

## TUNELY FRÉJUS VE SVĚTLE MEDAILÍ THE FRÉJUS TUNNELS IN THE LIGHT OF MEDALS

Since ancient times, but all the more so since the Industrial Revolution, human solidarity cannot get by without underground structures. They are essential for the economy, primarily in transport, energy, and logistics. They are also essential for urban development, public hygiene, safety, ecology etc. Whilst design, realisation, and operation of underground structures are very demanding regarding a series of economic, technical, and even universal risk factors of the activities. That is also why significant attention is given to these socially necessary, technically and time-wise high-profile, and expensive works on all levels of realisation. Besides deserved (but often even undeserved) publicity, they include, as with other fields of human activity, commemorative or merit medals, plaques, and badges. Occasional coins can be found, and today, many advertisement items. They are a reminder of a construction commencement, a breakthrough, the start of operations, an anniversary, the contractors or investors, or records... Presented in the following text is a bundle of tiny sculptures for extraordinary underground structures, which are the Fréjus railway and road tunnels. Both tunnels facilitate the connection of Piedmont (Susa Valley) in northern Italy with Savoy in France (by extension, Turin with Lyon). They are named Fréjus after a pass (2,542m asl) and a peak (2,932m asl), which are located in the western section of the Alpine Mont Cenis massif.



Obr. 1 Železniční a silniční tunel Fréjus, je zakreslená i přibližná trasa budoucího bázového tunelu Mont d'Ambin  
Fig. 1 The Fréjus railway and road tunnels, even the approximate route of the future Mont d'Ambin base tunnel is plotted

zdroj 1, upraveno source 1, edited

Od pradávna, ale o to víc od počátku průmyslové revoluce, se lidská pospolitosť neobejde bez podzemních staveb. Potřebuje je hospodářství, především doprava, energetika a logistika, jsou nezbytné pro urbanismus, veřejnou hygienu, bezpečnost, ekologii etc. Přitom navrhování, realizace a provoz podzemních staveb je vzhledem k řadě ekonomických, technických i obecně rizikových faktorů činností velmi náročnou. Proto také bývá těmto společensky potřebným, technicky a časově exponovaným a nákladným dílům věnovaná na všech úrovních realizace značná pozornost. Vedle zasloužené (ale mnohdy i nezasloužené) publicity jsou to, obdobně jako v dalších oborech lidské činnosti, pamětní či záslužné medaile, plakety a odznaky, vyskytují se příležitostně mince a dnes také různé reklamní předměty. Připomíná se tím zahájení stavby, prořádky, zahájení provozu, výročí, zhotovitelé a investoři, rekordy...

Od pradávna, ale o to víc od počátku průmyslové revoluce, se lidská pospolitosť neobejde bez podzemních staveb. Potřebuje je hospodářství, především doprava, energetika a logistika, jsou nezbytné pro urbanismus, veřejnou hygienu, bezpečnost, ekologii etc. Přitom navrhování, realizace a provoz podzemních staveb je vzhledem k řadě ekonomických, technických i obecně rizikových faktorů činností velmi náročnou. Proto také bývá těmto společensky potřebným, technicky a časově exponovaným a nákladným dílům věnovaná na všech úrovních realizace značná pozornost. Vedle zasloužené (ale mnohdy i nezasloužené) publicity jsou to, obdobně jako v dalších oborech lidské činnosti, pamětní či záslužné medaile, plakety a odznaky, vyskytují se příležitostně mince a dnes také různé reklamní předměty. Připomíná se tím zahájení stavby, prořádky, zahájení provozu, výročí, zhotovitelé a investoři, rekordy...



Obr. 2 Medaile. Zlacený bronz (zlacení je silně setřené), Ø 61 mm, 105 g [soukromá sbírka].

Avers: Horská krajina s portálem tunelu, do kterého vedou dvě koleje, nad portálem archanděl s hláskou trubkou.

Revers: Text: AGOSTO 1857 / IL PARLAMENTO SUBALPINO / DECRETAVA / DICEMBRE 1870 / L' ULTIMA ESPLODEVA (Srpen 1857 Podalpský parlament v prosinci 1870 vyhlašuje odpálení poslední nálože).

Fig. 2 Medal. Gilded bronze (the gilding is heavily scratched off), Ø61mm, 105g [private collection].

Obverse: Mountain landscape with a tunnel portal into which two tracks lead, above the portal is an archangel with a speaking trumpet.

Reverse: Text: AGOSTO 1857 / IL PARLAMENTO SUBALPINO / DECRETAVA / DICEMBRE 1870 / L' ULTIMA ESPLODEVA (August 1857 the Subalpine Parliament announces the blasting of the final explosive charge in December 1870).



Obr. 3 Medaile. Zlacený bronz, Ø 62 mm, 85 g [soukromá sbírka].

Avers: Horská krajina s portálem tunelu, do kterého vedou dvě koleje, nad portálem archanděl s hláskou trubkou. Signatury medailéra a výrobce.

Revers: Pracovní scéna s raziči a vrtacím vozem v tunelu. Opis: TRAFORO DEL MONTE CENISIO MDCCCLVII – MDCCCLXX (Tunel Mont Cenis 1857–1870).

Fig. 3 Medal. Gilded bronze, Ø62mm, 85g [private collection].

Obverse: Mountain landscape with a tunnel portal into which two tracks lead, above the portal is an archangel with a speaking trumpet. Signatures of the medallist and the manufacturer.

Reverse: Work scene with miners and a drilling rig in the tunnel. Transcript: TRAFORO DEL MONTE CENISIO MDCCCLVII – MDCCCLXX (Mont Cenis tunnel 1857–1870).



Obr. 4 Medaile. Patinovaný bronz, Ø 33 mm, 25 g, kulové ouško [soukromá sbírka].

Avers: Text: LE / SOCIETA ITALIANA / DI / MUTUO SOCCORSO E BENEFICENZA / INAUGURANDOSI / IL TRAFORO DELLE ALPI / ADDI 17. SETT. / 1871 (Italská společnost vzájemné pomoci a charity slavnostně otevřela Alpský tunel 17. září 1871).

Revers: Text: IL / COMITATO / PROMOTORE FRA LE SOCIETA / TORINESI ALLE CONSORELLE D' ITALIA / AD' / IMPERITURA MEMORIA / DONAVA (Podpůrný výbor Turínských společností sesterským společenstvem Itálie na věčnou památku).

Fig. 4 Medal. Patina bronze, Ø33mm, 25g, spherical eyelet [private collection].  
Obverse: Text: LE / SOCIETA ITALIANA / DI / MUTUO SOCCORSO E BENEFICENZA / INAUGURANDOSI / IL TRAFORO DELLE ALPI / ADDI 17. SETT. / 1871 (The Italian company for mutual aid and charity has ceremoniously opened the Alpine tunnel on the 17<sup>th</sup> of September 1871).

Reverse: Text: IL / COMITATO / PROMOTORE FRA LE SOCIETA / TORINESI ALLE CONSORELLE D' ITALIA / AD' / IMPERITURA MEMORIA / DONAVA (The Supporting committee of the societies of Turin to the sisterly societies of Italy for an eternal memory).

V následujícím textu je představen konvolut drobných plastik ke dvěma výjimečným podzemním stavbám, kterými jsou železniční a silniční tunely Fréjus. Oba tunely umožňují spojení Piemontu (údolí Susa) v Severní Itálii se Savojskem ve Francii (potažmo Turinu s Lyonem) – obr. 1. Jméno Fréjus nesou po průsmyku (2 542 m n. m.) a vrcholu (2 932 m n. m.), které se nacházejí v západní části alpského masívu Mont Cenis.

## 1. ŽELEZNIČNÍ TUNEL FRÉJUS (MONT CENIS)

Dvoukolejný železniční tunel Fréjus, podle názvu masívu dříve známý také jako Mont Cenis, spojuje městečka Bardonecchia v Itálii a Modane ve Francii. Stavba tohoto jednotubusového tunelu byla ve své době zcela mimořádným inženýrským činem,



Obr. 6 Medaile. Stříbro příp. patinovaný bronz, Ø 40 mm, 28 g (Ag), 23 g (bronz) [soukromá sbírka].

Avers: Dva raziči obsluhují vícelafetový pneumatický vrtací vůz.  
Revers Text. CENTENARIO / TRAFORO DELLE ALPI / BARDONECCHIA / MODANE / 1857 1957 (Století Alpský tunel Bardonecchia Modane 1857 1957).

Fig. 6 Medal. Silver, eventually patina bronze, Ø40mm, 28g (Ag), 23g (bronz) [private collection].

Obverse: Two miners operate a pneumatic twin-boom drilling rig.  
Reverse Text. CENTENARIO / TRAFORO DELLE ALPI / BARDONECCHIA / MODANE / 1857 1957 (A century of the Bardonecchia Modane Alpine tunnel 1857 1957).



Obr. 5 Medaile. Patinovaný bronz, Ø 71 mm, 170 g [soukromá sbírka].

Avers: Horská krajina s portálem tunelu, do kterého vedou dvě koleje. Po stranách postavy mýtické Galie a Itálie podávající si ruce nad portálem. Nahoře opis: TRAFORO DELLE ALPI MONTE CENISIO (Alpský tunel Mont Cenis). Pod portálem signatura výrobce a text: INCOMINCIATO IL 14 NOVEMBRE 1857 / COMPIUTO IN 25 DICEMELE 1870 (Započato 14. listopadu 1857, dokončeno 25. prosince 1870).

Revers: Opis: LA SOCIETA' FERROVIARIA DELL' ALTA ITALIA AGLI AUTORI INGEGNERI ED ESECUTORI DEL TRAFORO (Severoitalská železniční společnost projektantů, inženýrů a stavitelů tunelu). Středový medailon: RICORDO / DELLE / FESTE / D' INAUGURAZIONE / 1871 (Vzpomínka na oslavy inaugurace 1871).

Fig. 5 Medal. Patina bronze, Ø71mm, 170g [private collection].

Obverse: Mountain landscape with a tunnel portal, into which two tracks lead. By the sides, figures of mythic Gaul and Italy shaking hands above the portal. Above a transcript: TRAFORO DELLE ALPI MONTE CENISIO (Mont Cenis Alpine tunnel). Beneath the portal a signature of the manufacturer and a text: INCOMINCIATO IL 14 NOVEMBRE 1857 / COMPIUTO IN 25 DICEMELE 1870 (Started on the 14<sup>th</sup> of November 1857, finished on the 25<sup>th</sup> of December 1870).

Reverse: Transcript: LA SOCIETA' FERROVIARIA DELL' ALTA ITALIA AGLI AUTORI INGEGNERI ED ESECUTORI DEL TRAFORO (The Northern Italy railway company to the designers, engineers, and builders of the tunnel). Middle medallion: RICORDO / DELLE / FESTE / D' INAUGURAZIONE / 1871 (A memory of inauguration celebrations 1871).



Obr. 7 Medaile/přívěsek. Postříbřený(?) bronz (stříbření? silně setřené), 46 × 29 mm, 15 g, ploché ouško [soukromá sbírka].

Avers: Horská krajina s portálem tunelu, do kterého vedou dvě koleje, nad portálem název obce s její nadmořskou výškou: BARDONECCHIA m. 1312, v portálu znak obce.

Revers: Opis (francouzsky a italsky): CENTENAIRE DU FREJUS – CENTENARIO DEL FREJUS (Sté výročí Frejus), nahoře název obce s její nadmořskou výškou: MODANE alt. 1057, v poli: 18–19 SEPTEMBRE / 1971, dole: znak obce.

Fig. 7 Medal/pendant. Silver-plated (?) bronze (silver-plating? heavily scratched off), 46 × 29mm, 15g, flat eyelet [private collection].

Obverse: Mountain landscape with a tunnel portal, into which two tracks lead, above the portal the name of a town and its height above mean sea level: BARDONECCHIA m. 1312, in the portal a coat of arms of the town.

Reverse: Transcript (French and Italian): CENTENAIRE DU FREJUS – CENTENARIO DEL FREJUS (hundredth anniversary of Frejus), at the top the name of a town and its height above mean sea level: MODANE alt. 1057, in the field: 18–19 SEPTEMBRE / 1971, below: coat of arms of the town.



**Obr. 8 Jednostranná plaketa v etuji. Kov, 100 × 140 mm [soukromá sbírka].**  
Nahoře zcela shodný motiv jako na obr. 7 – městečka Bardonecchia a Modane, pod tím text mezi vavřínovou a dubovou ratolestí: CENTENARIO / DEL FREJUS / 18–19 SETTEMBRE / 1971 (Sto let Frejusu, 18.–19. září 1971).

**Fig. 8 One-sided plaque in a casket. Metal, 100 × 140mm [private collection].**  
Atop a completely identical motive as on Fig. 7 – small towns of Bardonecchia and Modane, below a text in the middle of laurel oak branches: CENTENARIO / DEL FREJUS / 18–19 SETTEMBRE / 1971 (One hundred years of Frejus, 18.–19. September 1971).



**Obr. 9 Medaile. Patinovaný bronz, Ø 70 mm, 162 g [soukromá sbírka].**

**Avers:** Horská krajina s portálem tunelu, do kterého vedou dvě koleje. Po stranách postavy mýtické Galie a Itálie podávající si ruce nad portálem. Nahoře opis: TRAFORO DELLE ALPI MONTE CENISIO (Alpský tunel Mont Cenis). Pod portálem signatura výrobce a text: INCOMINCIATO IL 14 NOVEMBRE 1857 / COMPIUTO IN 25 DICEMELE 1870 (Započato 14. listopadu 1857, dokončeno 25. prosince 1870).

**Revers:** Opis: NEL SUO X ANNO 1963-73 LA SEGUSIUM RICORDA L' INESAUSTA VITALITA DEL FREJUS NEI SECOLI (V desátém roce 1963–73 si Segusium připomíná nevyčerpanou vitalitu Frejusu v běhu století).

**Fig. 9 Medal. Patina bronze, Ø70mm, 162g [private collection].**  
**Obverse:** Mountain landscape with a tunnel portal, into which two tracks lead. By the sides, figures of mythic Gaul and Italy shaking hands above the portal. Above a transcript: TRAFORO DELLE ALPI MONTE CENISIO (Mont Cenis Alpine tunnel). Beneath the portal a signature of the manufacturer and a text: INCOMINCIATO IL 14 NOVEMBRE 1857 / COMPIUTO IN 25 DICEMELE 1870 (Started 14. November 1857, finished 25. December 1870).

**Reverse:** Transcript: NEL SUO X ANNO 1963–73 LA SEGUSIUM RICORDA L' INESAUSTA VITALITA DEL FREJUS NEI SECOLI (In the tenth year 1963–73, Segusium remembers the unused vitality of Frejus over the course of the century).

a také proto býval, vzhledem ke své výjimečnosti, často zvaný jen „Alpský“. Svou původně navrženou délkou 12,8 km byl totiž vůbec prvním skutečně dlouhým tunelem v Alpách. Pro představu: byl 2× delší než tehdy jakýkoliv další tunel a byl také vůbec prvním dlouhým železničním tunelem raženým z obou portálů současně. Stavba byla zahájena v srpnu 1857 z Bardonecchia a v prosinci téhož roku z Modane. Oba vstupy se v té době nacházely v Sardinsko-piemontském království, což změnil 1860 Turínský mír a předání Savojska Francii. Francouzští a italské raziče se setkali až za dlouhých 14 let, a to 25. 12. 1870, s odchylkami horizontálně 0,4 m a vertikálně 0,6 m. Pro dopravu byl tunel otevřen 17. 9. 1871. Práce byla původně plánovaná dokonce na 25 let a některé odhady šly až ke 40 roků. Stavba vedená vynikajícím savojským inženýrem Germainem Sommeilerem však byla dokončena výrazně dřív, a to díky řadě technických inovací. Především to bylo nasazení pneumatických vrtaček (3,5 mil. vrtů, spotřebován 1 mil. kg střelného prachu), elektricky odpalovaných náloží, nuceného větrání a v posledních letech výstavby také použití dynamitu. Na tehdejší poměry bylo úžasným pokrokem zřízení táborů pro dělníky, s ubytovnami, školami, nemocnicemi... Krátce po uvedení do provozu, byl v roce 1881 tunel protažený na současných 13,7 km. A nedávno (2010) proběhla reprofilace pro přepravu kontejnerových vozidel po železnici, jako součást Autoroute Ferroviare Alpine. Tunel Fréjus tak zůstává důležitým prvkem železničního spojení Říma s Paříží přes Turín a Chambéry [2]. Jestliže se jednalo v době dokončení (1870) o vůbec nejdelší tunel na světě, dnes se objekt nachází v pořadí světových železničních tunelů podle délky až v polovině druhé stovky, na 169. místě [3].

Kuriozita: Při první zkušební jízdě vlaku s parní trakcí zemřeli ze tříčlenné lokomotivní čety dva lidé na otravu kouřovými plyny a zbývající muž dojel do cíle velmi silně přiotrávený. Důsledkem byl návrh na zřízení provozního větrání tunelu [4].

V soukromé sbírce se nachází konvolut artefaktů ke „starému“ železničnímu tunelu Fréjus (Mont Cenis). Jsou to, vzato chronologicky:

1.1 a 1.2 Velké medaile se shodným motivem na lici. Obě medaile byly velmi pravděpodobně vydány k prorážce tunelu v roce 1870, na rubu první z nich je výslovně uvedeno označení o „odpálení poslední nálože“. Druhá z medailí má na rubu reálnou pracovní scénu z tunelu, s vícelafetovým pneumatickým vrtacím vozem. Honosnost obou medailí zdůrazňuje zlacení – obr. 2 a 3.



**Obr. 10 Jeton. Patinovaná mosaz, Ø 30,5 mm, 11 g, provrtaný pro zavěšení, velmi ohlazený [soukromá sbírka].**

**Avers:** Krajina s železničním portálem, do kterého vedou dvě koleje.  
**Revers:** Text kurzívou: Mont Cenis / Overcoat / Design letter / patent / granted / October 21<sup>st</sup> / 1884. (Patent na návrh kabátu Mont Cenis udělen 21. října 1884.)

**Fig. 10 Token. Patina brass, Ø30.5mm, 11g, drilled through for hanging, very smoothed [private collection].**

**Obverse:** Landscape with a tunnel portal, into which two tracks lead.  
**Reverse:** A text in italics: Mont Cenis / Overcoat / Design letter / patent / granted / October 21<sup>st</sup> / 1884. (Patent for the design of a Mont Cenis coat granted on the 21<sup>st</sup> of October 1884.)

- 1.3 Malá nositelná medaile, vydaná a udělovaná k otevření tunelu v roce 1871. Editorem medaile byla „Italská společnost vzájemné pomoci a charity“ – obr. 4. Závěs se nedochoval; obvykle šlo o stužku či šňůrku v barvách italské trikolóry.
- 1.4 Velká medaile k otevření tunelu v roce 1871, se symboly spolupracující Itálie a Francie na líci. Připomíná dlouhou stavbu tunelu. Na rubu je poděkování železniční společnosti všem pracovníkům na stavbě, ve středovém medailonu je zahájení provozu v tunelu 1871 – obr. 5. Jsou známy kusy, které mají v tomto medailonu osobní věnování zasloužilým pracovníkům.
- 1.5 Nenositelná medaile z roku 1957 ke 100. výročí zahájení stavby tunelu. Tunel je zde pojmenovaný jako „Alpský“. Na líci se opakuje motiv z položky 1.2, s vícelafetovým vrtacím vozem – obr. 6.
- 1.6 Malá nositelná medaile/přívěsek a velká jednostranná plaketa, obojí z roku 1971. Oba předměty připomínají 100. výročí dokončení tunelu z pohledu sídel na vstupech do tunelu, městeček Bardonecchia v Itálii a Modane ve Francii – obr. 7 a 8.
- 1.7 Velká medaile z roku 1970, s lícem shodným s medailí 1.4. Text na rubu připomíná 100. výročí dokončení tunelu. Současně zmiňuje 10. výročí založení společnosti Segusium – obr. 9. (Pozn.: *Segusium – Společnost pro výzkum a studium údolí Susa v Severní Itálii – je neziskovou organizací založe-*

*nou 7. 12. 1963. Hlavním záměrem sdružení je propagovat a chránit dědictví a krajinu údolí Susa, jako i okolních oblastí, a to podporou výzkumu historie, jazyka a místního folklóru. Vydává každoročně časopis stejného jména [5].)*

- 1.8 Malý jeton, dodatečně provrtaný, tedy nositelný. Předmět, který systémově do předchozí série nezapadá. Pochází z roku 1884, 13 let po otevření tunelu pro provoz. Text na jetonu udává, že 21. 10. 1884 byl udělen patent na pánský kabát Mont Cenis – obr. 10. Kým byl jeton vyražený a kým byl nošený (je provrtaný a značně opotřebovaný, tzn. nošený byl velmi dlouho), zůstane patrně záhadou. Zřejmé je to, že tunel byl tak populární, že vstoupil také do pánské módy.

Obrázkem č. 10 končí prezentace medailí k železničnímu tunelu Fréjus (Mont Cenis). Vzhledem k velkému množství obrázků, a z toho vyplývající délky článku, budou další medaile k dálničnímu tunelu Fréjus představeny v následujícím čísle časopisu TUNEL 1/2026.

The presentation of medals for the Fréjus railway tunnel (Mont Cenis) ends with picture Nr 10. Due to a large quantity of pictures and the subsequent length of the article, other medals for the Fréjus motorway tunnel will be presented in the following edition of the TUNEL journal 1/2026.

doc. Ing. VLADISLAV HORÁK, CSc.

## LITERATURA / REFERENCES

- [1] Mapy.cz [online]. 2025 [cit. 2025-08-14]. Dostupné na internetu: < [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) >
- [2] Fréjus Rail Tunnel [online]. 2025 [cit. 2025-08-14]. Dostupné na internetu: < [https://en.wikipedia.org/wiki/Fr%C3%A9jus\\_Rail\\_Tunnel](https://en.wikipedia.org/wiki/Fr%C3%A9jus_Rail_Tunnel) >
- [3] List of longest railway tunnels [online]. 2025 [cit. 2025-08-14]. Dostupné na internetu: < [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_longest\\_railway\\_tunnels](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_longest_railway_tunnels) >
- [4] Streit, Jiří: *Tunely všech dob a zemědělců*. K. Synek, Praha, 1947.
- [5] Segusium (association) [online]. 2025 [cit. 2025-08-14]. Dostupné na internetu: < [https://en.wikipedia.org/wiki/Segusium\\_\(association\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Segusium_(association)) >

## ZPRÁVY Z TUNELÁŘSKÝCH KONFERENCÍ NEWS FROM TUNNELLING CONFERENCES

### TUNELÁŘSKÉ ODPOLEDNE 2/2025 – PROVOZOVÁNÍ TUNELŮ A ZPĚTNÁ VAZBA Z PRAXE TUNELLING AFTERNOON 2/2025 – OPERATION OF TUNNELS AND FEEDBACK FROM PRACTICE

The second tunnelling afternoon of 2025 took place on the 1<sup>st</sup> of October on the premises of the company Metrostav, and it was focused on the problems of tunnel operations – a phase of the life cycle that tends to be less presented in comparison to the design and the construction, nevertheless, it has a pivotal impact on the lifespan and the reliability of tunnel structures.

Druhé Tunelářské odpoledne roku 2025 se konalo 1. října v prostorách společnosti Metrostav a bylo zaměřeno na problematiku provozování tunelů – fázi životního cyklu, která bývá v porovnání s navrhováním a výstavbou méně prezentována, přesto má zásadní vliv na životnost a spolehlivost tunelových staveb.

Cílem setkání bylo sdílení zkušeností z údržby a ze zjištění hlavních prohlídek provozovaných tunelů a zdůraznění významu zpět-

né vazby do navrhování a výstavby. Po zahájení Ing. Ivanem Hrdinou přednesl úvodní příspěvek Ing. Ladislav Štefan, který shrnul předpisový rámec provozování a údržby silničních a železničních tunelů a zdůraznil, jak se postupně promítal a nadále promítá do řešení tunelů technický vývoj a poznání z jejich provozu.

V prvním bloku přednášky přinesly konkrétní zkušenosti z jednotlivých tunelů, které mají provedenu tlakovou uzavřenou hydroizolaci proti podzemní vodě. Ing. Jiří Horut (Správa železnic, Ostrava) a Ing. Václav Suchý (Správa železnic, Plzeň) představili poznatky z provozu železničních tunelů Jablunkovského a Ejpvického. Ing. Vlastimil Horák (Amberg Engineering Brno) a Ing. Ladislav Štefan se věnovali dálničnímu tunelu Klimkovic z pohledu projektanta a prohlídkáře. Ing. Aleš Lebl (ConSalt) a Ing. Ladislav Štefan pak popsali potřebnou dokumentaci k uvedení silničních