

---

Komplexní pozemková úprava

**Netolice**

Okres Prachatice

## **7. Plán společných zařízení**



## Konkrétně k cestní síti v k.ú. Netolice

Návrh cestní sítě respektuje kritéria dopravní, ekologická, půdoochranná, vodohospodářská, estetická a ekonomická. Konkrétně splňuje návrh cestní sítě následující kritéria:

- zabezpečuje propojení sousedních obcí
- umožňuje přístup na pole, které ze zemědělského hlediska tvoří základní výrobní jednotku
- umožňuje propojení zemědělských podniků nebo farem vzájemně mezi sebou
- umožňuje dopravu mezi zemědělským podnikem nebo farmou a místem odbytu zemědělských výrobků
- umožňuje zpřístupnění krajiny a prostupnost zemědělského území, vedení značených turistických cest, cyklistických stezek, příp. běžeckých tratí
- vytváří důležitý krajinnotvorný polyfunkční prvek s funkcí ekologickou, půdoochrannou, vodohospodářskou a estetickou
- využívá polních cest jako základního liniového tvaru vhodného pro stanovení nové hranice pozemku nebo nové hranice k.ú.
- zajišťuje návaznost na stávající lesní cesty
- umožňuje přístup k vodohospodářským stavbám
- odpovídá i obecně vodochranným zásadám, aby nedošlo k ovlivnění či ohrožení jakosti vod (haváriemi apod.).

Při návrhu cestní sítě z pohledu plánu společných zařízení KPÚ Netolice jsou dodrženy tyto zásady:

- Při základním posouzení se vycházelo z tvaru území, konfigurace terénu a umístění zastavěné části obce uvnitř k.ú. Jsou respektovány odtokové poměry, protierozní požadavky.
- Zemědělská doprava je v maximální možné míře vyloučena ze silnic hlavní sítě.
- Pozemky o výměře do 20 ha na rovině a do 5 ha v kopcovitém terénu jsou zpřístupněny jen z jedné strany.
- Síť cest je vedena v terénu tak, aby nevytvářela pozemky menší výměry než 3 ha. Pod touto výměrou je vysoká nepracovní délka pojezdu zemědělských mechanismů.
- Navržená cestní síť vylučuje nebo v maximální míře omezuje věcná břemena.
- Při návrhu se cesty vyhýbají místům s potřebou zářezů, násypů, odvodnění neúnosných půd, křížení s podzemním vedením a ostatními komplikacemi.

Připojení polních cest na pozemní komunikaci se nepovažuje za křižovatku ve smyslu ČSN 73 6102, ale považuje se za sjezd podle ČSN 73 6101. Vždy je potřeba provést posouzení rozhledových poměrů.

Úrovňové křížení s jinými cestami je možné navrhnout v místech, kde lze dodržet rozhledové podmínky. Při návrhu je třeba dát přednost křižovatkám s úhlem křížení od 60° do 90°. Křižovatka nemá být navrhována ve směrovém ani výškovém oblouku a ani tam, kde má polní cesta velký podélný sklon nivelety. Křižovatka nesmí být navržena na vnitřní straně oblouků o malých poloměrech do 30 m, pokud není zajištěn rozhled.

Sjezdy slouží k vjezdu a výjezdu zemědělských mechanismů:

- a) z pozemní komunikace na polní cestu a naopak
- b) z polní cesty na přilehlé pozemky a naopak

Projednávání návrhu dopravního systému se sborem zástupců probíhá víceetapově. Nejprve je zhotovitelem předložen návrh, který se na základě připomínek upřesňuje až do fáze, kdy je dosaženo souhlasu všech zúčastněných.

#### 7.A.2.2 Kategorizace cestní sítě

**Obecně** podle Metodického návodu k provádění pozemkových úprav a Technického standardu plánu společných zařízení (Ministerstvo zemědělství ČR, 2010).

Kategorie se rozlišují podle prostorového uspořádání v příčném profilu a podle návrhové rychlosti, závislé od terénních podmínek. Kategorie se charakterizují zlomkem, ve kterém čítec vyjadřuje volnou šířku koruny v metrech a jmenovatel návrhovou rychlost v km.h<sup>-1</sup>. Jednotlivé kategorie polních cest jsou uvedené v následující tabulce:

Kategorie polních cest dle ČSN 73 6109 Projektování polních cest (norma ČSN není právně závazná, ale doporučená, proto jsou i parametry uváděné jako doporučené):

Polní cesty			
Hlavní		Vedlejší	Doplňkové
Dvojpruhové	Jednopruhové	Jednopruhové	Jednopruhové
P 7,0/50 P 6,5/50 P 6,0/40	P 5,0/30 P 4,5/30 P 4,0/30	P 4,5/30 P 4,0/30 P 3,5/30	P 3,5/30 P 3,0/30

### 7.A.2.3 Základní parametry prostorového uspořádání hlavních a vedlejších polních cest

U hlavních polních cest dvoupruhových, kde zpravidla předpokládáme zpevněný povrch (asfaltový beton nebo drobné kamenivo zpevněné asfaltovým zástříkem), je doporučena šířka koruny 6,50 m, z toho šířka vozovky 5,50 m a zpevněné krajnice o šířce 2 x 0,50 m. U hlavních polních cest jednopruhových, kde zpravidla předpokládáme zpevněný povrch (asfaltový beton nebo drobné kamenivo zpevněné asfaltovým zástříkem), je doporučena šířka koruny 4,50 m, z toho šířka vozovky 3,50 m a zpevněné krajnice o šířce 2 x 0,50 m. Na hlavních polních cestách dvoupruhových je doporučena návrhová rychlost 50 km.h<sup>-1</sup>. U jednopruhových hlavních polních cest je doporučena návrhová rychlost 30 km.h<sup>-1</sup>.

U vedlejších polních cest (jednopruhové), kde zpravidla předpokládáme zpevněný povrch (asfaltový beton nebo drobné kamenivo zpevněné asfaltovým zástříkem), je doporučena šířka koruny 4,00 m, z toho šířka vozovky 3,00 m a zpevněné krajnice o šířce 2 x 0,50 m nebo o šířce vozovky 4,00 m bez krajnic (tj. cesta zpevněná v celé šířce koruny). U jednopruhových vedlejších polních cest je doporučena návrhová rychlost 30 km.h<sup>-1</sup>.

Doplňkové polní cesty jsou navrhovány obvykle o šířce 3,50 nebo 3,00 m, zpravidla bez krajnic.

Při volbě kategorie polních cest je nutné zohlednit nejenom návrhové parametry uváděné v ČSN 73 6109, ale i parametry zemědělské mechanizace, pro jejíž provoz jsou navrhovány (tzn. při převažujícím rozchodu kol zemědělských dopravních prostředků 3,20 m je krajně neefektivní navrhovat komunikaci s živičným krytem kategorie P 4,0/30, byť se zpevněnými krajnicemi).

Krajnice se zpravidla doporučuje navrhovat zpevněné – z drceného kameniva. Únosnost zpevněné části krajnice musí odpovídat potřebě občasného využívání jako jízdního pruhu. Minimálně se musí navrhovat na 1/3 zatížení vozovky nebo na jiné v projektu zdůvodněné zatížení, při němž je vyloučen vznik trvalých deformací v krátkém časovém období. Zpevněná krajnice se navrhuje vždy v úsecích, kde se předpokládá časté potkávání rozměrnějších vozidel (případně snížení rychlosti při současném zajištění rozhledu pro zastavení vozidla), a dále u polních cest s podélným sklonem větším jak 3 % , do sklonu 3 % zpevněná krajnice být nemusí. Tímto se zabraňuje vodní erozi.

Polní cesta má mít v celé délce znaky jedné kategorie. V obtížných poměrech je možné snížit návrhovou rychlost na 50 % původní návrhové rychlosti. Snížení rychlosti je potřebné označit dopravní značkou.

### 7.A.2.4 Objekty a zařízení dotčené návrhem cestní sítě

Z objektů se nejčastěji u polních cest vyskytují propustky a hospodářské sjezdy. Propustky se navrhují při křížení cesty a vodního toku, kanálu nebo příkopu. Hospodářské sjezdy slouží k vjezdu a

výjezdu zemědělských mechanismů ze silnice nebo polní cesty na přilehlé pozemky. Sjezdy se umísťují ve vzdálenostech max. 300 m. Minimální šířka sjezdu je 4 m, obvykle 6 - 8 m. Sjezd má zabezpečit vjezd všech používaných vozidel a strojů. Hospodářské sjezdy jsou buď s propustkem, nebo bez propustku.

**Hospodářské sjezdy s propustkem** se navrhují s čely z lomového kamene nebo betonu. Čela jsou buď kolmá, lomená, šikmá. Při šířce sjezdu 6 m je světlost propustku 0,4 m. Při šířce 6 - 10 m a při sklonu přes 2 % je světlost propustku 0,60 m. Při šířce přes 10 m a při sklonu do 2 % je světlost propustku 0,80 m. Uspořádání sjezdu je dáno typovým podkladem. Zpevnění krytu sjezdu k silnici je vždy asfaltové, jakož i část cesty do pole v délce 50 m.

**Hospodářské sjezdy bez propustku** se navrhují zejména tam, kde je třeba překonat výškový rozdíl mezi niveletou cesty a úrovní pole a je třeba provést zpevněnájezdové rampy. Zpevnění je obvykle šterkové. Tyto sjezdy je možno navrhovat i v ostatních běžných případech, kdy slouží sjezd jako ochrana krajnice vozovky předlibovolným rozjížděním a rozoráváním. Přesná poloha umístění sjezdů bude řešena v projektové dokumentaci jednotlivých cest.

#### **Konkrétně k hospodářským vjezdům, propustkům a cestním příkopům v k.ú. Netolice**

Při rekognoskaci stávající cestní sítě a návrzích nových cest, byly detailně mapovány hospodářské vjezdy, propustky a cestní příkopy. Světlost propustků je dostatečná. Nové propustky a cestní příkopy jsou navrženy tam, kde jich je potřeba a jsou popsány níže v přehledu polních cest. Nově navržené cestní příkopy a propustky jsou dále popsány níže v kapitole 7.A.4. Vodohospodářská opatření.

Nové hospodářské vjezdy budou navrženy až podle konkrétního rozmístění nových pozemků. Prozatím jsou v přehledu cest uvedeny stávající vjezdy, které budou v co nejvyšší možné míře využity ke zpřístupnění nově navržených pozemků.

Stávající hospodářské vjezdy, stávající propustky, nové propustky a nové cestní příkopy jsou zakresleny v části 7 e) grafické přílohy - kapitola 7 e\_4 mapa plánu společných zařízení za celé řešené území.

#### **Konkrétně k podzemním i nadzemním inženýrským sítím v k.ú. Netolice**

U stávajících funkčních polních cest, cest určených k rekonstrukci i cest nově navržených může docházet ke křížení s podzemními i nadzemními inženýrskými sítěmi. Průběh těchto zařízení je podle podkladů poskytnutých jejich správci, zakreslen v části 7 e) grafické přílohy - kapitola 7 e\_4 mapa plánu společných zařízení za celé řešené území. Křížení inženýrských sítí s cestami popsáno níže v přehledu polních cest. Při realizaci cest určených k rekonstrukci i cest nově navržených je třeba trasy podzemních i nadzemních inženýrských sítí zohlednit a zabránit jejich poškození.



### 7.A.2.5 Náklady na opatření ke zpřístupnění pozemků

Prvek PSZ (označení)	Druh prvku	Výměra v KPÚ (ha) CELKEM	délka v KPÚ (m)	Náklady na prvek (Kč)
NCH1	nově navržená cesta hlavní	0,92	441	2205000
NCV1	nově navržená cesta vedlejší	0,53	520	1854000
NCV2	nově navržená cesta vedlejší	0,33	512	1536000
NCV3	nově navržená cesta vedlejší	0,29	360	1080000
NCV4	nově navržená cesta vedlejší	0,84	952	952000
NCV5	nově navržená cesta vedlejší	0,26	320	960000
NCV6	nově navržená cesta vedlejší	0,94	1000	3000000
NCV7	nově navržená cesta vedlejší	0,61	596	1788000
NCV8	nově navržená cesta vedlejší	0,45	1136	3408000
NCV9	nově navržená cesta vedlejší	0,44	771	2313000
NCV10	nově navržená cesta vedlejší	0,20	473	1419000
NCV11	nově navržená cesta vedlejší	0,25	411	1233000
NCV12	nově navržená cesta vedlejší	0,15	235	705000
NCV13	nově navržená cesta vedlejší	0,24	229	687000
NCV14	nově navržená cesta vedlejší	0,21	138	414000
NCV15	nově navržená cesta vedlejší	0,37	470	1410000
NCV16	nově navržená cesta vedlejší	0,10	189	567000
NCV17	nově navržená cesta vedlejší	0,17	347	1041000
NCV18	nově navržená cesta vedlejší	0,13	207	621000
NCV19	nově navržená cesta vedlejší	0,16	228	684000
NCV20	nově navržená cesta vedlejší	0,94	926	2778000
NCV21	nově navržená cesta vedlejší	0,30	708	2124000
NCV22	nově navržená cesta vedlejší	0,53	799	2397000
NCV23	nově navržená cesta vedlejší	1,11	1515	4545000
NCV24	nově navržená cesta vedlejší	0,56	551	1653000
NCV25	nově navržená cesta vedlejší	0,09	121	363000
NCV26	nově navržená cesta vedlejší	0,12	180	540000
NCV27	nově navržená cesta vedlejší	0,40	404	1212000
NCV28	nově navržená cesta vedlejší	0,25	433	1299000
NCV29	nově navržená cesta vedlejší	0,21	226	678000
NCV30	nově navržená cesta vedlejší	0,30	721	2163000
NCV31	nově navržená cesta vedlejší	0,45	1450	4350000
NCV32	nově navržená cesta vedlejší	0,18	460	1380000
NCV33	nově navržená cesta vedlejší	0,17	294	882000
NCV34	nově navržená cesta vedlejší	1,05	1189	3567000
NCV35	nově navržená cesta vedlejší	0,39	1001	3003000
NCD1	nově navržená cesta doplňková	0,66	862	2155000
NCD2	nově navržená cesta doplňková	0,62	486	1215000
NCD3	nově navržená cesta doplňková	0,01	23	57500
NCD4	nově navržená cesta doplňková	0,10	73	182500
NCD5	nově navržená cesta doplňková	0,06	114	285000
NCD6	nově navržená cesta doplňková	0,09	121	302500
NCD7	nově navržená cesta doplňková	0,45	437	1092500
NCD8	nově navržená cesta doplňková	0,06	104	260000
NCD9	nově navržená cesta doplňková	0,41	175	437500

<b>NCD10</b>	nově navržená cesta doplňková	0,09	161	402500
<b>NCD11</b>	nově navržená cesta doplňková	0,09	152	380000
<b>NCD12</b>	nově navržená cesta doplňková	0,07	120	300000
<b>NCD13</b>	nově navržená cesta doplňková	0,21	277	692500
<b>NCD14</b>	nově navržená cesta doplňková	0,18	186	465000
<b>NCD15</b>	nově navržená cesta doplňková	0,28	100	250000
<b>NCD16</b>	nově navržená cesta doplňková	0,18	251	627500
<b>NCD17</b>	nově navržená cesta doplňková	0,13	165	412500
<b>NCD18</b>	nově navržená cesta doplňková	0,06	96	288000
<b>RCH1</b>	cesta určená k rekonstrukci hlavní	0,96	978	2934000
<b>RCH2</b>	cesta určená k rekonstrukci hlavní	1,18	1332	3996000
<b>RCH3</b>	cesta určená k rekonstrukci hlavní	0,88	632	1896000
<b>RCV1</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,55	2176	6528000
<b>RCV2</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,54	1579	4737000
<b>RCV3</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,08	100	300000
<b>RCV4</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,11	1973	5919000
<b>RCV5</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,87	1158	3474000
<b>RCV6</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,30	1219	3657000
<b>RCV7</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,33	364	1092000
<b>RCV8</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,46	1103	3309000
<b>RCV9</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,15	1084	3252000
<b>RCV10</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,13	138	414000
<b>RCV11</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,13	213	639000
<b>RCV12</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,04	65	195000
<b>RCV13</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,68	720	2160000
<b>RCV14</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,70	1150	3450000
<b>RCV15</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,12	185	555000
<b>RCV16</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,36	585	1755000
<b>RCV17</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,59	930	2790000
<b>RCV18</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,06	102	306000
<b>RCV19</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,50	640	1920000
<b>RCV20</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,94	823	2469000
<b>RCV21</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,48	750	2250000
<b>RCV22</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,07	788	2364000
<b>RCV23</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,90	836	2926000
<b>RCV24</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,36	546	1638000
<b>RCV25</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,31	523	1569000
<b>RCV26</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,67	890	2670000
<b>RCV27</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,24	1718	5154000
<b>RCV28</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,09	170	510000
<b>RCV29</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,03	1140	3420000
<b>RCV30</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,03	1993	5979000
<b>RCV31</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,55	892	2676000
<b>RCV32</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,25	450	1350000
<b>RCV33</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,34	1176	3528000
<b>RCV34</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	3,48	3717	11151000
<b>RCV35</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,62	687	2404500
<b>RCV36</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,22	264	792000
<b>RCV37</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,25	248	744000
<b>RCV38</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,15	250	750000
<b>RCV39</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,22	314	942000
<b>RCV40</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,84	990	2970000

<b>RCV41</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,71	1105	3315000
<b>RCV42</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,07	135	405000
<b>RCV43</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,30	1750	5250000
<b>RCV44</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,51	1220	3660000
<b>RCV45</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	1,44	1545	4635000
<b>RCV46</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,73	611	1833000
<b>RCV47</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,97	1007	3524500
<b>RCV48</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,21	393	1179000
<b>RCV49</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,02	30	105000
<b>RCV50</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,80	1045	3657500
<b>RCV51</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,21	323	1130500
<b>RCV52</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,28	346	1211000
<b>RCV53</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,29	1042	3647000
<b>RCV54</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,31	490	1715000
<b>RCV55</b>	cesta určená k rekonstrukci vedlejší	0,09	190	665000
<b>Součet</b>		<b>57,09</b>	<b>73337</b>	<b>220083500</b>

#### 7.A.2.6 Přehled cestní sítě

Cestní síť v tomto katastrálním území není příliš hustá, řada cest z období před kolektivizací (tak jako jsou zakresleny v mapě pozemkového katastru) dnes již v terénu neexistuje. V rámci komplexní pozemkové úpravy je proto nutné doplnit stávající cestní síť novými cestami, aby ke všem nově navrženým pozemkům byl zajištěn přístup. Podle provedených propočtů zaberou nově navržené cesty plochu přibližně 5,28 hektaru.

Primárně jsou polní cesty rozděleny dle ČSN 73 6109 na **hlavní, vedlejší a doplňkové**.

Pro přehlednost jsou dále v mapě plánu společných zařízení barevně rozlišeny tři druhy polních cest, které se v daném území vyskytují:

- a) stávající cesty funkční** (zvýrazněny tmavě fialově),
- b) stávající cesty určené k rekonstrukci** (zvýrazněny černě),
- c) nově navržené polní cesty** (zvýrazněna červeně).

**Ad a)** Jedná se o cesty, které mají odpovídající parametry, stavebně technický stav a svoji funkci plní.

**Ad b)** Jedná se o cesty, které nemají vhodné parametry a svoji funkci plní jen částečně. Rekonstrukce má podobný charakter jako stavba nové cesty, neboť bývá nutné rozšířit stavební pozemek a zkorigovat trasu.

**Ad c)** Jedná se o výstavbu cest na "zelené louce", neboť v současné době žádná cesta ve vymezeném místě neexistuje.



V celkové koncepci plánu společných zařízení jsou zapracovány stávající cesty určené k rekonstrukci a nově navržené polní cesty. Stávající cesty funkční jsou zobrazeny mapě plánu společných zařízení a uvedeny v následujícím základním přehledu.

### **Stávající cestní síť**

V rámci zpracování koncepce plánu společných zařízení byla provedena detailní rekognoskace stávající cestní sítě. Hustou komunikační síť v obvodu KPÚ tvoří silnice II. třídy č.122 ve směru Lhenice - Dívčice, č.142 ve směru Netolice - Bavorov, č.145 ve směru Husinec - Česnovice, silnice III. třídy č.12250 z Netolic na Krtely, č.12243 z Netolic na Libějovice, č.12252 z Grejnarova na Lužice, č.12248 z Netolic na Němčice a č.14533 z Kratochvíle na Žitnou, resp. další místní a účelové komunikace.

### **hlavní polní cesty:**

- určené k rekonstrukci RCH1, RCH2, RCH3

### **vedlejší polní cesty:**

- stávající funkční SFCV1, SFCV2, SFCV3, SFCV4, SFCV5, SFCV6, SFCV7, SFCV8.
- určené k rekonstrukci RCV1, RCV2, RCV3, RCV4, RCV5, RCV6, RCV7, RCV8, RCV9, RCV10, RCV11, RCV12, RCV13, RCV14, RCV15, RCV16, RCV17, RCV18, RCV19, RCV20, RCV21, RCV22, RCV23, RCV24, RCV25, RCV26, RCV27, RCV28, RCV29, RCV30, RCV31, RCV32, RCV33, RCV34, RCV35, RCV36, RCV37, RCV38, RCV39, RCV40, RCV41, RCV42, RCV43, RCV44, RCV45, RCV46, RCV47, RCV48, RCV49, RCV50, RCV51, RCV52, RCV53, RCV54, RCV55.

Stávající polní cesty jsou spolu se silnicemi znázorněny v části 7 e) grafické přílohy - kapitola 7 e\_4 mapa plánu společných zařízení za celé řešené území. Základní charakteristiky všech cest jsou uvedeny v přehledu polních cest a konstrukční řešení je znázorněno v části 7.A.6 Dokumentace technického řešení plánu společných zařízení, Grafické přílohy, Vzorové řezy cest. Všechny výše popsané polní cesty kromě SFCV1, SFCV2, SFCV3, SFCV4, SFCV5, SFCV6, SFCV7, SFCV8, jsou navržené k rekonstrukci, což vyplývá jak ze současného stavu, tak z požadavku sboru zástupců. Stanovení detailní vozovkové konstrukce bude předmětem projektové dokumentace stavby, která bude zpracována až před vlastní výstavbou nebo rekonstrukcí cest.

Jako výhybny u cest k rekonstrukci budou sloužit stávající, případně vybudované nové sjezdy na nově navržené pozemky.

Označení	Délka (m)	Typ komunikace	Šířka vozovky (m)	Šířka krajinice (m)	Prům. šíře základny (m)	Přibližná plocha (ha)	Odvodnění zemní pláň, vozovky	Výhybny	Stávající/Nové hospodářské sjezdy	Výsadba zeleně	Druh povrchu	Dotčená zařízení (křížení)
RCH3	632	P 4,0/30	3,50	2x0,25	10,7	0,88	souběžný odvodňovací drén a povrchový odtok, však do TTP  detailní řešení viz příslušná dokumentace před realizací stavby	jako výhybny budou sloužit stávající, případně vybudované nové sjezdy na nově navržené pozemky	1 / 0 – nové sjezdy budou v případě potřeby doplněny až s návrhem nového uspořádání pozemků	ano jednostr. alej místně původních dřevin	asfaltový beton	místní komunikace, NCV6
	Rekonstruovaná cesta hlavní – tvoří spojnici se sousedním k.ú. a kromě přístupu na zemědělské pozemky napojuje NCV6. Stávající povrch je částečně z rozpadajícího se asfaltového betonu, částečně prašný, štěrkový a travnatý.											
Doplňková funkce: krajinotvorná												

Označení	Délka (m)	Typ komunikace	Šířka vozovky (m)	Šířka krajinice (m)	Prům. šíře základny (m)	Přibližná plocha (ha)	Odvodnění zemní pláň, vozovky	Výhybny	Stávající/Nové hospodářské sjezdy	Výsadba zeleně	Druh povrchu	Dotčená zařízení (křížení)
RCV20	823	P 4,0/30	3,50	2x0,25	6,7	0,94	souběžný odvodňovací drén a povrchový odtok, však do TTP  detailní řešení viz přílohu dokumentace před realizací stavby	jako výhybny budou sloužit stávající, případně vybudované nové sjezdy na nově navržené pozemky	0 / 0 – nové sjezdy budou v případě potřeby doplněny až s návrhem nového uspořádání pozemků	ano jednostr. ale místně původních dřevin	štěrk + asfaltový zástřík	RCH3, NCD2, RCV22
	Rekonstruovaná cesta vedlejší - cesta propojuje RCH3 s RCV22 a zpřístupňuje pozemky okolo Lužické kaple. Stávající povrch je částečně prašný, štěrkový a travnatý.											
	Doplňková funkce: krajinotvorná											