




Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Ing. Nelly Neslová		Zodp. projektant: Ing. Petr Burda		Kontroloval: Ing. David Derka			
Kraj: Plzeňský			Traťový úsek/Obec: 0371 Horažďovice předměstí - Klatovy				
Investor Správa železnic, s.o., OŘ Plzeň							
Akce:  <div>Oprava mostů v úseku Žichovice - Sušice</div>  <div>SO 201 – Železniční svršek</div>						Formát A4	
						Datum 03/2021	
						Účel DUSP+PDPS	
						Č. zakázky 109-20 (3111-21-30)	
						Změna Č. kopie	
						Měřítko	
Obsah výkresu: TECHNICKÁ ZPRÁVA						Část dokumentace D.2.3	
						Č. výkresu 1	



## Obsah

1	Základní údaje o stavbě .....	4
1.1	Umístění stavby .....	4
1.2	Popis stavby .....	4
2	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech .....	5
3	Podklady .....	5
3.1	Vstupní podklady .....	5
3.2	Polohový systém, staničení a vytyčování .....	5
3.3	Inženýrské sítě .....	5
4	Popis stávajícího stavu .....	6
5	Navrhovaný stav .....	6
5.1	SO 201 Železniční svršek .....	6
5.1.1	Směrové řešení a výškové řešení .....	6
5.1.2	Prostorové uspořádání .....	6
5.1.3	Kolejový rošt .....	7
5.1.4	Kolejnice .....	7
5.1.5	Pražce .....	7
5.1.6	Kolejové lože .....	8
5.1.7	Stykovaná a bezstyková kolej .....	8
5.1.8	Rozšíření rozchodu .....	8
5.1.9	Izolované styky .....	8
5.1.10	Drážní stezky .....	8
5.1.11	Výstroj trati .....	8
5.1.12	Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje .....	8
5.1.13	Zesílená konstrukce pražcového podloží .....	9
6	Vliv stavby na životní prostředí .....	9
6.1.1	Vliv na životní prostředí .....	9
6.1.2	Odpadové hospodářství .....	10
7	Koordinace, přípravné práce .....	10
8	Dokončovací práce .....	10
9	Závěrečná ustanovení .....	10
10	Související předpisy: .....	12

## 1 Základní údaje o stavbě

### 1.1 Umístění stavby

Trať dle NJŘ: 710 Horažďovice předměstí – Klatovy  
Číslo trati dle prohlášení o dráze: 222  
Traťový úsek: 0371 Horažďovice předměstí (mimo) – Klatovy (mimo)  
Definiční úsek: 08 Žichovice - Sušice  
Začátek úseku stavby: km 15,291 437  
Konec úseku stavby: km 15,650 000  
Celková délka stavby: 359 m  
Kategorie dráhy: regionální  
Kraj: Plzeňský  
Okres: Klatovy  
Správce: OŘ Plzeň

Parcely:

číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník - právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Druh pozemku	Stavba způsob využití
<b>Obec: Sušice [557153]; Katastrální území: Velká Chmelná [651923]</b>						
1	653/1	Správa železnic, státní organizace	64	36736	ostatní plocha	dráha
<b>Obec: Rabí [557013]; Katastrální území: Čepice [737101]</b>						
2	1208/1	Správa železnic, státní organizace	338	51284	ostatní plocha	dráha

Stavební objekt bude realizován pouze na výše zmíněných pozemcích. V rámci stavby nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků. V rámci stavby nedojde k záborům pozemků ZPF.

Vlastníkem dlouhodobého hmotného majetku (DLHM) Správa železnic, s.o., který je předmětem stavby, je Česká republika.

Správcem tohoto majetku je Správa železnic, s.o., OŘ Plzeň

### 1.2 Popis stavby

Řád trati: ... 6  
Hmotnost na nápravu: ... 20t  
Traťová třída dle UIC: ... C3  
Traťová rychlost: 65 km/h

Poloha v trati:	širá trať
Traťové zabezpečovací zařízení:	reléový poloautoblok bez kontroly volnosti na trati
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, s.o. – Oblastní ředitelství Plzeň (OŘ Plzeň), ST Plzeň

## 2 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Účelem stavby je provedení takových stavebních činností a úprav, které umožní realizaci opravy mostů v ev.km 15,423 a 15,487 na trati Horažďovice předměstí - Klatovy. V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku v řešeném rozsahu, odtěžení kolejového lože, zřízení přechodové oblasti mostu, zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu.

### Rozdělení stavby na stavební objekty:

SO 101– Most v km 15,423

SO 102– Most v km 15,487

SO 201 - Železniční svršek

## 3 Podklady

### 3.1 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby, Správy železnic, s.o.
- Geodetické zaměření stávajícího stavu
- Podklady od správce infrastruktury – OŘ Plzeň
- Projekt SŽG „Oprava mostů v úseku Žichovice – Sušice“ z 02/2021
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

### 3.2 Polohový systém, staničení a vytyčování

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Staničení řešeného úseku je odvozeno od hektometru v km 15,2.

Poloha koleje bude provedena metodou absolutní polohy koleje (APK).

### 3.3 Inženýrské sítě

Dle vyjádření v dokladové části se v dotčeném úseku trati nachází inženýrské sítě drážních i civilních správců.

Sítě jsou v celkové situaci stavby vyznačeny pouze informativně, před zahájením stavebních prací je **nutno nechat všechny inženýrské sítě vytýčit přímo v terénu jejich správci. Zemní práce v blízkosti veškerých sítí je třeba provádět v souladu s podmínkami jejich správců!**

## 4 Popis stávajícího stavu

Řešený úsek se ve stávajícím stavu nachází v pravostranném oblouku o poloměru  $R=397$  m, s převýšením  $D=85$  mm.

Ve stávajícím stavu je v řešeném úseku konstrukce železničního svršku tvaru S49/T s tuhým podkladnicovým upevněním (rozponové podkladnice) na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“. Před obloukem je železniční svršek tvaru T s tuhým podkladnicovým upevněním (rozponové podkladnice) na betonových pražcích SB3/4 s rozdělením „d“. Za mostem v km 15,487 je železniční svršek tvaru T s tuhým podkladnicovým upevněním (žebrové podkladnice) na betonových pražcích SB8. Na mostním objektu v km 15,423 je železniční svršek tvořen kolejnicemi S49/T na mostnicích s rozponovým upevněním. Ve výběhu za mostem je 6 ks dřevěných pražců. Na mostním objektu v km 15,487 je kolej s přímým uložením tvaru S49/T na rozponových podkladnicích. Ve výběžích mostu jsou 2 ks dřevěných pražců po obou stranách. Železniční svršek je dle NP z roku 1966/1973. Kolej je ve stávajícím stavu v oblouku stykovaná. Před a za obloukem je kolej bezstyková.

Stávající rychlost v traťovém úseku je 65 km/h.

## 5 Navrhovaný stav

Stavební objekt řeší snesení a opětovné vložení kolejového roštu nutné pro opravu mostů v ev. km 15,423 a 15,487. Součástí prací bude i směrová a výšková úprava koleje.

V rámci stavební činnosti bude provedena demontáž železničního svršku, odtěžení kolejového lože, zřízení přechodové oblasti mostu, zřízení nového kolejového lože a zpětné zřízení kolejového roštu. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje.

Železniční svršek zůstane v řešeném úseku převážně stávající. Pouze se provede náhrada dřevěných mostnic a dřevěných pražců ve výběžích mostů za užití betonové pražce. Oba opravované železniční mosty budou nově řešeny s průběžným kolejovým ložem. Na obou mostech je uvažováno s vložением železničního svršku tv. S49/T (stávající kolejnice) s tuhým podkladnicovým upevněním na užitých betonových pražcích SB6/SB8.

V projektu je navržena stávající rychlost  $V=65$  km/h.

### 5.1 SO 201 Železniční svršek

#### 5.1.1 Směrové řešení a výškové řešení

Směrové a výškové řešení je převzato z projektu „Oprava mostů v úseku Žichovice – Sušice“ zpracované Správou železniční geodézie, pracoviště Plzeň (02/2021).

Směrová a výšková úprava koleje začne před ZP v km 15,291 437 a bude končit v přímé za KP v km 15,650 000. Konec úpravy GPK byl protažen za KP z důvodů větších směrových a výškových posunů oproti stávajícímu stavu.

#### 5.1.2 Prostorové uspořádání

V řešeném úseku je dodržen průjezdný průřez Z-GC a volný schůdný a manipulační prostor.

### 5.1.3 Kolejový rošt

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 20t pro třídu zatížitelnosti C3.

Kolejový rošt bude ve snášeném úseku částečně stávající (kolejnice, pražce mimo mostní objekty) a částečně nový (užité betonové pražce v místě mostů – náhrada za mostnice a přímé uložení). Stávající kolej je na mostě i v jeho okolí řešena jako stykovaná. Projekt počítá s vyříznutím kolejových polí v délce 34 m a 32 m, nutné pro opravy mostů a zřízení přechodových oblastí. Je třeba pohlídat, aby řez kolejnic byl vzdálen alespoň 3 m od stávajícího kolejnicového styku. Opravované železniční mosty budou nově s průběžným kolejovým ložem. Ve výběhu za mostem v km 15,423 je 6 ks dřevěných pražců a ve výběžích mostu v km 15,487 jsou 2 ks dřevěných pražců po obou stranách. Těchto 10 ks dřevěných pražců bude nahrazeno pražci užitými betonovými SB6/SB8.

#### Železniční svršek na mostě v km 15,423

- Kolejnice tv. S49/T stávající
- Betonové pražce SB6/SB8 (užité) s tuhým podkladnicovým upevněním
- Rozdělení pražců "c" – 674,5 mm
- Kolejové lože fr. 31,5/63 min. tl. 350 mm od ložné plochy pražce

#### Železniční svršek na mostě v km 15,487

- Kolejnice tv. S49/T stávající
- Betonové pražce SB6/SB8 (užité) s tuhým podkladnicovým upevněním
- Rozdělení pražců "c" – 674,5 mm
- Kolejové lože fr. 31,5/63 min. tl. 350 mm od ložné plochy pražce

### 5.1.4 Kolejnice

V místě snášeného kolejového svršku projekt počítá se zpětným vložením stávajících kolejnic tvaru S49/T.

### 5.1.5 Pražce

Pražce budou ve snesených kolejových polích převážně stávající – betonové SB5/SB8.

Opravené mosty budou zřízeny s průběžným kolejovým ložem – proto budou stávající mostnice (15 ks) a podélné podpory nahrazeny betonovými vystrojenými pražci SB6/SB8. Dále budou dřevěné pražce ve výběžích nahrazeny užitými betonovými pražci SB6/SB8 v počtu 10 ks. Kolejnice budou upevněny tuhým podkladnicovým upevněním se svěrkami ŽS4. Užití pražce dodá správa tratí Plzeň.

Pražce budou do koleje osazeny s rozdělením „c“.

Snesení a likvidace stávajících mostnic a podélných podpor je součástí SO 101 Most v km 15,423 a SO102 Most v km 15,487.

Snesené dřevěné pražce jsou uvažovány do odpadu. Drobné kolejivo (podkladnice, svěrky) bude dáno k dispozici ST Plzeň. Hospodaření s využitým materiálem bude řešeno globálně až v rámci vlastní stavby – po provedení detailní kategorizace svrškového materiálu.

### 5.1.6 Kolejové lože

V místě snášené koleje bude zřízeno nové kolejové lože – z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5/63 mm v souladu s předpisem S3 díl X. Kolejové lože je navrženo v tl. 350 mm pod ložnou plochou pražce v souladu s předpisem S3.

Po provedení směrové a výškové úpravy koleje bude kolejové lože doštěrkováno do plného profilu dle Vzorových listů. Tloušťka kolejového lože je navržena 350 mm pod nepřevýšením kolejnicovým pasem. Doštěrkování bude provedeno z nového přírodního drceného kameniva frakce 31,5/63 mm v souladu s předpisem S3.

Kolejové lože bude v opravovaném úseku řešeno jako otevřené. Na mostě pak bude řešeno jako zapuštěné. Přechod ze zapuštěného kolejového lože do otevřeného bude proveden dle „Vzorových listů SŽDC (ČD)“ Ž1.11-N s maximálním podélným sklonem rampy drážní stezky 1:10 (10%).

### 5.1.7 Stykovaná a bezstyková kolej

Po vrácení kolejových polí nazpět bude kolej vevařena zpět. Je počítáno se zřízením 8ks svarů tvaru S49/T. Kolej bude i po provedené opravě mostu řešena jako stykovaná. V obou snášených polích jsou 4 ks kolejových styků, tedy celkově 8 ks na celý úsek. Je počítáno s jejich rozebráním a po vrácení kolejových polí zpětné zřízení. Pro zřízení kolejových styků budou použity stávající kolejové spojky. Kolejnicový styk bude zřízen v souladu s předpisem SŽDC S3, díl XI, kapitola III. Směrová a výšková úprava koleje zasahuje před/za obloukem do stávající BK. BK bude po provedení prací na železničním svršku obnovena včetně úpravy upínací teploty v délce 50 m do stávající BK od konce podbíjení koleje a v úsecích, kde dochází pouze k podbíjení koleje, kdy se jedná o pohyb s kolejovým roštem pouze v hodnotách do provozních odchylek dle ČSN 73 6360-2. Při obnově bezstykové koleje musí být dodrženy zásady a podmínky určené předpisem SŽDC S3/2. Dále musí být dodrženy zásady pro svařování kolejí, dle předpisu SŽDC S3/5.

### 5.1.8 Rozšíření rozchodu

Vzhledem k poloměru oblouku 397 m nebude v rámci stavby nutné zřídit rozšíření rozchodu v oblouku v souladu s dle ČSN 73 6360-1.

### 5.1.9 Izolované styky

Izolované styky nejsou v dotčeném úseku vloženy a nebudou nově zřízeny.

### 5.1.10 Drážní stezky

Bude provedena obnova drážních stezek. Šířka drážních stezek bude minimálně 400mm. Přechod drážní stezky ze zapuštěného kolejového lože do otevřeného kolejového lože bude ve sklonu 1:10.

### 5.1.11 Výstroj trati

Výstroj trati, zůstane stávající.

### 5.1.12 Vytyčení a zajištění prostorové polohy koleje

Vytyčení bude provedeno v absolutních souřadnicích systému JTSK a v nadmořských výškách Bpv. Pro vytyčení bude použita platná vytyčovací síť stavby v době vytyčení.

Prostorová poloha koleje musí být vztažena k zajišťovacím značkám dle předpisu SŽDC S3, díl III. Zajištění prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy a výšky nivelety temene kolejnicového

pásu na polohově a výškově zaměřenou zajišťovací značku. Projekt zajištění prostorové polohy koleje provede zhotovitel stavby.

Pro zajištění prostorové polohy koleje (PPK) budou použity nové konzolové zajišťovací značky umístěné na samostatném sloupku v betonovém základu.

### Návrh vytyčovací sítě

Jako výchozí body pro veškeré vytyčovací práce, kontrolní měření a zaměření skutečného provedení stavby musí být použity body stávajícího železničního bodového pole (ŽBP), které splňují TKP staveb státních drah, nebo body určené z těchto bodů, případně body určené metodou GNSS, jejichž souřadnice budou do systému S-JTSK transformovány klíčem schváleným příslušným správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie).

Nově určené body musí být vybudovány dle „Metodický pokyn ředitele SŽG Praha – prozatímní č.05/2016“.

Před zahájením stavby je bezpodmínečně nutné body vytyčovací sítě v terénu vyhledat a viditelně označit (kolíky, barva, výstražná páska) tak, aby nedošlo během stavby k jejich zničení!

Grafický přehled bodů vytyčovací sítě je součástí výkresů v části D.2.3.5 Vytyčovací výkres.

#### 5.1.13 Zesílená konstrukce pražcového podloží

V rámci výkopových prací bude zřízena nová vrstva zesílené konstrukce pražcového podloží po obou stranách mostu. Přechodová oblast se zřizuje pro snížení (zamezení) sedání a deformací geometrických parametrů koleje v místech přechodu tělesa železničního tělesa na mostní objekty.

Délka ZKPP je navržena u obou mostů, po obou stranách 12 m (7m + 5m – výběh). Výběh ZKPP bude ukončen přechodovým klínem ve sklonu 1:1. Šířka ZKPP činí 2,5 m na obě strany od osy koleje. Ukončení ZKPP bude kolmé na osu koleje. Pro konstrukční vrstvu ZKPP je uvažována štěrkodrt' frakce 0/32 třídy A, zhutněna na minimální relativní ulehlost  $ID=0,95$ . Při realizaci konstrukční vrstvy ze štěrkodrti musí být dodržena příl. č. 14 předpisu S4.

U všech vrstev zřizovaných z drčeného kameniva musí být dodržena optimální vlhkost. Za optimální vlhkost se považuje 4 – 8%. Při zřizování konstrukční vrstvy ze štěrkodrti nesmí být porušena zemní pláň. Konstrukční vrstva ze štěrkodrti nesmí být prováděna při silném dlouhotrvajícím nebo mrznoucím dešti, při sněžení a při teplotách menších než 0°C.

## 6 Vliv stavby na životní prostředí

### 6.1.1 Vliv na životní prostředí

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti může být po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem demontáže a převozu materiálu dojde k dočasnému nárůstu hlučnosti a prašnosti. Tyto negativní vlivy budou zhotovitelem eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek. V rámci prováděných prací musí zhotovitel zvolit takovou techniku, aby nedošlo k překročení nejvyšších přípustných hodnot hluku a vibrací (Hygienický předpis č. 41, svazek 37/77). Musí být dodržena všechna protihluková opatření navržená ke snížení hluku ze stavební činnosti, která zajistí dodržení limitů ve venkovním chráněném prostoru staveb.

Ekologické aspekty provádění zemních prací a jejich negativních vlivů na životní prostředí upravuje zákonné opatření, které vymezuje základní pojmy a stanoví zásady ochrany životního prostředí a

povinnosti právnických a fyzických osob při ochraně a zlepšování stavu životního prostředí a při využívání přírodních zdrojů.

Z mechanizačních prostředků a strojů nesmí unikat olej, ani pohonné hmoty. Pokud nevyhoví těmto požadavkům, nemohou být na stavbě použity.

Materiály zabudované do železničního spodku musí splňovat ustanovení Zákona č.114/1992 Sb. ve znění Zákona č.347/1992 Sb. a Vyhlášky č.395/1992 Sb. Jejich nezávadnost musí být prokázána.

### 6.1.2 Odpadové hospodářství

S vyzískaným odpadem (materiálem) bude následně naloženo v souladu se zákonem 541/2020 Sb. ve znění změn a doplňků.

Některé druhy odpadů budou využity buď jako druhotná surovina (železný šrot) nebo částečně využity v rámci stavby (nekontaminovaná zemina a štěrk). Veškerý další odpadový materiál bude likvidován na náklad zhotovitele stavby prostřednictvím osoby, resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

S případnými kontaminovanými materiály (např. impregnované dřevěné pražce, ...) bude naloženo jako s nebezpečným odpadem rovněž prostřednictvím osoby, resp. organizace oprávněné k odstranění odpadů ve smyslu zákona o odpadech č. 541/2020 Sb.

Následným provozem opravených objektů a zařízení nevzniknou žádné další rizikové zdroje, nebezpečné odpady případně jiné nežádoucí vlivy mající nežádoucí dopad na životní prostředí.

## 7 Koordinace, přípravné práce

V rámci přípravných prací bude provedeno vytýčení podzemních sítí, zajištění dozoru těchto sítí a zajištění případných subdodávek jiných dotčených zařízení.

Při provádění výkopových prací, je třeba věnovat pozornost stávajícím sítím ve správě ČD - Telematika.

## 8 Dokončovací práce

V rámci dokončovacích prací bude provedeno vyklizení staveniště. Terén dotčený stavbou bude uveden do původního stavu. Bude provedena technickobezpečnostní zkouška.

Dále bude provedeno zřízení zajišťovacích značek v souladu s předpisem SŽDC S3.

V rámci dokončovacích prací bude také provedeno zaměření GPK dokončené stavby KRABem, záznam a vyhodnocení měření bude předán investorovi akce.

Součástí dokončovacích prací bude odvoz ocelového šrotu určenému odběrateli dle kategorizace výzisku a pokynů zástupce objednatele, ekologická likvidace pražců určených k likvidaci, pryžových a penefolových podložek a výzisku z pročištění příp. bagrování štěrkového lože v souladu s platnými zákony a předpisy.

## 9 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Projekt je zpracován v souladu s platnými TP a ČSN.



## 10 Související předpisy:

499/2006 Sb.	<i>Vyhláška o dokumentaci staveb</i>
146/2008 Sb.	<i>Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb</i>
266/1994 Sb.	<i>Zákon o drahách, ČR, 1994</i>
13/1997 Sb.	<i>Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997</i>
541/2020 Sb.	<i>Zákon o odpadech, ČR, 2020</i>
77/1995 Sb.	<i>Stavební a technický řád drah</i>
104/1997 Sb.	<i>Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích</i>
ČSN 73 6301	<i>Projektování železničních drah</i>
ČSN 73 6320	<i>Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu</i>
ČSN 73 6360-1	<i>Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování</i>
ČSN 73 4959	<i>Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách, ČNI, 2008</i>
ČSN 73 6380	<i>Železniční přejezdy a přechody, ČNI, 2004</i>
ČSN 73 6108	<i>Lesní dopravní síť</i>
ČSN 73 6109	<i>Projektování polních cest</i>
ČSN 73 6110	<i>Projektování místních komunikací</i>
ČSN 73 6114	<i>Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování</i>
ČSN 01 3466	<i>Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací</i>
TNŽ 01 3468	<i>Výkresy železničních tratí a stanic</i>
TNŽ 73 6949	<i>Odvodnění železničních tratí a stanic</i>
SŽDC S 3	<i>Železniční svršek</i>
SŽDC S 3/2	<i>Bezстыková kolej</i>
SŽDC S 4	<i>Železniční spodek</i>
TP 83	<i>Odvodnění pozemních komunikací</i>
TP 133	<i>Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích</i>
TP 170	<i>Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004</i>
SŽDC Ž 1-10	<i>Vzorové listy železničního spodku</i>
VL 0 – 6.4	<i>Vzorové listy pozemních komunikací</i>
TKP SSD	<i>Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC</i>
TKP PK	<i>Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD</i>
<i>Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"</i>	
<i>Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací</i>	