

## **1. Obsah**

<b>1. Směrové vedení .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Výškové vedení.....</b>	<b>2</b>
<b>3. Příčné uspořádání .....</b>	<b>2</b>
<b>4. Vozovky a ostatní zpevněné plochy .....</b>	<b>2</b>
<b>5. Zemní těleso, odvodnění, odvodňovací zařízení.....</b>	<b>5</b>
<b>6. Křižovatky, křížení a sjezdy .....</b>	<b>6</b>
<b>7. Bezpečnostní zařízení.....</b>	<b>7</b>
<b>8. Ostatní vybavení a příslušenství .....</b>	<b>7</b>

## SO 111 – Technická zpráva

### 1. Směrové vedení

Směrové vedení hlavní trasy sil. II/126 vychází ze současného stavu, při výpočtu vytyčovací osy komunikace byl tento stávající stav respektován a zachován. Detailní parametry jednotlivých prvků osy komunikace jsou obsaženy ve vytyčovacím výkresu. Úsek komunikace SO 111 začíná v km 29,224 a končí v km 30,200. Jedná se extravilánový úsek od konce obce Bykáň za křižovatkou Májovka v délce 0,976 km. Tento úsek je rozdělen na pět částí podle rozdílných typů rekonstrukce vozovky. První část je v rozmezí km 29,224 – km 29,261, kdy byla v roce 2015 provedena sanace pravé poloviny vozovky a přilehlého svahu, úpravy zde tedy budou menšího rozsahu než v levé polovině. Druhá část je od km 29,261 do km 29,975. Třetí část je od km 29,975 do km 30,017. Čtvrtá část je od km 30,017 do km 30,120 a pátá část je od km 30,120 do km 30,200.

### 2. Výškové vedení

Výškové vedení hlavní trasy sil. II/126 vychází ze současného stavu, tento stav bude při rekonstrukci respektován a dodržen s ohledem na navýšení nivelety komunikace podle způsobu rekonstrukce dle diagnostiky. Napojení nivelety na stávající stav se provede v přechodovém úseku délky 6 m v rozmezí staničení tohoto úseku. Niveleta bude mírně navýšena a upravena také v rámci vyrovnaní podélného profilu a příčných sklonů vozovky. Výjimku tvoří čtvrtá část od km 30,017 do km 30,120, kde dojde ke snížení nivelety v největším rozdílu o 0,5 m s poloměrem zakružovacího oblouku zvětšeným na  $R = 3300$  m pro zlepšení rozhledových poměrů.

### 3. Příčné uspořádání

Silnice v tomto úseku splňuje šířkové parametry kategorie S 7,5, proto ji nebude třeba rozšiřovat i s tím, že šířka zpevněné části komunikace je zvětšena o 0,25 m na úkor nezpevněné krajnice. Celková šířka zpevnění pak bude min. 7,0 m s nezpevněnými krajnicemi šířky 0,25 m. Příčný sklon vozovky v přímé bude střešovitý 2,5 %, ve směrových obloucích bude zachováno klopení dle stávajícího stavu a stávajících poloměrů směrových oblouků s mírným vyrovnaním sklonů klopení.

### 4. Vozovky a ostatní zpevněné plochy

Úsek je rozdělen na pět částí s rozdílnými typy rekonstrukce vozovky.

#### 1. část úseku SO 111:

Podle diagnostiky by se zde měla provést recyklace podkladních vrstev za studena, ovšem při inženýrskogeologickém průzkumu byl zjištěn podklad ze žulové dlažby na zbytcích štětu, proto se v levé polovině této části po odfrézování asfalt. vrstev v tl. 120 mm, odstranění podkladní vrstvy ze žulové dlažby a úpravě podkladu položí následující konstrukce vozovky (TYP X):

#### **KONSTRUKCE VOZOVKY – TYP X**

- asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO 11+	40 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	50 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+	70 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PI-C	0,45 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10	160 mm	(ČSN 73 6156, ČSN EN 14227-1)

**CELKEM**

**320 mm**

Niveleta se zvyšuje o 40 mm a dochází i k jejímu mírnému vyrovnání v souvislosti s vyrovnáním příčných sklonů a podélného profilu komunikace. Oprava je navržena na dobu životnosti 25 let. V této části byla provedena sanace pravé poloviny vozovky a přilehlého svahu v roce 2015. V tomto místě se provede frézování v tl. 50 mm a následná pokládka asfaltových vrstev s následující skladbou:

#### **KONSTRUKCE VOZOVKY – TYP IV**

- asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO 11+	40 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	50 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)

**CELKEM**

**90 mm**

Niveleta se zvyšuje o 40 mm a dochází i k jejímu mírnému vyrovnání v souvislosti s vyrovnáním příčných sklonů a podélného profilu komunikace. Oprava je navržena na dobu životnosti 25 let.

#### **2.část úseku SO 111:**

2. část od km 29,261 do km 29,975 bude vozovka rekonstruována recyklací za studena typem rekonstrukce vozovky III. Návrh spočívá v odfrézování asfalt. vrstev vozovky až na podklad v tl.100 mm a provedení rekonstrukce konstrukčních vrstev vozovky dle TP 208.

#### **KONSTRUKCE VOZOVKY – TYP III**

- asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO 11+	40 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	50 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+	70 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- infiltrační postřik kationaktivní asfaltovou emulzí PI-C	0,45 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- recyklace podkladních vrstev za studena s přídavkem drobného drceného kameniva, cementu a asfaltové emulze (jednotlivá množství stanovit na základě zkoušek!)	200 mm	(TP 208)

**CELKEM**

**360 mm**

Niveleta se zvyšuje o 40 mm a dochází i k jejímu mírnému vyrovnaní v souvislosti s vyrovnaním příčných sklonů a podélného profilu komunikace. Oprava je navržena na dobu životnosti 25 let.

### 3.část úseku SO 111:

Třetí typ bude platný mezi km 29,975 – km 30,017. Do této části spadá celý prostor křižovatky silnic II/126 a II/337, rozsah úpravy ve větvích křižovatky je až za nové VDZ optické brzdy. Po odfrézování asfaltových vrstev v tl. 90 mm se provede oprava příčných trhlin dle TP 115 a oprava lokálních poruch vozovky zjištěných na odfrézovaném povrchu vozovky dalším frézováním v tl. 60 mm a znovuvyplněním asfaltovou směsí ACP 22+. Poté se položí následující konstrukce vozovky:

#### **KONSTRUKCE VOZOVKY – TYP VII**

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+	40 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	60 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
<b>CELKEM</b>	<b>100 mm</b>	

Niveleta se zvyšuje o 10 mm a dochází i k jejímu mírnému vyrovnaní v souvislosti s vyrovnaním příčných sklonů a podélného profilu komunikace. Oprava je navržena na dobu životnosti 25 let.

### 4.část úseku SO 111:

Mezi km 30,017 a km 30,120 je navržena úplná výměna konstrukce vozovky. Návrh spočívá v odfrézování asfaltových vrstev vozovky v tl. 200 mm, odstranění podkladních vrstev vozovky v tl. 300 mm a provedení konstrukčních vrstev vozovky s následující skladbou:

#### **KONSTRUKCE VOZOVKY – TYP XX**

- asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+	40 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro ložní vrstvy ACL 16+	50 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí PS-C	0,35 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22+	70 mm	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13 108-1)
- infiltrační postřík kationaktivní asfaltovou emulzí PI-C	0,45 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808)
- vrstva ze směsi stmelené cementem SC C8/10	120 mm	(ČSN 73 6156, ČSN EN 14227-1)
- štěrkodrt 0-32 ŠDB	220 mm	(ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13 285)
- geotextilie netkaná	0,2 kg/m <sup>2</sup>	(TP 97, ČSN EN 13251)
<b>CELKEM</b>	<b>500 mm</b>	

Niveleta bude zahlobena v největším rozdílu o 0,5 m. Oprava je navržena na dobu životnosti 25 let. Požadavky na minimální modul přetvárnosti na pláni  $E_{\text{def},2} = 45$  MPa V případě neúnosného podloží stanoveného na základě zkoušek bude provedena sanace aktivní zóny v tl. min. 300 mm. Požadavky na minimální modul přetvárnosti na vrstvě ze štěrkodrti  $E_{\text{def},2} = 80$  MPa. V případě sanace se položí separační geotextilie na zemní paraplán pod sanační vrstvou.

#### 5.část úseku SO 111:

Mezi km 30,120 a km 30,200 je navržen stejný typ rekonstrukce vozovky se stejnou skladbou jako ve třetí části tohoto úseku (**TYP VII**). Niveleta se zvyšuje o 10 mm a dochází i k jejímu mírnému vyrovnaní v souvislosti s vyrovnaním příčných sklonů a podélného profilu komunikace. Oprava je navržena na dobu životnosti 25 let.

#### Sjezdy:

Přebudují se všechny stávající sjezdy dle výkresu sjezdů a rozjezdů, pokud není v konkrétních případech uvedeno jinak. Sjezdy ze zámkové dlažby a další podobnou pohledovou úpravou v režii vlastníka sousedního pozemku se ponechají bez úprav nebo se tyto úpravy provedou maximálně v prostoru mezi komunikací a upraveným sjezdem. Šířka pojízdné části sjezdu je 5 m + 0,5 cm krajnice, výjimečně je možné ponechat zvětšenou šířku dle stávajícího stavu. Staré sjezdy se rozeberou a odstraní. Na upravený pískový polštář tl. 5 cm se na dno příkopu osadí polypropylenová trouba PP DN 400 min. tuhost SN 12 s šikmo seříznutými kraji 1:1, seříznutý okraj trouby se upraví tak, aby na jeho styku se zádlahou bylo zabráněno zatékání vody. Ve stísněných podmínkách je možno výjimečně zvolit DN menšího průměru. Pokládka, obsyp a zásyp vhodným materiálem budou probíhat dle pokynu výrobce. Konstrukce vozovky bude tvořit podklad ze štěrkodrti fr. 0-32 mm tl. 200 mm, kryt bude z asfalt. recyklátu tl. 120 mm prolitého asfaltem a uzavře se podrcením drobným kamenivem fr. 4-8 mm tl. 20 mm se zhutněním. Čela sjezdu budou tvořena dlažbou z lomového kamene do betonu C20/25 XF3 tl. 20 cm, budou šikmá se sklonem 1:1 (45°). Před vtokem a výtokem se provede rovněž dlažba stejného provedení na délku 2 m a na výšku 60 cm. Krajnice sjezdu budou zpevněny rovněž dlažbou z lomového kamene do bet. lože. V úsecích, kde není podél komunikace zřízen silniční příkop bude sjezd rekonstruován bez osazení PP trouby a bez zádlahy lomovým kamenem na vtoku a výtoku. Na vytipovaných sjezdech, kde se neosazuje PP trouba, ale je nutné převedení dešťových vod z přilehlého mělkého rigolu přes sjezd, bude zřízen přejížděný dlážděný rigol z drobné kostky s výplní cementovou záhlvkou do betonového lože. Délka úpravy sjezdu bude od kraje vozovky na kraj nemovitosti, max. však 1-2 m za hranu příkopu.

#### Rozjezdy komunikací nižších tříd, účelových komunikací a polních cest:

Rozjezdy napojujících se komunikací nižších tříd, účelových komunikací a polních cest budou vyspraveny frézováním a znovupoložením asfaltových vrstev krytu dle krytových vrstev typu rekonstrukce vozovky hlavní trasy v daném místě. V případě úplné přestavby rozjezdu bude podklad pod asfaltové krytové vrstvy dle vrstev hlavní trasy tvořit podklad ze štěrkodrti fr. 0-32 mm tl. 100 mm a asfalt. recyklát tl. 120 mm. Délka úpravy rozjezdů bude od kraje vozovky na kraj silniční parcely, max. však 3-5 m od kraje vozovky.

## **5. Zemní těleso, odvodnění, odvodňovací zařízení**

V rámci úprav zemního silničního tělesa bude upravena nezpevněná krajnice recyklátem. V úsecích, kde dojde k výměně svodidel, není možné z prostorových důvodů zajistit normové rozšíření této krajnice, proto budou úpravy silničního tělesa u svodidel obsahovat rovněž pouze dosypání stávající nezpevněné krajnice recyklátem. Silniční příkopy se pročistí v rozsahu dle situace a příčných řezů, ve 4. části, kde dochází ke snížení nivelety, bude nutné přesvahování silničního tělesa s prohloubením

příkopů dle nového návrhu nivelety. Pro kabelové sdělovací křížení se silnicí budou provedeny podvrty a založeny nové chráničky z plast. trub DN 150 dle situace.

Stávající systém odvodnění je zajištěn podélným a příčným sklonem vozovky buď přes silniční příkopy do stávajících recipientů a vsakem do terénu, nebo přes síť uličních vpustí do stávající kanalizace. Tento stávající systém zůstane po rekonstrukci zachován. Na začátku úseku od km 29,224 je navržena v levém příkopu hloubková drenáž zachycující proudící podzemní vodu po nepropustném podloží, která způsobovala svahové pohyby a vedla k nutnosti sanace pravé strany vozovky včetně svahu. Drenáž bude vyústěna v km 29,290 podvrtem pod silnicí do pravého silničního svahu. Příkop ústící do rekonstruovaného propustku pod silnicí II/337 směrem na Malešov bude výškově upraven podle zahrazení nivelety ve 4. části a v jeho dně bude osazena betonová žlabovka š. 0,6 m do bet. lože tl. 0,1 m. U všech propustků se na vtoku i výtoku vyčistí prostor od nánosů a náletových křovin a pročistí se jejich tubusy. Detailní úpravy čel u jednotlivých propustků jsou zde popsány níže:

#### **Propustek v km 29,986**

V tomto úseku se nachází v km 29,986 kamenný klenutý propustek šířky 2 m, výšky 1,1 m a délky dl. 13 m s kamenným čelem a betonovou římsou se zábradlím. Čela z lomového kamene budou očištěna a přespárována. Propustek se pročistí včetně příkopů na vtoku a výtoku a budou smýceny náletové křoviny.

#### **Propustek v km 30,000 v rozjezdu sil. II/337 vlevo:**

V křižovatce pod silnicí II/337 směrem na Malešov se nachází kamenný deskový propustek 0,5 m x 0,5 m bez římsy a bez zábradlí ve špatném stavu. Tento propustek bude zrekonstruován na trubicí DN 600 se vtokovou jímkou. Budou upraveny příkopy z obou stran, přičemž výšky dna na vtoku i výtoku zůstanou zachovány. Příkop ústící do tohoto propustku bude výškově upraven podle zahrazení nivelety ve 4. části. Na betonových čelech propustku se osadí zábradlí. Nad propustkem a následným zásytem vhodnou zeminou se provede konstrukce vozovky (**typ XX**), popsána výše.

## **6. Křižovatky, křížení a sjezdy**

Celkem se v tomto úseku nachází 6 sjezdů, úpravy budou probíhat dle detailního výkresu sjezdu. Kompletní přestavba stávajícího nezpevněného sjezdu s osazením PP trouby a zádlážbou lomových kamenem na čelech se provede u sjezdů v km 29,365, km 29,558, km 29,742, km 29,838, km 29,933, km 30,116. Většina ze zmíněných sjezdů má ve stávajícím stavu větší šířku, než je šířka standardně navrhovaného sjezdu, tato větší šířka bude při rekonstrukci zachována. Detailní popis úprav těchto sjezdů viz odst. 4 – sjezdy.

Rozjezdy napojující se komunikace sil. II/337, vyjma úzkého pruhu nad nově rekonstruovaným propustkem, spadají do 3. části tohoto úseku, a proto budou vyspraveny frézováním a znovupoložením asfaltového krytu, jako ve zbytku 3. části (**typ VII**).

## 7. Bezpečnostní zařízení

Komunikace je vybavena standardním bezpečnostním zařízením, v rámci stavby budou vyměněna svodidla za nová a budou také vyměněna a doplněna směrové sloupky příp. jako nástavce na svodidlo. Svodidla budou zakončena dlouhými náběhy. Směrové sloupky užívané na stavbě budou vyrobeny z plastových hmot buď jako typ D3, nebo formou nástavce na nově osazené svodidlo jako typ 4. Sloupky budou rozmístěny dle ČSN 73 6101 a navrženy dle TP 58 a ČSN EN 12899-3. Detailní rozmístění směrových sloupků je patrné ze situačních výkresů. Na stavbě bude dále vyměněno ocelové jednostranné silniční svodidlo s úrovní zadržení N2 od km 29,224 do km 29,404 vpravo v dl. 180 m.

## 8. Ostatní vybavení a příslušenství

### Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení je navrženo v souladu s platným zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a s platnou vyhláškou MD č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Navržené provedení a umístění značek odpovídá ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značky – část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA 1. Provedení a umístění SDZ je v souladu s TP 65, TP 100, VL 6.1 a s dalšími souvisejícími předpisy a normami. Umístění dopravních značek je zřejmé ze situačních výkresů.

Velkoplošné značky umístěné na zemi vedle vozovky budou v provedení štítu značky složeného z FeZn lamem rovněž o šířce dle činné plochy. Činná plocha z retroreflexivních fólií třídy R3. Činná plocha musí odpovídat ČSN EN 12899-1. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1, a platným VL 6.1. – Svislé dopravní značky. Nosné konstrukce velkoplošných značek umístěných vedle vozovky jsou navrženy tak, aby odpovídaly statickému zatížení stavebních konstrukcí stanovenému v ČSN 73 0035, ČSN 73 1401. Tomu odpovídá užití TZV. „měkkých stojek“ z příhradových konstrukcí. Konstrukce musí být demontovatelné, spojené se základovou patkou pomocí kotevního koše. Upevnění konstrukce k základové patce je provedeno pomocí patní desky, která je součástí konstrukce. Jako hlavní bezpečnostní prvek zde funguje lomový svar svislých stojek s patní deskou. Spojení se základovým košem tvoří šroubové spoje. Povrchová úprava celé konstrukce musí být provedena žárovým zinkováním. Vrchní části stojek jsou uzavřeny plastovými víčky. Šroubové spoje patní desky se základovým košem se při montáži konzervují grafitovou vazelinou a kryjí plastovými víčky. Rozměry a konstrukce základů se provedou dle ZTKP kap. 14, typových projektů nebo statických výpočtů. Pro kvalitu a provedení základů platí TKP kap. 18.

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z Al slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12899-1. Činná plocha z retroreflexivních fólií třídy R3. Dopravní zařízení Z3 zkrácené se provedou ve velikosti 500x500. Dopravní zařízení Z4c se vždy provedou ve velikosti 1000x2000 mm. Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Betonové základy standardních značek musí být z betonu min. třídy C 20/25 – XF4.

Betonové základy velkoplošných značek budou provedeny z betonu min. třídy C 25/30 – XF4. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Osazeny budou do kotevních patek připevněných šrouby k základu z prostého betonu min. třídy C 20/25 – XF4. V případě užití dvousloupkové konstrukce je vzájemná rozteč sloupků v rozmezí 30 – 45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu 90x50x70 cm.

#### Vodorovné dopravní značení

Konkrétní provedení vodorovného dopravního značení je zřejmé ze situačních výkresů. Vodorovné značení na celé stavbě bude provedeno jednotným způsobem. Vodorovné dopravní značení bude provedeno s uspořádáním jízdních pruhů a zpevněných krajnic dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6102 s plynulým napojením na VDZ stávajícího stavu. Vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou etapách. V první etapě se na nový asfaltový kryt položí kompletní dopravní značení pouze jednosložkovou barvou. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek), případně po uplynutí zimního období se provede druhá etapa, kdy se značení provede z dlouhoživotných materiálů.

Řešení dopravního značení je obsaženo v příslušných výkresech PD v návrhu projektanta, avšak s ohledem na časový odstup od návrhu k realizaci DZ v terénu na rekonstruované trase silnice si zhotovitel zajistí v rámci RDS (nejlépe před zahájením stavby) aktualizaci návrhu DZ včetně projednání na DI PČR, na KSÚS a na Odboru dopravy v Kutné Hoře.