

1. IDENTIFIKAČNÉ ÚDAJE OBJEKTU

1.1 Stavba

Názov stavby: ŽST Levice, OV + SZZ
Objekt: SO 12 Úprava MK a chodníka na priecestí v km 0,490
Miesto stavby: TÚ 3061 Štúrovo – Levice, DÚ 19 Železničná stanica Levice
Kraj: Nitriansky
Okres: Levice
Katastrálne územie: Levice
Charakter stavby: Rekonštrukcia a modernizácia dopravnej cesty

1.2 Stavebník

Názov stavebníka : Železnice Slovenskej republiky Bratislava
Klemensova č.8, 813 61 Bratislava
Nadriadený orgán : Ministerstvo dopravy a výstavby SR,
Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

1.3 Projektant

Spracovateľ objektu REMING Consult a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava

1.4 Správca objektu:

Správca : Mestský úrad Levice

2. ZDÔVODNENIE OBJEKTU A PODKLADY

2.1 Zdôvodnenie objektu

Z dôvodu komplexnej rekonštrukcie výhybiek a nadväzujúcich koľajových polí novými výhybkami a koľajovými poľami v žel.stanici Levice vyplynula požiadavka na rekonštrukciu a sfunkčnenie úrovňového železničného priecestia v km 0,490. Za tým účelom je potrebné upraviť aj napojenie jestvujúcej komunikácie v nevyhnutnom rozsahu. Predmetný stavebný objekt rieši úpravu jestvujúcej miestnej komunikácie ulice Martina Kukučina a chodníka pre peších v nadväznosti na novonavrhovanú konštrukciu železničného priecestia v danom kilometri.

2.2 Podklady

Pre vypracovanie projektovej dokumentácie v stupni pre stavebné povolenie v podrobnostiach pre realizáciu stavby (DSPRS) boli použité nasledovné podklady:

- Zmluva o dielo č.1100076953/2017/5400/051
- Investičné zadanie
- Geodetické zameranie tangovaného územia
- Pochôdzka a rekognoskácia dotknutého územia projektantom
- Závery z pracovných jednaní a z prerokovaní návrhu technického riešenia so správcom – ŽSR OR Zvolen
- Príslušné technické normy, predpisy a vyhlášky
- predpis ŽSR Z 12 Železničné priecestia a priechody

2.3 Rozsah projektu

Projektová dokumentácia predmetného SO je vypracovaná v rozsahu :

1. Technická správa
2. Situácia v mierke 1 : 200
3. Vzorové priečne rezy v mierke 1:50
- 4a. Pozdĺžny profil – komunikácia v mierke 1:1000/100
- 4b. Pozdĺžny profil – chodník v mierke 1:1000/100

- 5. Priečne rezy v mierke 1:100
- 6. Vytýčovací výkres v mierke 1:200

2.4 Inžinierske siete dotknuté predmetným objektom

Inžinierske siete boli v rámci šetrenia zakreslené do výkresov podľa podkladov a vytýčenia ich správcov . Realizáciou navrhovaných prác budú dotknuté nasledujúce siete :

Vodovod v správe Západoslovenskej vodárenskej spoločnosti

Stredotlaký plyn v správe SPP

Kanalizácia v správe Mestského úradu Levice

Pokiaľ sú vedenia uložené v chráničkách a normou predpísaných hĺbkach nemalo by dôjsť k priamej kolízii s navrhovanými úpravami . Ak sa preukáže, že dochádza ku kolízii, bude potrebné vzniknutú situáciu riešiť za prítomnosti správcu príslušného vedenia.

2.5 Súvisiace objekty a stavby

Súvisiacimi stavebnými objektami v rámci tejto stavby sú:

SO 01 Železničný spodok

SO 02 Železničný zvršok

SO 05 Úprava rozvodov NN

SO 06 Úprava trakčného vedenia

SO 07 Úprava vonkajšieho osvetlenia stanice

SO 11 Ukoľajňovací plán

Súvisiacimi prevádzkovými súbormi tejto stavby sú:

PS 01 Staničné zabezpečovacie zariadenie

PS 03 PZZ v km 0,490

PS 04 Miestna kabelizácia

3. TECHNICKÉ RIEŠENIE

3.1 Existujúci stav

V súčasnosti sa na danom území nachádza zabezpečené úrovňové priecestie cez koľaj č.1 a koľaj č.2 s trvale uzatvorenými závorami. Jedná sa úrovňové kríženie železničnej trate s miestnou komunikáciou šírky cca 6m s asfaltovým krytom.

3.2 Navrhovaný stav

Úprava komunikácie je riešená len na nevyhnutne dlhom úseku, ktorá je potrebná z dôvodu budovania novej priecestnej konštrukcie (rieši SO 02) . Úprava je navrhnutá v dĺžke 67,84m po oboch stranách priecestia. Základné šírkové usporiadanie vychádza z kategórie MOU 6.5/40. Úprava bude pozostávať z úpravy nivelety komunikácie vzhľadom na zmenu výškového vedenia železnice a výmeny konštrukčných vrstiev vozovky v riešenom úseku. Úprava komunikácie priamo nadväzuje na priecestnú konštrukciu. Smerovo úprava kopíruje pôvodné šírkové usporiadanie s tým že rešpektuje v rámci možností podklad, ktorý sme mailom obdržali od MsÚ Levice. Výškovo sa prispôbuje novo navrhovanému priecestiu a v miestach napojení na terajší stav. Uhol kríženia s priecestím je 79,7°.

Šírkové usporiadanie zodpovedá kategórii MOU 6,5/40 podľa STN 73 6110:

- jazdné pruhy 2,75 m (s rozšírením v oblúkoch)
- bezpečnostný odstup 0,50 m (z toho 150 mm obrubník)
- celková šírka v korune 5,5 m

Komunikácia je z oboch strán ohraničená cestným obrubníkom 150/260 uloženým v úrovni kom. v bet. lôžku C12/15 .Za obrubníkom sa v šírke 0,35 dosype vrstva štrkodrviny frakcie 0-22 v hrúbke 100 mm

Priečny sklon komunikácie je premenlivý maximálny 1,6% v napojení na exist. priečny sklon kom.

Návrh konštrukcie vozovky na ploche **230 m²**:

asfaltový betón	AC 11 O; 50/70; II; 50 mm; STN EN 13108-1	50 mm
spojovací postrek	PS- E C50B4 0,5kg/m ² 0,50 kg/m ²	
asfaltový betón	AC 22 P; 50/70; II; 70 mm; STN EN 13108-1	70 mm
infiltračný postrek	PS- I C50B4 0,5kg/m ² 0,50 kg/m ²	
cementová stabilizácia	CBGM C5/6 180 mm; STN 73 6124-1	180 mm
štrkopiesok	UM ŠD 31,5 Gc; 220 mm; STN 73 6126	220 mm
zemná pláň	Edef2=45MPa	
SPOLU		520 mm

Návrhový modul únosnosti podložia $E_{p,n,min}=45$ MPa. Únosnosť podložia na konštrukčnej pláni (STN 73 6133 a STN 73 6190) vyjadrená modulom deformácie $E_{def2} > 90$ MPa. Únosnosť podložia na vrstve štrkodrviny vyjadrená modulom deformácie $E_{def2} > 120$ MPa. Pomer $E_{def2}/E_{def1} < 2.5$.

V mieste styku novej konštrukčnej vrstvy a pôvodnej konštrukčnej vrstvy sa jestvujúca obrusná a ložná vrstva odfrézujú v hrúbke 50mm na celú šírku vozovky. Pod obrusnú vrstvu v mieste rozhrania novej a jestvujúcej podkladnej asfaltovej vrstvy sa osadí výstužná mreža zo sklenených vlákien spletených do biaxiálnej štruktúry pokryté vrstvou elastomerného polyméru so samolepiacou vrstvou aktivovateľnou jednoduchým tlakom šírky 1.50m s nasledovnými základnými parametrami:

- veľkosť oka $> 20 \times 20$ mm,
- samolepiaca vrstva aktivovaná tlakom,
- pevnosť v ťahu > 100 kN/m.
- netkaná textília s plošnou hmotnosťou < 40 g/m²
- veľkosť oka 25 x 25 mm

Mreža sa musí ukladať v zmysle TP064 a v zmysle požiadaviek výrobcu. Prípadný prekryv spojov na šírke minimálne 100-150mm. Spojovací postrek v objeme 1.70kg/m² s minimálnym obsahom asfaltu 60% sa naniesie pred uložením mreže.

Navrhovaný chodník zabezpečuje prepojenie exist. chodníkov na ulici Martina Kukučina cez priecestie a je navrhnutý v dĺžke 4,15m po priecestie (SO 02) a v dĺžke 24,6m po napojenie na exit. chodník. Šírka budovaného chodníka je 1.50m. Chodník je ohraničený z oboch strán chodníkovými obrubníkmi 100/200 uloženými v betónovom lôžku C12/15.

Priečny sklon chodníka je smerom od priecestia jednostranný 2%.

Konštrukčné vrstvy chodníka sú nasledovné **44 m²**:

asfaltový betón	AC 11 O; 50/70; II; 40 mm	40 mm
spojovací postrek	PS C65B4	0,50 kg/m ²
asfaltový betón	AC 16 O; 50/70; II; 60 mm	60 mm
spojovací postrek	PS C65B4	0,50 kg/m ²
štrkodrvina fr.0-32	ŠD 0-32	150mm
SPOLU		hr. 250 mm

Na chodníku musí byť zabezpečený bezpečný pohyb a preto je stanovený súčiniteľ šmykového trenia min 0,6 pre plochy a $0,6 \cdot \tan \alpha$ pre rampy podľa STN 734130.

Úprava podložia vrátane požadovanej miery zhutnenia musia spĺňať požiadavky STN 73 6133 a STN 72 1006.

Úprava pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie

Súčasťou chodníka je aj vybudovanie hmatateľných povrchov na bezpečné navádzanie cez priechod v zmysle NARIADENIA KOMISIE (EÚ) č. 1300/2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou a TP 10/2011 (navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách). Varovný pás šírky 0.4m je po oboch

stranách priechodu osadený vo vzdialenosti 0.50m od polohy železničnej závorý. Od varovného pásu na obe strany je osadený signálny pás zabezpečujúci navádzanie osôb požadovaným smerom cez priechod, alebo ich navedenie na prirodzenú vodiacu líniu, ktorá je v tom to prípade tvorená obrubníkom na okraji chodníkov. Zalomenie signálneho pásu je v uhle 90°, pričom drážky na seba musia nadväzovať. Farebné vyhotovenie varovného pásu a signálneho pásu musí byť kontrastné voči okolitým spevneným plochám. Hmatateľné povrchy sa vytvoria nanosením **studeného plastu** na asfaltový povrch

Trvalé dopravné značenie

Poloha navrhnutého nového zvislého a vodorovného dopravného značenia je zrejmá z prílohy č.2 (Situácia). Nové dopravné značenie pozostáva z obnovy vodorovného dopravného značenia v mieste výmeny konštrukčných vrstiev vozovky a z osadenia dopravnej značky A30b (Výstražný križ pre železničné priecestie viackoľajné). Dopravné značky A30b sa osadia na výstražník PZZ. Z oboch strán priecestia sa osadia dopravné značky A27, A28 a A29. Na dopravnej značke A27 sa osadí značka A25 (Železničné priecestie so závorami).

Zvislé dopravné značky nesmú zasahovať do vymedzenej časti dopravného priestoru stanoveného voľnou šírkou a voľnou výškou cesty podľa STN 73 6101:2003-06, STN 73 6110 a STN 73 6201:1999-09.

Zvislé dopravné značenie bude umiestnené a použité v súlade so zákonom NR SR č.8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa vyhlášky MV SR č.9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Použité dopravné značenie bude vyrobené a použité v súlade s STN 01 8020 (Dopravné značky na pozemných komunikáciách). Osadené dopravné značenie bude spĺňať podmienky zákona 133/2013 Z.z. o stavebných výrobkoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášky MDVRR SR č. 162/2013 Z.z., ktorou sa ustanovuje zoznam skupín stavebných výrobkov a systémy posudzovania parametrov. Zvislé dopravné značenie bude osadené odborne spôsobilou osobou podľa paragrafu 45 zákona č.50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov.

Dopravné značenie musí byť po celé obdobie funkčné, správne aplikované, umiestnené v bezpečnej vzdialenosti kolmo na smer jazdy vozidiel, tak, aby ho prichádzajúci vodiči včas zreteľne videli. Nesmie byť poškodené a musí sa udržiavať v čistote.

Dopravné značenie bude umiestnené zvisle na konštrukcii pevne spojenej so zemou a pripevnené tak, aby odolávalo bežným poveternostným podmienkam a vplyvom cestnej premávky, pričom nesmie prísť k deformáciám, pootočeniu, alebo spadnutiu značiek. Zvislé dopravné značky a zariadenia sa osádzajú kolmo na smer premávky. Dopravné značky sa vyhotovia z oceľového pozinkovaného plechu.

Pôvodné vodorovné dopravné značenie v úsekoch kde dochádza k jeho zmene a v úsekoch kde je navrhnuté obnovenie jestvujúceho vodorovného dopravného značenia sa musí najprv dôkladne odstrániť (nie pretretím).

Minimálna vzájomná vzdialenosť dopravných značiek v intraviláne je 10m. Najmenšia vodorovná vzdialenosť bližšieho okraja zvislej dopravnej značky, jej nosnej konštrukcie, alebo dopravného zariadenia od vonkajšieho kraja spevnenej časti krajnice je 0.50m (výnimočne 0.30m), maximálne 2.0m. Spodný okraj značky musí byť v intraviláne minimálne 2.0m nad úrovňou chodníka, resp. minimálne 2.5m nad úrovňou cyklistickej komunikácie.

Pevné zvislé dopravné značky musia byť vyhotovené v retroreflexnej úprave triedy 2 (ref 2). Dopravné značky budú vyhotovené v základnom rozmere.

Pred a za priecestím sa vyznačí vodorovné dopravné značenie V8c po oboch stranách komunikácie. Vodorovné dopravné značenie je navrhnuté z retroreflexného plastového dvojzložkového materiálu.

Pri realizácii vodorovného dopravného značenia (VDZ) s použitím retroreflexného plastového dvojzložkového materiálu – profilovaného je potrebné dodržať nasledovné technicko – kvalitatívne požiadavky:

- hrúbka vrstvy: 2 – 3 mm
- reflexnosť trvalých aj dočasných VDZ za denného do 30 dní po aplikácii VDZ musí byť minimálne 160 mcd/m²/lx
- reflexnosť trvalých aj dočasných VDZ za denného svetla na konci záručnej doby musí byť minimálne 100 mcd/m²/lx
- retroreflexnosť VDZ pri osvetlení svetlami vozidla v podmienkach za sucha do 30 dní po aplikácii musí byť minimálne 300 mcd/m²/lx
- retroreflexnosť trvalých aj dočasných VDZ pri osvetlení svetlami vozidla v podmienkach za sucha na konci záručnej doby musí byť minimálne 100 mcd/m²/lx
- merný koeficient RL pre VDZ v podmienkach za vlhka nesmie byť počas záručnej doby nižší ako 75 mcd/m²/lx
- merný koeficient RL pre VDZ v podmienkach za dažďa nesmie byť počas záručnej doby nižší ako 75 mcd/m²/lx
- koeficient jasu β pre VDZ v podmienkach za sucha počas záručnej doby nesmie klesnúť pod 0,40
- trichromatické súradnice bodov tolerančných oblastí musia byť v súlade s STN EN 1436:2007-11, tabuľka 6

3.3 Búracie práce

V rámci tohto SO sa vyfrézuje 156 m² asfaltového krytu hrúbky 50 mm a odstráni sa celá konštrukcia exit. kom. na ploche 230 m² hr. cca 520mm. Exist. chodník dĺžky 23m na ploche 36m² hr. cca 250 mm.

4. POŽIADAVKY NA POSTUP STAVEBNÝCH PRÁC A ÚDRŽBU

4.1 Osobitné podmienky pre realizáciu

Realizácia prác predmetného SO musí byť vykonaná za výluky príslušných koľají.

4.2 Hlavné zásady postupu výstavby

K realizácii stavebného objektu môže dôjsť až po ukončení realizácie SO 01 a SO 02
Konkrétny postup výstavby si určí zhotoviteľ stavebného objektu.

Návrh stavebného postupu:

- odstránenie asfaltového krytu komunikácie frézovaním
- odstránenie podkladných vrstiev vozovky v nevyhnutnom rozsahu
- odstránenie ochrannej vrstvy vozovky v nevyhnutnom rozsahu
- zarovnanie, vyspádovanie prípadne zhutnenie zemnej pláne
- rozprestretie ochrannej vrstvy komunikácie, zhutnenie
- rozprestretie podkladných vrstiev komunikácie, zhutnenie
- zriadenie asfaltového krytu vozovky finišerom
- naniesenie vodorovného dopravného značenia

4.3 Vytýčenie objektu

Vytýčenie objektu bude možné previesť podľa bodov vytyčovacieho výkresu naviazaných výškovo na systém Balt po vyrovnaní a smerovo na súradnicový systém JTSK.

4.4 Požiadavky na prevádzku a údržbu zariadení

Ukončený stavebný objekt vyžaduje iba bežnú údržbu.

5. ZEMNÉ PRÁCE, VÝKOPY, NAKLADANIE S ODPADMI

- demolácia existujúcej cesty hrúbky 0.52m na ploche 230m²
- demolácia existujúceho chodníka hrúbky 0.25m na ploche 36m²
- výkopy 7 m³
- konštrukčné vrstvy vozovky 230m²
- dosypanie krajnice zeminou 6,7m³
- nespevnená krajnica zo štrkodrviny na ploche 28m²
- dodatočný zásyp 6,5m³

5.1 Nakladanie s odpadmi a vyzískanými materiálmi

Je riešené v samostatnej časti projektovej dokumentácie – B. Súhrnná technická správa.

6. POPIS TECHNICKÉHO RIEŠENIA Z RÔZNYCH HĽADÍSK

6.1 Popis riešenia z hľadiska starostlivosti o životné prostredie

Navrhnuté technické riešenie nemá negatívny vplyv na životné prostredie.

Zhotoviteľ stavebných prác bude musieť zaistiť počas výstavby dodržiavanie všetkých bezpečnostných a technologických predpisov a noriem tak, aby nedošlo k výraznému zhoršeniu stavu životného prostredia. Po dobu realizácie stavby dôjde k zhoršeniu okolitého životného prostredia zvýšeným hlukom, otrasmami, prachom a exhalátmi pracujúcich stavebných mechanizmov. Počas vykonávania zemných prác bude potrebné zaistiť počas suchých dní kropenie prepravných trás v blízkosti zástavby. V daždivom počasí je povinnosťou stavebnej organizácie, v zmysle vyhlášok o cestnej premávke zaistiť, aby motorové vozidlá boli pred výjazdom na komunikácie očistené od blata a zároveň zaistiť sústavné čistenie komunikácií svojimi pracovníkmi. Pri realizácii stavby využívať iba vyznačené obvody staveniska a nezasahovať do priestorov, ktoré neboli pre stavbu vyhradené. Počas stavebných prác treba dodržiavať všetky predpisy o ochrane životného prostredia, aby nemohlo dôjsť ku zamoreniu povrchových a podzemných vôd a pôdy únikom ropných látok zo stavebných strojov a mechanizmov.

6.2 Riešenie z hľadiska BOZP a bezpečnosti prevádzky stavebných zariadení

Starostlivosť o bezpečnosť práce pri stavbe a v budúcej prevádzke je riešená v samostatnej časti projektovej dokumentácie v časti F ako: „Plán bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci“.

1. Stavebné práce musia byť vykonávané v súlade s právnymi a ostatnými predpismi na zaistenie BOZP, najmä ustanovení :

- zákona NR SR č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- NV SR č.396/2006 Z.z. o minimálnych bezpečnostných a zdravotných požiadavkách na stavenisko
- vyhlášky MPSVaR SR č. 147/2013 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti na zaistenie bezpečnosti a ochrany zdravia pri stavebných prácach a prácach s nimi súvisiacich a podrobnosti o odbornej spôsobilosti na výkon niektorých pracovných činností,
- vyhlášky MDPT SR č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe;
- vyhlášky MZ SR č. 448/2007 Z. z. o podrobnostiach o faktoroch práce a prac. prostredia vo vzťahu ku kategorizácii prác z hľadiska zdravotných rizík a o náležitostiach návrhu na zaradenie prác do kategórií;
- vyhlášky SÚBP č. 59/1982 Zb., ktorou sa určujú základné požiadavky na zaistenie bezpečnosti práce a technických zariadení, ako aj ustanovení ostatných platných bezpečnostných predpisov, technických noriem (STN, TNŽ, EN) a Nariadení vlády SR vydaných na zaistenie BOZP a technických zariadení platných v čase realizácie predmetnej stavby pri všetkých vykonávaných činnostiach,
- predpisu ŽSR Z 2 Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc Slovenskej republiky,
- predpisu ŽSR SR 1004 (D) Výluková činnosť ŽSR, ako aj ustanovenia ostatných platných bezpečnostných predpisov, technických noriem (STN, TNŽ, EN) a Nariadení vlády SR vydaných na zaistenie ochrany zdravia, bezpečnosti práce a technických zariadení platných v čase realizácie predmetnej stavby pri všetkých vykonávaných činnostiach.

2. Vykonávať pracovné činnosti, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnosti prevádzkovania dráhy a dopravy na dráhe, môžu len zamestnanci, ktorí spĺňajú predpoklady na odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a na psychickú spôsobilosť v zmysle príslušných ustanovení Zákona NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých ďalších zákonov a predpisov ZSR Z3 „Odborná spôsobilosť na ŽSR“, ŽSR Z4 „Posudzovanie psychickej spôsobilosti“.
3. Každý zamestnanec, ktorý má prvýkrát vstúpiť do obvodu železničnej dráhy alebo do ochranného pásma železničnej dráhy (v zmysle predpisu ŽSR Z2 „Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc Slovenskej republiky“), musí byť preukázateľne poučený a overený z predpisov o BOZP v stanovenom rozsahu podľa predpisu ŽSR Z3 „Odborná spôsobilosť na ŽSR“ v poverenom vzdelávacom zariadení. Rovnaké podmienky uvedené v tomto bode sa vzťahujú aj na zamestnancov, s prekročenou periodicitou školenia.
4. Zhotoviteľ resp. podzhotoviteľ stavebných prác, ako aj všetky osoby zúčastnené nastavebných úpravách predmetnej stavby musia v plnej miere rešpektovať a dodržiavať ustanovenia predpisu ŽSR Z2 „Bezpečnosť zamestnancov v podmienkach Železníc Slovenskej republiky“ a súvisiacich platných právnych a ostatných predpisov na zaistenie BOZP.
5. Podľa príslušnej špecifikácie sa na určené technické zariadenia vzťahujú podmienky vyhlášky MDPT č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach, ktoré musí zhotoviteľ stavebných prác dodržiavať a spĺňať.
6. Zhotoviteľ stavebných prác musí zabezpečiť zamestnancom, ktorí budú obsluhovať resp. majú vykonávať činnosť na elektrických zariadeniach v súvislosti so stavebnými úpravami predmetnej stavby príslušnú kvalifikáciu v zmysle noriem STN 34 3100:2001-08 a STN 34 3109 resp. zodpovedá za jej platnosť.
7. Zhotoviteľ stavebných prác je zodpovedný a povinný za správne a sústavné zisťovanie nebezpečenstiev a ohrození, posudzovať riziko a vypracovať písomný dokument o posúdení rizika pri všetkých pracovných činnostiach a okamžité prijatie adekvátnych opatrení (technických, organizačných, OOPP) na zaistenie BOZP.
8. Pri všetkých inžinierskych sieťach (v energetike, plynárstve, telekomunikáciách, ...) sa musia práce vykonávať tak, aby boli dodržané príslušné ochranné pásma. Pri prácach v ochrannom pásme sa musia dodržiavať príslušné predpisy a podmienky správcov, resp. si vyžiadať dozor počas výstavby.
9. Zhotoviteľ stavebných prác zodpovedá za pridelenie účinných OOPP v zmysle NV č. 395/2006 Z. z. o minimálnych požiadavkách na poskytovanie a používanie osobných ochranných pracovných prostriedkov.
10. Stavebnou činnosťou nesmie byť ohrozená bezpečnosť a zdravie zamestnancov ŽSR, Železničného podniku, polície, ako aj cestujúcej verejnosti a všetkých ostatných osôb, ktoré sa môžu pohybovať a vstupovať do priestorov bez vylúčenia verejnosti počas realizácie stavebných prác v súlade s osobitným predpisom (zákonom NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších právnych úprav).
11. Počas realizácie stavebných prác musí zhotoviteľ stavebných prác vhodným spôsobom zabezpečiť ochranu a vytvoriť bezpečné podmienky pre pohyb cestujúcej verejnosti, zamestnancov ŽSR, Železničného podniku, polície a dopravcov s vyznačením bezpečných trás pohybu v miestach dotknutých stavebnými úpravami.
12. Počas realizácie stavebných prác musí zhotoviteľ stavebných prác dodržiavať ustanovenia Vyhlášky MŽPSR č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

6.3 Riešenie z hľadiska zaistenia BOZP v budúcej prevádzke

Riešenie z hľadiska zaistenia BOZP v budúcej prevádzke spracuje vybraný zhotoviteľ stavby a musí zohľadňovať:

- § 4 Zákona č. 124/2006 Z. z. o BOZP a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- „Podklad“ vypracovaný v zmysle § 5 NV SR č. 396/2006 Z. z.,
- „Spôsob zaistenia BOZP pri budúcej prevádzke“ vypracovaný v zmysle § 9 Vyhlášky MŽP SR č. 453/2000 Z. z..

V Bratislave
December 2017

Vypracoval:
Ing. Vladimíra Rožoková