

OBSAH TECHNICKÉ ZPRÁVY CESTY

1. Popis území
2. Popis stavebně technického řešení
 - a) Kategorie cesty
 - b) Směrové vedení trasy
 - c) Připojení na stávající komunikace
 - d) Výhybny
 - e) Rozšíření v obloucích
 - f) Odvodnění
 - g) Výškové řešení
 - h) Objekty v trase
 - i) Návrh krytů a konstrukce vozovky
3. Návrh výsadby doprovodné zeleně
4. Vztahy k chráněným složkám přírody
5. Vliv stavby na životní prostředí

B.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C10

1. POPIS ÚZEMÍ

Stávající cesta C10 vede podél jižního okraje intravilánu. Začíná u zemědělského areálu, kde je napojena na cestu C12, vede západním směrem podél areálu a dále podél záhumenků. Cesta je nezpevněná, má zemní kryt, pouze jsou místy vysypané koleje sutí a štěrkem. Cesta nemá odvodnění. Cesta C10 je navržena k rekonstrukci se štěrkovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta 3,5/20 jednopruhová se štěrkovým krytem, délka cesty 167m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 20 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	33,85	250	16,95	7,756
2	10,11	100	5,06	5,798
3	17,51 část.obl	15	12,97	81,711

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C10 začíná napojením na cestu C12 a končí na hranici vnitřního obvodu KoPÚ. Napojení polní cesty C10 na komunikaci s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Vzhledem k délce cesty není výhybna navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu Δs) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu $\Delta s/2$). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	1,4

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do odvodnění C12, případně do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce mírně stoupá, na konci klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C12 a na konci terénem, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C10 není mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C10 kříží nadzemní vedení VN.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Šířka koruny vozovky je navržena 3,5 m. Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
Celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C10 navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C10 nezasahuje do žádného biocentra ani biokoridoru.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny.

B.2 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C12

1. POPIS ÚZEMÍ

Velmi frekventovaná polní cesta C12 vychází ze zemědělského areálu na východním okraji intravilánu jižním směrem až k cestě C11. Stávající cesta C12 je asfaltová s častými výtluky, částečně spravovaná štěrkem. Má zničené krajnice. Zcela chybí odvodnění a výhybny. Cesta je navržena k rekonstrukci v šířce 4,5m s asfaltovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 693m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	181,49	700	91,26	14,855
2	61,38	2000	30,69	1,758
3	74,53	250	37,54	17,082

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C12 začíná napojením na polní cestu C11 zakružujícími oblouky o poloměru 6 a 9m. Na konci je cesta C12 napojena na hranici intravilánu na účelovou komunikaci zemědělského areálu.

Napojení polní cesty C12 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Výhybna V7 je navržena v km 0,384. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a připojení dalších polních cest.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích není potřebné.

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je v km 0,636 – 0,693 řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty na hranici intravilánu (pokud nebude možné vyústění do systému odvodnění zemědělského areálu). Odvodnění cesty C12 v km 0,0 – 0,636 je řešeno jednostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m s vyústěním přes propustek P4 do cestního příkopu C27 do údolí Hlubočického potoka.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na polní cestu C11 a na hranici intravilánu na pokračující účelovou komunikaci. Niveletu lze v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C12 je mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen nový propustek P4 v km 0,637, převádějící pod cestou C12 vodu z příkopu do příkopu podél C27. Navržený propustek do DN 600 bude mít šikmá čela a vtok a výtok zpevněný např. kamennou dlažbou.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C12 kříží podzemní vedení O2 a nadzemní vedení VN.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrť ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,5m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrť ŠD.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C12 navržena.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C12 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

B.3 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C14

1. POPIS ÚZEMÍ

Polní cesta C14 vychází od silnice III/30532 jižně pod obcí Hluboká u Skutče, vede východním a následně se stáčí severovýchodním směrem. Končí u parcely 401/3 v blízkosti hranice intravilánu. Stávající cesta je nezpevněná, koleje mají zemní kryt s výmoly. Cesta nemá krajnice a chybí odvodnění.

Cesta je navržena k rekonstrukci s asfaltovým krytem v šířce 3,5m.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta 3,5/20 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 460m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 20 km/h.

Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	29,00	25	16,38	66,470
2	25,22	500	12,61	2,889
3	61,11	500	30,59	7,002
4	47,36	50	25,62	54,268

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C14 začíná napojením na silnici III/30532 zakružovacími oblouky o poloměru 9m. Napojení polní cesty C14 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou. Napojení na silnici bude zvýrazněno osazením vodícího proužku a směrovými sloupky.

d) Výhybny

Výhybna není navržena. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní (o hodnotu Δs) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu $\Delta s/2$). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	1,0
2	0
3	0
4	0,4

f) **Odvodnění cesty**

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláně v km 0, – 0,040 a 0,200 – 0,460 je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s vyústěním do svažujícího se terénu od cesty, případně do zasakovací šachty. Pravostranný příkop v km 0,040 - 0,200 se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a odvede povrchovou vodu z cesty C4 a vodu z přilehlých zemědělských pozemků k propustku P2.

g) **Výškové řešení**

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, klesá k propustku P2, stoupá od něj a opět mírně klesá a stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici a na konci terénem, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) **Objekty v trase**

Součástí cesty C14 je mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen propustek P2 v km 0,021, tedy v místě stávajícího, nedostatečně dlouhého pro rekonstruovanou cestu.

Propustek P2 provede pod cestou C14 vodu ze stávající údolnice a cestního příkopu podél C14. Navržený propustek s šikmými čely, betonovými troubami do DN 600 a délkou do 10m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem.

V km 0,400 je řešeno převedení dešťových vod pod cestou C14. Povrchové vody přitékající k tělesu cesty z přilehlých od jihovýchodu se svažujících pozemků budou svedeny zasakovací rýhou podél vnitřního směrového oblouku cesty a následně potrubím do DN 200 a délkou do 7m pod cestou C14. Výtok by měl být upravený např. do rozvodné rýhy vyplněné propustným materiálem tak, aby se vytékající voda bezškodně rozlévala na terén ve větší šíři.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C14 zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	

celkem

450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 3,5 m, v prvních 20-ti m od sjezdu ze silnice je rozšířena na 5m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,25m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Podél cesty C14 není navržena doprovodná zeleň.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C14 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny, zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.

B.4 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C15

1. POPIS ÚZEMÍ

K rekonstrukci navržená polní cesta C15 navazuje na cestu C16. Trasa vede západním směrem k vnějšímu obvodu KoPÚ. Stávající cesta je nezpevněná, je vyježděná na okraji pole podél lesa bez odvodnění. Slouží jako přístup k lesním pozemkům. Cesta je navržena k rekonstrukci v šířce 3,5m se šterkovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta 3,5/20 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 212m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 20 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	18,89	30	9,77	36,071
2	30,55	100	15,40	17,501
3	64,72	70	34,88	52,977

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C15 začíná napojením na cestu C16 zakružovacími oblouky o poloměru 5 a 9m. Konec cesty C15 je na obvodu KoPÚ – na pokračující polní cestě.

d) Výhybny

Vzhledem k délce cesty C15 se výhybna nenavrhuje. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0,8
2	0
3	0,1

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce mírně stoupá a klesá ke konci cesty. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C16 a na konci napojením na pokračující polní cestu, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C15 není mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen žádný další objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C15 zasahuje do ochranného pásma lesa.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
Celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP, bude možné nahradit štěrťovou konstrukci vozovky travnatou se zpevněním koležovou úpravou.

Šířka koruny vozovky je navržena 3,5 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C15 navržena, cesta prochází podél lesa.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C15 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny.

B.5 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C17

1. POPIS ÚZEMÍ

Nezpevněná polní cesta C17 vede k osadě Březiny. Cesta je napojena na C11, vede jižním směrem podél lesa a zpřístupňuje obydlenou nemovitost a zemědělské pozemky u lesa. Cesta má travnatý kryt s vyjetými kolejiemi a je bez odvodnění. Cesta je navržena k rekonstrukci v šířce 3,5m s asfaltovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Vedlejší polní cesta 3,5/20 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 158m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 20 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	37,28	250	18,67	8,543
2	19,73	25	10,41	45,227
3	19,96	50	10,11	22,872

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C17 začíná napojením na cestu C11 zakružovacími oblouky o poloměru 4 a 9m a končí u osady Březiny. Napojení polní cesty C17 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou.

d) Výhybny

Vzhledem k délce cesty C17 se výhybna nenavrhuje. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky a další připojující se cesty.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích není s ohledem na blízkost lesa navrženo.

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do lesa, případně do zasakovací šachty.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce stoupá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C11 a na konci vjezdem k nemovitosti, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C17 není mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen žádný další nový objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C17 kříží nadzemní vedení VN, podzemní vedení vodovodu a O2 a prochází ochranným pásmem lesa.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrť ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	

celkem

450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 3,5 m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,25m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrť.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C17 navržena, protože vede podél lesa.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C17 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny.

B.6 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C20

1. POPIS ÚZEMÍ

Polní cesta C20 v jižní části řešeného území je napojena na silnici III/30532. Od silnice vede východním směrem po rozhraní zemědělských honů k lesnímu komplexu. V rohách, dále pokračuje stejným směrem podél jižního okraje lesa. Na konci lesa se stáčí severním směrem a dále podél lesa pokračuje až do osady Březiny, kde je napojena na cestu C11.

Cesta se zemním krytem s častými výmoly a bez odvodnění je navržena k rekonstrukci. Cesta C20 zpřístupňuje zemědělské pozemky v jižní části řešeného území.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,0/30 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 1549m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	17,56	30	9,04	33,532
2	15,34	250	7,67	3,515
3	45,16	40	25,33	64,693
4	18,47	100	9,26	10,583
5	41,00	250	20,54	9,397
6	45,51	100	23,16	26,076
7	116,59	250	59,37	26,720
8	35,94	100	18,17	20,595
9	24,29	250	12,15	5,565
10	46,78	250	23,46	10,725
11	9,82	100	4,91	5,622
12	40,64	20	32,27	116,417
13	20,45	100	10,26	11,720
14	62,11	250	31,21	14,236
15	35,58	1000	17,79	2,037
16	15,85	1000	7,91	0,908
17	35,60	1000	17,82	2,044

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C20 začíná napojením na silnici III/30532 zakružujícími oblouky o poloměru 6 a 9m. Konec cesty C20 je napojen na cestu C11 zakružujícími oblouky o poloměru 6m. Napojení polní cesty C20 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou. Napojení na silnici bude zvýrazněno osazením vodícího proužku a směrovými sloupky.

d) Výhybny

Vzhledem k délce cesty C20 se navrhuje tři výhybny: V2 v km 0,384 na jižní straně a V3 a V4 na východní straně v km 0,785 a 1,200. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	1,0
2	0
3	0,8
4	0
5	0
6	0
7	0
8	0
9	0
10	0
11	0
12	2,4
13	0
14	0
15	0
16	0
17	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno v celé trase podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do lesa a do zasakovacích šachet.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v délce stoupá k napojení cesty C22 a pak klesá. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici III/30532 a na konci na stávající polní cestu C11, jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C20 je mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen příčný žlab před napojením na silnici.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C20 kříží nadzemní vedení VN, zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy a lesa a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Km 0,020 – 1,549:

Příčný sklon vozovky je v celé délce navržen jednostranný ve sklonu 3%, rovněž zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláň vápnem	0 mm
Celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

Km 0,000 – 0,020:

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřik emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je v prvních 20-ti m od sjezdu ze silnice je rozšířena na 5m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,25m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C20 navržena. Podstatná část trasy vede podél lesa.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C20 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny.

B.7 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C22

1. POPIS ÚZEMÍ

Cesta C22 na jihovýchodním okraji území je napojena na cestu C20 v místě jihovýchodního cípu lesního komplexu V roháčích. Trasa vede jižním směrem k lesu v k.ú. Perálec, kde se stáčí na jihovýchod a po terénní hraně podél lesa pokračuje až na konec k.ú. Hluboká u Skutče do Perálce. Cesta má travnatý kryt s vyjetými kolejiemi a je bez odvodnění. Cesta je navržena k rekonstrukci v šířce 4,0 m se šterkovým krytem.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,0/30 jednopruhová se šterkovým krytem, délka cesty 237m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	35,74	25	21,70	81,913
2	36,18	500	18,10	4,148

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C22 začíná napojením na cestu C20 zakružovacími oblouky o poloměru 6 a 9m a končí na vnějším obvodu KoPÚ pokračující cestou v k.ú. Perálec.

d) Výhybny

Vzhledem k délce cesty C22 se výhybna nenavrhuje. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na obou stranách oblouku ($2 \times \Delta s / 2$) nebo na jen vnitřní straně oblouku (celé Δs). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	1,2
2	0

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláně je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláně je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těžkým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláně s vyústěním do lesa.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky. Lomy nivelety s rozdílem sklonů menším než 1% není třeba zaoblovat. Na začátku je výškové řešení dané napojením na cestu C20 a na konci pokračující cestou na hranici k.ú., jinak lze niveletu v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C22 není mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen žádný další nový objekt.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C22 prochází ochranným pásmem lesa.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 3,0%.

Zemní plán má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Vibrovaný štěrť ŠV	200 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace pláně vápnem	0 mm
Celkem	400 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C22 navržena, protože vede podél lesa.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C22 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny.

B.8 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C23

1. POPIS ÚZEMÍ

Nová polní cesta C23 byla navržena v lokalitě Na čtvrtích v jižní části území z důvodu soustředění zemědělské dopravy ZD Zderaz do střediska v Hluboké a tím vyloučení dopravy z centra obce. Návrh trasy využívá současný sjezd ze silnice III/30532 v místech historické cesty. Trasa cesty C23 ústí na cestu C11 v místě připojení cesty C12.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,5/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 940m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	31,14	100	15,70	17,845
2	22,86	100	11,48	13,096
3	16,63	100	8,34	9,527
4	31,95	100	16,11	18,309
5	21,17	100	10,63	12,123
6	79,04	50	50,00	90,569

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C23 začíná napojením na silnici III/30532 v místě stávajícího sjezdu zakružujícími oblouky o poloměru 6 a 9m. Na konci je cesta C23 napojena na polní cestu C11 zakružujícími oblouky o poloměru 6 a 9m.

Napojení polní cesty C23 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou. Napojení na silnici bude zvýrazněno osazením vodícího proužku a směrovými sloupky.

d) Výhybny

Výhybny V5 a V6 jsou navrženy v km 0,375 ze severní strany a v km 0,736 na východní straně. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu Δs) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu $\Delta s/2$). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	0
4	0
5	0
6	0,6

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění pláň je řešeno podélnou drenáží z drenážních trubek PVC DN 100 uložených v rýze obsypané těženým kamenivem v min. hloubce 0,25m pod úrovní rostlé pláň s vyústěním do lesa a do dvou zasakovacích šachet DN 1000.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá a klesá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici III/30532 a na konci na cestu C11. Niveletu lze v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C23 je mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen v km 0,002 propustek P6 odvádějící vodu ze silničního příkopu pod cestou C23. Navržený propustek se šikmými čely, betonovými trubami do DN 600 v délce 13m by měl mít upravený vtok s vtokovou šachtou a výtok zpevněný např. lomovým kamenem. Před napojením na silnici je navržen příčný žlab. Další dva příčné žlaby jsou navrženy v km 0,012 a 0,091 se zaústěním do zasakovacích šachet DN 1000, kam je vyústěna také podélná drenáž.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C23 kříží podzemní vedení vodovodu a nadzemní vedení VN, zasahuje do ochranného pásma lesa a silnice III. třídy a prochází územím odvodněným plošnou drenáží.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní plán má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrť ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,5 m, v prvních 20-ti m od sjezdu ze silnice je rozšířena na 5m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrťodrti.

3. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C23 navržena, trasa vede částečně podél lesa.

4. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C23 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

5. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny.

B.9 TECHNICKÁ ZPRÁVA CESTY C27

1. POPIS ÚZEMÍ

Nová polní cesta C27 byla navržena v šířce 4m s asfaltovým krytem jako propojení cesty C12 se silnicí III/30533 východně od obce Hluboká. Trasa cesty C27 je vedena podél zastavitelného území vymezeného v ÚP obce Hluboká.

2. POPIS STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

a) Kategorie cesty

Hlavní polní cesta 4,0/30 jednopruhová s asfaltovým krytem, délka cesty 506m.

b) Směrové vedení trasy

Návrh trasy respektuje stávající prostorové podmínky území. Trasa je tvořena z přímých úseků, kružnicových oblouků bez přechodnic s ohledem na návrhovou rychlost 30 km/h. Charakteristiky směrových oblouků:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Délka oblouku \underline{L} (m)</i>	<i>Poloměr oblouku \underline{r} (m)</i>	<i>Délka tečen \underline{t} (m)</i>	<i>Úhel $\underline{\alpha}$ (°)</i>
1	42,03	500	21,03	4,815
2	104,86	500	52,62	12,015
3	40,77	25	26,54	93,429

c) Připojení na stávající komunikace

Cesta C27 začíná napojením na silnici III/30533 zakružujícími oblouky o poloměru 9m. Na konci je cesty C27 napojena na polní cestu C12 zakružujícími oblouky o poloměru 6m. Napojení polní cesty C27 na silnici s živičným krytem bude provedeno po odříznutí živičného krytu vozovky. Styčná spára napojení v živičném krytu bude odříznuta do hloubky min. 50mm, vrstva krytu odfrézována a spáry budou ošetřeny modifikovanou zálivkou. Napojení na silnici bude zvýrazněno osazením vodícího proužku a směrovými sloupky.

d) Výhybny

Výhybna V8 je navržena v km 0,300 na východní straně. Výhybna délky 20 m rozšiřuje vozovku o 2 m, přechod rozšíření je proveden na délku 6 m se zaoblenými lomy. Pro míjení vozidel lze využít sjezdy na okolní pozemky.

e) Rozšíření v obloucích

Rozšíření ve směrových obloucích bude provedeno na vnitřní stranu oblouku (o hodnotu Δs) nebo obou stranách oblouku (o hodnotu $\Delta s/2$). Minimální délka úseku rozšiřování před a za obloukem je uvažována 10m.

Hodnoty rozšíření:

<i>Oblouk č.</i>	<i>Rozšíření ve směr. oblouku Δs (m)</i>
1	0
2	0
3	1,2

f) Odvodnění cesty

Odvodnění vozovky je zajištěno podélným a příčným sklonem. Odvodnění pláň je zajištěno jednostranným příčným sklonem 3%. Odvodnění cesty C27 je řešeno pravostranným příkopem se sklony svahů 1: 1,5 (výjimečně 1:1) a šířkou dna příkopu 0,3m. U většího sklonu budou ve dně provedeny stupně tak, aby sklon nebyl větší než 5% nebo bude dno opevněno např. šterkovým pohozením. Příkop je vyústěn pod silnici propustkem P7 dál do údolí Hlubočického potoka.

g) Výškové řešení

Niveleta cesty v co největší míře kopíruje terén, v trase stoupá. Na začátku je výškové řešení dané napojením na silnici III/30533 a na konci na cestu C12. Niveletu lze v trase upravit s ohledem na výsledky IGP a podrobné výškové zaměření.

h) Objekty v trase

Součástí cesty C27 je mimo projednávané sjezdy na okolní pozemky navržen kolmo pod silnicí propustek P7 odvádějící vodu z cestního příkopu dál do údolí Hlubočického potoka. Navržený propustek se šikmými čely, betonovými troubami do DN 800 a délkou do 17m by měl mít upravený vtok a výtok zpevněním např. lomovým kamenem. Před napojením na silnici je navržen příčný žlab.

Dosud zjištěná dotčená zařízení technické infrastruktury a ochranná pásma:

Cesta C27 kříží nadzemní vedení VN a zasahuje do ochranného pásma silnice III. třídy.

i) Návrh krytu a konstrukce vozovky

Příčný sklon vozovky je navržen jednostranný ve sklonu 2,5%.

Zemní pláň má jednostranný sklon 3,0%.

Návrh konstrukce vozovky:

- Asfaltobeton (ACO11)	40 mm
- Postřík emulzí	
- Obalové kamenivo (ACP16+)	60 mm
- Vibrovaný štěrk ŠV	150 mm
- Štěrkodrt' ŠD	200 mm
- Stabilizace vápnem	
celkem	450 mm

Návrh konstrukce vozovky bude upřesněn podle výsledků IGP.

Šířka koruny vozovky je navržena 4,0 m, v prvních 20-ti m od sjezdu ze silnice je rozšířena na 5m. Krajnice po obou stranách vozovky jsou navrženy v šířce 0,50m, v oboustranném příčném sklonu 8,0%. Krajnice budou provedeny ze štěrkodrti.

6. NÁVRH VÝSADBY DOPROVODNÉ ZELENĚ

Nová doprovodná zeleň není u cesty C27 navržena.

7. VZTAHY K CHRÁNĚNÝM SLOŽKÁM PŘÍRODY

Cesta C27 nezasahuje do žádného biokoridoru ani biocentra.

8. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh stavby je proveden s ohledem na respektování stávajícího krajinného prostředí. Nepůsobí negativně na zdraví obyvatel a vytváří podmínky pro zlepšení životního prostředí v předmětné lokalitě. Stavba zlepší přístupnost krajiny a zvýší odolnost území z hlediska vodní eroze.