorovným značením budú na ploche parkoviska vyznačené kolmé státi V10a, V10c a miesta pre imobilných V10d spolu so symbolom vodiča. Na vjazde a výjazde bude značenie V5a a priechod pre chodcov budú vyznačené značením V6a a V6b. Plocha za priechodom bude vyšrafovaná značením V13.

Prenosné dopravné značenie

Dopravu počas výstavby bude zabezpečovať dodávateľ, ktorý je povinný rešpektovať právne predpisy ustanovujúce bezpečnosť pri práci. V rámci projektu je vypracovaný plán organizácie výstavby obsahujúci návrh prenosného dopravného značenia.

Návrh bol spracovaný podľa technického predpisu MDPaT TP 02/2008 – vzorové schémy pre dlhodobé pracovné miesta – dlhodobé pevné. TP 02/2008 tvorí prílohu k TP 07/2005.

Prenosné dopravné značenie je nadradené trvalému dopravnému značeniu. Vyhotovené musí byť v základnom formáte v reflexnej úprave na červeno-bielo pruhovaných nosičoch /stĺpikoch/. Trvalé dopravné značky, ktoré budú v zásadnom rozpore s pokynmi prenosných dopravných značiek, a ktoré by ohrozovali bezpečnosť cestnej premávky, musia byť odstránené, alebo zakryté.

Zvislé dopravné značky, zabezpečujúce pracovisko, musia byť upravené tak, aby vplyvom poveternostných podmienok a vplyvom cestnej premávky nedochádzalo k ich deformácii, mechanickému kmitaniu, posunutiu, pootočeniu, padnutiu a pod. Umiestnené musia byť na pravej strane, 50cm za obrubníkom komunikácie /krajnicou cesty/, min. 30cm. Spodný okraj najnižšie osadenej zvislej dopravnej značky alebo dodatkovej tabuľky zabezpečujúcej pracovisko, musí byť 150cm nad vozovkou a 200cm nad chodníkom.

Podrobnosti riešenia sú vyznačené v priloženej výkresovej dokumentácii.

Ochrana podzemných vôd počas výstavby

Pri realizácii stavebných prác bude nutné zabezpečiť dobrý technický stav vozového parku ako aj disciplínu, aby nedošlo k úniku ropných látok do terénu.

Požiadavky na údržbu a bezpečnosť cestnej premávky

Po dokončení stavby projektovaného objektu bude stavba odovzdaná do správy a údržby investorovi stavby. Bezpečnosť cestnej premávky je zaručená samotným technickým návrhom. Údržba bude pozostávať z kontroly udržiavania prevádzkyschopnosti vozovky a odvodňovacích zariadení.

Úprava oplotení a vstupná brána

Zabezpečenie a ovládanie:

Vstup vozidiel do areálu FN TT bude regulovaný automatickou elektrickou závorou. Táto bude riadená prostredníctvom čítačky kariet s vydávaním parkovacích lístkov, pričom táto bude kompatibilná so systémom kontroly vstupu, ktorý sa nachádza pri hlavnom vstupe.

Vstupná brána a oplotenie:

Za pripojením 2,7m sa nachádza jestvujúce oplotenie areálu, ktoré bude na šírke 12,5m vbúrané a bude nahradené novým oplotením. Pre peších sa vybuduje nová vstupná jednokrídlová uzamykacia bránka v mieste pešieho chodníka. Oplotenie bude ďalej pokračovať novou časťou po okrajoch pripojenia do vzdialenosti 6,1m, kde sa vbuduje vstupná dvojkrídlová otváraná brána. Dĺžka jedného krídla bude 3,2m. Brána bude bez vodiacich koľajníc a kolies. Spodný okraj posuvného krídla musí rešpektovať pozdĺžny a priečny sklon vozovky v mieste osadenia. Brána sa bude otvárať smerom von z areálu k oploteniu, kde sa zabezpečí proti posunu.

Oplotenie sa bude skladať z betónového základu a murovanej nadzemnej časti do výšky jestvujúceho plotenia (cca 60cm nad úroveň terénu). V okrajových častiach budú vymurované stĺpiky pre ukotvenie výplňovej časti oplotení - zvárané ocelové oplotenie pozinkovaným drôtom s PVC povrchovou úpravou Ø5mm a šírkou oka max. 50mm.

Závora:

Za vstupnou posuvnou bránou budú v stredovom ostrovčeku umiestnené elektromechanická závera. Závera bude umožňovať vstup len platiacim návštevníkom do areálu FN TT. Teleso závery bude o rozmeroch približne 330/235/1200mm. Rameno bude od telesa závery dlhé 2,50m. Na opačnej strane vozovky v mieste chodníka bude umiestnený stĺpik s infrabariérou prepojený káblom na závoru na detekciu prejazdu auta. Pre zabezpečenie prívodu EL je potrebné zabezpečiť prívod 230V napätia káblom

3x1,5mm. Pod komunikáciu je potrebné umiestniť chráničku pre uloženie EL káblu 4x1,5mm.

Trnava, august 2014

Ing. Peter Hlbocký