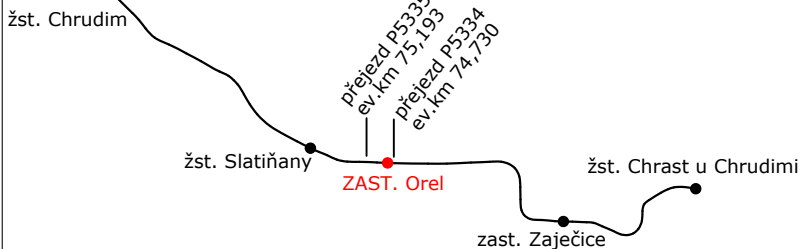


Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	16.09.2021	Dokumentace po připomínkách	Ing. Vlastimil Mičjan

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	 SPRÁVA ŽELEZNIC
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	PRODIN a.s.		
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice		
Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz		
Zhotovitel objektu:	PRODIN a.s.		
Adresa:	K Vápence 2745, 530 02 Pardubice		
Kontakt:	T: +420 466 055 111 E: info@prodin.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Petr Burda	Specialista:	Martin Lipenský, DiS.

Název stavby/akce:	Výstavba železniční zastávky Orel		Označení investora:	S622000222
Název části:	Kolejový svršek a spodek		Označení zhotovitele:	3110-20-161
Název objektu/dílčí části:	Železniční svršek		Označení části:	D.2.1.1
Název přílohy:	Technická zpráva		Označení objektu/komplexu:	SO 11-10-01
Název dílčí části přílohy:			Číslo přílohy:	1. 001
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	DUSP + PDPS	
Martin Lipenský, DiS.	Ing. Vlastimil Mičjan	Formáty: A4		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	
Pardubický	Orel [712086]	1611 16		

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 2 2 2 2	-	P D P S -	D 2 1 0 1	-	S O 1 1 1 0 0 1	-
X X	-	1	-	0	0	1
-	0	0	1	-	0	0

Obsah

1	Základní údaje o stavbě	5
1.1	Identifikační údaje	5
1.2	Umístění stavby, správce	6
1.3	Popis stavby	7
1.4	Základní údaje o stavbě a stavebních objektech	7
2	Vstupní podklady	9
3	Popis stávajícího stavu	9
4	Navrhovaný stav – SO 11-10-01 Železniční svršek	10
4.1	Obecně	10
4.2	Směrové řešení	10
4.3	Výškové řešení	10
4.4	Prostorové uspořádání	11
4.5	Železniční svršek	11
4.6	Výstroj trati	11
5	Vliv stavby na životní prostředí	11
5.1	Vliv na životní prostředí	11
5.2	Odpadové hospodářství	12
6	Koordinace, přípravné práce	12
7	Polohový systém, staničení a vytyčování	12
8	Inženýrské sítě v prostoru stavby	12
9	Dokončovací práce	12
10	Závěrečná ustanovení	13
11	Související předpisy:	14

1 Základní údaje o stavbě

1.1 Identifikační údaje

Název stavby:	„Výstavba železniční zastávky Orel“
Specifikace stavby:	Veřejná dopravní (drážní) stavba liniového charakteru, stavba dráhy
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení a Projektová dokumentace pro provádění stavby (DUSP+PDPS)
Dílčí část – objekt (SO/PS):	SO 11-10-01 Železniční svršek
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby
Katastrální území:	Orel [712086]
Místo stavby dílčí části:	Celostátní trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
Trať podle nákresného JŘ:	507
Trať podle prohlášení o dráze:	582
Trať podle knižního JŘ:	238
Traťový úsek TU:	1611 Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
Definiční úsek DU:	16 Chrast u Chrudimi - Slatiňany
Kategorie dráhy:	celostátní
Období realizace:	II. – III. Q. 2022

Údaje o stavebníkovi:

Investor: Správa železnic, státní organizace



Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

IČO: 709 94 234

Zástupce investora: Stavební správa východ
Nerudova 773/1
779 00 Olomouc

Údaje o zpracovateli dokumentace a části dokumentace:

Hlavní projektant stavby: PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161
Hlavní projektant stavby: Ing. Petr Burda
Autorizace ČKAIT: 0601748
Obor: ID00

Odpovědný projektant SO 11-12-01: PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161
Odpovědný projektant: Martin Lipenský, DiS.
Autorizace ČKAIT: 0602274
Obor: TD01

Zpracovatel SO 11-12-01: PRODIN a.s., K Vápence 2745, 530 02 Pardubice,
IČ: 25292161, DIČ: CZ25292161
Zpracovatel: Ing. Vlastimil Mičjan

1.2 Umístění stavby, správce

Začátek kolejových úprav: km 74,745 000
Konec kolejových úprav: km 75,185 000
Celková délka kolejových úprav: 440m
Kraj: Pardubický
Okres: Chrudim
Správce: OŘ Hradec Králové, ST Hradec Králové

Tabulka dotčených pozemků - SO 11-10-01 Železniční svršek:

Číslo položky	Parcelní číslo	Vlastník – právo hospodařit	List vlastnictví	Výměra [m ²]	Druh pozemku	Stavba, způsob využití
Obec: Orel [571962]; Katastrální území: Orel [712086]						
1	1792	Česká republika – Správa železnic, státní organizace	284	15673	ostatní plochy	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.

1.3 Popis stavby

Řád trati:	6
Hmotnost na nápravu:	20,0 t / 7,2 t
Trafová třída dle UIC:	C3
Kategorie tratě podle TSI INF – osobní	P5
Kategorie tratě podle TSI INF – nákladní	F4
Maximální traťová rychlost:	100 km/h
Poloha v trati:	širá trať
Trafové zabezpečovací zařízení:	automatické hradlo
Trakční soustava:	nezávislá
Trať:	Jednokolejná s provozem obousměrným
Správce trati:	Správa železnic, státní organizace – Oblastní ředitelství Hradec Králové (OŘ Hradec Králové)

1.4 Základní údaje o stavbě a stavebních objektech

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury - stavbu dráhy. Cílem díla je vybudování nové železniční zastávky v obci Orel, která bude mít významný přínos pro dopravní obslužnost v obci. Zastávka se bude polohově nacházet v km 74,780 – km 74,870 trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

V nové železniční zastávce je navrženo vnější jednostranné nástupiště délky 90m u přímého úseku koleje. Nástupní hrana výšky 550mm nad TK bude provedena z konzolových desek lomených (KDL) uložených na prefabrikovaných blocích typu L. Ostatní plocha nástupiště bude vydlážděna. Z důvodu bezbariérového a plynulého přístupu cestujících na nástupiště bude zřízen šikmý přístupový chodník a chodníky navazující na stávající infrastrukturu. Součástí nového nástupiště bude i vybudování nástupištního přístřešku, nového osvětlení, osazení mobiliáře a orientačního systému.

Rekonstrukce železničního svršku a spodku proběhla v roce 2015 v rámci stavby „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“. Nyní je navržena pouze směrová a výšková úprava geometrické polohy koleje v dotčené části trati v km 74,745 – km 75,185. Železniční svršek a spodek bude dále stavbou dotčen pouze v rozsahu nutném k vybudování nástupiště.

Výstavba zastávky si vyžádá přeložky inženýrských sítí ve správě drážních i mimodrážních správců.

Předpokládaná délka výluky provozu na trati z hlediska realizované stavební činnosti je stanovena na 5 dní nepřetržitých výluk v roce 2022 (5N).

Rozdělení stavby na PS a SO:

TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 11-01-31 ZAST Orel, úprava PZZ

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

D.1.2.2 Rozhlasové zařízení

PS 11-02-21 ZAST Orel, nástupištní rozhlas

D.1.2.2 Jiné sdělovací zařízení

PS 11-02-91 ZAST Orel, sdělovací zařízení

D.1.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT

D.1.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

PS 11-03-11 ZAST Orel, DDTS

STAVEBNÍ ČÁST

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 11-10-01 Železniční svršek

SO 11-14-01 Výstroj trati

D.2.1.2 Nástupiště

SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště

D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty

D.2.1.5.1 Elektrorozvodné síť

SO 11-30-11 SSZT a SEE, přeložka kabelové trasy

D.2.2 Pozemní stavební objekty

D.2.2.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích

SO 11-75-01 ZAST Orel, nástupištní přístřešek

D.2.2.4 Orientační systém

SO 11-77-01 ZAST Orel, orientační systém

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

D.2.3.6.1 NN

SO 11-86-01 ZAST Orel, osvětlení

D.2.4 Ostatní stavební objekty

SO 90-90 Odpady

SO 98-98 Všeobecný stavební objekt

SO 99-99 Materiál objednatele

2 Vstupní podklady

- Zadávací dokumentace stavby (Správa železnic, státní organizace)
- Geodetické zaměření stávajícího stavu (Správa železniční geodézie Praha, GON Hradec Králové)
- Informace z pochůzek po trati a místního šetření
- Katastrální mapy
- Zákresy správců inženýrských sítí
- Nákrešný přehled a evidenční listy přejezdů
- Projektová dokumentace „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, stupeň DSPS
- Příslušné zákonné, normové a drážní předpisy

3 Popis stávajícího stavu

Stavební činností dotčený úsek v km 74,745 – km 75,185 byl v roce 2015 součástí rekonstrukce při akci „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ a je tedy v dobrém stavu. Byla provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku i spodku s použitím nového materiálu.

Železniční svršek:

- Kolejnice tvar 49E1
- Upevnění pružné bezpodkladnicové W14
- Betonové pražce B91S, rozdělení „u“
- Kolejové lože fr. 31,5/63

Železniční spodek:

- Pražcové podloží typ 6, ŠD 150mm, zlepšená zemina váp.-cem. 500mm,
- sklon pláně železničního spodku 4% vlevo, sklon zemní pláně 4% vlevo

Řešený úsek se nachází v přímé. Kolej je bezstyková. Vlevo ve směru staničení se nachází podél celého řešeného úseku zpevněný příkop betonovou tvárnici TZZ4. Vpravo ve směru staničení se nachází podél celého řešeného úseku nezpevněný příkop.

Stavební činností dotčený úsek v km 74,745 – km 75,185 se nachází mezi železničními přejezdy P5334 evid. km 74,730 a P5335 evid. km 75,193. Tyto přejezdy byly také součástí rekonstrukce při akci „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ a jsou osazeny celopryžovými konstrukcemi.

4 Navrhovaný stav – SO 11-10-01 Železniční svršek

4.1 Obecně

Stavební objekt „SO 11-10-01 Železniční svršek“ řeší zejména směrovou a výškovou úpravu GPK v rozsahu km 74,745 – km 75,185 tak, aby v řešeném úseku odpovídala projektu PPK („Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, 2015). Hlavním motivem bylo vyrovnaní směrových a výškových nedostatků ve stávajícím stavu prostorové polohy koleje vzhledem k výstavbě nové železniční zastávky v obci Orel. Nástupiště je řešeno v „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“ a je tedy nutná koordinace zejména s tímto SO. Nástupní hrana nového nástupiště se bude nacházet v km 74,780 – km 74,870. Rozsah úpravy GPK v délce 440m byl volen tak, aby bylo možné plynule navázat na stávající stav před a za úpravou GPK. Dále bylo přihlédnuto i k celistvosti úseku úpravy GPK, který je volen mezi železničními přejezdy P5334 evid. km 74,730 a P5335 evid. km 75,193. Do konstrukce přejezdů nebude stavbou zasazeno. Celý řešený úsek se nachází v přímé koleji. Před úpravou GPK bude dosypáno kolejové lože (KL) novým štěrkem fr. 31,5/63 podél nově vybudovaného nástupiště. V rámci rozsahu úpravy GPK proběhne úprava kolejového lože do požadovaného profilu dle předpisu SŽDC S3 díl X. Konstrukce železničního svršku zůstane stávající vzhledem k použití nového materiálu při rekonstrukci v akci „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“ v roce 2015.

4.2 Směrové řešení

Při návrhu směrového řešení bylo respektováno platné znění ČSN 73 6360-1. Celý řešený úsek se nachází v přímé koleji. Vyrovnaním stávající koleje dle projektu PPK („Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, 2015) dojde k maximálním posunům v hodnotách okolo 0,020m, které se nachází právě v místě nově budovaného nástupiště. V místě začátku směrové úpravy GPK je směrový posun přibližně 0,007m. V místě ukončení směrové úpravy GPK je směrový posun přibližně 0,005m. V místě začátku a konce úpravy GPK bude plynule navázáno na stávající stav.

4.3 Výškové řešení

Celý řešený úsek se nachází v přímé koleji. Vyrovnaním stávající koleje dle projektu PPK („Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, 2015) dojde k maximálním zdvihům nivelety v hodnotách do 0,020m. V místě začátku a konce výškové úpravy GPK, resp. v místě zahájení a ukončení práce ASP jsou navrženy výškové výběhy v délce 25m pro plynule napojení do stávajícího stavu. Z toho důvodu jsou navrženy i lomy nivelety o poloměru $R_v=4000\text{m}$ v km 74,770 000 a v km 75,160 000. Výškové řešení jinak respektuje stávající stav včetně jediného lomu nivelety o poloměru $R_v=4000\text{m}$ v km 74,803 000, který se nachází v místě nové nástupiště. Podélný sklon v řešeném úseku je -6,674‰ a -10,230‰.

Pro zakroužení vertikálních oblouků v místě lomů sklonů bylo použito parabolických oblouků druhého stupně se svislou osou dle ČSN 73 6360-1. Sklonové poměry jsou patrné z výkresové přílohy 2.002 Podélný profil.

4.4 Prostorové uspořádání

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

4.5 Železniční svršek

Stávající železniční svršek bude zachován. Případně budou pouze nahrazeny poškozené části drobného kolejiva po práci ASP.

Kolejové lože:

V rámci „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“ bude odtěžena část kolejového lože maximálně po hlavy pražců z důvodu zřízení nástupní hrany. Tím dojde ke snížení příčného odporu koleje proti směrovému posunutí. Při práci v bezstykové koleji bude postupováno v souladu s předpisem SŽDC S3/2, zejména dle článků 157. a 158., kde je definována přípustná teplota kolejnic pro práce snižující stabilitu koleje. Před úpravou GPK, nejpozději však před ukončením kolejové výluky, bude dosypáno kolejové lože podél nové nástupní hrany novým kamenivem fr. 31,5/63. Kolejové lože bude v rozsahu práce ASP dosypáno a upraveno do požadovaného profilu dle SŽDC S3 díl X.

4.6 Výstroj trati

Výstavba nové železniční zastávky vyvolá úpravu stávající výstroje trati a osazení nových návěstí. Výstroj trati je řešena samostatně ve stavebním objektu „SO 11-14-01 Výstroj trati“.

5 Vliv stavby na životní prostředí

5.1 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 hlukosti 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 unikát 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.

5.2 Odpadové hospodářství

V rámci „SO 11-10-01 Železniční svršek“ nebude produkován odpadový materiál.

6 Koordinace, přípravné práce

Stavební objekt „SO 11-10-01 Železniční svršek“ je nutné koordinovat s ostatními stavebními objekty a provozními soubory akce „Výstavba železniční zastávky Orel“, viz. seznam PS a SO, který je součástí dokumentace. Zejména je nutná koordinace s „SO 11-12-01 ZAST Orel, nástupiště“.

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

7 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.

Pro celý úsek stavby je uvažováno se stávajícím staničením trati, které je totožné se staničením projektu PPK („Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“, 2015).

Zhotovitel je povinen dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k poškození bodů železničního polygonu. V případě poškození bodu bude zhotovitelem vyvoláno jednání se správcem železničního bodového pole (Správa železniční geodézie – SŽG) a bude zjednána náprava zastabilizováním nového bodu.

8 Inženýrské sítě v prostoru stavby

V prostoru stavby SO 11-10-01 se nacházejí inženýrské sítě drážních správců. Jedná se o sítě ČD Telematika, SEE, SSZT.

Sítě vedou v zájmovém území stavby, ale nacházejí se dle dodaných podkladů mimo prostor, který by měl být dle předpokladů a běžné technologie realizované činnosti zasažen stavbou.

Zjištěné inženýrské sítě jsou orientačně zakresleny v příslušných výkresových přílohách. Vyznačené vedení sítí je třeba brát jako orientační, protože zakres sítí byl proveden na základě podkladů předaných jejich správci.

Inženýrské sítě bude nutné zaměřit přímo v terénu před započítím stavebních prací jejich správcem včetně hloubky uložení sítě. V případě kolize stavby s inženýrskou sítí bude provedeno dočasné obnažení sítě, její ochrana proti poškození v rámci stavebních prací a následné uložení kabelů do terénu.

9 Dokončovací práce

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

Bude provedeno zřízení zajišťovacích značek. Prostorová poloha koleje musí být vztažena k zajišťovacím značkám dle předpisu SŽDC S3, díl III. Zajištění prostorové polohy koleje je dáno zajištěním polohy osy koleje a výšky nivelety temene kolejnicového pásu na polohově a výškově

zaměřenou zajišťovací značku. Projekt zajištění PPK vč. jeho projednání se Správcem PPK a vč. veškeré související dokumentace požadované výše zmíněným předpisem zajistí zhotovitel stavby.

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

10 Závěrečná ustanovení

Projekt je zpracován v souladu se zadáním investora a na základě dostupných a poskytnutých podkladů. Objednatel projektové dokumentace nesdělil projektantovi žádné další okolnosti, absence zapracování okolností, které nebyly projektantovi sděleny, nemůže být považováno za vadu projektu. Zároveň nemohou být za vadu projektu považovány skutečnosti, které mohou způsobit nemožnost realizace díla a to takové, které byly investorovi známy již v průběhu projekčních prací, a projektant o nich nebyl srozuměn. Projektant považuje dodané podklady investora za platné, pokud nebylo uvedeno jinak.

*V Pardubicích
vypracoval: Ing. Vlastimil Mičjan
Prodin a.s.
e-mail: vlastimil.micjan@prodin.cz
tel.: 601 159 919*

11 Související předpisy:

499/2006 Sb.	Vyhláška o dokumentaci staveb
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu projektové dokumentace dopravních staveb
266/1994 Sb.	Zákon o drahách, ČR, 1994
13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích, ČR, 1997
541/2020 Sb.	Zákon o odpadech, ČR, 2020
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
104/1997 Sb.	Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Prostorová průchodnost na dráze celostátní, drahách regionálních a místních a vlečkách normálního rozchodu – Národní požadavky
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Projektování
ČSN 73 4959	Nástupiště na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6108	Lesní dopravní síť
ČSN 73 6109	Projektování polních cest
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 01 3466	Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
SŽDC S 3	Železniční svršek
SŽDC S 3/2	Bezстыková kolej
SŽ S 4	Železniční spodek
SŽDC S 5/4	Protikoroze ochrana ocelových konstrukcí
TP 83	Odvodnění pozemních komunikací
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 170	Navrhování vozovek pozemních komunikací, MD, 2004
VL Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
VL 0 – 6.4	Vzorové listy pozemních komunikací
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, SŽDC
TKP PK	Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací, MD

Směrnice GR SŽDC č. 11/2006 "Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních"
 Směrnice ministerstva dopravy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací