

B. Souhrnná část

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 Průzkumy a podklady

Bylo provedeno zaměření skutečného stavu.

Byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí.

Byla provedena prohlídka pozemku a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Projektová dokumentace ve stupni PROJEKT byla zpracována na základě schválené přípravné dokumentace.

V rámci přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum v místě stavby, jehož účelem bylo ověření skladby konstrukčních vrstev, stanovení statického modulu přetvárnosti a opravného součinitele „z“ na zemní pláni pražcového podloží.

Dle závěrečné zprávy z geotechnického průzkumu, byla prokázána dostatečná únosnost zemní pláně, která je tvořena písčitým propustným materiálem příznivých geotechnických vlastností. Úprava zemní pláně není v rámci rekonstrukce nutná.

B.1.2 Ochranná pásma

Stavba je v ochranném pásmu celostátní dráhy. Urbanisticky nedejde k žádným změnám.

V místě stavby se nachází inženýrské sítě ve správě: ČD - Telematika a.s.; SŽDC, s.o., OŘ HKR SSZT; SŽDC, s.o., OŘ HKR SEE; Telefonica Czech Republic, a.s., ČEZ Distribuce a.s., Vodovody a kanalizace Pardubice, a.s. (vodovod, kanalizace), UPC České republika, s.r.o.

B.1.3 Koncepce stavby

Popis navrženého technického řešení

PS 01 Zabezpečovací zařízení

Stávající stav – výhybky 1XA a 1XB ve spojce jsou přestavovány elektromotorickými přestavníky, zapojenými do SZZ žst. Pardubice-Rosice nad Labem. V oblasti rekonstrukce železničního svršku je zřízena souvislá izolace kolejiště. Situování izolovaných styků je zřejmé z výkresové části dokumentace. Celkem je v oblasti rekonstrukce 12 ks izolovaných styků.

Navrhovaný stav – bude provedena rekonstrukce výhybek 1XA a 1XB – budou vloženy nové výhybky přibližně na pozici stávajících. Nové výhybky budou typu:

- výhybka č. 1XA R65-1:12-500-Pld-I
- výhybka č. 1XB R65-1:12-500-Pld-I.

výhybky budou na dřevěných pražcích a s čelistovými závěry. Odvratná kusá kolej bude zkrácena, bude na ní zřízeno nové zemní zarážedlo.

Na nové výhybky budou namontovány nové elektromotorické přestavníky rozřezné s třífázovými motory. Pro připevnění přestavníků budou použity kloubové připevňovací soupravy. Stávající venkovní výstroj kolejových obvodů bude přesunuta k novým polohám izolovaných styků. Budou použity stávající stykové transformátory, budou dodána nová lanová připojení stykových transformátorů a nové lanové propojky kolejových obvodů. Kabelizace k přestavníkům a kolejovým obvodům bude zřízena v místě rekonstrukce nová, napojená na stávající kabelová vedení k vnitřní výstroji SZZ žst. Pardubice – Rosice nad Labem. Místa spojek budou ve výkopech označena magnetickými značkami. Vnitřní výstroj bude použita stávající, budou provedeny pouze stavbou vyvolané úpravy a regulace zařízení.

Výhybky na pardubickém zhlaví umožňují jízdu do odbočky na dopravní koleje rychlostí 50km/h, proto budou na hlavní návěstidla doplněny indikátorové tabulkami s číslicí 5.



SO 01 Rekonstrukce žel. svršku

Technické řešení je patrné z příložené výkresové dokumentace. Stávající výhybky č.1XA a 1 XB budou nahrazeny novými výhybkami J R65 1:12-500 Pld-I včetně jejich přípojů v daném rozsahu, stávající kolejové lože bude v rozsahu rekonstrukce rekonstrukce koleje rekonstruováno-

V rámci stavebních prací dojde k demontáži kolejové spojky, koleje v km 2,016 876 – 2,262 200 trati Pardubice –Jaroměř a v km 91,674 460 - 91,808 000 (zemní zarážedlo) trati Havl. Brod – Pardubice-Rosice n. L., odtěží se štěrkové lože. Stávající zemní zarážedlo v km 91,808 bude demontováno.

Na mostě bude demont. kolej, podkladnicové komplety, plechy podlah, pojistné úhelníky a mostnice.

Na upravenou pláň tělesa žel. spodku se uloží separační geotextilie a zřídí se štěrkové lože z nového materiálu. Poté budou kladeny nové výhybky. V rozsahu rekonstrukce žel. svršku budou rekonstruovány i jedno a oboustranné drážní stezky.

Na mostě budou po uložení nových mostnic, podlahových plechů a pojistných úhelníků připevněny nové podkladnicové komplety a stávající kolejnice.

Materiál žel. svršku:

trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

- km 91,674–91,688 860 (dl.14,400m) bude svršek tv. R65, R4pl, ŽS4, Sb8, „u“ – mat. nový
- km 91,688 860–91,692 460 (dl. 3,600m) bude před ZV č. 1XA vložen LIS s kalenými hlavami. LIS bude dílensky svařen se ZV a bude tedy součástí vyhybky.
- km 91,692 460–91,733 254 výhybka 1XA JR65-1:12-500-I Plďř - materiál nový, v odb. větvi LIS s kalenými hlavami.
- km 91,733 254–91,785 254 (dl. 50,000m) bude za KV výh. č. 1XA svršek tv R65, Sb8 R4pl, ŽS4,"u" - materiál užitý
- km 91,785 254–91,791 254 (dl. 6,000m) bude za koncem BK svršek tv R65, Sb8 R4pl, ŽS4,"u" - materiál užitý

trať Pardubice hl.n. – Hradec Králové hl.n.

- km 2,016 876–2,046 875 (dl.30,000m) bude před KV. č. 1XB svršek tv. R65, R4, ŽS4, pr. dř., „u“ - materiál nový
- km 2,046 875–2,089 670 výhybka 1XB JR65-1:12-500-I Plďř - materiál nový, výhybka bude mít prodloužené opornice
- km 2,089 670–2,093 270 bude za ZV 1XB LIS s kalenými hlavami. LIS bude na konci prodloužených opornic a bude tedy součástí vyhybky.
- km 2,093 270–2,119 670 (dl. 26,400m) bude svršek tv R65 - materiál nový
- km 2,119 670-2,262 200 (dl. 142,530m) bude na mostnice+1ks pražec před a za mostem svršek tv R65 (kolejnice stávající)
- km 2,089 670 – 2,120 360 (dl. 30,690m) bude svršek R4d, Skl 24, pr.dř. "u" – mat. nový
- km 2,120 360 - 2,130 960 (dl. 10,600m) bude na mostnice uložen komplet R 4d, Skl 24B, podložky pod patu kolejnice EVA Zw 687 - materiál nový; mostnice dodá SŽDC s.o., OŘ HK, SMT
- km 2,130 960 – 2,261 620 (dl. 0,580m) bude na první dř. pražec za mostem uložen komplet R 4d, Skl 24U, materiál nový
- v délce 5,4m KVDZ směrem od mostu bude na dřevěných pražcích uložen komplet R 4d, Skl 24U - řešeno v rámci stavby: Oprava 1. staniční koleje v žst. Pardubice-Rosice nad Labem

kolejová spojka 1XA a 1XB

- km 91,735 230 – 91,738 830 (dl. 3,600m) bude za KV 1XA vložen LIS s kalenými hlavami. LIS bude dílensky svařen se ZV a bude tedy součástí vyhybky.



- km 91,738 830 – 91,754 129 (dl. 15,299m) bude vložen svršek tv. R65, R4, ŽS4, pr. dř., „u“ - materiál nový

Výhybky:

Č.	Staničení	Druh	Svršek	Úhel	Poloměr	Typ	Směr odboč	Poloha stáv. zař.	Druh záv.	Druh pražců	Druh upevnění srdcovky	Typ srdcovky	Typ jazyků
1XA	91,692 450	J	R65	1:12	500	I	P	1	ČZP	dř	KS	SK	JPŽH
1XB	2,089 670	J	R65	1:12	500	I	P	1	ČZP	dř	KS	SK	JPŽH

Výhybky budou vybaveny: čelistové závěry VZ200, zámky proti putování jazyků a opornic, pomocnými válečkovými stoličkami. Bude instalován ohřev jazyků a přestavníků výhybky (SO 02 – Elektrický ohřev výhybek). Budou osazeny nové námezníky výhybek.

Výhybka 1XA - před ZV bude dílensky svařen pár LIS s kalenými hlavami kolejnic, v odbočné větvi bude pár LIS s kalenými hlavami kolejnic, za KV v odbočné větvi bude dílensky svařen pár LIS s kalenými hlavami kolejnic.

Výhybka 1XB – v odbočné větvi bude pár LIS s kalenými hlavami kolejnic, výh. bude mít před ZV prodloužené opornice – součástí prodloužených opornic bude LIS s kalenými hlavami kolejnic.

Zřídí se celkem 10ks LIS s kalenými hlavami kolejnic a 2ks IS přibližně ve stávajícím umístění (z toho 4ks v odbočných větvích výhybek, 4ks dílensky svařené před ZV a za KV, 2ks LIS na konci prodloužené opornice)

Kolejnice v nově vložených výhybkách a kolejových polích budou svařeny a bude v nich zřízena bezstyková kolej dle předpisu SŽDC S3 a SŽDC S3/2 a výjimek z těchto předpisů popsanych v STZ.

Dále je nutné při zřízení BK postupovat dle doporučení uvedených v: Výpočet interakce bezstykové koleje a mostu v km 2,184 trati Pardubice hl.n. – Hradec Králové hl.n.

Práce prováděné na mostě a výhybkách je nutné provádět souběžně. Na navržený stav bude udělena SŽDC s.o., OTH výjimka z předpisu SŽDC S3 díl XII.

Bude provedeno směrové a výškové vyrovnání kolejí v rozsahu zřejmém ze situace stavby a zajištění nové GPK dle SŽDC S3, část třetí. Sklonové a směrové poměry viz výkresová dokumentace.

Zapuštěné kolejové lože se zřídí:

- u koleje trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem v km 91,692 460 - 91,735 254 vlevo
- mezi kolejemi v km 1,967 422 – 2,120 000
- u koleje trati Pardubice hl.n. – Hradec Králové hl.n. v km 2,016 875 – 2,120 000 vpravo.

Konstrukce pražcového podloží bude typu 1 - kolejové lože bude zřízeno na upravenou vodorovnou plášť žel. spodku se separační geotextilií.

Kol. lože bude mít tl. 350mm pod úložnou plochou pr. dř. a 400mm pod úložnou plochou pr. bet.

Drážní stezka a kolejové lože budou zřízeny dle vzorových listů SŽDC.

Na konci odvrátne koleje se zřídí nové zemní zarážedlo dle vzor. listů žel. spodku SŽDC Ž 9.11.

Bude provedena regulace trakce vzhledem k nové poloze koleje.

SO 02 Elektrický ohřev výhybek

Stávající stav – V současné době není elektrický ohřev výhybek instalován.

Navrhovaný stav – Řešení souprav EOV vychází ze schválených vzorových listů železničního svršku a EOV. Souprava pro ohřev opornic výhybky je tvořena topnicemi, upevňovacími prvky a připojovacím flexibilním kabelem. Z rozvaděče R-EOV je pro napájení ohřevu opornic veden samostatný kabel v provedení CYKY-O, tento kabel je ukončen ve svorkovnicové skříňce instalované vedle výhybky. Dle počtu opornic se instaluje příslušné množství svorkovnicových skříněk, které mezi sebou budou propojeny kabelem v provedení CYKY-O shodného průřezu dle kabelu přívodního. Ze skříněk jsou vedeny flexibilní kabely napájení topnic, uložení těchto kabelů bude provedeno do pevných



PVC trub pevně spojených s konstrukcí výhybky. Soupravy pro ohřev dvojice závěrů se skládají z topnic o výkonu 250W, upevňovacího materiálu a připojovacího kabelu. Z rozvaděče REOV je pro napájení ohřevu závěrů veden samostatný kabel v provedení CYKY-O ukončený ve svorkovnicové skříňce, shodným způsobem jako v případě ohřevu opornic. Dle počtu závěrů se instaluje příslušné množství svorkovnicových skříněk, které mezi sebou budou propojeny kabelem CYKY-O shodného průřezu dle kabelu přívodního.

Napájení R-EOV bude provedeno z rozvaděče REOV5, který je umístěn na kolínském zhlaví v Pardubicích v rámci vybudování nového EOVS stavby: „EOV v žst. Pardubice - II. etapa“. **Byla provedena koordinace obou staveb.** Přívod rozvaděče REOV5 je dimenzován pro připojení EOVS-1XA a 1XB.

Z rozvaděče REOV5 bude položen napájecí kabel AYKY 3x120+70mm² do nového rozvaděče REOV1 u výhybky 1XA. Signalizace a ovládání EOVS povede po kabelu TCEKPFLE 3x4x0,8, který bude položen souběžně s napájecím kabelem do REOV5.

Zde bude umístěno teplotní a srážkové čidlo. Skříňka čidel je umístěna ve výšce max. 0,5m nad zemí. Kabel bude v rozvaděči REOV5 jištěn pojistkovým odpínačem 32A.

Ovládání EOVS je navrženo automatické a manuální v režimu testovacího provozu. Ovládání je z ovládacího rozvaděče RDOOS/EOVS umístěného v dopravní kanceláři. Dodávka ovládacího rozvaděče RDOOS/EOVS je součástí tohoto SO a je navržen v kompletním provedení řízení EOVS vč. softwarového vybavení. Panel je navržen jako skříňový v provedení s vnějším dotykovým panelem s vizualizací provozních stavů. Datové propojení k řídicí jednotce (rozvaděč REOV) je řešen prostřednictvím „rozhraní RS485“ a výstup na dálkové ovládání a diagnostiku je řešen prostřednictvím „rozhraní LAN/Ethernet“.

Dálkové ovládání EOVS

Systém umožňuje dálkově ovládat a diagnostikovat EOVS z ŘSE elektrodispečinku a zobrazení stavu EOVS z CDP. Dálkové řízení a diagnostika jsou navrženy v plném rozsahu ovládacího systému napájecích řídicích rozvaděčů REOV. Přenos dat je vyřešen v rámci přenosového systému. Propojení do systému je z ovládacího rozvaděče RDOOS/ EOVS řešeno datovým rozhraním LAN/Ethernet, datový přenos je v souladu se směrnici TS 2/2008-ZSE č.j.11980/09-OAE (druhé vydání) pomocí protokolu ČSN EN 60870-5-104. Na elektrodispečinku bude provedeno rozšíření software stávajícího centrálního koncentrátoru a rozšíření software určeného dohledového pracoviště.

Tabulka výhybek

Č.	druh, tvar
1XA	JR65-1:12-500-Pld
1XB	JR65-1:12-500-Pld

Výpočet příkonu:

Pi
výh. č. 1XA
8,2kW
výh. č. 1XB
8,2kW

Celkem Pi 16,4 kW

Uložení kabelů

Nová kabelová vedení budou uložena v chráničkách v zemi a musí být provedena dle ČSN.

Kabel AYKY 3x120+70mm² bude uložen do plast. kabelového žlabu, kabel TCEKPFLE do chráničky DN50.

Pod kolejemi bude proveden protlak 2x DN110 v hl.1,2m. Pod pojížděnými plochami budou kabely uloženy do obetonovaných chrániček. V místech překopů a výkopů nutno zajistit čistotu stěrkového lože, vykopaná zemina bude ukládána na geotextilii.



V prostoru km 1,6 přechází trať přes propustek ŽP506 (nad podchodem). Kabele budou v tomto prostoru uloženy do korugovaných trubek a připevněny ke stávající konstrukci k ostatním kabelům.

Při realizaci stavby se předpokládají kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi a podzemními zařízeními SŽDC SSZT a ČD Telematiky (DOK). Před zahájením výkopových prací je třeba provést důsledný průzkum výskytu inženýrských sítí, aby výstavbou nedošlo k jejich narušení. V případě kolize s kabelovou trasou jiného zařízení bude nutno provést úpravu trasy.

Před zahájením výkopových prací je nutno vytýčit veškeré podzemní sítě drážní i mimodrážní. V případě těsných souběhů s ostatními inž. sítěmi tyto sítě ochráněny lokální ochranou (plastové desky, žlaby, trubky PVC).

Zemní práce se budou provádět ručně. Při odkrytí inž. sítí bude vyzván jejich správce ke kontrole, případně ke koordinaci polohy.

Zařízení staveniště

V případě připojení zařízení staveniště na stávající rozvody el. energie LDSŽ ve stanici je nutno projednat podmínky připojení se správcem a provozovatelem el. rozvodů v místě připojení. Pro sjednání dodávky el. energie pro staveniště platí opatření o energetické součinnosti a spolupráci při využívání el. rozvodů a zař. SŽDC s. o.

Uvedení do provozu

Po ukončení montážních prací se provede poučení budoucího uživatele o zásadách obsluhy a údržby el. zařízení, která mohou provádět pouze osoby s odpovídající kvalifikací

Před uvedením do provozu je nutno provést revizi dle ČSN, provést technickou prohlídku a vydat průkaz způsobilosti pro zařízení UTZ.

Architektonické a urbanistické řešení

Rekonstrukce nemá vliv na architektonické a urbanistické začlenění do území.

Přeložky sítí

V místě stavby se nachází kabele ve správě SŽDC s.o. a dalších mimodrážních organizací. Při výkopových pracích je nutné dbát zvýšené opatrnosti a stávající sítě ochránit, aby nedošlo k jejich poškození. Stavba nevyžaduje přeložky sítí.

B.1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků

Staveniště bude využívat stávající objekty a prostory SŽDC s.o. a ČD a.s., přístup na staveniště bude po stávajících komunikacích a po přilehlých kolejích. K trvalému záboru půdního fondu nedojde. Případný dočasný zábor pozemku pro zařízení staveniště si zajistí vybraný zhotovitel. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu.

B.1.5 Výkup pozemků a staveb

Pro realizaci této stavby není nutný výkup pozemků ani staveb.

B.1.6 Výjimky z předpisů a norem

Navržené řešení vyžaduje výjimku z předpisu SŽDC S3 díl XII týkající se problematiky zřízení BK v oblasti mostu.

Cílem výjimky je zřízení BK bez použití dilatačních zařízení tak, aby byla zjednodušena konstrukce koleje, čímž se dosáhne ekonomických úspor a zjednodušení údržby takového úseku.

Toto řešení (bez nutnosti použití KMDZ) je ověřeno posudkem doc. Ing. Otty Pláška, PhD. (viz příloha) a je projednáno s pracovníky SŽDC, s.o., OTH a SŽDC, s.o., OŘ HKR.

Toto řešení vyžaduje zpracování *dokumentace na zřízení zkušebního úseku* (zajistí SŽDC, s.o., OŘ HKR).



Katalogové číslo	Druh odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v tunách	Způsob odstranění
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	štěrka z kolejiště	O	923,80	odvoz na skládku
17 05 07	Lokálně zneč. štěrka (výhybky) / skládka	štěrka z výměnových částí výhybek	N	72,32	odvoz na skládku NO
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	železniční pražce dřevěné kontaminované	N	78,36	odvoz na skládku NO
17 04 11	zbytky kabelů vodičů	zbytky kabelů vodičů	O	0,30	odvoz na skládku

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 185/2001 Sb. v platném znění v souladu s jeho prováděcími předpisy.

- **Odpady vzniklé na stavbě** (beton, zemina, štěrka z kolejiště, dřevěné pražce, izolace podchodu, atp.) budou odvezeny na skládku příslušné skupiny.

- **Použité dřevěné pražce:**

- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému využití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§12 odst. 3a)

- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)

- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny.

- **Výkopová zemina a použitý drážní štěrka** budou odvezeny na skládku příslušné skupiny. Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku nebo při předávání k využití do lokality, kde jsou prováděny povolené terénní úpravy nebo probíhá zavážení podzemních prostor.

- **Vyzískaný materiál, který není odpadem** (betonové a dřevěné pražce určené k dalšímu využití na železnici atp.) bude předán příslušnému OR. Bude postupováno dle provedené předkategorizace – viz karta kategorizovaného materiálu.

B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

Požární ochrana - nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení.

Bezpečnost práce - během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.

Bude zajištěna bezpečnost a plynulost železničního provozu, bezpečnost pracovníků provádějící stavební práce v blízkosti železniční trati a dodržování platných právních předpisů, zejména:

- vyhlášky č. 177/1995 Sb. stavební a technický řád drah v platném znění,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,



- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Dále budou respektována ustanovení obecně platných zákonů a vyhlášek:

- zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí v platném znění,
- zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů,
- zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.

Při provádění veškerých stavebních prací je třeba se řídit závaznými ustanoveními platných norem a podmínkami bezpečnosti práce obsažené v Zákoníku práce a vyhláškách Státního úřadu inspekce práce, zejména pak:

- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích v platném znění,
- zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění,
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Stavbu budou provádět osoby s příslušnou odborností a zkušeností. Vedení stavby bude prováděno v souladu se Stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací.

Veškeré práce budou prováděny v souladu s platnými ČSN.

V rámci tohoto projektu je zpracován *plán BOZP*, který je vložena jako: *Příloha 1.* této části dokumentace.

Civilní obrana - požadavky na civilní obranu nejsou.

B.5 ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Dále nesmí docházet k ohrožování bezpečnosti provozu v železniční stanici, zejména se zřetelem na cestující veřejnost a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, k znečišťování komunikačních cest, ovzduší a vod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

V Pardubicích

03 / 2014

vypracoval: ing. Petr Prchal

