

MARTINÍK projekt s.r.o.

Bynina 121, 757 01 Valašské Meziříčí

IČ: 06121543

Tel.: 736 422 331

e-mail: ondrejmartinik@seznam.cz

A: PRŮVODNÍ ZPRÁVA



Zodpovědný projektant:	Ing. Milan Koňář	MARTINÍK projekt s.r.o. Bynina 121, 757 01 Valašské Meziříčí IČ: 06121543 Tel: 736 422 331	
Vypracoval:	Mgr. Ondřej Martiník		
Kontroloval:	Mgr. Ondřej Martiník		
Místo stavby:	k.ú. Životice u Nového Jičína		
Investor:	Obec Životice u Nového Jičína Životice u Nového Jičína 2, 742 72 Mořkov	Formát:	-
		Datum:	8/2026
Stavba:	Rekonstrukce LC Hůrky	Měřítko:	-
		Objekt:	-
Obsah:	A: Průvodní zpráva	Číslo přílohy:	-
		Číslo zakázky:	-

1.) Identifikační údaje

<i>Stavba:</i>	Rekonstrukce LC Hůrky
<i>Druh stavby:</i>	rekonstrukce (stavební úpravy) lesní cesty
<i>Číslo komunikace:</i>	FR229/01, FR229/02, FR229/03, FR229/04
<i>Staničení:</i>	km 0,000 – km 0,830
<i>Katastrální území:</i>	Životice u Nového Jičína (797375)
<i>Parcely č.:</i>	viz. dotčené parcely
<i>Obec:</i>	Životice u Nového Jičína
<i>Okres:</i>	Nový Jičín
<i>Kraj:</i>	Moravskoslezský
<i>Stavebník:</i>	Obec Životice u Nového Jičína Životice u Nového Jičína 2, 742 72 Mořkov
<i>Projektant:</i>	MARTINÍK projekt s.r.o. Bynina 121, 757 01 Valašské Meziříčí
<i>Zodpovědný projektant:</i>	Ing. Milan Koňář
<i>Vypracoval:</i>	Mgr. Ondřej Martiník
<i>Datum:</i>	srpen 2026

2.) Základní údaje o stavbě

a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce význam a umístění.

Předmětem stavby je rekonstrukce vybraného úseku stávající lesní cesty. Jedná se o lesní cestu kategorie 2L a její technický stav je v současnosti nevyhovující pro odvozní techniku. Vybraný úsek lesní cesty se nachází v jihovýchodní části katastru obce Životice u Nového Jičína v lokalitě s lesními porosty a plynule navazuje na síť obecních komunikací v km 0,000. V rámci rekonstrukce se řeší zejména zpevnění vozovky, vyřešení odvodnění a rozšíření oblouků pro zajištění plynulého průjezdu odvozní soupravy. Rekonstrukcí nedochází ke změně kategorie LC.

Projektová dokumentace rekonstrukce lesní cesty je zpracována v souladu s ČSN 73 6108:2018 „Lesní cestní síť“ a příslušnými vyhláškami, kterými se stanoví technické požadavky pro stavby pro plnění funkcí lesa. Při přípravě projektové dokumentace bylo v souladu s výše uvedenou normou postupováno tak, aby byl rekonstrukcí komunikace včetně jejího odvodnění co nejvíce zmírněn její rušivý vliv v krajině, co nejméně narušena stabilita lesního porostu a jeho prostorové uspořádání. Rekonstrukcí ve stávající trase a niveletě komunikace proto nedochází k nežádoucím zásahům do lesního porostu. Při rekonstrukci je uvažováno pouze využití přírodních stavebních materiálů a jsou navržena opatření k zamezení půdní eroze.

b) Předpokládaný průběh stavby, zahájení, etapizace a uvádění do provozu, dokončení stavby.

Předpokládané zahájení stavby je v průběhu stavební sezóny 2027, předpokládaná lhůta rekonstrukce je 3 měsíce.

Stavba proběhne v jedné etapě výstavby.

c) Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek je-li vydán.

Navrhovaná stavba je řešena v souladu s územním plánem obce Životice u Nového Jičína.

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití.

Pozemky dotčené stavbou se nacházejí na území k.ú. Životice u Nového Jičína. Jedná se o pozemky pod lesní cestou a jejími objekty a jejich vlastníkem je investor obec Životice u Nového Jičína, popř. se jedná o pozemky, jejichž majitelé souhlasí s realizací projektu.

e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Rekonstrukcí lesní cesty nedejde ke změně současnému stavu vlivů na krajinu, zdraví a životní prostředí. Po realizaci projektu budou v okolí LC vznikat tůňky vhodné např. pro obojživelníky.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření.

- vztahy na dosavadní využití území
- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území
- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Stavbou budou dočasně dotčeny vztahy na využití pozemků zasažených stavenišťem po dobu nutnou k provedení stavebního díla.

g) Dotčené parcely.

Katastrální území	Parcela číslo	Druh pozemku
Životice u Nového Jičína	1546/1	Ostatní plocha
Životice u Nového Jičína	622/6	Lesní pozemek

3.) Přehled výchozích podkladů a průzkumů

a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby.

Návrh dokumentace byl proveden na základě požadavku investora a provedené prohlídky lesní cesty.

b) Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace.

Při návrhu byl respektován územní plán.

c) Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady.

Pro zmapování terénu a inženýrských sítí v zájmovém území byla provedena pouze prohlídka staveniště.

d) Dopravní průzkum (studie dopravní údaje).

V konkrétním případě aktuální dopravní průzkum prováděn nebyl.

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum.

Nebyl proveden.

f) Diagnostický průzkum konstrukcí.

Nebyl proveden.

g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech.

Není řešeno.

h) Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti).

Jde o stavbu malého rozsahu v klimaticky příznivých podmínkách.

i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně.

Stavba není kulturní památkou.

4.) Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory.

Stavba není členěna na více stavebních objektů.

5.) Podmínky realizace stavby

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků.

Neřeší se. V současnosti není známa žádná další stavba.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti.

Předpokládané zahájení stavby nejdříve 4/2027, předpokládaná lhůta výstavby je 3 měsíce.

Stavba proběhne v jedné etapě výstavby.

c) Zajištění přístupu na stavbu.

Na stavbu je zajištěn přístup po stávající obecní a lesní komunikaci ve vlastnictví obce Životice u Nového Jičína.

d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.

Doprava bude řízena provizorním dopravním značením.

6.) Přehled budoucích vlastníků a správců

a) Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

Vlastník lesní cesty:

Obec Životice u Nového Jičína

Životice u Nového Jičína 2

742 72 Mořkov

Správce lesní cesty:

Obec Životice u Nového Jičína

Životice u Nového Jičína 2

742 72 Mořkov

b) Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Objekt lesní cesty bude provozovat investor obec Životice u Nového Jičína a další majitelé lesních porostů v dané lokalitě.

7.) Předávání části stavby do užívání

Nepředpokládá se postupné předávání.

8.) Souhrnný technický popis stavby

8.1) Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, stavební dispoziční a technologické řešení dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.

Celková délka rekonstruovaného úseku je 610m. Úsek je na žádost investora v km 0,285 až km 0,505 přerušen a neřeší se. Jedná se o stávající lesní cestu kategorie 2L 4,0/20. Rekonstrukcí nedochází ke zvýšení kategorie lesní cesty. Šířka zpevněné plochy lesní cesty je 4,0m, šířka jízdního pruhu je 3,0m s oboustrannou krajnicí o šířce 0,5m. Povrchem jízdního pruhu v km 0,000 až km 0,285 bude penetrační makadam opatřený uzavíracím nátěrem dvouvrstvým s posypem z drobného drceného kameniva. Oboustranná krajnice bude provedena ze štětkodrti. Povrchem jízdního pruhu v km 0,505 až km 0,830 bude štětkodrt ŠD z přírodního kameniva frakce 0-32 a hrubší, bez uzavíracích nátěrů, s posypem z drobného drceného kameniva. Oboustranná krajnice bude provedena ve stejné konstrukci jako těleso komunikace. Jednostranný příčný sklon pláně a vozovky bude min 3,5%. Jednostranný příčný sklon pláně a vozovky bude min 3,5%.

Penetrační makadam je vrstva vytvořená z kamenné kostry prolité asfaltovým pojivem a následným vyplněním povrchových mezer rozprostřeným a zhutněným drceným kamenivem. Použité kamenivo musí odpovídat ČSN EN 13242. Vrstva z penetračního makadamu se pokládá pouze na odpovídající podkladní nebo ochrannou vrstvu nebo podloží, které splňuje požadavky ČSN 73 6133. Na prolití kamenné kostry se používá asfaltové pojivo podle ČSN EN 12591 nebo ČSN EN 13808 o příslušné pracovní teplotě pro roztírání.

Základem vrstvy z penetračního makadamu je kamenná kostra z kameniva bez výplňového kameniva (fr. 32/63, fr. 16/32), která je zpravidla rozprostřena grejdrem. Tloušťka kamenné kostry předurčuje tloušťku pokládané vrstvy. Rozprostřená a urovnaná kamenná kostra se předhutní 2 pojezdy hladkým válcem do 10t bez vibrace, aby nedocházelo k drcení kamenné kostry. Po kamenné kostře smí jezdit jen technologická doprava a mechanizmy, jejichž činnost souvisí s úpravou vrstvy. Návoz materiálu při zřizování kamenné kostry je optimálně organizován tak, aby nebyla kamenná kostra pojížděna.

Prolévání kamenné kostry asfaltem se provádí pomocí distributorů s rozstřikovačem v předepsaném množství. V případě, že prolévané kamenivo není proschlé do hloubky, je nutno zlepšit přilnavost asfaltu vhodnou adhezní přísadou.

Neprodleně po prolití asfaltem se dávkuje nejlépe pomocí podrťovače na povrch takové množství drceného výplňového kameniva, které bude dostatečné k zaplnění mezer ve štěrku, a ihned se zaválkuje. Další kamenivo se přidá pouze na místa, jež nejsou dostatečně vyplněná. Rozprostřené kamenivo se při hutnění srovnává rámovým kartáčem tak, aby byly mezery ve štěrku dobře vyplněny, ale aby zůstala zachovaná zřetelná mozaika štěrku.

Zavibrování výplňového kameniva a současné zhutňování celé vrstvy musí začít ihned po rozprostření a provádí se vibračním válcem. Počet pojezdů válce závisí na požadovaném stupni zaplnění mezer výplňovým kamenivem, obvykle 2 až 6 pojezdů a do doby, než je povrch rovný a pevný.

Po dokončení vrstvy z penetračního makadamu je doporučeno omezit dopravu na komunikaci alespoň týden pro osobní vozidla a měsíc pro nákladní dopravu.

Prolévání kamenné kostry, rozprostírání a zavibrování výplňového kameniva se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti a při teplotách nižších než 0°C. Připravený podklad musí být urovnaný, neporušený a zbavený nečistot.

Stávající podklad komunikace je značně zdeformován pohybem lesní techniky a povětrnostními vlivy. Stávající povrch komunikace je nezpevněn a je v celé délce značně narušen. Vlivem eroze dochází k jeho další degradaci. Na velké části jsou patrné hluboké koleje a na četných úsecích je patrný rozvodněný podklad. Komunikace je v současném stavu nesjízdná pro odvozní soupravu.

Odvodnění komunikace lze považovat za nefunkční. Podélný příkop je značně zanesen, místy již není patrný. Příčné odvodnění je nefunkční z důvodu deformace komunikace, svodnice jsou zdeformovány nebo zcela chybí. Propustky pod tělesem komunikace jsou zanesené, jednotlivé betonové prefabrikáty jsou popraskané a vzájemně rozpojené.

V km 0,000 až km 0,285 dojde v délce 285m při rekonstrukci k odstranění stávajícího zdeformovaného povrchu a podkladu komunikace až do hloubky 300 mm, a následně bude upravena a zhutněna pláň na EDEF2 = 30,0MPa. Na zhutněnou pláň bude provedena nová podkladní vrstva komunikace ze štěrkodrti frakce 0-63 v tloušťce 200 mm. Na takto zhotoveném podkladu bude proveden nový kryt komunikace z kameniva fr. 32-63 v tloušťce 100 mm. Bude provedeno prolití krytu z kameniva asfaltem v množství 6kg/m², dvojitý uzavírací nátěr v množství 1,8kg/m² s posypem z drobného kameniva. Oboustranná krajnice 0,5m bude provedena ze štěrkodrti popř. drceného kameniva v tl. 100mm. Na závěr bude proveden posyp krytu komunikace drobným kamenivem drceným nebo těženým v množství 15-20 kg/m² se zhutněním.

V km 0,505 až km 0,830 dojde v délce 325m při rekonstrukci k odstranění stávajícího zdeformovaného povrchu a podkladu komunikace až do hloubky 300 mm, a následně bude upravena a zhutněna pláň na EDEF2 = 30,0MPa. Na zhutněnou pláň bude provedena nová podkladní vrstva komunikace ze štěrkodrti frakce 0-63 v tloušťce 200 mm. Na takto zhotoveném podkladu bude proveden kryt komunikace ze štěrkodrti ŠD z přírodního kameniva frakce 0-32 a hrubší s tloušťkou po zhutnění 100 mm. Na závěr bude proveden posyp krytu komunikace drobným kamenivem drceným nebo těženým v množství 15-20 kg/m² se zhutněním. Oboustranná krajnice bude provedena ve stejné konstrukci jako jízdní pruh.

V km 0,800 až km 0,830 bude provedena sanace nevhodného podkladu. Dojde k odstranění nevhodného podloží až do hloubky 250mm a bude provedena vrstva z kameniva hrubého drceného frakce 63-125 v tloušťce 250mm.

Odvodnění komunikace bude řešeno s ohledem na místní podmínky.

V km 0,000 až km 0,150 a v km 0,505 až km 0,830 bude provedeno odvodnění v podobě podélného vsakovacího příkopu v celkové délce 475.

Pod komunikací jsou umístěny 2ks stávajících trubních propustků DN600, jež jsou předmětem technického řešení:

Propustek v km 0,070 dl. 6,0m bude obnoven z plastových korugovaných trub. Na vtokové straně bude jámkou z lomového kamene, na výtoku čelem z lomového kamene. Spadiště propustku bude opatřeno protierozním opatřením v podobě rovinaniny z lomového kamene 2x2m.

Propustek v km 0,510 dl. 6,0m bude obnoven z plastových korugovaných trub. Na vtokové straně bude jámkou z lomového kamene, na výtoku čelem z lomového kamene. Spadiště propustku bude opatřeno protierozním opatřením v podobě rovinaniny z lomového kamene 2x2m.

Pod samostatnými sjezdy je umístěn 1ks stávajících trubních propustků DN400, jež je předmětem technického řešení.

Propustek pod sjezdem v km 0,570 dl. 8,0m bude obnoven z plastových korugovaných trub. Na vtokové straně bude čelem z lomového kamene, na výtoku čelem z lomového kamene.

Stávající umístění výhyben a lesních skladů zůstává nezměněno vzhledem terénním podmínkám.

V km 0,060 vlevo bude obnoven samostatný sjezd do lesního porostu. Sjezd bude v místě napojení široký minimálně 6m a dlouhý 6m s náběhy a bude zpevněn vrstvou štěrkodrti. Dojde k odstranění stávajícího zdeformovaného povrchu až do hloubky 300 mm a následně bude upravena a zhutněna pláň. Na takto zhotoveném podkladu bude provedena podkladní vrstva z drceného kameniva fr. 0-63 v tloušťce 200mm. Následně bude proveden nový kryt ze štěrkodrti ŠD z přírodního kameniva frakce 0-32 s tloušťkou po zhutnění 100 mm.

V km 0,570 vpravo bude obnoven samostatný sjezd do lesního porostu. Sjezd bude v místě napojení široký minimálně 6m a dlouhý 6m s náběhy a bude zpevněn vrstvou štěrkodrti. Dojde k odstranění stávajícího zdeformovaného povrchu až do hloubky 300 mm a následně bude upravena a zhutněna pláň. Na takto zhotoveném podkladu bude provedena podkladní vrstva z drceného kameniva fr. 0-63 v tloušťce 200mm. Následně bude proveden nový kryt ze štěrkodrti ŠD z přírodního kameniva frakce 0-32 s tloušťkou po zhutnění 100 mm.

V km 0,640 vlevo bude obnovena výhybna. Výhybna 25x2,5m s náběhy 1:3 bude zpevněná ve stejné konstrukci jako těleso přiléhající komunikace. Při rekonstrukci dojde k odstranění stávajícího zdeformovaného povrchu a podkladu komunikace až do hloubky 300 mm, a následně bude upravena a zhutněna pláň na EDEF2 = 30,0MPa. Na zhutněnou pláň bude provedena nová podkladní vrstva komunikace ze štěrkodrti frakce 0-63 v tloušťce 200 mm. Na takto zhotoveném podkladu bude proveden kryt komunikace ze štěrkodrti ŠD z přírodního kameniva frakce 0-32 a

hrubší s tloušťkou po zhutnění 100 mm. Na závěr bude proveden posyp krytu komunikace drobným kamenivem drceným nebo těženým v množství 15-20 kg/m² se zhutněním.

V km 0,805 vlevo bude obnoven lesní sklad. Lesní sklad L1 = 25m, L2 = 10m x 15m s náběhy bude zpevněn vrstvou šterkodrti. Dojde k odstranění stávajícího zdeformovaného povrchu až do hloubky 300 mm a následně bude upravena a zhutněna pláň. Na takto zhotoveném podkladu bude provedena podkladní vrstva z drceného kameniva fr. 0-63 v tloušťce 200mm. Následně bude proveden nový kryt ze šterkodrti ŠD z přírodního kameniva frakce 0-32 s tloušťkou po zhutnění 100 mm.

Na komunikaci bude umístěno 15 ks ocelových svodnic dl. 5,0m. Svodnice budou osazeny v nejvhodnějších místech po realizaci tělesa komunikace, jejich přesná poloha bude upřesněna během stavby.

8.2) Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanoví pro:

8.2.1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

FR229/01, FR229/02, FR229/03, FR229/04.

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání.

Jedná se lesní cestu kategorie 2L 4,0/20. Rekonstrukcí nedojde ke změně kategorie lesní cesty.

c) Parametry a zdůvodnění trasy.

Trasa a šířka lesní cesty zůstávají stávající.

d) Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací.

V rámci opravy dojde k mírnému navýšení nivelety. Dojde pouze k výměně povrchu a urovnání podkladu.

e) Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.

Není řešením dokumentace.

8.2.2. Mostní objekty a zdi

a) Výčet objektů a zdí

Není řešením dokumentace.

b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje, základní technické řešení a vybavení, druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění, postup a technologie výstavby.

Není řešením dokumentace.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace.

Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Odvodnění lesní cesty je řešeno pomocí příčného spádu, který bude minimálně 3,5% a podélného příkopu. Povrchová voda z lesní cesty bude po úplném dokončení odváděna do lesního porostu nebo do podélného příkopu. V případě zjištění dalšího zvodněného podloží, bude do tělesa lesní cesty přidána další podélná drenáž, která bude vyvedena do lesního porostu nebo do podélného příkopu. Ve vhodných místech budou žebra vyvedena tak, aby v jejich spadišti přirozeně vznikaly tůňky podporující biodiverzitu. Pro lepší odvod vody z povrchu lesní cesty bude osazeno celkem 15 ks ocelových svodnic dl. 5,0m.

8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Není řešením dokumentace.

8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Není řešením dokumentace.

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Nejsou navrhovány.

b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku.

Dopravní značení zůstává stávající.

Dle § 77 zákona 361/2000 je investor nebo zhotovitel před osazením dopravního značení povinen požádat o vydání stanovzení úpravy dočasného (provizorního) a případně trvalého dopravního značení.

c) Veřejné osvětlení

Neřeší se.

d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci.

Neřeší se.

e) Clony a sítě proti oslnění.

Neřeší se.

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů.

Neřeší se.

9.) Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.

Vzhledem k charakteru stavby není potřeba řešit.

10.) Dotčená ochranná pásma, chráněné území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny.

a) Rozsah dotčení.

Předmětná stavba se nenachází v žádném z výše uvedených územích.

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat pracovní postupy vyplývající z obecně závazných předpisů o ochraně přírody. Jedná se zejména o použití biodegradujících olejů v olejových náplních strojů užívaných k realizaci, určení a zabezpečení ploch pro doplnění či výměnu provozních kapalin, odstavení strojů atd. S odpady vzniklými v důsledku stavebních prací je třeba nakládat v souladu se zákonem č. 125/97 Sb. o odpadech a prováděcími vyhláškami č. 337, 338, 339 a 340/97 Sb. Zhotovitel stavby je povinen doložit uložení odpadu na řízenou skládku dle příslušného zákona.

b) Podmínky pro zásah

Neřeší se.

c) Způsob ochrany nebo úprav

Neřeší se.

d) Vliv na stavebně technické řešení stavby

Vytyčení, ochrany inženýrských sítí je nutné zrealizovat před zahájením stavby.

11.) Zásah stavby do území

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a) Bourací práce

Při opravě komunikace bude nutné odstranit stávající krajnice, propustky a vyčistit příkopy.

b) Kácení mimo lesní zeleně a její případná náhrada.

Stavbou komunikace nedojde ke kácení stromů.

c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu.

V rámci výstavby komunikace lze očekávat vyrovnanou bilanci zemních prací.

d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.

Konečná úprava terénu narušeného v místě výkopů bude ošetřena zpětným rozprostřením lesní hrabanky.

e) Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace.

Není řešeno.

f) Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa.

Jedná se o stávající lesní cestu.

g) Zásah do jiných pozemků.

Neřeší se.

h) Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.

Nejsou vyvolány žádné přeložky.

12.) Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Určení a zdůvodnění nároků stavby na:

a) Všechny druhy energií.

Realizovaná stavba lesní cesty nebude mít žádné nároky na energie.

b) Telekomunikace

Neřeší se.

c) Vodní hospodářství.

Neřeší se.

d) Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování.

Neřeší se.

e) Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě).

Neřeší se.

13.) Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví na životní prostředí

Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy.

a) Ochrana krajiny a přírody.

Navržený úsek lesní cesty po dobu rekonstrukce nezatěžuje krajinu ani přírodu více než je nezbytně nutné.

b) Hluk.

Problematika hluku z dopravy, která bude ovlivňovat okolní stavby v dané lokalitě, je tvořena hlukem z dopravy na stávající lesní cestě.

c) Emise z dopravy.

Zatížení emisemi z dopravy zůstane stejné jako u stávajícího stavu.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje.

Odvodnění lesní cesty je řešeno pomocí příčného spádu komunikace a svodnic do volného terénu. Znečištění povrchových vod bude minimální.

e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a užívání stavby.

V průběhu výstavby je nutno dodržovat zákon 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, dále nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. V případě užívání stavby je nutné dodržovat pravidla provozu na silničních komunikacích.

f) Nakládání s odpady.

S odpady, které vzniknou při výstavbě i při provozu stavby, bude nakládáno ve smyslu zákona č.185/2001 Sb. Odpady jsou zaříděny dle vyhlášky MŽP č.381/2001 Sb. katalog odpadů a bude s nimi nakládáno taktéž podle vyhlášky č.383/2001 Sb.

Kód	Název	Kategorie
170101	Beton	O
170504	Zemina a kamení (bez nebezpečných látek)	O
170903	Směsný a demoliční stavební odpad	O

Jedná se o běžný odpad, likvidace odpadů bude zajištěna smluvně, u firmy k tomu oprávněné.

14.) Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti

Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou.

a) Mechanická odolnost a stabilita

Lesní cesta je navržena pro odpovídající dopravní zatížení. Konstrukce vozovky v příčném řezu je odvozena z katalogu vozovek.

b) Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Samotná komunikace je prvek bez požárního zatížení.

c) Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.

Navrhovaná stavba přispívá k bezpečnějšímu a plynulejšímu provozu a tím se zlepší proti původnímu stavu i vliv na životní prostředí.

Z výše uvedeného důvodu nemá navrhovaná stavba vliv na ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.

d) Ochrana proti hluku.

Problematika hluku z dopravy, která bude ovlivňovat výstavbu v dané lokalitě, je tvořena hlukem z dopravy na stávající lesní cestě, který nebude díky stavbě oproti současnému stavu změněn.

e) Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Bezpečnost při užívání lesní cesty je jednak zajištěna přípustnými návrhovými prvky v šířkovém, výškovém i směrovém uspořádání lesní cesty, ale především v povinném dodržování pravidel bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

f) Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě)

V konkrétním případě je bezpředmětné uvedenou problematiku řešit.

15.) Další požadavky

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení:

a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky, snadná údržba, životnost apod.).

Objekt lesní cesty byl navrhován na požadované kapacity a zatížení. Obecné technické požadavky na výstavbu byly splněny. Podmínky pro údržbu a životnost stavby jsou navrženy ve standardních mezích.

MARTINÍK projekt s.r.o.

Bynina 121, 757 01 Valašské Meziříčí

IČ: 06121543

Tel.: 736 422 331

e-mail: ondrejmartinik@seznam.cz

b) Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Není uvažováno.

c) Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy).

Výše uvedená stavba není ohrožována povodňovými účinky vnějšího prostředí.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů.

Není řešeno vzhledem k charakteru stavby.