

# Oznámení záměru

## II/111 rekonstrukce silnice, rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku (ev.č. mostu 111 - 010)

Oznámení dle přílohy č. 3 k zákonu č. 100/2001 Sb.  
o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů,  
ve znění zákonů č. 93/2004 Sb., č. 163/2006 Sb., č. 186/2006, 216/2007 a č. 124/2008



**PPU spol. s r.o.**

**Z á ř í 2 0 0 8**

## Oznámení záměru

### II/111 rekonstrukce silnice, rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku ev.č. mostu 111 - 010

- Zadavatel: **Krajský úřad Středočeského kraje**  
Zborovská 11, 150 00 Praha 5
- Zpracovatel DUR: **METROPROJEKT Praha a.s.**  
Ing. Petr Vyskočil  
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
- Zhotovitel oznámení: **PPU spol. s r.o.**  
inženýrský atelier  
Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10  
IČ 496163481  
tel.: 274 812 497, 274 812 093  
fax.: 274 812 497  
email: atelier@ppusro.cz, ppusro@seznam.cz
- Zpracovatelé: Ing. Petr Vejražka  
Ing. Naďa Trčková
- Subdodávky dokumentace: **Posouzení záměru podle § 45i zákona ČNR č. 114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000**  
Rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku  
RNDr. Adam Véle, 09/2008

## Obsah :

<b>A. Údaje o oznamovateli .....</b>	<b>4</b>
<b>B. Údaje o záměru .....</b>	<b>5</b>
<b>B.1. Základní údaje .....</b>	<b>5</b>
1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 .....	5
2. Kapacita (rozsah) záměru .....	5
3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území) .....	6
4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry .....	6
5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí .....	7
6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru .....	8
7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení .....	9
8. Výčet dotčených územně samosprávných celků .....	9
9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat .....	9
<b>B.2. Údaje o vstupech .....</b>	<b>14</b>
<b>B.3. Údaje o výstupech .....</b>	<b>18</b>
<b>C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území .....</b>	<b>22</b>
1. Výčet nejzávažnějších environmentálních charakteristik dotčeného území .....	22
2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny .....	24
<b>D. Údaje o vlivech záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí .....</b>	<b>35</b>
1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti .....	35
2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci .....	41
3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice .....	44
4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů .....	44
5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů ..	46
<b>E. Porovnání variant řešení záměru .....</b>	<b>47</b>
<b>F. Doplnující údaje .....</b>	<b>47</b>
1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení .....	47
<b>G. Všeobecně srozumitelné shrnutí netechnického charakteru .....</b>	<b>48</b>
<b>H. Přílohy .....</b>	<b>51</b>
<b>Seznam podkladů .....</b>	<b>57</b>

## **A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI**

### **1. Obchodní firma**

**Krajský úřad Středočeského kraje**

### **2. Identifikační číslo (IČ)**

**70891095**

### **3. Sídlo společnosti**

**Zborovská 11, 150 00 Praha 5**

### **4. Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce oznamovatele**

**Ing. Jiří Pokorný,  
generální ředitel METROPROJEKT Praha a.s.  
I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2  
tel. 296 154 153, 296 154 105**

Oznamovatel jedná v zastoupení na základě plné moci ze dne: 11.10.2007

## B. ÚDAJE O ZÁMĚRU

### B.1. Základní údaje

#### 1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1

Název záměru: **II/111 rekonstrukce silnice, rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku, most ev.č.111 - 010.**

Záměr rekonstrukce mostu silnice II/111 přes Sázavu v Českém Šternberku není uveden v příloze č.1 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění dalších zákonů.

Záměr podléhá posouzení podle §4 odst.1 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb. (stavby, činnosti a technologie, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zvláštního právního předpisu <sup>2a)</sup> <sup>1)</sup> mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti; tyto stavby, činnosti a technologie podléhají posuzování pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení).

#### 2. Kapacita (rozsah) záměru

Délka mostu bude 94,95 m, šířka mostu 12 m. Trvalý most pozemní komunikace bude o třech polích, nová nosná konstrukce bude předpjatá spojitá komorová, spodní stavba zůstane zachována z původního mostu, křídla železobetonová, založení plošné.

Šířkové uspořádání mostu bude vozovka šířky 6,5 m a dvakrát chodník šířky 1,5 m.

Silnice II/111, pro kterou je silniční most realizován, je kategorie S 7,5/50. Povrch vozovky i chodníku bude živičný. Podélný sklon vozovky na mostě bude proměnný, příčný sklon bude střešovitý 2,5 %. Po mostě budou vedeny inženýrské sítě.

**Základní údaje nového mostu**

Délka přemostění	83,250 m
Délka mostu	94,950 m
Délka nosné konstrukce	85,250 m
Rozpětí polí 1. pole	20,65 m
2. pole	42,95 m
3. pole	20,65 m
Volná šířka mostu	11,500 m
Šířka chodníku	2x 1,5 m
Šířka mostu	12,000 m
Stavební výška	1,835 m
Výška mostu nad terénem	cca 7,0 m
Plocha nosné konstrukce	963,325 m <sup>2</sup>
Zatěžovací třída	"A" dle ČSN 73 6203/86; změna a,b

Součástí stavby je náhradní provizorní přemostění po dobu provádění nového mostu, včetně provizorních a definitivních přeložek inženýrských sítí (voda, veřejné osvětlení, telekomunikační kabely společnosti O2) a zařízení stavenišť.

<sup>1) 2a)</sup> § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

### **3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)**

Navrhovaná stavba je situována ve střední části městyse Český Šternberk, v údolní nivě řeky Sázavy, v k.ú. Český Šternberk (č.k.ú. 623156), ve Středočeském kraji.

Pozemky dotčené stavbou trvalého a provizorního přemostění se nacházejí na levém i pravém břehu Sázavy uprostřed zastavěného území Českého Šternberku, v návaznosti na silnici II.třídy č. II/111. Dočasný zábor pro dočasné přemostění zasahuje na levém břehu do náměstí, na pravém břehu částečně do soukromého zatravněného pozemku.

Trvalý zábor bude, mimo pozemků č.parc. 518/2 a 501/1 - stávající komunikace II/111, částečně zasahovat na okraje pozemků č.parc 40/4, 46, 70/2, 396/1, 396/3, 397/1 a do vodního toku Sázavy na pozemku č.parc. 547/1.

Dočasný zábor bude na pozemcích č.parc. 16, 40/3, 40/4, 40/6, 46, 48, 50, 52, 53, 70/2, 252, 396/1, 396/3, 406, 412, 517/5, 517/6, 517/7, 547/1.

Pozemek č.parc 547/1 je v majetku České republiky, právo hospodařit s majetkem státu má Povodí Vltavy, státní podnik. Pozemky č.parc. 501/1 a 518/2 jsou v majetku Středočeského kraje, správu nemovitosti zajišťuje Správa a údržba silnic Benešov. Pozemek č.parc. 517/7 je v držení městyse Český Šternberk. Pozemky č. parc. 517/5 a 517/6 nejsou zapsány na listu vlastníků. Ostatní pozemky jsou v soukromém majetku fyzických osob.

### **4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry**

Nový most přes Sázavu v Českém Šternberku bude sloužit především jako silniční most pro komunikaci druhé třídy č.II/111 spojující oba břehy Sázavy. Sloužit bude i pěším, jak obyvatelům městyse Český Šternberk, tak návštěvníkům oblasti využívajícím komunikaci v rámci regionální dopravy tak i turistům. V neposlední řadě umožní nadále spojení zastávky železnice na pravém břehu s hradem Český Šternberk na levém břehu.

Předmětem záměru je rekonstrukce stávajícího mostu přes řeku Sázavu v Českém Šternberku. Bude zachována spodní stavba mostu a nově bude provedena nosná železobetonová konstrukce. Délka a šířka mostu zůstane zachována. Nový objekt bude splňovat požadavky příslušných norem, především ČSN 73 6201 a ČSN 73 6203 na třídu A dopravního zatížení s návrhovou dobou životnosti 100 let.

Rekonstrukce mostu je připravována jako součást rekonstrukce silnice II/111.

Po nové konstrukci mostu budou vedeny i kabelové sítě.

Most navazuje a částečně i zasahuje na pozemky investora, v omezené a nejnutnější míře pak zasahuje i na pozemky v majetku České republiky, městyse Český Šternberk a na soukromé pozemky.

Nový mostní objekt se v území prakticky neprojeví, dojde k mírnému zlepšení hlukové situace v území v okolí mostu (díky nové vozovce na mostě a nájezdech a díky novým mostním uzávěrům a dilatacím) a k zásadnímu zvýšení bezpečnosti a životnosti mostu.

Během výstavby nového mostu se v daném území ale významněji projeví jednak vlivy vlastní výstavby mostu a dále vlivy spojené s výstavbou, provozováním a následným rušením dočasného provizorního mostu. Založení prozatímního mostu si vyžádá zásahy do břehů, toku a břehových porostů. Zároveň bude nutné pro provizorní most vystavět opěrné pilíře (4 až 5 podpor v řece) a pro betonování nosné konstrukce nového mostu bude třeba zřídit v řece jímky pro podpory dočasné podpůrné konstrukce, což vyvolá zásah do vodního toku a do dna řeky. Demolice stávající mostovky a nosných vodorovných prvků stávajícího mostu a realizace provizorního a definitivního mostu může mít při nedodržení pracovních postupů či opatření k omezení vlivu na ŽP za následek pád částí demontované konstrukce do vodního toku, eventuálně při souhře náhod a havárií i znečištění vody ve vodním toku. Při dodržení kvality prací a dohodnutých bezpečnostních opatření se s výše uvedenými negativními prvky ovlivnění vodního toku nedá počítat. Jednoznačný a nutný bude krátkodobý zásah do břehů vlivem stavby a provozování dočasného mostu. Tato problematika bude odstraněna

definitivní úpravou břehů po odstranění dočasného mostu. Jak výstavba, tak provoz po provizorním mostu dočasně zvýší v okolí řeky hlukovou zátěž.

Most představuje jediné dopravní spojení v rámci městyse Český Šternberk, který se rozkládá na obou březích Sázavy.

Proto je po dobu provádění rekonstrukce, respektive demolice a výstavby nového mostu přes Sázavu, navrženo zajištění dopravního propojení obou břehů. Před zahájením demoličních prací bude vystavěno provizorní přemostění řeky sdruženou rámovou konstrukcí proti toku Sázavy od stávajícího mostu.

##### **5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí**

Krajský úřad Středočeského kraje dlouhodobě plánuje rekonstrukci a rozšíření komunikace II/111 v úseku Bystřice - Český Šternberk. Komunikace má v současnosti v některých úsecích nevyhovující šířkové i směrové parametry.

Součástí komunikace II/111 je i silniční most přes Sázavu v Českém Šternberku. Vzhledem k nevyhovujícímu stavebně technickému stavu stávajícího mostního objektu (zatékání do nosné konstrukce, beton monolitických dobetonávek hloubkově degraduje, ložiska jsou výrazně zkorodována a některá zřejmě i nefunkční, tloušťka krycí betonové vrstvy je z hlediska dnešních požadavků nedostatečná, beton úložných prahů spodní stavby je velmi nekvalitní, nízké pevnosti a vysoké nasákavosti betonů) bude provedena demolice stávající nosné vodorovné konstrukce mostu. Spodní stavba bude sanována a použita pro uložení nové nosné vodorovné konstrukce. Most tak bude až na spodní stavbu demolován a vystavěn znovu. Nový objekt bude realizován na místě původního mostu.

Most je situován na silnici II.třídy číslo II/111 v obci Český Šternberk v místě křížení s řekou Sázavou v říčním km 75,9 Sázavy, převádí silniční dopravu a pěší provoz mezi oběma břehy řeky. Most vzniká jako náhrada za stávající most v nevyhovujícím stavu. Vedení převáděné komunikace respektuje stávající stav.

V Českém Šternberku se žádný jiný most přes řeku Sázavu nenachází, ani není plánován. Nejbližší most proti proudu je na místní komunikaci v Soběšíně (vzdušnou čarou 3 km) a na komunikaci II. třídy v Kácově (vzdušnou čarou 7 km), po proudu pak v Ledečku na místní komunikaci (vzdušnou čarou 4 km) a v Sázavě na komunikaci II. třídy (vzdušnou čarou 7 km). Skutečné vzdálenosti jsou ale podstatně delší, jelikož pozemní komunikace nevedou po březích řeky a díky konfiguraci terénu nejkratší stopou.

Rekonstrukce mostu bude provedena v rámci rekonstrukce komunikace. Vzhledem k rozsahu a typu záměru byla zpracovatelem návrhu řešení vypracována realizace přemostění a provizorního přemostění pouze v jedné variantě řešení, která je předmětem tohoto oznámení.

Navržené přemostění je neekonomičtější řešením, jelikož pro nový objekt bude využita spodní stavba stávajícího mostu. Mostní objekt bude v místě stávajícího objektu, pouze provizorní přemostění si vyžádá dočasné zábory. Nulová varianta - nerealizace rekonstrukce nepřichází v úvahu, protože most je nutné vzhledem k jeho nevyhovujícímu až havarijnímu technickému stavu opravit, jinak by za několik let došlo k jeho poškození či destrukci a přerušení spojení obou břehů by bylo vážnějším prvkem. Rekonstrukce mostu i logicky zapadá do rekonstruované komunikace, kdy po provedených stavebních pracích bude celá trasa upravena a modernizována a nezůstanou na ní nedořešená problematická místa, která by v budoucnu mohla ohrozit využívání rekonstruované komunikace.

Obec Český Šternberk ve své územně plánovací dokumentaci předpokládá zachování průtahu komunikace II/111 zástavbou obce v dnešním směrovém a výškovém řešení, záměr je tak plně v souladu s územním plánem Českého Šternberka.

## **6. Stručný popis technického a technologického řešení záměru**

Novým mostním objektem přes Sázavu bude železobetonový most o třech polích osazený na dvou pilířích v řece a dvou opěrách na březích. Dodatečně předpjatá spojitá konstrukce vodorovných nosných prvků mostu bude komorová s konstantním příčným řezem. Konstrukční výška komorového průřezu činí 1,750 m, vyložení konzol je 2,5 m. Šířka nosné konstrukce je konstantní - 11,3 m. Konstrukce vozovky má celkovou tloušťku 85 mm a sestává ze 40 mm obrusné vrstvy, 40 mm ochranné izolace a 5 mm izolace a pečutí vrstvy na mostní konstrukci.

Spodní stavba bude použita stávající, bude ubourána na potřebnou výšku a bude provedena sanace stávajících dřívků. Dále budou vybudovány nové úložné prahy, závěrné zídky a horní části křídel na opěrách.

Odvodnění mostu je navrženo pomocí nové dešťové kanalizace přes odlučovač ropných látek (situovaný na břehu) do stávající dešťové kanalizace a jí do Sázavy.

Postup výstavby nových částí mostního objektu bude zahájen přípravou území a vybudováním dvou zařízení stavenišť (S10 a S11). Následně bude odstraněno ze stávajícího mostu vedení inženýrských sítí - vodovod, kabely veřejného osvětlení a sdělovací kabely společnosti O2. Vodovod a sdělovací kabely budou převedeny na druhý břeh definitivně protlakem situovaným jižně od stávajícího mostu, kabely veřejného osvětlení budou provizorně vedeny po dočasném přemostění Sázavy a po dokončení rekonstrukce mostu budou opět umístěny na definitivní mostní objekt. Sejmuté části inženýrských sítí budou zlikvidovány. Jižně, proti proudu, od rekonstruovaného mostního objektu bude vybudováno provizorní přemostění - sdružená rámová konstrukce.

Poté je možno přistoupit k demolici stávajícího mostního objektu – mostní konstrukce bude ubourána až ke spodní stavbě do výšky stanovené projektovou dokumentací nového mostního objektu. Demolice bude probíhat od středu mostu po segmentech délky cca 4 m, které budou jeřábem dopraveny na předmostí, kde bude segment rozdělen na menší části vhodnou technikou. V době bourání úložných prahů se předpokládá vybudování lešení. Poté bude provedena sanace zbylých stávajících dřívků opěr a pilířů – pravděpodobně zaspárování a oprava poruch, přesně bude stanoveno až v dalších stupních projektové dokumentace a po provedení demolic.

Na opěrách a pilířích budou zhotoveny nové úložné prahy. Konstrukce nového mostního objektu bude betonována technologií pevné skruže, stojky skruže budou umístěny pod celým půdorysným rozsahem mostu. Skruž bude dočasně podepřena stojkami osazenými na upraveném dně. Pro realizaci těchto opěr skruže budou zřízeny jímky v toku Sázavy. Jímky budou jednak přímo u mostních pilířů (dvě) a jednak dvě uprostřed středního pole mostu v toku. Jímky nebudou vybudovány současně, ale postupně, napřed u pilířů, pak v toku. Po osazení stojek pod skruží budou jímky zaplaveny.

Jímky pro skruže rekonstrukce mostu budou o rozměrech cca 3 x 7 m (zábor dna cca 20 m<sup>2</sup>). Prostor jímky bude ohrazen zavibrovanou štětovicovou stěnou, voda z jímky bude odčerpána, na dno bude položeno štěrkové lože a na něj umístěn panel, jenž bude vytvářet základ pro vlastní nosnou konstrukci stojky skruže. Jímky rekonstruovaného mostu budou v korytě Sázavy po dobu cca 3 měsíce.

Na hrubé stavbě pak budou realizovány závěrné zídky, osazeny mostní uzávěry, provedeny přechodové oblasti a celoplošné izolace. Na závěr budou vybetonovány monolitické železobetonové římsy a položeny vrstvy vozovky, provedeno odláždění před římsami, za jejich konci a podél křídel. Stavební práce na definitivním přemostění řeky Sázavy budou ukončeny terénními úpravami a montáží zábradlí.

Po uvedení nového mostu do provozu bude následovat demolice provizorního přemostění a úprava břehů.



Stavební objekty :

SO 148 Silnice II/111 km 25,335 – 25,500  
SO 151 Provizorní komunikace v Českém Šternberku  
SO 212 Most přes Sázavu v Českém Šternberku  
SO 213 Provizorní most přes Sázavu  
SO 311 Přeložka vodovodu, řad V2  
SO 312 Odvodnění mostu 11101 v Českém Šternberku  
SO 412 Kabel VO – km 25,4 Český Šternberk  
SO 462 Přeložky a úpravy kabelu O2, Český Šternberk  
SO 465 Protlak a kabelové komory, Český Šternberk

**7. Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení**

Předpokládané datum zahájení výstavby: 06/2010.

Předpokládané datum ukončení výstavby: 06/2011.

**8. Výčet dotčených územně samosprávných celků**

Středočeský kraj  
okres Benešov  
k.ú. Český Šternberk  
stavební úřad Divišov

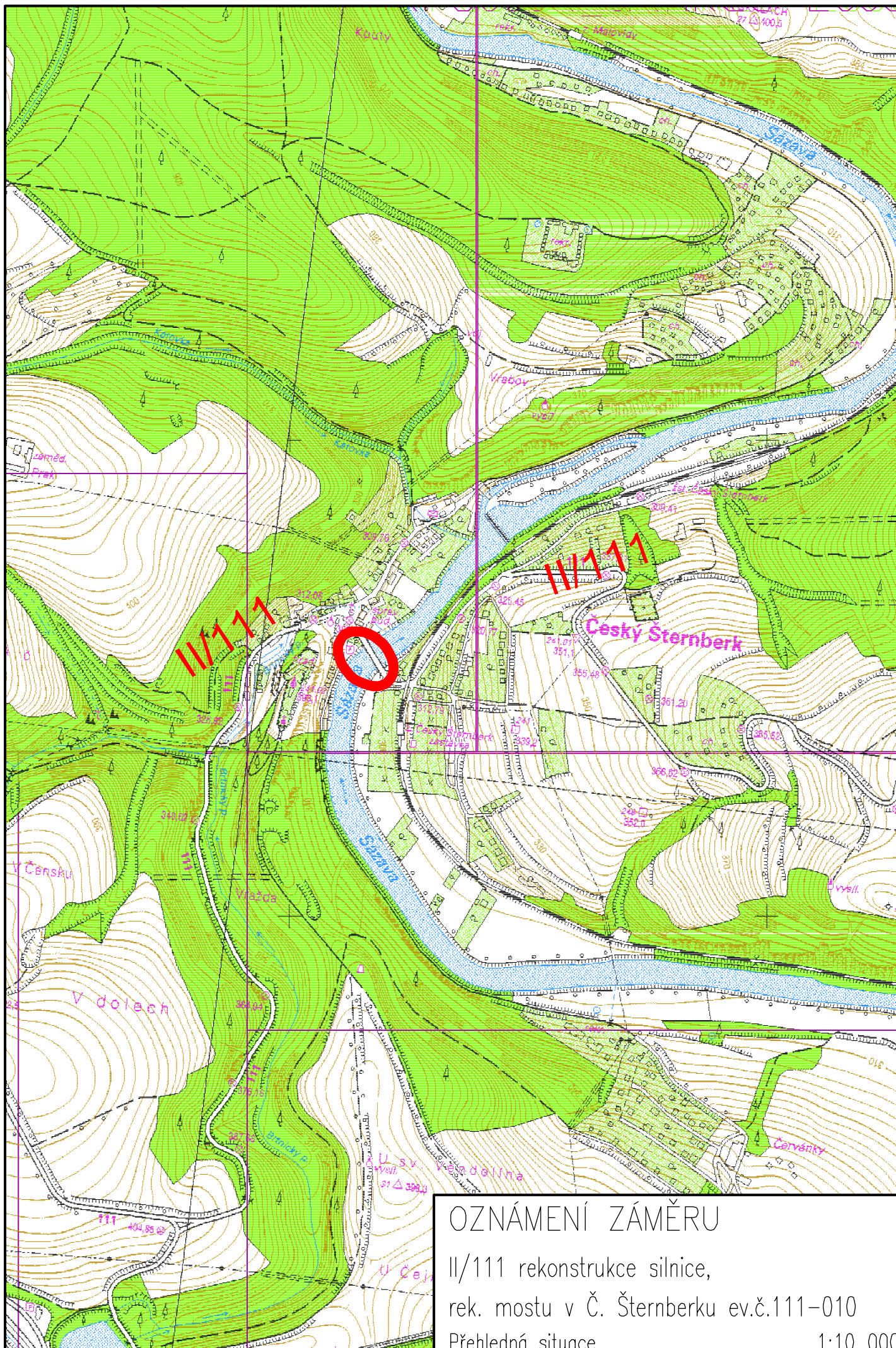
**9. Výčet navazujících rozhodnutí podle §10 odst. 4 a správních úřadů, které budou tato rozhodnutí vydávat**

územní rozhodnutí o umístění stavby

- Stavební úřad v Benešově

stavební povolení

- pro mostní objekty a komunikace - odbor dopravy, silničního hospodářství a dopravně správních agend MěÚ v Benešově
- pro přeložku vodovodu a novou kanalizaci - odbor životního prostředí – vodoprávní úřad MěÚ v Benešově.
- pro přeložky elektro sítí - stavební úřad v Divišově



## OZNÁMENÍ ZÁMĚRU

II/111 rekonstrukce silnice,  
rek. mostu v Č. Šternberku ev.č.111-010

Přehledná situace

1:10 000

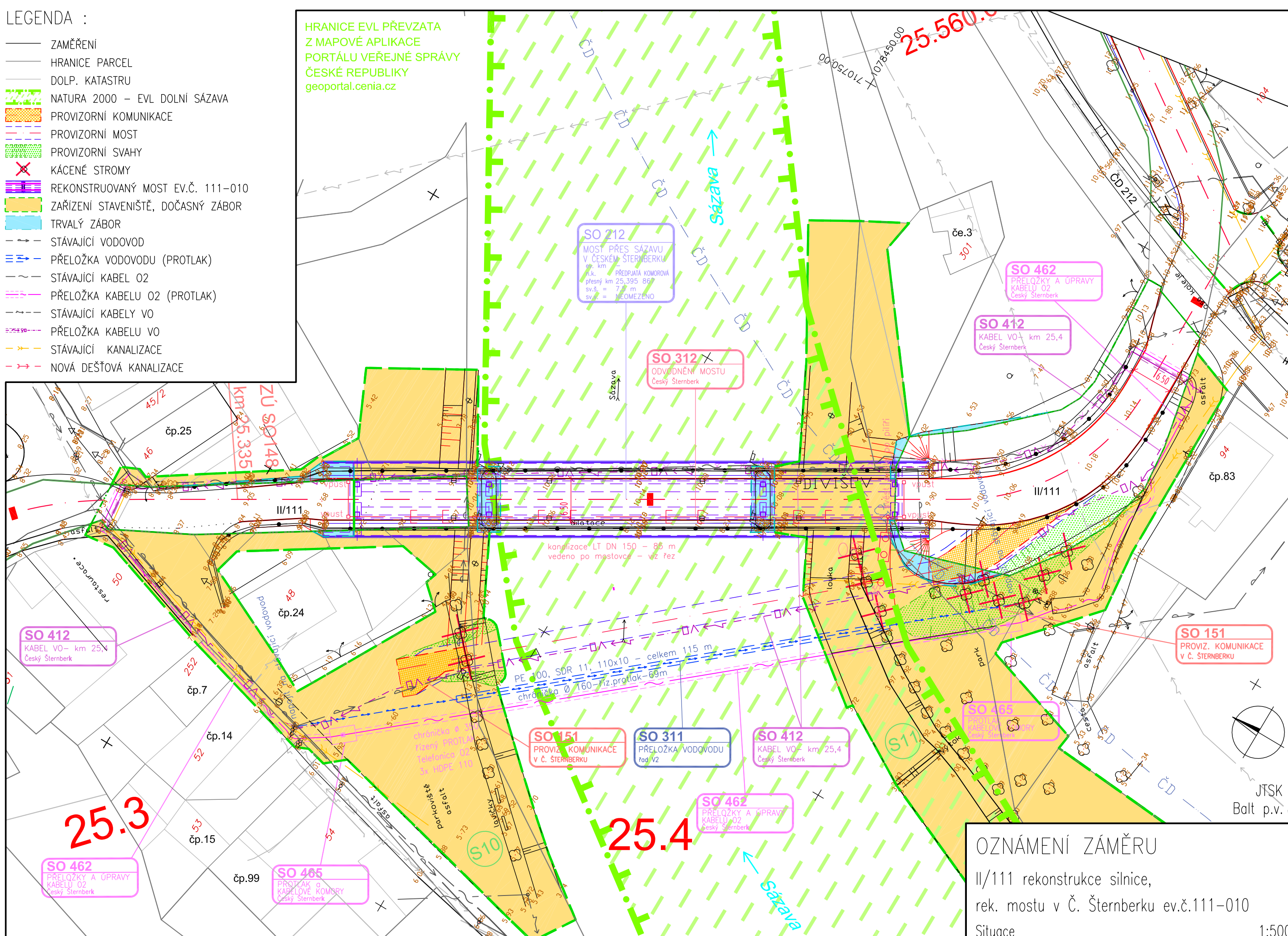
# LETECKÝ SNÍMEK



LEGENDA :

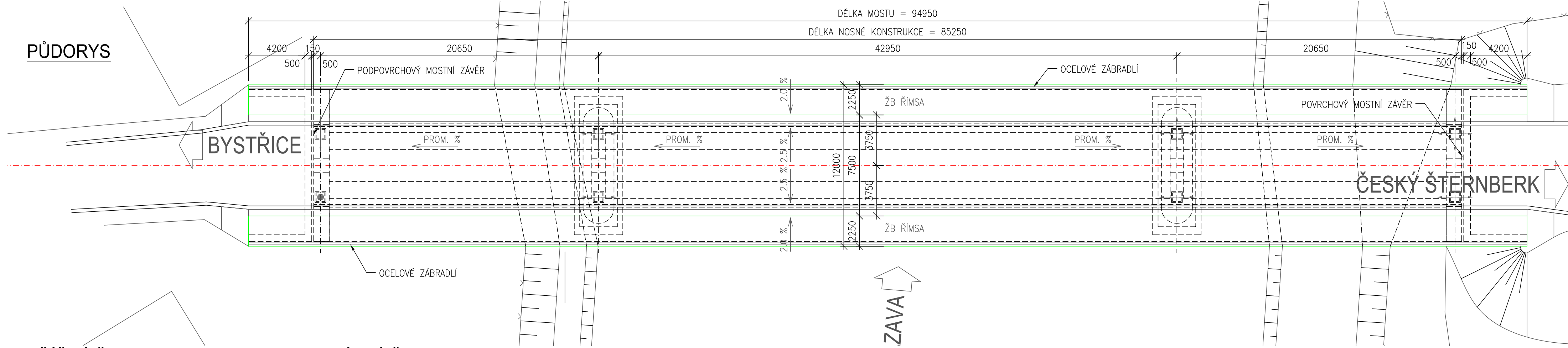
- ZAMĚŘENÍ
- HRANICE PARCEL
- DOLP. KATASTRU
- NATURA 2000 – EVL DOLNÍ SÁZAVA
- PROVIZORNÍ KOMUNIKACE
- PROVIZORNÍ MOST
- PROVIZORNÍ SVAHY
- KÁCENÉ STROMY
- REKONSTRUOVANÝ MOST EV.Č. 111–010
- ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ, DOČASNÝ ZÁBOR
- TRVALÝ ZÁBOR
- STÁVAJÍCÍ VODOVOD
- PŘELOŽKA VODOVODU (PROTLAK)
- STÁVAJÍCÍ KABEL O2
- PŘELOŽKA KABELU O2 (PROTLAK)
- STÁVAJÍCÍ KABELY VO
- PŘELOŽKA KABELU VO
- STÁVAJÍCÍ KANALIZACE
- NOVÁ DEŠŤOVÁ KANALIZACE

HRANICE EVL PŘEVZATA  
Z MAPOVÉ APLIKACE  
PORTÁLU VEŘEJNÉ SPRÁVY  
ČESKÉ REPUBLIKY  
geoportal.cenia.cz

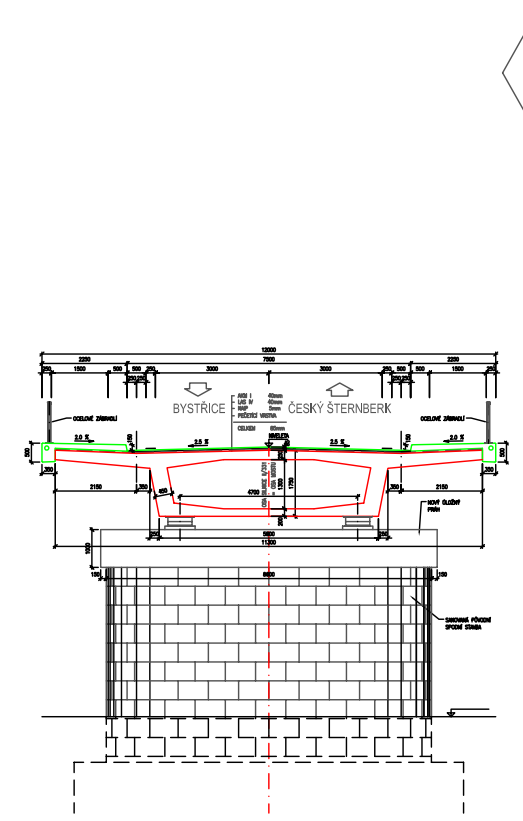


OZNÁMENÍ ZÁMĚRU  
II/111 rekonstrukce silnice,  
rek. mostu v Č. Šternberku ev.č.111–010  
Situace

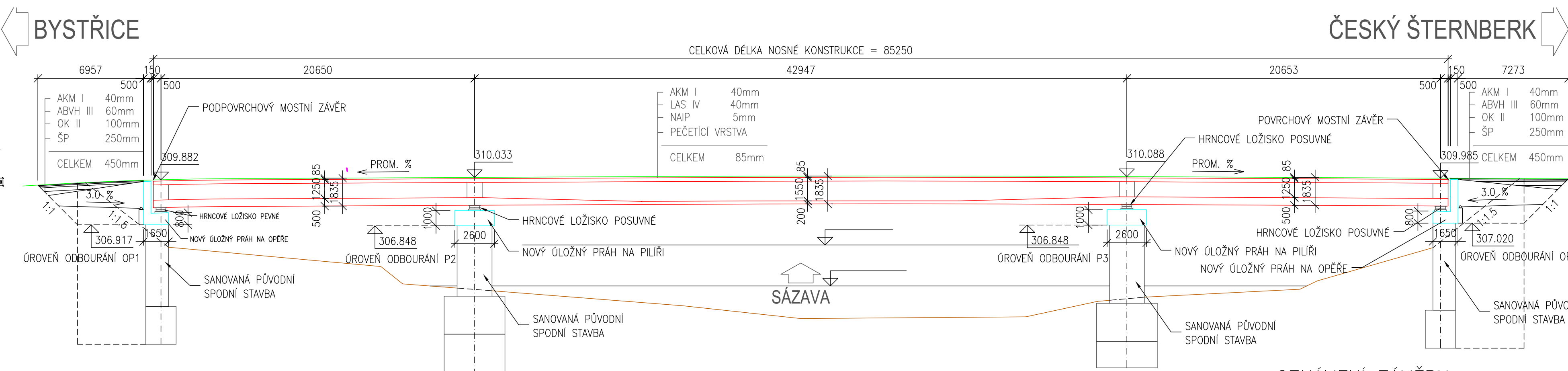
**PŮDORYS**



**PŘÍČNÝ ŘEZ**



**PODÉLNÝ ŘEZ**



**OZNÁMENÍ ZÁMĚRU**

II/111 rekonstrukce silnice,  
rek. mostu v Č. Šternberku ev.č.111-010  
Rekonstruovaný most  
1:200

## B.2. Údaje o vstupech

### Zábor ZPF, zábor PUPFL

Navrhovaná výstavba vyžaduje dočasný i trvalý zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) a nejsou jí dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), neboť se v daném území nenacházejí.

Kultura půdy na dotčených parcelách je představována zahradou nebo trvalým travním porostem, kód BPEJ je 5.56.00 a 5.58.00. Půda je zařazena do I.třídy ochrany ZPF. Jedná se o fluvizemě.

Celkový trvalý zábor půdy bude 23 m<sup>2</sup>, dočasný zábor bude 630 m<sup>2</sup>, z toho 6 m<sup>2</sup> trvalého a 393 m<sup>2</sup> dočasného záboru s bonitou 5.56.00 a 17 m<sup>2</sup> trvalého a 237 m<sup>2</sup> dočasného záboru s bonitou 5.58.00.

Pozemky s dočasným a trvalým zábořem se nacházejí uvnitř zastavěného území, tím je jejich zemědělské využití omezeno.

Trvalý zábor je na pozemcích bezprostředně navazujících na pozemek se stávající komunikací č.II/111.

Území částečně leží v menším chráněném území (dle údajů katastru nemovitostí), podél Sázavy je v rámci projektu Natura 2000 vyhlášena evropsky významná lokalita.

Vodní tok a jeho nejbližší okolí jsou významným krajinným prvkem dle zákona ČNR č.114/1992 Sb., daná oblast není ložiskovým územím a je zde vyhlášeno ochranné pásmo vodního zdroje.

Ornice bude v místě trvalého záboru sejmuta do hloubky 280 mm, část bude použita na ohumusování svahů komunikace II/111, zbytek bude odvezen a rozprostřen na plochy určené orgánem ochrany ZPF.

Plocha dočasného záboru bude po skončení stavebních prací zpětně ohumusována.

Je nutné zpracovat a podat žádost o vyjmutí půdy ze ZPF pro pozemky většího trvalého záboru upraveného násypového tělesa komunikace na pravém břehu (23 m<sup>2</sup>).

Seznam pozemků dotčených stavbou je v následující tabulce.

### Spotřeba vody

Potřeba vody bude pouze v době rekonstrukce mostního objektu. V této době bude potřeba vody nerovnoměrná a bude záviset na počtu zaměstnanců stavby a na realizovaných stavebních procesech, především mokřích.

Po uvedení mostu do provozu provoz mostu spotřebu vody nemá.

### Zásobování energiemi

Potřeba elektrické energie bude v době výstavby mostního objektu nerovnoměrná a bude záviset na počtu a druhu používaných pracovních strojů, mechanismů a ručního elektrického nářadí.

V dokumentaci DUR nebylo zatím stanoveno, zda odběr elektrické energie bude zajištěn využitím místních zdrojů el.energie nebo budou použity pojízdné elektrocentrály s dostatečným akustickým útlumem hluku.

Z dlouhodobého hlediska je rozhodující období po uvedení mostu do provozu. V této době nebudou vznikat žádné nároky na dodávání energie, jelikož se jedná o dopravní stavbu.

Potřeba plynu se během výstavby nepředpokládá.

### Suroviny

Rekonstrukce mostu není náročná na surovinové zdroje.

### Přehled dotčených pozemků

Parc. číslo	LV	Druh pozemku	Využití pozemku	Ochrana	BPEJ	Výměra [m <sup>2</sup> ]	Dočasný cizí [m <sup>2</sup> ]	Trvalý cizí [m <sup>2</sup> ]	Dočasný kraj [m <sup>2</sup> ]	Trvalý kraj [m <sup>2</sup> ]
st. 46	255	zastavěná plocha a nádvoří	č.p.25			524	62	30		
st. 48	524	zastavěná plocha a nádvoří	č.p.24			237	1			
st. 50	538	zastavěná plocha a nádvoří	č.p.13			667	31			
st. 52	129	zastavěná plocha a nádvoří	č.p.14			349	19			
st.53	128	zastavěná plocha a nádvoří	č.p.15			296	2			
st.252	447	zastavěná plocha a nádvoří	č.p.7			83	9			
40/3	255	zahrada		MCHÚ,ZPF	55600	166	57			
40/4	524	zahrada		MCHÚ,ZPF	55600	176	25	5		
40/6	255	zahrada		MCHÚ,ZPF	55600	847	276			
70/2	10001	zahrada		MCHÚ,ZPF	55600	103	35	1		
396/1	270	trvalý travní porost		MCHÚ,ZPF	55800	240	237	6		
396/3	311	ostatní plocha	manipulační plocha	MCHÚ		147	95	46		
397/1	270	zahrada		MCHÚ,ZPF	55800	2237		11		
405/1	426	ostatní plocha	ostatní komunikace	MCHÚ		551				
406	426	ostatní plocha	ostatní komunikace	MCHÚ		149	137			
412/16	426	ostatní plocha	sport. a rekreač. plocha	MCHÚ		4529	11			
501/1	333	ostatní plocha	silnice	MCHÚ		14768				
517/5		ostatní plocha	ostatní komunikace	MCHÚ		1487	1 285		1 285	
517/6		ostatní plocha	ostatní komunikace	MCHÚ		714	13		13	
517/7	10001	ostatní plocha	ostatní komunikace	MCHÚ		80	5			
518/2	333	ostatní plocha	silnice	MCHÚ		2942				
547/1	137	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upr.			244740	2 067	81		

#### Nároky na dopravní infrastrukturu, očekávaný provoz spojený se záměrem

Během rekonstrukce mostního objektu je nutné realizovat provizorní přemostění Sázavy a provizorní napojení komunikací na toto přemostění. Sloužit bude pro místní dopravu, nezbytné zásobování, vozidla integrovaného záchranného systému a samozřejmě pro pěší.

Provizorní mostní objekt bude ocelovou typovou konstrukcí založenou na betonových blocích. Jde o stavebnicový silniční most typ „BB“. Základem konstrukce je příhrada obdélníkového tvaru s kosoúhlými diagonálami, která je svařena z ocelových modulů délky 3,048 m. Jako podpora bude provizornímu mostnímu objektu sloužit 5 stojin, které budou

umístěny v korytu Sázavy. Postup realizace podpůrných prvků bude stejný jako u stojin skruže rekonstruovaného mostu - z jímky obehnané štětovicovou stěnou bude odčerpána voda a položeno štěrkové lože a panel jako podklad pro stojinu, půdorysné rozměry jímky budou cca 3 x 3 m (zábor cca 9 m<sup>2</sup>). Jímky budou po osazení stojin zaplaveny, případně zrušeny. Délka mostu bude 59 m a šířka cca 3,5 m. Přemostění je navrženo ze stávajícího parkoviště na levém břehu Sázavy na zatravněnou plochu na pravém břehu. Odtud pokračuje provizorní komunikace v délce cca 15 m po zatravněném nezastavěném území (park) k stávající silnici II/111 v místě mezi stávajícím mostem a přejezdem železniční trati. Most i komunikace bude obousměrná jednopruhová se šířkou vozovky na mostě 3,0 m, provoz bude řízen SSZ a na obou koncích je navržen vyčkávací prostor pro míjení vozidel. Komunikace mimo most (nájezdy) má celkovou délku 25 m a maximální podélný sklon je 5% (nájezdové rampy).

Provizorní přemostění začíná na pozemku č.parc. 517/5 na levém sázavském břehu, na pravém břehu povede přes parcely č.parc. 396/3 a 501/1, násypy u ústí provizorního mostu zasáhnou i na parcelu č.parc. 547/1 toku Sázavy a do břehů vodního toku.

Po dokončení rekonstrukce mostu přes Sázavu bude dočasná komunikace odstraněna a plocha uvedena do původního stavu.

Rekonstruovaný most přes Sázavu bude nadále zajišťovat provoz vozidel po stávající rekonstruované komunikaci II/111. Stávající intenzita provozu v daném úseku silnice II/111 dosahuje cca 1200 / 300 / 100 vozidel. Intenzita provozu = suma vozidel / 24 hodin v obou směrech (průměrný den) v sestavě čísla - všechna / všechna nákladní / těžká nákladní.

Samotný nový most ani provizorní přemostění Sázavy dopravu v území nevyvolá, nevznikne tak žádný přírůstek dopravy od samotného záměru.

V době výstavby nového definitivního mostu bude provoz po komunikaci II/111 zajišťovat provizorní přemostění a to pouze pro místní vztahy a vozidla záchranných systémů. Pro normální provoz se předpokládá, že most bude uzavřen. Intenzity dopravy proto v době výstavby významně poklesnou, jelikož tranzitní doprava bude vedena po vyznačených objízdných trasách. Počet vozidel se tak bude pohybovat řádově v desítkách osobních automobilů místních obyvatel. Provoz nákladních a těžkých nákladních automobilů s výjimkou zásobování se nepředpokládá vůbec. Intenzity dopravy se tak dle výše uvedeného předpokladu budou pohybovat maximálně do 100 vozidel za 24 hodin v obou směrech, z toho 10 lehkých nákladních.

Provoz spojený s výstavbou nebyl vzhledem k malému množství vozidel běžného provozu v daném úseku komunikace II/111 (D1 - Český Šternberk - Uhlířské Janovice) v této fázi projektové dokumentace podrobně řešen. Zařízení stavenišť jsou navržena vedle stavenišť mostů, doprava materiálu bude tedy jen lokální, pravděpodobně pomocí zvedací techniky. Materiál na místo stavby bude dovezen buď jednorázově - výjimečná necharakteristická situace, nebo bude dovážen v průběhu stavby pravidelně - množství vozidel je zanedbatelné vzhledem k současnému běžnému provozu po komunikaci II/111 v daném úseku. Přesněji bude stanoveno v dalším stupni projektové dokumentace.

Po dokončení výstavby definitivního přemostění a jeho uvedení do provozu se očekává ve výhledovém období kolem roku 2015 celkem cca 1400 vozidel v obou směrech, z nichž bude 300 nákladních a z nichž pak 100 těžkých nákladních vozidel. Uvedené číslo celkového provozu bylo stanoveno pomocí růstových koeficientů dopravy ze sčítání v roce 2005.

Zvýšení počtu vozidel na komunikaci II/111 bude v důsledku celkového meziročního zvýšení provozu vozidel v České republice a zvýšení stupně motorizace na území České republiky.



### Nároky na ostatní infrastrukturu

Po stávajícím mostě jsou převedeny přes Sázavu vodovod, kabely veřejného osvětlení a sdělovací kabel společnosti O2.

Před demolicí stávající vodorovné konstrukce mostu budou inženýrské sítě sejmuty a převedeny na druhou stranu řeky v nové trase protlakem pod Sázavou (vodovod a slaboproudý kabel O2). Veřejné bude dočasně vedeno po provizorním mostě a po skončení rekonstrukce umístěno na nový most.

Po provizorním mostě bude veden pouze kabel veřejného osvětlení. Kabely budou uloženy v trubce a chrániče průměru 100 mm<sup>2</sup>. Provizorní most bude osvětlen na začátku a na konci. Po skončení rekonstrukce budou kabely přeloženy na nový most, na němž budou umístěny lampy veřejného osvětlení. Kabel je třífázový, napětí 400 V (TN-C-S: 3+PEN stř. 400V).

Sdělovací slaboproudý kabel společnosti O2 bude umístěn do podvrtu pode dnem Sázavy, v protlaku budou uloženy tři trubky HDPE 110. Startovací jámy budou umístěny až za břehové hrany – na levém břehu v prostoru parkoviště u místní komunikace na pozemku č.parc.517/5, na pravém břehu v parku cca 26 m od řeky na pozemcích č. parc.396/3 a 405/1.

Mimo toho bude pode dnem vodního toku proveden řízený protlak o průměru 350 mm, do kterého budou umístěny 3 chráničky o průměru 110 mm. Na obou březích budou na koncích protlaků vybudovány monolitické železobetonové kabelové komory. Komory budou mít světlé půdorysné rozměry cca 2,5 x 3,5 m a světlou výšku 2,1 m. Konstrukce bude izolovaná proti vodě. Podlaha bude vyspádovaná s jámkou pro umístění ponorného čerpadla.

Přeložka vodovodu bude také vedena protlakem pod řekou Sázavou. Vodovod bude pod říčním korytem proveden řízenou mikrotuneláží. Vodovod bude na stávající trasu napojen na levém břehu pod parkovištěm, na pozemku č.parc.517/5. Odtud půjde trasa kolmo přes řeku, podél provizorního mostu do parku na druhé straně řeky, na pozemek č.parc.396/3, kde bude provedeno propojení s původním řadem. Protlak pod Sázavou bude prováděn vrtnou soupravou ze stávajícího parkoviště. Délka přeloženého úseku bude 115 m, délka protlaku 69 m. Do protlaku bude vtažena chránička o průměru 160 mm a do ní bude vtaženo potrubí PE 100, SDr 11, 110x10 a signalizační vodič. Potrubí bude v hloubce cca 2 m pode dnem řeky, nový vodovod na březích bude veden s krytím min. 1,5 m, bude opatřen signalizačním vodičem a výstražnou fólií. Po provedení nové trasy bude realizováno napojení na stávající řad. Napojení bude provedeno přes příruby, po odříznutí stávajícího potrubí, za napojením budou osazena šoupata se zemní soupravou vyvedenou do poklopu.

Odvodnění rekonstruovaného mostu bude řešeno novou dešťovou kanalizací. Kanalizační potrubí bude litinové DN 150 délky 85 m, svislý svod bude litinový DN 200 a ležaté potrubí v zemi z PVC SN 8 DN 200. Na konci bude pod zemí osazen plastový odlučovač ropných látek Hauraton SKPE 20 s kapacitním průtokem 20 l/s. Dešťové vody z mostu budou sváděny do kanalizace 4 silničními vpustmi umístěnými na okraji vozovky u ústí mostu. Kanalizační potrubí bude vedeno po mostovce ve sklonu 1 % k mostnímu pilíři na pravém břehu Sázavy, k mostovce bude přichyceno ocelovými konzolami.

Nová dešťová kanalizace bude začínat na pozemku č.parc.517/7, kde budou dvě vpusti, povede jihovýchodně přes most, na konci mostu na pozemku č.parc.501/1 bodu zbývajících dvě vpusti a z mostu bude svedena na pozemek č.parc.547/1, na němž bude zaústěna do stávající kanalizace; ležaté potrubí okrajově zasáhne i pozemek č.parc.396/3). Výkop pro kanalizaci bude cca 10 m od koryta Sázavy.

Vzhledem k typu konstrukce provizorního mostu budou dešťové vody z jeho vozovky stékat přímo do Sázavy. Případné svedení do toku přes umístěné sedimentační jednotky a odlučovače ropných látek je technicky neproveditelné.

## B.3. Údaje o výstupech

### Produkce emisí

Provedení rekonstrukce mostu č. 111 - 010 přes řeku Sázavu v Českém Šternberku nezpůsobí vznik dalšího liniového nebo stacionárního zdroje znečištění ovzduší. Zdrojem znečištění tak je dnes a bude i ve výhledu silniční doprava vedená přes most, její četnost nebude rekonstrukcí nijak ovlivněna.

V době výstavby dojde vzhledem k uzavření průjezdu k významnému snížení počtu vozidel v místě provizorního mostu na komunikaci II/111 v centru Českého Šternberka, takže se sníží i emise výfukových plynů z automobilového provozu.

Stavební stroje použité k rekonstrukci mostního objektu pak na znečištění ovzduší nebudou mít vliv, jelikož jejich počet a množství jimi produkováných škodlivin bude výrazně nižší než produkce provozu automobilů v době rekonstrukce projíždějících po provizorním mostě a zanedbatelné vzhledem k produkci počtu vozidel při běžném neomezeném provozu.

Po ukončení rekonstrukce a uvedení komunikace II/111 do běžného dopravního provozu bude produkce škodlivých látek stejná, jako před zahájením rekonstrukce mostu, protože se nepředpokládá nárůst počtu vozidel na této komunikaci.

V dalších letech se pak projeví dva protichůdné trendy – nárůst intenzit dopravy na jedné straně a na druhé straně bude pokračovat obměna vozového parku - nové vozy s kvalitnějšími spalovacími motory budou produkovat nižší objem škodlivých látek do ovzduší. V důsledku obou jevů se množství produkováných škodlivin podstatně nezmění.

### Odpadní vody, dešťové vody

V místě a okolí plánované rekonstrukce mostu budou vznikat odpadní vody. V době výstavby se bude jednat o dešťové i splaškové (ZS), po uvedení rekonstruovaného mostu do provozu pouze o dešťové vody.

V době výstavby budou splaškové vody produkovány v relativně malém množství zaměstnanci stavby. Zařízení stavenišť budou vybavena dostatečným množstvím chemických WC, jejichž obsah bude odvážen k likvidaci mimo stavenišť.

Během výstavby budou dešťové vody odváděny přímo do Sázavy, jejich kontaminace nebezpečnými látkami se nepředpokládá.

Ze zrekonstruovaného mostu budou dešťové vody svedeny 4 silničními vpustmi do nové dešťové kanalizace na mostě a jí na pravý břeh Sázavy. Dále přes odlučovač ropných látek do stávající dešťové kanalizace, která ústí do Sázavy.

Odtok dešťových vod:		
odvodňovaná plocha mostu	S	= 01032 m <sup>2</sup>
součinitel odtoku	Ψ	= 0,9
vydatnost deště.	g	= 0,016 l/s/m <sup>2</sup>
průtok dešťových vod	Q <sub>d</sub>	= S x Ψ x g = 1032 x 0,9 x 0,016 = 14,9 l/s

Odlučovač ropných látek je navržen plastový – Hauraton SKPE 20 – s kapacitním průtokem 20 l/s. Garantovaná koncentrace nerozpustných látek (NEL) na výstupu z odlučovače ropných látek při běžném znečištění je max. 1 mg/l NEL.

### Odpady

Nakládání s odpady se řídí zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech ve znění dalších předpisů (poslední úprava zákonem č.34/2008 Sb.), vyhláškou č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č.381/2001 Sb. Katalogem odpadů v platných zněních a dále legislativou v oblasti ochrany vod.

V rámci výstavby bude odpad vznikat jednak při demoličních pracích, kdy půjde o materiály stávajících konstrukcí, jež mohou být případně i kontaminovány ropnými látkami z provozu automobilů, dále o vytěženou zeminu a bahno z řeky a o zbytky nepoužitých či znehodnocených stavebních materiálů a dílů použitých na nové konstrukce a objekty.

Suť ze stávajícího mostního objektu bude odvezena na skládku. Podkladní vrstvy – štěrkopísek z vybouraného kufru komunikace – budou využity v rámci stavby na zásypy a část bude po recyklaci využita opět do podkladních vrstev (zpětným použitím se tak vlastně nejedná o odpad). Odfrézované asfaltové vrstvy z vozovky budou použity k recyklaci. Na stavbě bude rovněž vznikat blíže neurčený směsný stavební odpad, který bude průběžně odvážen na příslušné skládky tohoto druhu odpadu.

Odtěžené bahno a naplaveniny ze dna řeky a zeminy z výkopů, bude odváženy na skládky (deponie) výkopových materiálů nebo na jiné obvyklé skládky inertního materiálu. Pro zeminu která bude zpětně použita na ohumusování a zásypy, budou vybudovány mezideponie ornice a zeminy z výkopů.

Po celou dobu výstavby bude vznikat směsný komunální odpad produkovaný zaměstnanci stavby. Tento blíže neurčený směsný stavební odpad bude pravidelně odvážen na skládku.

Veškerý odpad je nutno ze stavby jak během ní, tak především po jejím dokončení odstranit. Odpad bude stavebníkem odvezen na trvalou skládku odpadu. Výběr skládek pro trvalé uložení odpadu je v kompetenci vybraného zhotovitele stavby. Odvoz stavebního odpadu musí probíhat po trasách, které budou minimálně obtěžovat okolní zástavbu; odvozové trasy závisí na výběru skládky komunálního odpadu.

Stavebník povede v souladu se zákonem evidenci vzniklých odpadů na stavbě.

Největší produkce odpadů bude v době demolice horní stavby stávajícího přemostění.

Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště bude v souladu s platnými bezpečnostními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát na jejich technický stav, aby se snížily úkapy oleje a ostatních technických kapalin.

V následující tabulce jsou uvedeny předpokládané druhy odpadů vzniklých při výstavbě přemostění.

**Přehled odpadů při výstavbě**

Poř. č.	Název	Kategorie	Kód odpadu
1	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 080111	O	080112
2	Beton	O	170101
3	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N	170106
4	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	O	170107
5	Dřevo	O	170201
6	Plasty	O	170203
7	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	O	170302
8	Hliník	O	170402
9	Železo a ocel	O	170405
10	Kabely neuvedené pod 170410	O	170411
11	Zemina a kamení neuvedené od číslem 170503	O	170504
12	Směsný stavební a demoliční odpad neuvedené pod čísly 170901, 170902 a 170903	O	170904
13	Biologicky rozložitelný odpad	O	200201
14	Směsný komunální odpad	O	200301
15	Kal ze septiků a žump	O	200304

Během užívání nového (zrekonstruovaného) mostního objektu přes Sázavu v Českém Šternberku nebudou automobilovým provozem vznikat žádné druhy odpadů. Odpady budou vznikat pouze z údržby objektu - opravy povrchu vozovky, dopravního značení, zábradlí a úklidu mostu.

Dešťové vody, které nejsou odpady, budou svedeny novou dešťovou kanalizací přes odlučovač ropných látek do stávající kanalizace a jí do Sázavy.

V následující tabulce jsou uvedeny předpokládané druhy očekávaných odpadů, které budou vznikat při provozu mostního objektu - opravách.

#### Očekávané druhy vznikajících odpadů z provozu mostu

Poř. č.	Název	Kategorie	Kód odpadu
1	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 080111	O	080112
2	Beton	O	170101
3	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	O	170302
4	Hliník	O	170402
5	Železo a ocel	O	170405
6	Kabely neuvedené pod 170410	O	170411

Při případné likvidaci definitivního přemostění Sázavy budou vznikat stejné typy odpadu jako při její výstavbě, existuje ale nebezpečí možné kontaminace materiálů vozovky a kanalizace ropnými látkami z úkapů vozidel při jejich provozu, nebo při jejich havarijním úniku při demolici mostu. Proto je nutné při likvidaci odpadů provést průzkum, zda nedošlo ke kontaminaci ropnými látkami a pokud ano, zajistit odvoz na příslušné skládky nebezpečného odpadu.

#### Ostatní výstupy (hluk, vibrace, záření, zápach)

V době výstavby nového mostu objektu může být okolí staveniště, respektive nejbližší objekty v okolí staveniště, atakovány hlukem z výstavby. Hladiny akustického tlaku v okolí staveniště budou záviset na konkrétně prováděné části stavby, na zvolené technologii, na délce doby provádění prací a na kvalitě používaných pracovních strojů a mechanismů (z hlediska jejich hlukové emise). Na stavbě není významný objem zemních prací.

V době výstavby se v okolí staveniště přitom nepředpokládá významné a hlavně trvalé vyšší hlukové zatížení od prováděných stavebních prací. S vysokou pravděpodobností se ale dá předpokládat, což dokládají i výsledky orientačního hlukového posouzení, že limitní hladiny hluku 65 dB v období výstavby budou v okolí navrhované stavby překročeny a to pouze v nejbližším okolí. Při správné organizaci výstavby nebudou hlukové emise vysoké a trvalé a dá se předpokládat, že obytnou zástavbu v širším okolí již nebudou obtěžovat.

Největší hlukovou zátěž bude v době výstavby způsobovat jednak demolice mostu a úpravy podpěr, dále betonáže podpěr, opěr a vodorovných nosných prvků a konečně výstavba nových konstrukčních vrstev a krytu vozovky mimo most.

V době rekonstrukce bude dopravu automobilů přes Sázavu zajišťovat provizorní přemostění. Vzhledem k malému počtu vozidel, jejichž intenzita dopravy nepřesáhne 30 vozidel za hodinu, nelze hovořit o ekvivalentních hladinách hluku z dopravy, bude se jednat o jednotlivé epizody hlukového působení. Z hlukového hlediska nebude v této době problematický samotný provoz po pozemní komunikaci, ale hlučnost přejezd vozidel po provizorním mostě, především po jeho mostovce. Nosná konstrukce je ocelová, uzpůsobená pro relativně rychlou montáž a demontáž s minimem použitých surovin. Důsledkem je konstrukce, která se při přejezdu vozidla prohýbá a pracuje otřásá je společně s jízdou pneumatiky po skládané mostovce významným zdrojem hluku. V daném území tak provizorní most zvýší po dobu jeho používání (maximálně 1 rok) hlukové zatížení až o 10 dB. Provizorní most bude zajišťovat jediné spojení obou břehů v obci, jeho vybudování je tak nezbytné.

Po uvedení rekonstruovaného mostu do provozu nedojde, oproti současnému stavu nebo oproti situaci bez realizované rekonstrukce, k navýšení dopravy vlivem realizace záměru, tj. po komunikaci bude projíždět přibližně stejné množství vozidel, jako před rekonstrukcí. Hluková zátěž v území je tak dána stávajícím provozem a jeho meziročním nárůstem.

V Českém Šternberku dosáhnou zdrojové ekvivalentní hladiny hluku z provozu po silnici II/111 ve dne 58,8 dB a v noci 47,7 dB. U nejbližší obytné zástavby lze očekávat až 66 dB ve dne a až 55 dB v noci.

S novou stavbou nevznikne v území žádný významný stacionární zdroj hluku, který by mohl ovlivňovat okolí.

Během výstavby budou použity vibrační střeže, které budou zdrojem vibrací, jejich účinek ale neohrozí ani nejbližší budovy a stavební objekty, ani zdraví obyvatel.

Výstavba navrhovaného objektu ani jeho provoz nebudou zdrojem radioaktivního a magnetického záření nebo zápachu.

### Rizika možných havárií

V případě nerealizování navrhované rekonstrukce mostu hrozí při jeho dalším používání bez rekonstrukce jeho poškození a dosažení stavu, kdy nebude plnit svou základní dopravní funkci. Za jistých nepříznivých podmínek může dojít i k jeho havárii - destrukci.

Havárie nového (rekonstruovaného) mostního objektu - destrukce - je nepravděpodobná. K tomuto typu havárie může dojít pouze vlivem živelné či jiné nepředvídatelné katastrofy (např. povodeň), nebo špatným návrhem či provedením mostní konstrukce. Havárie bude mít za důsledek v době samotné destrukce ohrožení bezpečnosti uživatelů mostu, po destrukci pak přerušení spojení obou břehů a znečištění vodního toku Sázavy stavební sutí a zbytky mostu. Tomuto druhu živelné havárie, za podmínky kvalitně odvedených prací, nelze dost dobře zabránit, ani mu předcházet; v určitých případech (např. ohlášená povodeň) je možné provoz po mostě omezit či zakázat a tím neohrozit životy a zdraví uživatelů mostu. Po destrukci objektu a jeho pádu do koryta je nutné kusy konstrukce odstranit.

Skutečnou a nejzávažnější možnou havárií je nekontrolovaný únik většího množství látek při nehodě na staveništi nebo při dopravní nehodě na mostě. V tomto případě se nebezpečné látky mohou dostat přímo do vody, kde, v závislosti na svých fyzikálněchemických vlastnostech se budou držet na hladině nebo klesnou ke dnu. Je proto nutné vypracovat havarijní plán platný po dobu výstavby. Uvedená problematika v době provozu nového mostu je částečně řešena svedením dešťových vod (a tedy i případných úniků) do kanalizace přes lapol a ne přímo do řeky.

Podskupinou výše popsané havárie je pak znečištění povrchových a podzemních vod látkami unikajícími z automobilů a stavebních strojů během výstavby - pohonné hmoty a pracovní oleje. Při běžném provozu stavebních strojů je třeba dbát (např. pravidelnými kontrolami) na jejich dobrý technický stav, aby nedocházelo k úkapům. Případné úkapy z automobilů v době užívání mostu budou spolu s dešťovými vodami odváděny do odlučovače ropných látek, kde se budou usazovat, takže se mimo dopravní stavbu nedostanou.

Povrchové vody a dno mohou být znečištěny i spadlými částmi stávajícího, provizorního i definitivního přemostění. Jednotlivé především větší kusy konstrukce bude nutné z koryta odstranit, drobné kusy budou pravděpodobně uneseny proudem a budou sedimentovat dále po proudu.

Poslední možností havárie se týká provozu komunikace procházející po mostě. Jako u každé pozemní komunikace existuje určité procento pravděpodobnosti dopravní nehody. Jelikož je most v blízkém území jediný, dopravní nehoda na něm a následná neprůjezdnost mostu může znamenat tvorbu dopravních kolon, kolaps dopravy, čímž se krátkodobě zvýší emise hluku a škodlivých látek z výfukových plynů v okolí.

## C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

### 1. Výčet nejzávažnějších enviromentálních charakteristik dotčeného území

Řešená lokalita leží v údolní nivě řeky Sázavy, v zastavěném území městyse Český Šternberk a ve stejnojmenném katastrálním území. Obec Český Šternberk leží ve Středočeském kraji na jihovýchodní hranici okresu Benešov, na východě sousedí s okresem Kutná Hora. Obcí s rozšířenou působností je město Benešov.

Severozápadně od Českého Šternberku se nachází obec Drahňovice, na severu je lokalita Vrabov, na západě u dálnice D1 obec Šternov a na jihu Čejkovice. Na pravém sázavském břehu sousedí Český Šternberk na jihovýchodě s obcí Mazourov, na východě s Otruby a na severu s Malovidami.

Českým Šternberkem protéká řeka Sázava (její střední tok) od jihu k severu a rozděluje zástavbu na východní a západní část (pravý a levý břeh). Západní část je staršího data a rozvíjela se jako podhradí hradu Český Šternberk, vystavěného na skalním ostrohu nad řekou. Územím Českého Šternberka na levém břehu protéká Brtnický potok, který se v zastavěném území obce vlévá do Sázavy.

Obcí prochází od západu k východu komunikace II.třídy č.II/111 spojující obec se sídly na východě a západě. Na sever a na jih podél Sázavy vedou po jejím levém břehu jen účelové komunikace až nejbližším obcím. Přes Sázavu vede silnice II/111 po stávajícím trojpolovém betonovém mostě, jehož rekonstrukce je předmětem tohoto Oznámení záměru. Po pravém břehu vede lokální železniční trať č.212 - Čerčany - Světlá nad Sázavou, v České Šternberku je zřízena železniční zastávka a dále severně železniční stanice.

V okolí obce se nacházejí zemědělské a lesní pozemky. Městys se rozšiřuje na pravém sázavském břehu novou zástavbou rodinných domků a chat. Chaty jsou podél Sázavy i severně, jižně a západně od jádra obce.

Český Šternberk se rozkládá ve členitém terénu Vlašimské pahorkatiny, do níž se hlubokým úzkým údolím zařizla řeka Sázava se svými přítoky. Katastrální území leží jak v údolí vodního toku, tak na vrcholcích pahorkatiny, území se směrem k Sázavě vyznačuje velkými výškovými rozdíly a poměrně strmými svahy a hluboce zaříznutými příčnými údolími přítoků. Území je položeno ve výšce cca 300 až 460 m m.n. Terén se svažuje k Sázavě, tedy na levém břehu k východu a na pravém břehu k západu.

V místě rekonstruovaného silničního mostu ev.č.111 - 010 přes Sázavu je území rovinné (úzká údolní niva řeky) a leží v nadmořské výšce 303 až 310 m n.m. Samotný most leží cca 7 m nad korytem Sázavy a cca 3 m nad okolním terénem břehů. Na březích je silnice č.II/111 k mostu přivedena po násypch, okolní zástavba je ale v úrovni stávajícího terénu, tj. 1.NP objektů je pod úrovní vozovky na mostě.

Řeka Sázava v daném úseku jejího dolního toku, tedy i území v jejím okolí v Českém Šternberku, bylo zařazeno do soustavy Natura 2000 - tedy do evropsky významných lokalit z hlediska životního prostředí. Název lokality Natura 2000 je Dolní Sázava, předmětem ochrany je fauna spojená s vodním tokem.

Podél Sázavy vede osa nadregionálního biokoridoru. Nadregionální biokoridor zahrnuje celou nivu údolí Sázavy, v některých částech včetně svahových porostů

Silniční most přes Sázavu přetíná jak území Natura 2000 tak nadregionální biokoridor.

Podél Sázavy je vyhlášeno PHO vodního zdroje.

Dané území v místě navrhované rekonstrukce mostu není chráněným ani zvláště chráněným územím, ani neleží v jejich ochranných pásmech. Území patří k významným krajinným prvkům ze zákona (ČNR č.114/1992 Sb.) - vodní tok.

Nenachází se zde ložiskové území.



*Pohled na most od západu*



*Pohled na most od východu*

## **2. Stručná charakteristika stavu složek životního prostředí v dotčeném území, které budou pravděpodobně významně ovlivněny**

### **Krajina, příroda, zeleň**

Český Šternberk leží ve členitém území kolem hlubokého a úzkého údolí řeky Sázavy v nadmořské výšce cca 300 až 460 m.

Převážnou část katastrálního území zaujímá zemědělská půda (orná půda) a lesní porosty na strmých svazích údolí Sázavy a jejich přítoků. V samotném údolí se rozkládá na obou březích řeky zástavba.

Lesy jsou převážně jehličnaté se smrkovou monokulturou, nebo smíšené.

Podél komunikace a vodního toku se nachází uměle vysazená doprovodná ale i náletová zeleň různého složení. Na pravém břehu Sázavy jižně od mostu se nachází park.

### **Ochrana přírody**

Řešená oblast se nachází v lokalitě patřící do systému Natura 2000. Jedná se o evropsky významnou lokalitu (EVL) Dolní Sázava, kód oblasti je CZ0213068. Lokalita byla vyhlášena v roce 2005 nařízením vlády č.132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit. Lokalita je určena k ochraně živočichů. Navržená kategorie ochrany je přírodní památka. Následující popis lokality byl převzat z oficiálních internetových stránek programu Natura 2000 - [www.nature.cz](http://www.nature.cz).

EVL Dolní Sázava se rozkládá na dolním toku Sázavy mezi ústím Blanice a ústím do Vltavy včetně jejích náhonů, v nadmořské výšce 198 až 310 m a v kontinentální biogeografické oblasti. Celkem zaujímá plochu 398,0326 ha. Vyhodnocované území tedy leží na jižním okraji lokality EVL.

Geologické podloží EVL Dolní Sázava vytváří především granodiority středočeského plutonu a moldanubické horniny. Z geomorfologického hlediska se jedná o Benešovskou pahorkatinu, která tvoří na severozápadě okraj Středočeské pahorkatiny, na východě zasahuje území do Vlašimské pahorkatiny. Reliéf je silně rozčleněný erozní denudací s výraznými tvary odnosu a zvětrávání. V údolí Sázavy se nachází převážně fluvizem, v okolí kambizemě a v údolích přítoků gleje.

Krajinu lze charakterizovat jako větší řeku tekoucí často v hluboce zaříznutém údolí, která je jen málo regulovaná s větším množstvím jezů. Tok nabízí velké množství typů mikrohabitátů, většinou dochází ke střídání proudných úseků s kamenitým a šterkovým dnem a delších pomalu proudících úseků v nadjezí. Stávající most se nachází v ř.km. 75,9 Sázavy.

Z fyto geografického hlediska patří daná lokalita do mezofytyka, do podokresu Střední Povltaví, do těsné blízkosti zasahují podokresy Říčanská plošina a Hornosázavská pahorkatina.

Lokalita je obývána populacemi vzácných druhů jako je škeble plochá (*Pseudanodonta complanata*) a okružanka říční (*Sphaerium rivicola*), vodní mlži jsou hostiteli nejmladších stádií hořavky duhové (*Rhodeus sericeus amarus*). Výskyt přirozených zástupců ichtyocenózy parmového i cejnového pásma povodí Labe s několika druhy dosazenými sportovními rybáři (především kapra obecného (*Cyprinus carpio*)).

Dolní Sázava je významnou lokalitou, její význam spočívá ve skutečnosti, že se jedná o jednu z nejrozsáhlejších lokalit velevrubu tupého (*Unio crassus*) v ČR a v nadjezí Sázavy u Týnce nad Sázavou (ř.km 16,9 - 20,9) žije početná populace hořavky duhové (*Rhodeus sericeus amarus*).

Území je citlivé na znečištění vody a příčné objekty (jezy) neprůchodné pro ryby a nešetrné rybářské obhospodařování (skladba a početnost násady).



Cílem ochrany a hospodaření v evropsky významné lokalitě Dolní Sázava je zajistit průchodnost jezů, omezit výstavbu nových jezů, těžbu štěrkovitých a písčitých náplavů (biotop mlžů) a úpravu příbřežních partií (tišiny, litorální porosty - biotop hořavky) je možná pouze s výjimkou.

V současnosti je území ovlivněno chovem ryb, měkkýšů a korýšů, znečištěním vody a regulací toků. Zatímco chov ryb má jen nízký vliv a lokalitu negativně, ale ani pozitivně, neovlivňuje, znečištění vody a regulace toků má střední význam vlivu a projevují se negativně.

### Územní systém ekologické stability

Prvky systému ekologické stability jsou vymezeny v novelizované vyhlášce Ministerstva životního prostředí 395/1992 Sb., která je prováděcí vyhláškou zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Podél řeky Sázavy je navržen nadregionální biokoridor K78 - Háj. Biokoridor zaujímá údolí Sázavy a vodní tok. Jeho vegetační typ je mezofilní hájový (dubohabřina a lipové doubravy, černýšová dubohabřina) a vodní. Osa nadregionálního biokoridoru prochází po pravém břehu Sázavy.

### Geologické a hydrogeologické poměry

Zájmové území se nachází na plochem dně úzkého a hlubokého údolí, které vyerodovala Sázava do Vlašimské pahorkatiny. Terén má mírný sklon k severovýchodu podél Sázavy a strmý sklon od západu a východu (břehy). Nadmořská výška se pohybuje mezi 303 až 310 m nad mořem.

Z regionálně geologického hlediska patří zájmové území do oblasti moldanubika. Předkvartérní podloží je tvořeno metamorfovanými horninami.

Kvartérní pokryv je v zájmovém území tvořen deluviálními sedimenty charakteru hlinitých a hlinitokamenitých zemin. V nivě Sázavy jsou fluvialní sedimenty – náplavy charakteru jílovotopísčitých až písčitojílovitých zemin, místy i písčité štěrky. Dále je kvartérní pokryv tvořen deluviofluvialními sedimenty charakteru jílovotopísčitých a písčitojílovitých zemin.

Z hydrogeologického hlediska spadá řešené území do hydrogeologického rajónu 632 - krystalinikum v povodí střední Vltavy.

V roce 1958 byl v rámci přípravy stavebních prací spojených s mostem přes Sázavu proveden i inženýrskogeologický průzkum s vrtanými sondami.

Na levém břehu Sázavy u vnitřního pilíře byl skalní podklad zastižen v hloubce 1,1 pod terénem, na něm je vrstva o mocnosti cca 0,35 m zvětralého skalního podkladu, který je překryt zvětralými sedimenty – štěrky, případně zvětralé štěrky a zvětralou žulou.

Na pravém břehu byl skalní podklad zastižen v hloubce 0,8 až 1,0 m pod terénem, na něm od hloubky 0,6 m je zvětralý hrubý štěrk, na kterém leží vrstva hlinitého písčostěrku.

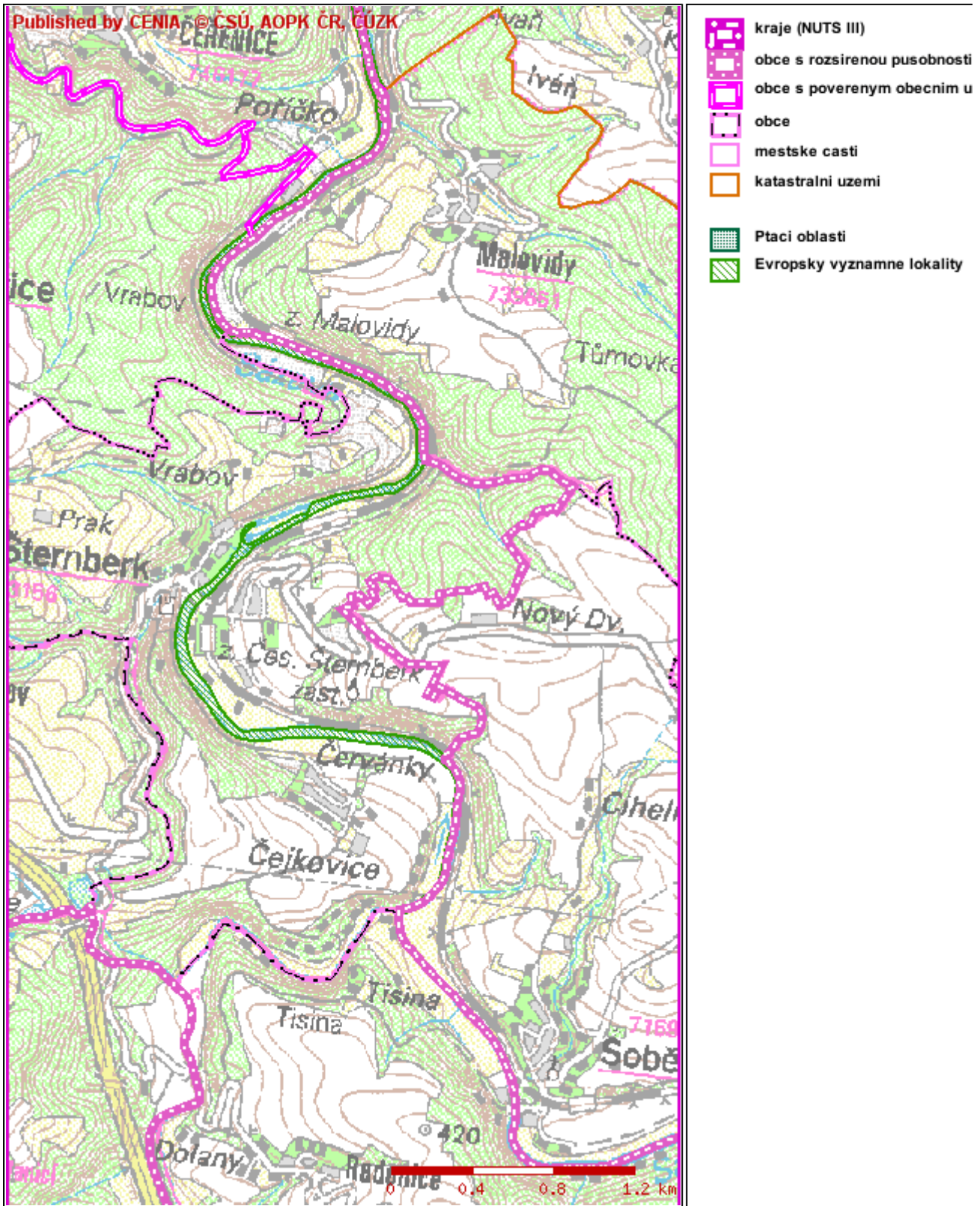
Přibližně do hloubky 0,5 až 0,6 m zasahovaly konstrukce původního mostu – žulové bloky na cementovou maltu, rovnanina s tmelem, případně hubený beton.

### Půda

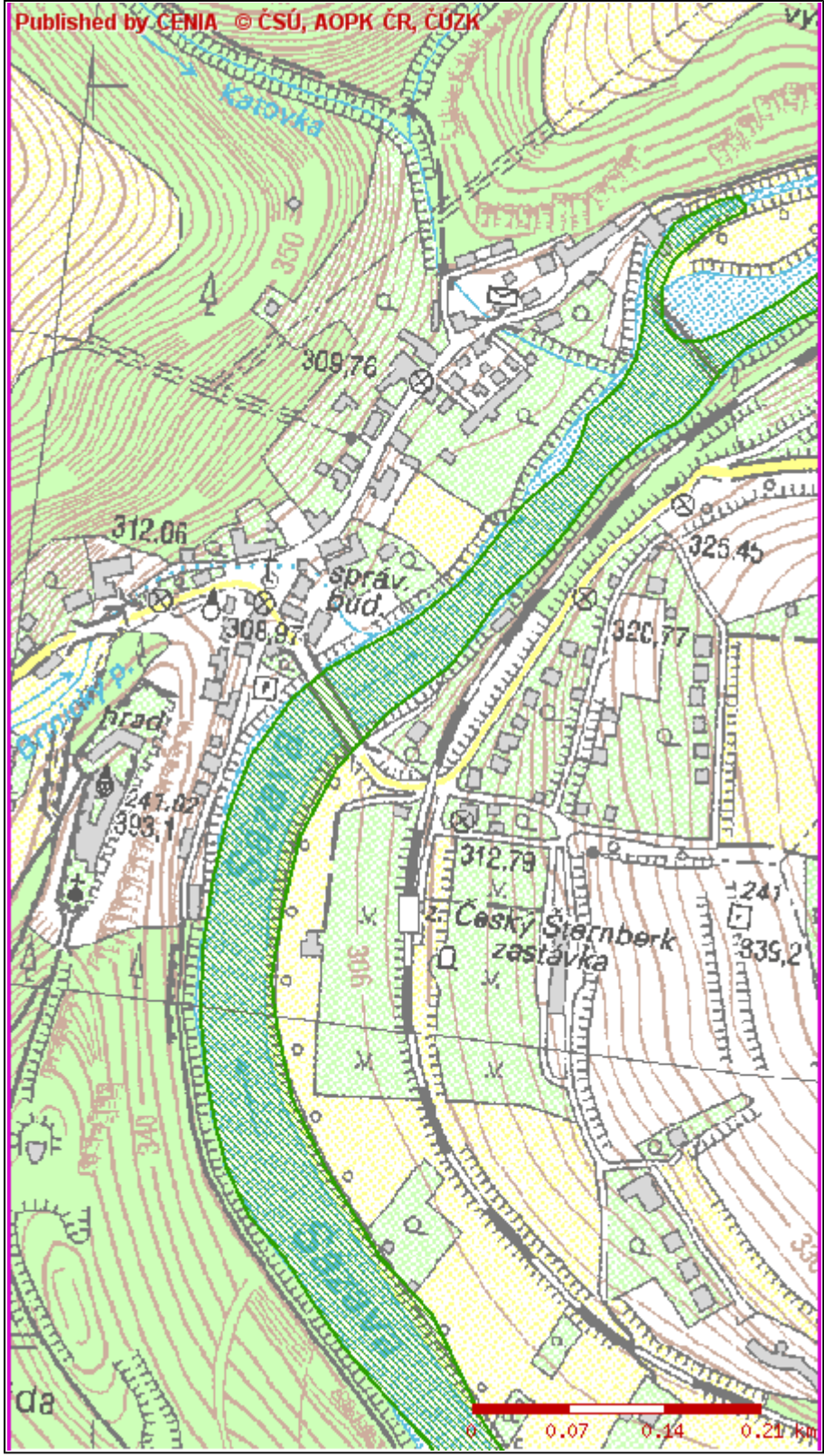
V zájmovém území se nachází dva druhy půdy.

Na levém břehu je půda zastoupena fluvizeměmi modálními eubazickými až mezobazickými, fluvizeměmi kambickými a kolivizeměmi modálními na nivních uloženinách, často s podložím teras, středně těžké lehčí až středně těžké, zpravidla bez skeletu, vláhově příznivé. Z agronomického hlediska se tato půda řadí ke kvalitním zemědělským půdám s třídou ochrany I, bonitně k BPEJ 5.56.00.

# NATURA 2000 - EVL DOLNÍ SÁZAVA



# NATURA 2000 - EVL DOLNÍ SÁZAVA



Published by CENIA © ČSÚ, AOPK ČR, ČÚZK

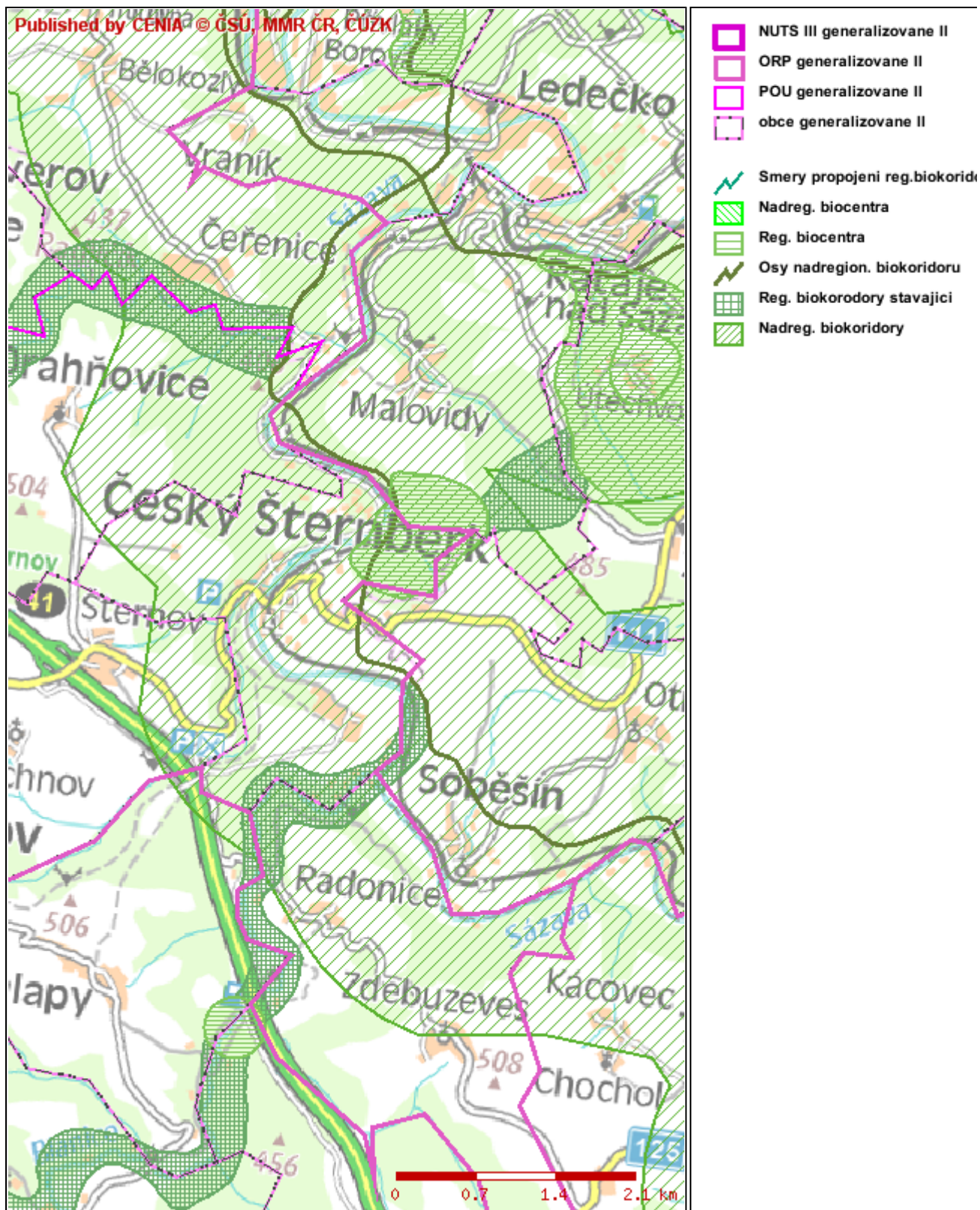
-  kraje (NUTS III)
-  obce s rozšířenou působností
-  obce s pověřeným obecním úřadem
-  obce
-  městské části
-  katastrální území
-  Ptaci oblasti
-  Evropsky významne lokality

Měřítko 1:5000

CENIA © 2006

## ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Published by CENIA © GSU, MMR CR, ČUZK



Na pravém břehu se nacházejí fluvizemě glejové na nivních uloženinách, popřípadě s podložím teras, středně těžké nebo středně těžké lehčí, pouze slabě skeletové, hladina podzemní vody je níže než 1 m, vláhové poměry po odvodnění jsou příznivé. I tato půda se řadí z agronomického hlediska ke kvalitním zemědělským půdám s třídou ochrany I, bonitně k BPEJ 5.58.00.

### Vodní toky

Rekonstruovaný most ev.č.111 - 010 převádí silnici II/111 přes řeku Sázavu v Českém Šternberku v povodí Sázavy ČHP 1-09-03-093.

Sázava protéká středem obce a teče od jihu k severu až severovýchodu. Stávající most se nachází v ř.km 75,9, pod mostem je v ř.km 75,5 jez.

Řeka v místě přemostění vytváří pravostranný oblouk nad vodním objektem - jezem, který je vzdálen cca 0,4 km severně od mostu. Šířka toku je zde cca 50 m, hloubka se pohybuje kolem 2 m, na pravém břehu je lavice. Široké koryto má strmé břehy, na které na pravém břehu navazuje zatravněný pás šířky cca 6 m), pak následuje nízký (max. 1 m) svah se sklonem 1:1. Na hraně svahu je jižně od mostu vysázena alej javorů mléčů (*Acer platanoides*). Za svahem je již plochý terén. Pravý břeh je celkově mírnější než levý.

Do řeky je na pravém břehu jižně od mostu zaústěna dešťová kanalizace z Českého Šternberku.

Rekonstruovaný most se nachází ve vyhlášeném ochranném pásmu vodního zdroje. Ke stavbám, které se nacházejí v ochranném pásmu vodního zdroje a mohou ovlivnit vodní poměry je nutný souhlas vodoprávního úřadu.

Řešené území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Jakost povrchových vod se klasifikuje podle normy ČSN 75 7221, která podle 6 základních fyzikálních a chemických ukazatelů rozděluje vodní toky do 5 tříd kvality - od I. třídy (neznečištěná voda) až po V. třídu (velmi silně znečištěná voda).

V řece Sázavě je pravidelně měřena jakost povrchových vod. ČHMÚ má v blízkosti Českého Šternberku umístěny dva měřicí profily: č.1062 ve Zručí nad Sázavou a č.1063 v Sázavě. Další profil č. 1066 je na řece Blanici v Radonicích před jejím soutokem se Sázavou. Ani jeden z měrných profilů na Sázavě není zcela vypovídající o jakosti vody v řece Sázavě v dané oblasti v Českém Šternberku, jelikož se nacházejí relativně daleko od posuzované lokality. Kvalita vody se může zhoršovat jak vlivem přítoků Sázavy tak možným zaústěním různých podniků a kanalizací, a naopak se může vylepšovat samočisticími procesy. Uvedená jakost vody v Sázavě v Českém Šternberku je proto jen orientační.

V období 2005-2006 byla jakost vody v Sázavě zařazena do III. třídy - znečištěná voda. Zjištěné třídy jakosti v jednotlivých profilech a ukazatelích jsou v následující tabulce.

**Jakost vody 2005-2006**

Vodní tok	Sázava	Sázava	Blanice
Měrný profil	č. 1063	č. 1062	č. 1066
Říční km	54,8	105,1	1,9
Elektrolytická konduktivita	I.	I.	II.
Biochemická spotřeba kyslíku BSK-5	III.	III.	III.
Chemická spotřeba kyslíku dichromanem	III.	III.	III.
Amoniakální dusík	II.	II.	II.
Dusičnanový dusík	III.	III.	IV.
Celkový fosfor	III.	III.	III.

### Klimatické podmínky

Český Šternberk leží podle klasifikace z Atlasu podnebí ČSR v oblasti mírně teplé v okrsku B2 - mírně teplý, mírně vlhký, převážně s mírnou zimou.

Rekonstruovaný most ev.č.111 - 010 přes Sázavu se nachází v nadmořské výšce 300 až 310 m n.m. v úzkém údolí sevřeném okolním masívem Vlašimské pahorkatiny dosahujícím výšky na západní straně až 400 m n.m. a na východní straně 350 m n.m.

Průměrná roční teplota vzduchu se dle Atlasu podnebí Česka z roku 2007 v daném území pohybuje mezi 8 až 9°C. Délka období s průměrnou teplotou 5°C a vyšší se v dané oblasti pohybuje mezi 220 až 230 dny. Průměrná teplota v lednu se pohybuje mezi -1 a 0 °C, průměrná teplota v červenci se pohybuje mezi 17 a 18°C.

Normála ročního srážkového úhrnu činí v dané oblasti 600 až 650 mm. Průměrný počet dnů se sněhovou pokrývkou je 50 až 60, průměrná výška sněhové pokrývky 20 až 30 cm.

Převládající směry větru jsou se západní složkou s relativně vyrovnaným podílem, významná je i jižní složka, naopak nejmenší podíly mají směry severní a severovýchodní, podíl klidu se pohybuje okolo 17% celkové roční doby.

### Znečištění ovzduší

Imisní limity jednotlivých znečišťujících látek v ovzduší dle nařízení vlády č.597/2006 Sb., které je přílohou zákona č.86/2002 Sb., jsou včetně meze tolerance pro rok 2008 uvedeny v následující tabulce.

**Imisní limity a meze tolerance platné pro území ČR**

Znečišťující látka (příměs)	Účel vyhlášení	Časový interval hodnocení	Hodnota imisního limitu	Četnost překročení (za rok)	Mez tolerance pro rok 2008	Datum splnění limitu
SO <sub>2</sub>	ochrana zdraví lidí	prům/hod	350 µg/m <sup>3</sup>	24 x		-
		prům/den	125 µg/m <sup>3</sup>	3 x		-
	ochrana ekosystému	prům/rok	20 µg/m <sup>3</sup>	-		-
		prům/zima	20 µg/m <sup>3</sup>	-		-
PM <sub>10</sub>	ochrana zdraví lidí	prům/den	50 µg/m <sup>3</sup>	35 x		-
		prům/rok	40 µg/m <sup>3</sup>	-		-
NO <sub>2</sub>	ochrana zdraví lidí	prům/hod	200 µg/m <sup>3</sup>	18 x	20 µg/m <sup>3</sup>	31. 12. 2009
		prům/rok	40 µg/m <sup>3</sup>	-	4 µg/m <sup>3</sup>	31. 12. 2009
NO <sub>x</sub>	ochrana ekosystému	prům/rok	30 µg/m <sup>3</sup>	-		-
olovo	ochrana zdraví lidí	prům/rok	0,5 µg/m <sup>3</sup>	-		-
CO	ochrana zdraví lidí	max.8 hod	10 mg/m <sup>3</sup>	-		-
benzen	ochrana zdraví lidí	prům/rok	5 µg/m <sup>3</sup>	-	2 µg/m <sup>3</sup>	31. 12. 2009
kadmium	ochrana zdraví lidí	prům/rok	5 ng/m <sup>3</sup> *)	-		31. 12. 2012
arsen	ochrana zdraví lidí	prům/rok	6 ng/m <sup>3</sup> *)	-		31. 12. 2012
nikl	ochrana zdraví lidí	prům/rok	20 ng/m <sup>3</sup> *)	-		31. 12. 2012
benzo(a)pyren	ochrana zdraví lidí	prům/rok	1 ng/m <sup>3</sup> *)	-		31. 12. 2012
	ochrana zdraví lidí	max.8 hod	120 µg/m <sup>3</sup>	25 dní		31. 12. 2009
troposféric. ozon	ochrana vegetace	prům/5let	18 000 µg/m <sup>3</sup>			31. 12. 2009

mez tolerance se s postupujícím časem u látek postupně snižuje  
\*) pro celkový obsah v suspendovaných částicích velikostní frakce PM<sub>10</sub>

Na kvalitu ovzduší v okolí posuzovaného záměru budou mít vliv místní stacionární zdroje - vytápění obytných objektů a liniové zdroje - hlavní komunikace II.třídy procházející středem obce (středem zastavěného území) a vedoucí přes Sázavu po mostě. Na úrovni znečištění

ovzduší v dané lokalitě se vzhledem ke konfiguraci terénu nebudou projevovat zdroje znečišťování ovzduší z širšího okolí, základními hodnotami budou pozadové koncentrace.

Městys Český Šternberk je v sevřeném údolí Sázavy, převážně na dně údolní nivy. Tvar terénu má významný vliv na rozptylové podmínky v území, které díky údolnímu tvaru terénu budou v Českém Šternberku v údolních partiích zhoršené a mimo údolní polohu dobré. Na druhé straně se sídlo nachází relativně daleko od velkých zdrojů znečišťování ovzduší jako je dálnice D1 na jihozápadě nebo větší obce a města na severu - Sázava. Od všech těchto zdrojů je území odděleno svahy údolí s lesním porostem. Dalším faktorem ovlivňujícím kvalitu ovzduší jsou pak aktuální klimatické a meteorologické podmínky.

Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek v daném území jsou převzaty z ročenky Znečištění ovzduší na území České republiky z roku 2006, kterou vydává Český hydrometeorologický úřad, a které jsou uvedeny v následující tabulce.

**Průměrné roční koncentrace znečišťujících látek 2006**

Znečišťující látka	Koncentrace látky v území [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Limit se započítáním meze tolerance pro rok 2006 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
NO <sub>x</sub>	19,5 - 24	30
NO <sub>2</sub>	0 - 26	48
SO <sub>2</sub>	0 - 8	20
prach PM <sub>10</sub>	14 - 30	40
benzen	0 - 2	9

V posledních 5 letech nedošlo v imisní situaci v daném území k podstatnému vývoji, koncentrace jednotlivých látek se dlouhodobě pohybují v daném rozpětí.

Dle dostupných informací nejsou v Českém Šternberku překročeny povolené limitní koncentrace škodlivin pro lidské zdraví nebo pro ochranu vegetace a ekosystémů (NO<sub>x</sub>) ani u jediné znečišťující látky.

### Hlukové poměry

Hlavním hlukovým zdrojem v Českém Šternberku je hluk z dopravy a to jak z dopravy silniční tak z dopravy železniční.

Hlavní pozemní komunikace II.třídy č.II/111 prochází městysem napříč a současně napříč údolím přes řeku Sázavu od západu na východ. Komunikace od dálnice D1 a obce Šternov klesá po úbočí relativně hlubokého údolí levého přítoku Sázavy do údolní nivy, zde mostem překročí řeku a za mostem na pravém břehu se úroveň kříží z železnicí. Za železničním přejezdem poměrně strmě stoupá po svazích údolí na horní úroveň svahu Sázavského údolí. Tato komunikace přivádí i do Českého Šternberka turistickou klientelu, která chce navštívit významnou kulturní památku - hrad Český Šternberk.

Ostatní silnice na území obce a v jejím okolí jsou místní komunikace, které nemají na hlukovou situaci v území zásadní vliv.

Železniční trať č.212 Čerčany - Světlá nad Sázavou vede po pravém břehu Sázavy přibližně od jihu k severu, v odstupu sleduje tok Sázavy a má pouze motorový provoz. V blízkosti centra obce je zřízena železniční zastávka (v podstatě v návaznosti na silniční most přes Sázavu) ve větším odstupu severně od centra je železniční stanice Český Šternberk. Po trati jezdí osobní a omezeně nákladní vlaky. Vliv trati se projevuje pouze v jejím blízkém okolí a především v okolí železničního přejezdu (výstražné signály).

V Českém Šternberku se neprojevuje hluk z letecké ani lodní dopravy ani se v okolí nenachází žádný významnější stacionární zdroj hluku.

Limitní hodnoty hlukového zatížení stanoví nařízení vlády č.148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které je prováděcí vyhláškou zákona č.258/2000

Sb., o ochraně zdraví a o změně některých souvisejících zákonů. Nařízením vlády se mj. stanoví nepřekročitelné hygienické imisní limity hluku a vibrací ve venkovním prostoru, které jsou pro stávající zástavbu obce v okolí komunikace II/111 s využitím korekce na starou zátěž 70/60 dB (den/noc) a v území navazujícím na železnici 70/65 dB.

V rámci hlukového vyhodnocení, zpracovaného společností PPU spol. s r.o. pro rekonstrukci silnice II/111 (04/2008) byl posouzen vliv výhledového provozu a orientačně i stávajícího provozu na uvedené komunikaci a v jejím okolí v úseku rekonstrukce. Ve vyhodnocení byly zohledněny i jiné liniové hlukové zdroje.

Zástavba v blízkosti stávajícího mostu je ovlivněna hlukem především z částí komunikace II/111, která nevede po mostě. Na levém břehu jsou nejbližší obytné objekty vzdáleny od konce mostu 6,0 až 10,0 m, od osy komunikace jsou pak vzdáleny 3,5 až 9,5 m. Dům č.p.25 severně od komunikace je cloněn z východu objektem stodoly, dům č.p.24 navazuje na otevřený prostor parkoviště. Oba dvoupodlažní domy se nacházejí cca 3 m pod úroveň stávající vozovky. Na pravém břehu jsou nejbližší k mostu rovněž 2 obytné objekty, rodinný domek č.p. 83 jižně od komunikace II/111 je dvoupodlažní, cca 3 m pod úroveň vozovky, domek č.or. 3 na severu je rovněž dvoupodlažní a je cca 4 m pod úroveň vozovky. Jižní objekt je vzdálen od osy komunikace 12,7 m a od konce mostní konstrukce 38,6 m, severní je od osy ve vzdálenosti 31,9 m a od konce mostu 35,2 m.

Vzhledem k poloze obytných domů k mostu i komunikaci jsou hlukem zatíženy především 2. nadzemní podlaží, která jsou ve většině případů obytným podkrovím.

Na levém břehu je jižně od komunikace parkoviště, využívané především návštěvníky blízkého hradu. Na jeho západní straně se nacházejí dvoupodlažní rodinné domky.

Pro úroveň hlukového zatížení v okolí komunikace II/111 je rozhodující počet projíždějících vozidel, a to i přes velice variabilní podélný sklon jednotlivých úseků komunikace.

V Českém Šternberku nebyly sčítány intenzity automobilového provozu, předpokládá se ale intenzita provozu okolo 1200 vozidel za den v obou směrech, z toho 300 nákladních a z nich 100 těžkých nákladních vozidel.

Zdrojové ekvivalentní hladiny hluku pozemní komunikace na mostě dosahují v denní době kolem 60 dB a v noční době kolem 48 dB, stejné zdrojové ekvivalentní hladiny hluku jsou i na úsecích komunikace II/111 navazujících na mostní objekt.

Ekvivalentní hladiny hluku u nejbližších obytných objektů dosahují dnes (ve vzdálenosti 2 m před čelní fasádou) 60,0 až 66,0 dB ve dne a 48,0 až 54,0 dB v noci, zatížení objektu severovýchodně od mostu je o cca 10 dB nižší, tedy 47,0 až 52,0 dB ve dne a 36,0 až 41,0 dB v noci. V současnosti nejsou v městysu Český Šternberk překročeny povolené limitní ekvivalentní hladiny hluku 70 dB v denní době a 60 dB v noční době (se započítáním staré hlukové zátěže).

### Odpady a skládky

V místě záměru se v současnosti nenachází žádná černá skládka.

Plochy na březích - zvláště na pravém, které jsou před srážkami chráněny konstrukcí mostu, dnes slouží k přechovávání předmětů a věcí užívaných v okolí Sázavy - pramice apod. Věci jsou umístěny chaoticky, především u pilířů. Kolem zůstává dostatek volného prostoru. Na pravém břehu pod mostem je umístěna hromada suché trávy (2 x 1 m).

### Staré zátěže, znečištění půdy

V místě rekonstruovaného mostu ani v jeho okolí se v dnešní době nenachází žádná stará ekologická zátěž.

Znečištění půdy v místě rekonstrukce se nepředpokládá, protože pozemky jsou situovány v centru obce, kde není a nebyl žádný průmyslový objekt ani jiný zdroj znečištění.



## Fauna a flóra

Zájmové území leží, jak již bylo několikrát řečeno, v nadmořské výšce 300 až 310 m n. m., uprostřed zastavěného území a je tvořeno vodním tokem Sázavy, jejími břehy a navazujícím zastavěným územím. Zástavbu tvoří rodinné domky a obytné objekty se zahradami, na levém břehu je u řeky parkoviště s živичným povrchem a na pravém břehu park.

Břehy Sázavy jsou zatravněné. Na březích se vyskytují malé (okolo 4 m<sup>2</sup>) izolované porosty orobince úzkolistého (*Typha angustifolia*).

Jižně od mostu je za břehovou hranou na obou březích Sázavy vysázena alej z kulovitých kultivarů javoru mléče (*Acer platanoides*). Na severní straně jsou vzrostlí jedinci především lípy srdčité (*Tilia cordata*), javoru kleny (*Acer pseudoplatanus*), vrby bílé (*Salix alba*), bezu černého (*Sambucus nigra*), slivoně švestky (*Prunus domestica*). Na pravém břehu je na jižní straně komunikace živý plot z habru obecného (*Carpinus betulus*), ve kterém se nachází zástupci rodu slivoň (sp. *Prunus*) a lísky obecné (*Corylus avellana*).

Na pravém břehu Sázavy jižně od mostu se rozkládá park, respektive jeho okrajová část. Vysazené dřeviny jsou mladé. Na úpatí násypu komunikace mezi železnicí a mostem roste souvislý pás rakytníku řešetlakovitého (*Hippophae rhamnoides*), na který na jihovýchodě navazuje škumpa ocetná (*Rhus typhina*) a v blízkosti sochy sv. Jana Nepomuckého lípa srdčitá (*Tilia cordata*). V blízkosti stavby jsou vysázeny soliterně 3 jedinci – pod sochou šeřík obecný (*Syringa vulgaris*), zerav východní (*Thuja orientalis*) a ibišek syrský (*Hibiscus syriacus*).

Při průzkumu v místě rekonstrukce v rámci práce „Posouzení záměru podle §45i zákona ČNR č.114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000“ byl zjištěn ve říčním korytě výskyt měkkýšů bahňavky rmutné (*Bithynia tentaculata*), zachyceno bylo i několik jedinců kružníka bělavého (*Gyraulus albus*) škeble říční (*Anodonta anatina*), řemeníka svinutého (*Bathomphalus contortus*), velevruba malířského (*Unio pictorum*)<sup>2)</sup>, uchatky nadmuté (*Radix auricularia*) a okružanky rohovité (*Sphaerium corneum*). Výskyt velevruba tupého (*Unio crassus*)<sup>3)</sup> nebyl zjištěn, ale předpokládá se vzhledem k jeho zjištěné přítomnosti pod jezem v Českém Šternberku.

Ohnisko výskytu ryby hořavky duhové (*Rhodeus sericeus amarus*) je u Týnce nad Sázavou, který je od místa rekonstrukce vzdálen cca 55 km po toku Sázavy. Populace této ryby je vázána na výskyt vodních mlžů - velevrubů (sp. *Unio*) a škeblí (sp. *Anodonta*), které se pravděpodobně vyskytují i v místě mostního objektu v Českém Šternberku.

Ze suchozemských živočichů se v okolí rekonstruovaného mostu a provizorního přemostění vyskytují plž hlemýžď zahradní (*Helix pomatia*) a pták kachna divoká (*Anas platyrhyncho*).

Kvůli možnému výskytu mlže velevruba tupého (*Unio crassus*) a ryby hořavky duhové (*Rhodeus sericeus amarus*) je daná lokalita součástí Evropsky významné lokality NATURA 2000 - Dolní Sázava a jak velevrub tupý tak hořavka duhová jsou v dané lokalitě předmětem ochrany.

**Hořavka duhová** (*Rhodeus sericeus amarus*) je ryba, která v hejnech obývá stojaté nebo mírně tekoucí vody. Dorůstá 5 až 8 centimetrů, maximální délka je 10 cm. Dožívá se až 5 let. Živí se zelenými a vláknitými rasami, rozsivkami a rostlinným dentritem. Hořavky se rozmnožují až dvakrát do roka, podmínkou je přítomnost vodních mlžů, jimž klade jikry do žaberní dutiny. Vyskytuje se na celém území České republiky ve vodách, které jsou osídleny velkými mlži, na větším území se ale masově nevyskytuje. V současnosti pomalu hořavky duhové ubývá, jelikož dochází k úbytku velkých vodních mlžů.

**Velevrub tupý** (*Unio crassus*) je mlž obývající tekoucí vody, a to i málo výživné toky ve vyšších nadmořských výškách; žijí v říčních sedimentech. Velikost se pohybuje mezi 5 a 7

<sup>2)</sup> kriticky ohrožený druh dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., přílohy III v aktuálním znění

<sup>3)</sup> silně ohrožený druh dle Vyhlášky č. 395/1992 Sb., přílohy III v aktuálním znění

cm. Dožívá se 10 až 15 let, v méně výživných tocích i 50 let. Živí se filtrací planktonu z vody. V larválním stadiu cizopasí na perlínu ostrobřichém, jelci tloušti, ježdíku obecném, střevli potoční a vrance obecné. V současnosti se vyskytuje v několika málo lokalitách se stabilními populacemi. Výskyt druhu je recentně doložen z toků Cidlina a jejích přítoků, náhony Bečvy, Vlašimské Blanice, Odry, Ohře, Klíčavy, Nežárky, Lužnice, Sázavy, Rokytné, Dyje, Kyjovky a Veličky. Velevruba ohrožuje znečištění toků (prokázáno u dusičnanů) společně s nevhodnými vodohospodářskými zásahy. Pro zachování druhu je nutné zachování existujících hydrologických podmínek, snížení znečištění vodních toků a odstranění migračních bariér na vodních tocích.

**Velevrub malířský** (*Unio pictorum*) žije v tekoucích i stojatých vodách. Dosahuje velikosti 4,5 až 10 cm. Živí se planktonem a organickými částicemi vody. V larválním stadiu cizopasí na rybách. Druh není v současnosti přímo ohrožený. Je ohrožen prováděním vodohospodářských úprav, kdy dochází k likvidaci stojatých vod, a dále znečištěním vodních toků včetně zvýšeného přísunu živin.

### Obyvatelstvo

V roce 2001 měl Český Šternberk celkem 150 obyvatel bydlících převážně v jednopodlažních nebo dvoupodlažních rodinných domcích situovaných na obou stranách Sázavy.

### Historický, kulturní, archeologický význam

Pozdně gotický hrad Český Šternberk byl založen koncem 13. století. Pod hradem pak vznikla vesnice, která se rozvíjí až do současnosti. Hrad patří mezi nejvýznamnější kulturní a historické památky v ČR.

Na pravém břehu Sázavy na jižní straně mostu v parku byl vystavěn pomník sv. Jana Nepomuského.

V celém zastavěném území obce Český Šternberk je vyhlášeno památkové ochranné pásmo. Na levém břehu Sázavy je území s archeologickými nálezy. V místě rekonstrukce opěry nelze vyloučit archeologické nálezy, jejich výskyt je ale vzhledem k charakteru stavebních prací a vzhledem k již realizovaným stavbám nepravděpodobný.

## D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### 1. Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti

#### Vlivy na obyvatelstvo

Rekonstruovaný most v Českém Šternberku zajišťuje jediné spojení obou břehů v obci, je proto pro obyvatele městyse zcela nezbytný. Mimo jiné zajišťuje přístup obyvatel levého břehu k železniční zastávce a k nádraží Český Šternberk. Déle zajišťuje dopravní spojení břehů na silnici II.třídy č.111, i zde je jeho úloha nepostradatelná.

Po provedení rekonstrukce mostu se využití funkce mostu přes Sázavu nezmění, neočekává se ani zvýšení intenzity dopravy a s tím spojená zvýšené vlivy na životní prostředí ani snížení provozu. Opravou mostu budou odstraněny některé stávající závady a nedostatky mostu, často havarijního charakteru, takže most bude po opravě sloužit svému účelu bez hrozby možnosti vzniku havarijního stavu omezujícího využití mostu pro dopravu. Vlivem nových konstrukcí a povrchů dojde k částečnému snížení hlukové emise oproti současnému stavu. Provedením rekonstrukce se zlepší vlastnosti mostu - zvýší se životnost a bezpečnost, což se projeví zvýšením bezpečnosti uživatelů mostu.

Jiná situace bude v době provádění rekonstrukce mostu a jeho předpolí, kdy se vlivy na obyvatele rozdělí do několika dílčích skupin:

- 1) snížení počtu projíždějících vozidel - úplná uzavírka silnice II/111 v místě mostu;
- 2) omezený provoz po provizorním přemostění Sázavy řízený světelnou signalizací; sloužící pouze místnímu provozu, zásobování a vozidlům integrovaného záchranného systému;
- 3) hluk z prováděné rekonstrukce;
- 4) zaměstnanci stavby.

Rekonstrukce mostu se bude provádět za úplné uzavírky silnice II/111 v Českém Šternberku, tranzitní doprava tak bude vedena po vyznačených objízdných trasách. Na těchto trasách se zvýší intenzity provozu a tím se zvýší v okolí komunikací hluk a škodlivé látky emitované motorovými vozidly, na komunikacích se zvýší riziko dopravní nehody. Přetížení okolních komunikací ale nebude v plné výši současných intenzit dopravy (které navíc nejsou vysoké), neboť část řidičů bude volit úplně jiné trasy.

Střídavý provoz po provizorním mostu přinese obyvatelům obce sníženou kvalitu přepravy, protože budou muset čekat na zelený signál řídicí jednosměrný provoz po mostě, zatímco v současnosti používali mostní objekt bez omezení. Provizorní mostní konstrukce se vyznačuje zúženými šířkovými poměry, takže komfort přepravy bude snížen, ale na druhou stranu bude zachován.

Mimo to má konstrukce a mostovka provizorního mostu špatné akustické vlastnosti - vyzařuje do okolí vyšší hlukovou emisi. Na druhou stranu bude provoz na provizoriu významně omezen, předpokládá se četnost provozu do 100 vozidel za den. Provizorní přemostění se stane v době rekonstrukce mostu největším zdrojem hluku v území. Vzhledem ke snížení počtu vozidel v době stavebních prací bude hlukové zatížení v místech, která budou odcloněna od hluku z provizorního mostu, nižší než v současnosti, v místech v přímém kontaktu s provizorním mostem se hlukové zatížení oproti současnému stavu zvýší, bude ale trvat pouze po dobu využívání dočasného mostu.

Se snížením počtu projíždějících vozidel souvisí i nižší produkce emisí a nižší koncentrace škodlivých látek v ovzduší, takže dojde k dočasnému zlepšení imisní situace, což se příznivě projeví zejména u osob s respiračními chorobami.

Zdrojem hluku v Českém Šternberku budou samozřejmě i samotné stavební práce na rekonstrukci mostu. Při správné organizaci výstavby a případně použití clonících prvků (oplocení staveniště) nebude okolí staveniště zatíženo nadlimitním hlukem z výstavby. Povolené hodnoty hluku z výstavby jsou 65 dB v denním období od 7:00 do 21:00 hodin.

V době provádění rekonstrukce budou zaměstnanci stavby využívat místní obchody a stravovací zařízení, což povede k dočasnému zvýšení tržeb obchodníků a poskytovatelů těchto služeb.

V žádném případě tak u výše jmenovaných vlivů nedojde k negativním vlivům na veřejné zdraví obyvatel.

Vliv navrhované rekonstrukce na obyvatelstvo v okolí bude minimální, v rozhodující oblasti vlivů zanedbatelný. Jediným významnějším vlivem je dílčí zvýšení úrovně hlukového zatížení oproti současnému stavu a to jak v okolí stavby, tak v okolí provizorního mostu.

### Vlivy na ovzduší a klima

Záměr rekonstrukce železobetonového mostu v jihozápadní části obce nebude mít žádný vliv na klima v daném území.

Rekonstrukce mostního objektu nevyvolá v území nárůst dopravy, naopak vzhledem k uzavírce se počet projíždějících vozidel výrazně sníží, přibližně na desetinu.

V době realizace rekonstrukce mostu tak poklesne celkové množství výfukových plynů z dopravy a tím i množství škodlivin v ovzduší. Tím dojde k částečnému zlepšení imisní situace. Především v zimních měsících se ale na znečištění ovzduší podílí i stacionární zdroje, představované v tomto případě lokálními topeništi uvnitř zastavěného území. Oproti stávajícímu stavu se přesto jedná o mírné zlepšení. Přesné hodnoty závisí na konkrétních klimatických podmínkách v území během roku rekonstrukce a na ukázněnosti jak tranzitních řidičů, aby si nezkracovali cestu, tak na organizaci výstavby, kdy je nutné zajistit, aby stavební stroje měly zapnuté motory pouze po nezbytně dlouhou dobu.

V době rekonstrukce mostu a realizace provizorních komunikací se zvýší prašnost v blízkém okolí staveniště. Přitom vliv na nejbližší okolí je malý, neovlivňující využití území, a na širší okolí zanedbatelný.

Po zprovoznění opraveného mostu se počet vozidel vrátí na současné intenzity dopravy. Množství výfukových plynů se dostane na dnešní úroveň. Výsledkem bude imisní situace odpovídající současným hodnotám, tedy koncentrace jednotlivých škodlivin se budou pohybovat opět v hodnotách okolo poloviny hodnoty limitních koncentrací.

V území tak nejsou a nebudou překračovány limitní průměrné dlouhodobé koncentrace jednotlivých znečišťujících látek, dosahované koncentrace jsou ještě s dostatečnou rezervou do limitní hodnoty.

### Vlivy na hlukovou situaci

Vyhodnocení hlukové situace v území v okolí silnice II/11 v Českém Šternberku a posouzení vlivů rekonstruované silnice a mostu na hlukové poměry v jeho okolí bylo předběžně provedeno v samostatném hlukovém vyhodnocení v úrovni dokumentace k územnímu řízení, které zpracoval PPU spol. s r.o. v březnu 2008. Z něj jsou přebírány rozhodující výsledky platné pro danou lokalitu a navrhovaný rekonstruovaný objekt.

Vlivy na hlukovou situaci v území je nutné rozdělit do dvou částí

- vlivy během stavebních prací
- vlivy provozu komunikace

Rekonstrukce mostu bude trvat cca 1 rok. Po tuto dobu bude stávající most mimo provoz a spojení obou břehů bude zajišťovat provizorní stavebnicový silniční most.

Během výstavby se jedná o hluk pracovních strojů a mechanismů, který bude vznikat pouze v denní době. V nočním období výstavba probíhat nebude.

Pro provádění nových staveb a změn dokončených staveb se přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A ve venkovním prostoru stanoví součtem nejvyšší přípustné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A a korekce dle doby uvedené v příloze č.3 část B nařízení vlády.

Maximální hodnota ekvivalentní hladiny hluku v období výstavby vychází ze sloupce 1) přílohy č.3 část A nařízení vlády a pro období mezi 7:00 až 21:00 je 65 dB(A).

Během výstavby se hluk šířící ze stavby bude měnit v závislosti na konkrétních prováděných pracích, technologických procesech a použitých strojích a mechanismech. Hlukově nejnáročnější bude fáze demolice stávajícího objektu, fáze výstavby skruže, fáze betonáže mostu a podpěr a fáze realizace živичné vrstvy vozovky mimo mostní objekt. V nejhlučnějších obdobích stavebních prací bude ekvivalentní hladina hluku 65 dB dosažena za předpokladu očekávaného nasazení stavebních strojů po celou dobu pracovní směny ve vzdálenosti 60 m od uvažovaného těžiště výstavby mostu (při uvažování korekce +3 dB na odraz od stěny domu stávajícího ).

Hluk ze stavebních prací dlouhodobě nepřekročí u obytné zástavby v okolí staveniště povolenou ekvivalentní hladinu hluku 65 dB, výjimkou je dům č.p. 24 u parkoviště, který bude v době nejvíce hlukově náročných stavebních prací zatížen hlukem přesahujícím maximálně o 3 dB limitní hodnotu 65 dB. Překročení bude přitom krátkodobé a většinou ne každodenní.

V těchto fázích výstavby je nutné omezit pracovní dobu stavebních strojů na kratší dobu pracovní směny, používat mobilní protihlukové clony, které odcloní hluk motorů jednotlivých strojů a zařízení. Vhodným prvkem je plné oplocení staveniště. Tato opatření sníží hlukovou zátěž pod 65 dB.

Celkově je třeba výstavbu organizovat tak, aby pokud možno nedocházelo k souběhu dvou a více hlučných stavebních procesů současně, aby motory strojů běžely jen po nezbytně nutnou dobu a aby hlučné práce byly uskutečňovány především mezi 9:00 a 14:00 hodinou, kdy je většina obyvatel mimo domov, a vyšší hlukové zatížení tak méně neobtěžuje.

Provoz po pozemní komunikaci II/111 bude v době rekonstrukce podstatným způsobem omezen. V okolí úseku komunikace II/111 v Českém Šternberku, který zůstane v provozu, poklesnou zdrojové ekvivalentní hladiny hluku až na 46,0 až 47,0 dB ve dne a na 36,0 dB v noci z původních 60,0 až 61,0 dB ve dne a 48,0 až 49,0 dB v noci. Dopravní proud nebude spojitý, bude se tak ve skutečnosti jednat o jednotlivé epizody hlukového působení, vyskytující se zhruba 6x za hodinu. Po zbytek doby bude relativně ticho. V nočním období se most s největší pravděpodobností využívat nebude, nebo jen ve velmi omezené míře, kdy se počet přejezdů mostu bude pohybovat v řádu jednotek za noc; noční klid tak samotná jízda automobilů rušit v žádném případě nebude.

V okolí stávající komunikace se hluková situace během doby rekonstrukce mostu ev.č.111 - 010 podstatně zlepší a hlukové zatížení bude hluboko pod limitními ekvivalentními hladinami hluku 60/50 dB, respektive 70/60 dB při uvažování staré hlukové zátěže, která se na komunikaci II/111 vztahuje.

V Českém Šternberku ale budou automobily vedeny po provizorní komunikaci a především po provizorním mostu přes Sázavu. Mostní konstrukce bude zdrojem hluku při každém přejezdu vozidla. Celková úroveň hlukového zatížení je těžko stanovitelná, jelikož se bude odvíjet především od skutečného počtu přejezdů po mostu a od rychlosti vozidla, dále pak i od způsobu jízdy vozidla (zpomalení na nájezdu a výjezdu z mostu, plynulé přejetí přes most bez zrychlování bude nižším zdrojem hlukové zátěže než agresivní jízda s velkým zrychlením a zpomalením). Nárůst hlukové zátěže je odhadnut na 10 dB, výsledné hlukové zatížení v okolí provizorního přemostění Sázavy se bude pohybovat kolem 60 dB ve dne a 50 dB v noci, tedy pod limitními hodnotami 70/60 dB, které jsou stanoveny pro krátkodobé objížďky.

Skutečným zdrojem hluku bude na provizorním mostě mostovka, její kvalitní provedení přispěje k nižší hlukové emisi. Hluk je možné omezit položením monolitické konstrukce mostovky. V důsledku nekvalitního provedení provizorního mostu pak může hluková zátěž v území přesáhnout limitní hodnoty.

Nejvyšší dosažená úroveň hlukového zatížení se dá očekávat u domu č.p.24, který bude od provizorního mostu vzdálen jen 12,9 m, dále budou k nejzatíženějším objektům patřit dvoupodlažní rodinné domky na severu parkoviště č.p.7 a č.p.15.

Po uvedení rekonstruovaného mostu přes Sázavu a navazující komunikace opět do provozu se zvýší intenzity dopravy na komunikaci II/111 procházející středem Českého Šternberku na počty z doby před rekonstrukcí. V důsledku toho se zvednou zdrojové ekvivalentní hladiny hluku komunikace na 60,0 až 61,0 dB v denní době a 48,0 až 49,0 dB v noční době.

Limitní hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru ostatních staveb a chráněném ostatním venkovním prostoru zůstávají i po provedené rekonstrukci a rozšíření komunikace na hodnotě 70/60 dB (den/noc). Na komunikaci II/111 se uvažuje se započítáním korekce na starou hlukovou zátěž, tj. stav hlučnosti působený dopravou na pozemních komunikacích, který v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru vznikly do 31. prosince 2000.

Povolené limitní ekvivalentní hladiny hluku budou splněny, jelikož i u nejbližší zástavby bude hlukové zatížení dosahovat maximálně 66 / 54 dB (den / noc). Přitom na obytnou zástavbu bude mít rozhodující vliv úsek komunikace II/111 mimo mostní objekt.

Ačkoli v následujících letech dojde k mírnému nárůstu počtu projíždějících vozidel na komunikaci II/111 (celkové zvýšení provozu v celé republice), díky obměně vozového parku, u kterého lze oprávněně uvažovat s nižší hlukovou emisí, bude hlukové zatížení v okolí komunikace s postupujícím časem mírně klesat, ve výhledovém období okolo roku 2015 se jedná o pokles okolo 0,7 dB.

Lze tedy konstatovat, že po ukončené rekonstrukci mostního objektu ev.č.111 - 010 přes řeku Sázavu v Českém Šternberku nebudou v okolí komunikace nadále překročeny povolené limitní ekvivalentní hladiny hluku 70 dB ve dne a 60 dB v noci.

### Vlivy na půdu

V místě výstavby dojde k trvalému záboru zemědělské půdy v ploše cca 0,0023 ha. Tato zemědělská půda patří do I.třídy ochrany ZPF, kód BPEJ je 5.56.00 a 5.58.00. Žádné jiné nepříznivé vlivy na půdu nová zástavba nevyvolá. Zábor půdy je minimalizován a jedná se o okraje pozemků sousedících s pozemky, na nichž leží komunikace II/111.

Žádost o souhlas s odnětím zemědělské půdy bude teprve podán.

### Vlivy na vodní tok

Vlivy na vodní tok se projeví především v době provádění rekonstrukce. Na počátku budou vystavěny základy provizorního mostu, které zasáhnou do břehu i řeky. Výstavba podpor provizorního mostu se vyžádá zásahy do dna vodoteče, stejně tak i jímky podpěr skruže při betonování rekonstruovaného mostu. Celkově v obou profilech se bude jednat o cca jednu třetinu vodního toku. Jímky pod stávajícím mostem po vybudování podpěr skruže nebudou zrušeny a budou tak dílčím způsobem zužovat průtočný profil, díky tomu dojde k mírnému zvýšení rychlosti protékající vody. Následkem je pak vyšší unášecí síla proudu, tj. budou odnášeny i těžší, již sedimentované částice na dně, které budou sedimentovat dále po toku nad jezem. Na druhou stranu se most nachází ve vzdálenosti cca 400 m nad stávajícím jezem, kam se projevuje vzduť tohoto jezu. Díky tomu v tomto místě voda již tak neproudí a změny v rychlosti proudu budou relativně malé. V okolí sanovaných pilířů bude možné provést odtěžení části náplavů. Jímky pro osazení podpor provizorního mostu v řece po dobu jeho funkce s největší pravděpodobností zůstanou (doba trvání maximálně 1 rok).

Nejpozději na konci rekonstrukce budou všechny podpory odstraněny a jímky zrušeny, takže bude obnovena původní šířka profilu a obnoveny současné rychlosti proudění.

Samotnou kapitolou je únik technických kapalin, ropných látek a jiných chemikálií do vodního toku ať již během rekonstrukce, nebo až po opětovném zprovoznění mostu ev.č. 111-010. Tyto látky, podle svých vlastností, se mohou vytvořit na hladině film, nebo naopak klesnout na dno. V každém případě znečištění vodního toku tohoto druhu je velmi nepříznivým faktorem pro zde žijící a chráněnou faunu.

### Vlivy na další fyzikální faktory

Při rekonstrukci mostního objektu přes Sázavu v Českém Šternberku ani při jeho následném užívání po rekonstrukci nebude emitováno žádné radioaktivní záření nebo elektromagnetické záření.

Během provozu nebude nový objekt zdrojem vibrací.

Pouze v období výstavby mohou být zaznamenány malé otřesy, způsobené stavebními pracemi (především výstavba komunikace v předpolí mostu). Při realizaci vozovky budou nasazeny vibrační válec a finišer, oba stroje jsou zdrojem vibrací. V žádném případě však neovlivní stávající objekty v blízkém ani širším okolí.

### Vlivy na krajinu

Most přes Sázavu je pouze rekonstrukcí stávajícího mostu, charakter mostní konstrukce se nezmění (šířka, délka). Most se nachází v zastavěném území, které nemá charakter historické zástavby.

Rekonstrukcí mostu se tak stávající ráz krajiny v žádném případě nezmění.

### Vlivy na faunu, floru a ekosystémy

Navrhovaná výstavba vyžaduje kácení cca 11 ks stromů. Jedná se o 5 ks javorů mlčů (*Acer platanoides*) z pobřežních alejí (2 ks na levém a 3 ks na pravém břehu), zbývající dřeviny jsou v zeleni parku u úpatí násypu stávajícího mostu - rakytník řešetlákovitý (*Hippophae rhamnoides*), škumpa ocetná (*Rhus typhina*), lípa srdčitá (*Tilia cordata*). Kvůli připojení provizorního mostu na komunikaci II/111 bude dále nutné zrušit živý plot z habru obecného (*Carpinus betulus*) na pravém břehu Sázavy. Bloky základů provizorního mostu zasáhnou i do porostu orobince úzkolistého (*Typha angustifolia*), který bude v místě výstavby odstraněn.

Po provedené rekonstrukci a zrušení provizorního mostu bude obnovena pobřežní zeleň a budou znovu vysazeny stromy v pobřežní aleji.

V případě přítomnosti velevruba tupého (*Unio crassus*) by mohla být jeho populace významně dotčena zásahem do říčního dna Sázavy a to v místě dočasných podpor jak provizorního mostu tak i podpěr skruží pro betonáž vodorovné konstrukce mostu. Pro osazení těchto podpor je třeba částečně odtěžit říční dnové sedimenty a právě v nich se tyto mlži vyskytují. Velikost vlivu na organismus závisí na jeho zastoupení v dotčené oblasti, vzhledem k velikosti populace v EVL Dolní Sázava, dle zjištění zpracovaného vyhodnocení vlivu dle §45i zákona č.114/1992 na lokalitu NATURA 2000, se však s největší pravděpodobností o zásadní vliv jednat nebude.

Před započítáním stavebních činností ve dně Sázavy bude proto třeba provést odborný průzkum dna v místech navrhovaných podpěr zaměřený na výskyt velevruba tupého (*Unio crassus*). V případě prokázání jeho výskytu v daných místech nebo i jiných zákonem zvláště chráněných živočichů se vlivy na jejich populaci úspěšně sníží jejich přemístěním do místa po toku nebo do jiné vhodné lokality.

Samotný proces rekonstrukce a zásahů do vodního prostředí hořavku duhovou (*Rhodeus sericeus amarus*) přímo neovlivní. Tento živočišný druh je ale závislý na mlžích, do kterých klade jikry, tedy míra jeho zasažení se odvíjí od zasažení především populace velevruba tupého (*Unio crassus*).

Reálným rizikem pro vodní faunu je možné znečištění povrchových a podzemních vod během výstavby a případně provozu mostu. Uniklé ropné látky a jiné chemikálie do řeky mohou způsobit úplné zničení ekosystému v okolí mostu a dále po toku, v lepším případě zasáhnou jen určité organismy. Tím ale může dojít k nerovnováze v ekosystému, k jeho nestabilitě a případně zániku. K zabránění nebo významnému omezení tohoto vlivu budou používané stavební stroje pravidelně kontrolovány a bude u nich omezován možný únik pohonných hmot a provozních kapalin. Pro neočekávaný případ havárie bude zpracován havarijní plán, omezující rozšíření již vniklého znečištění - normé stěny, použití Vapexu, apod.

Místa ve dně, kde budou umístěny stojky skruže rekonstruovaného mostu a stojky provizorního mostu a kde budou v jímkách upraveny základy a položeny panely, budou vytrženy z přirozeného vývoje a stávajícího stavu dna řeky. Po zrušení podpor a jímek se budou muset opět přirozenou cestou oživit, což si vyžádá nějakou dobu. Vzhledem k relativně malému záboru vzhledem k ploše říčního dna se nejedná o zásadní problém. Plocha záboru v případě rekonstruovaného mostu je cca 37 m<sup>2</sup> pro každou ze dvou dočasných opěr a pro provizorní most se jedná o zábor dna na pěti místech s plochou do 9 m<sup>2</sup> každé. Celkový zábor tak představuje cca 119 m<sup>2</sup>.

Výjimkou je prokázaný výskyt velevruba tupého (*Unio crassus*), jehož stávající populace by mohla být úpravami ve dně značně ovlivněna.

Zúžení průtočného průřezu v místech s jímkami není pro populaci chráněných živočichů (velevruba tupého a hořavky duhové) v daném místě v EVL Dolní Sázava významným problémem, protože místo je na konci vzdutí následujícího jezu (vzdálenost cca 400 m po toku) a zmenšení průtočného průřezu v tomto místě rychlost průtoku zvýší jen mírně.

Suchozemští živočichové obývající břehy Sázavy podstatně ovlivněny nebudou.

Navrhovaná rekonstrukce mostního objektu ev.č.111-010 v Českém Šternberku neovlivní prvky systému ekologické stability.

### Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje.

Rekonstruovaný most je navržen se svedením dešťových vod z plochy mostu kanalizací do odlučovače ropných látek, kde budou sedimentovat případné ropné látky z automobilů. V době užívání mostní konstrukce tak při běžném provozu nemůže být voda v Sázavě, ani podzemní voda znečištěna. Toto je významné zlepšení oproti současnému stavu.

V době výstavby je možný únik ropných látek jedině při úkapu ze stavebních strojů nebo při závadě. Jelikož bude pravidelně kontrolován technický stav strojů, znečištění povrchové i podzemní vody se nepředpokládá.

Jediná možnost znečištění povrchové a podzemní vody je tak v případě havárie na staveništi, což je málo pravděpodobné, nebo při dopravní nehodě. V těchto případech může do vodního toku nekontrolovaně uniknout velký objem pohonných hmot, které se bez zásahu člověka budou šířit po proudu. dle charakteru uniklých látek pak ovlivní i ekosystémy žijící ve vodním prostředí. Pro tyto případy bude mít stavba vypracovaný havarijní plán.

Při běžném užívání a při výstavbě záměr negativně neovlivní podzemní ani povrchové vody v území.

Za normálních okolností a správné organizaci provozu i rekonstrukce mostu se nepředpokládá negativní ovlivnění podzemních či povrchových vod. Pouze v případě havárie může být negativně ovlivněna kvalita podzemní vody i povrchové vody v Sázavě.

### Vlivy na horninové podloží a přírodní zdroje

Vzhledem k charakteru záměru se vliv na horninové prostředí nepředpokládá.



### Vlivy v důsledku ukládání odpadů

Z hlediska odpadů bude v rámci rekonstrukce i provozu, respektive údržby a oprav, prováděno pouze jejich shromažďování, tj. dočasné uložení na místech k tomu určených a to po dobu nezbytně nutnou. Pak budou z místa dočasného deponování odváženy na skládky a zneškodňovány. Objem odpadů bude malý až zanedbatelný.

Záměr vylučuje trvalé ukládání odpadů.

Ani během výstavby a rekonstrukce mostu nebudou nikde v okolí mostu ani dočasně ani trvale ukládány odpady či vytěžené zeminy.

### Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Rekonstrukce mostu nebude mít negativní vliv na hmotný majetek, protože investor bude mít v době rekonstrukce vyřešené majetkové vztahy k zabíraným pozemkům.

Navrhovaný záměr nebude mít vliv na kulturní památky. Výstavba provizorního mostu nezasáhne do pomníku sv. Jana Nepomuckého. Pomník bude během výstavby ochráněn buď sítí nebo zakrytím, případně i bedněním.

## **2. Rozsah vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci**

Záměr rekonstrukce mostního objektu ev.č. 111 - 010 přes Sázavu v Českém Šternberku se projeví prakticky pouze v nejbližším okolí mostu.

Zásadní vlivy se projeví v době stavebních prací na rekonstrukci mostu. Jde o jevy dočasné, kterým lze předcházet a účinně je omezit na snesitelnou až zanedbatelnou míru, v ideálním případě je možné je zcela zrušit, takže se vůbec neprojeví.

Po ukončení rekonstrukce se z hlediska velikosti vlivu a rozsahu projevů jedná o málo významné a v podstatě zanedbatelné vlivy.

Významné vlivy projevující se i ve velkých vzdálenostech od mostního objektu mohou nastat jen v souvislosti s únikem ropných látek, pohonných hmot, mazacích olejů a podobných sloučenin do vodního toku a to vždy v případě neočekávané havárie. V případě jakékoli havárie budou vlivy na okolí záležet na rychlosti zásahu a účinnosti likvidace havárie.

### Vlivy na obyvatelstvo

Po skončení rekonstrukce mostního objektu nebude mít rekonstruovaný most ani provoz po komunikaci II/111 na obyvatelstvo prakticky žádný nový vliv, kromě stávajících vlivů provozu po komunikaci na její okolí. Rekonstrukcí mostovky se zvýší kvalita krytu jak na mostě tak i nájezdech, čímž nepatrně poklesne hluková zátěž v okolním území, dále se zvýší bezpečnost užívání mostního objektu. Zvětší se samozřejmě životnost mostu a zruší dnešní nebezpečí vzniku havarijního stavu mostu, který by znemožnil jeho užívání.

Oba vlivy jsou pouze lokální. Snížení hlukové zátěže zasáhne pouze nejbližší okolí mostu přes Sázavu. Kvalitnější přemostění pocítí všichni obyvatelé Českého Šternberku i motoristé užívající komunikaci, přesto význam to bude mít pouze pro občany českého Šternberku.

Během rekonstrukce bude stavební činností ať již přímo, nebo nepřímo, dočasně ovlivněno přímo navazující okolí ale i širší území.

Přímo v Českém Šternberku se vlivy projeví opět pouze lokálně v okolí staveniště, především zvýšením prašnosti a hlukovou emisí z provizorního přemostění, v odlehlejších částech městyse se stavba přímo neprojeví. Povolené limitní hodnoty prašnosti a hlukového zatížení pravděpodobně překročeny nebudou, negativní vlivy budou jen dočasné.

V širším okolí se projeví vlivy v okolí komunikací, na které bude odkloněna doprava. Zde se v blízkém okolí mírně zvedne hluková zátěž a zvýšení koncentrací škodlivých látek v ovzduší bude velmi malé. V zastavěném území obcí s vedenou objížďkou mohou se vyšší intenzity provozu projevit při přecházení vozovek chodci a na křižovatkách.

Území v současnosti, s výjimkou pásu podél dálnice D1, nemá problém s překročením ani dosažením imisních limitů koncentrace většiny sledovaných látek, dosahované hodnoty se pohybují kolem poloviny imisního limitu. Zvýšení koncentrací látek v ovzduší vlivem vedení objížděk tak ani při mírném zvýšení koncentrací nezpůsobí překročení limitních hodnot.

Pro krátkodobé objížděky je povolena limitní ekvivalentní hladina hluku 70 dB ve dne a 60 dB v noci. Předpokládané hlukové zatížení by nikde nemělo limitní hodnoty překročit.

Samotný vyšší počet vozidel a z něj plynoucí vyšší počet dopravních nehod a případné ucpávání komunikací na objížděkách je třeba řešit vhodnou volbou objízdných tras a dopravně inženýrskými opatřeními (snížení povolené rychlosti, jednosměrný provoz, přidání světelné signalizace k užívaným přechodům aj.). Vhodným řešením a volbou objížděky s potřebnými parametry jde tyto vlivy minimalizovat.

Z dlouhodobého hlediska přinese rekonstrukce mostního objektu v Českém Šternberku jeho obyvatelům jedinou výhodu, nevýhody se neprojeví. Po ukončení rekonstrukce bude situace odpovídat situaci před zahájením rekonstrukce. Skutečnost, že most vyžaduje opravu, je pro provedení rekonstrukce rozhodující – provedením rekonstrukce bude i v budoucnu zajištěno spojení obou břehů Sázavy a obou částí Českého Šternberku.

### Vlivy na ovzduší a klima

Prašnost ze staveniště se projeví pouze na okolních pozemcích v návaznosti na staveniště, tedy s největší pravděpodobností nejbližší obytné objekty neovlivní.

Během rekonstrukce dojde díky nižšímu provozu na provizorním mostě ke snížení koncentrací škodlivých látek v ovzduší, v době běžného provozu po ukončení rekonstrukce mostu bude znečištění ovzduší zhruba stejné, jako v současnosti.

K změně kvality ovzduší po zprovoznění rekonstruované komunikace a mostu vlivem rekonstrukce nedojde.

V širším okolí podél objízdných tras dojde krátkodobě k velmi mírnému zvýšení koncentrace znečišťujících látek v ovzduší, koncentrace ale v žádném případě nepřekročí povolené limitní hodnoty.

Vzhledem ke stávajícím průměrným dlouhodobým koncentracím znečišťujících látek v místě mostu přes Sázavu se nedá předpokládat, že by došlo ke zvýšení koncentrací nad povolené imisní limity ani při předpokládaném výhledovém zvýšení provozu na komunikaci.

### Vlivy na hlukovou situaci

V době rekonstrukce mostu se v okolí komunikací, po nichž bude probíhat doprava materiálu na staveniště a pohyb stavebních strojů, hlukové zatížení oproti současnému stavu v podstatě nezmění, protože přetížení komunikací stavební dopravou je zanedbatelné v poměru k intenzitám dopravy na těchto komunikacích. Na komunikaci II/111 v okolí Českého Šternberku dojde dokonce k poklesu hlukové zátěže v okolí komunikace II/111, jelikož komunikace bude v místě mostu uzavřena, neboť provizorní most bude užíván jen pro místní dopravu a případně dopravu stavby. Vyšší snížení lze očekávat na pravém břehu, levý břeh je do značné míry ovlivněn návštěvníky hradu.

V okolí rekonstruovaného mostu a provizorního přemostění se budou ekvivalentní hladiny hluku z dopravy pohybovat kolem limitních hodnot 60/50 dB. Rozhodující podíl na této skutečnosti bude mít provizorní most přes Sázavu. Případná nadlimitní hluková zátěž bude jen v nejbližším okolí mostu a může zasáhnout na pravém břehu dva objekty stojící ještě před železniční tratí, na levém břehu pak domy u parkoviště čp.15, 7 a 24. Ostatní objekty jsou již v dostatečné vzdálenosti, nebo jsou od mostu odcloněny. Přitom limitní hladiny hluku pro provizorní a dočasné komunikační stavby - objížděky je 70 / 60 dB (den / noc).

Ekvivalentní hladiny hluku z výstavby dlouhodobě nepřekročí u obytné zástavby povolenou limitní hodnotu 65 dB, nejvíce zatíženy budou objekty nejbliže mostní konstrukci – č.p.24, 25 83 a če. 3.

Zvýšená hluchnost se bude projevovat především v denní době, protože v noci nebude probíhat stavební činnost a současně přejezdy vozidel přes řeku budou v době mezi 22:00 a 6:00 pravděpodobně pouze ojedinělé.

V širším okolí rekonstruovaného mostu na objízdných trasách dojde k mírnému zvýšení hlukové zátěže, limitní hodnoty 70/60 dB (den/noc) ale překročeny nebudou.

Automobilový provoz po zrekonstruované komunikaci II/111 nevnese do území zvýšení hlukové zátěže, neovlivní tedy negativně ani širší, ani blízké okolí komunikace. Opravou povrchu vozovky a mostních uzávěrů naopak dojde k mírnému zlepšení situace v blízkém okolí mostu, která se projeví dílčím snížením hlukové imise v okolí mostu přes Sázavu.

#### Vlivy na půdu

Vlivy na půdu se projeví pouze na pozemcích v místech vyústění provizorního a rekonstruovaného mostu na březích Sázavy. Jedná se o vynětí ze ZPF. Vliv je pouze lokální.

#### Vlivy na vodní tok

V zásadě se jedná jen o místní vlivy projevující se v okolí mostních objektů a to v po dobu cca 1 roku (včetně provizorního). Po ukončení rekonstrukce bude koryto Sázavy uvedeno v rámci možností do původního stavu. Vodní tok se tak vrátí po přechodné době do původního režimu. Délka přechodného období bude záviset na délce stavebních zásahů a na kvalitě a rychlosti obnovy původního stavu.

#### Vlivy na další fyzikální faktory

Vibrace, které budou vznikat v době rekonstrukce, zasáhnou jen blízké okolí staveniště - komunikací, nejbližší objekty v podstatě neovlivní. Vibrace budou vznikat pouze v denní době a to při použití vibračního válce a finišeru při stavbě komunikace. V noční době vznikat nebudou a tedy se neprojeví.

#### Vlivy na faunu, floru a ekosystémy

Vykácení zeleně na břehu Sázavy (11 stromů) není vážným problémem - jde o uměle vysazené dřeviny, jež mají především estetickou hodnotu, ale nevytváří jediné útočiště a potravu živočichům v okolí, nejsou ani zapojeny do ekosystému břehů. Jiná situace je u porostů na břehu Sázavy v místě, kde budou muset ustoupit základům a nájezdům na provizorní most. V tomto případě se ale jedná o malé plochy běžných rostlin či keřů, které se snadno zregenerují po ukončení výstavby. Vlivy na floru jsou tak malé a jen místní. Po ukončení rekonstrukce a trvání provizorního mostu bude obnovena pobřežní zeleň, případně i s doplněním alejí, v nichž došlo ke kácení.

Suchozemští živočichové rekonstrukcí zasažení nebudou.

Zásahy do říčního dna mohou v případě výskytu živočichů žijících v dnových sedimentech (mlži, konkrétně chráněný velevrub tupý) v daném místě je negativně ovlivnit a následkem jejich zasažení i ovlivnit výskyt ryby hořavky duhová (*Rhodeus sericeus amarus*), která je ve svém vývoji na ně odkázána. Vzhledem k velikosti území s výskytem zasažených druhů mlžů budou vlivy na faunu pouze místní, v měřítku EVL Dolní Sázava pak budou zanedbatelné. Ryba hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*) je mobilní živočich, který si v případě nutnosti může najít jinou lokalitu s vhodnými podmínkami, mimo to v řešeném území neleží ohnisko jejího výskytu. Přesto je v místech zásahu navržen podrobný průzkum a při potvrzení výskytu transfer na vhodnou lokalitu. Průzkum a případný přesun musí provést pouze proškolení potápěči a bude jej koordinovat odborně způsobilá osoba.

Za běžných okolností nebudou narušeny místní ekosystémy.

Organismy budou zásadně ovlivněny pouze v případě úniku chemikálií nebo ropných látek do vody - způsobené škody pak budou dlouhodobé, mohou dosáhnout v případě opožděného nebo nesprávného zásahu velkých rozměrů, současně mohou zasáhnout i

daleko po proudu. Je proto nutné mít po dobu výstavby vypracován havarijní řád a v případě vzniklé havárie se jím beze zbytku řídit. Havárie je třeba především okamžitě řešet s použitím organizací se zkušenostmi v tomto oboru.

### Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na podzemní a povrchovou vodu jsou podstatné v případě havárie na staveništi nebo při dopravní nehodě s únikem pohonných a provozních látek z automobilů. Plocha zasaženého území je závislá na rychlosti reakce záchranné složky - většinou hasičů. Pokud nebudou ropné a jiné látky ze Sázavy odstraněny, je možné jejich šíření kilometry po vodním toku. Zasaženy se tím stanou nejen vodní organismy, ale i vodní ptactvo a živočichové z okolí Sázavy. Dále bude kontaminována voda ve studních v obcích po proudu vodního toku.

Odbourání látek přírodními pochody je dlouhodobá záležitost a znečištění zůstane v území dlouhou dobu.

### **3. Údaje o možných významných nepříznivých vlivech přesahujících státní hranice**

Předpokládaný záměr bude vzhledem ke své velikosti a rozsahu přímo ovlivňovat jen své nejbližší okolí do vzdálenosti řádově maximálně stovek metrů, proto nebude vykazovat žádné nepříznivé vlivy přesahující státní hranice.

### **4. Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů**

Pro omezení nepříznivých vlivů, které může vyvolat rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku a následný automobilový provoz po rekonstruovaném mostě, jsou navržena následující opatření, spočívající především v oblasti prevence a snížení či omezení vzniku nepříznivých vlivů.

- ▶ V době uzavření komunikace II/111 v Českém Šternberku budou objízdné trasy vedeny po komunikacích, které budou kapacitně schopny převést očekávaný počet vozidel, v konkrétních případech pak zajistí i bezpečnost silničního provozu odpovídajícími dopravními opatřeními. Podmínkou je odpovídající a dostatečné vyznačení objízdných tras a včasné a dostatečné informování jak o uzavřeném úseku tak i o objízdných trasách.
- ▶ Kácená zeleň bude smýcena v době vegetačního klidu. Ostatní stromy budou chráněny před účinky výstavby v průběhu výstavby - v průběhu výstavby s ohledem na situaci respektovat přiměřeně ustanovení ČSN 83 9061 Ochrana stromů při stavebních činnostech.
- ▶ Před započítím stavebních prací bude v místech dna dotčených stavbou proveden podrobný průzkum, který vyloučí nebo potvrdí přítomnost velkých mlžů. Průzkum budou provádět pouze proškolení potápěči a bude jej koordinovat odborně způsobilá osoba.
- ▶ V případě potvrzení jejich výskytu budou tyto mlži přeneseni z míst výstavby podpěr provizorního mostu a podpor rekonstruovaného mostu na vhodnou náhradní lokalitu. Transfer budou opět provádět pouze proškolení potápěči a bude jej koordinovat odborně způsobilá osoba.
- ▶ Před zahájením stavebních prací bude provedena skryvka ornice v tloušťce 280 mm. Část ornice bude použita na zpětné ohumusování v místě rekonstrukce mostního objektu ev.č. 111 - 010 a část v místě rekonstrukce komunikace II/111; se zbytkem bude naloženo dle pokynů orgánu ochrany ZPF.
- ▶ V ploše trvalých záborů bude zažádáno o trvalé odnětí ze ZPF.
- ▶ Budou vybudovány mezideponie ornice a zeminy z výkopů. Jedná se o ornici a zeminu, která má být použita na zpětné ohumusování a zásypy tělesa komunikace a to buď

v místech určených pro staveniště nebo na manipulačním pruhu podél tělesa komunikace. Skladovaná ornice musí být uložena do výšky max. 3 m a řádně ošetřena. Na ohumsování tělesa komunikace bude přednostně použita podorniční vrstva.

- ▶ Stavební práce na břehu budou omezeny na nejnútnejší prostor.
- ▶ V době demolice stávajícího a výstavby provizorního mostu bude socha sv. Jana Nepomuckého dle potřeb chráněna sítí nebo překrytím či obedněním.
- ▶ Staveniště bude během výstavby v rámci možností oploceno, v blízkosti obytných objektů bude oplocení provedeno jako plné neprůhledné. Toto řešení sníží možné negativní dopady hluku z výstavby na okolí a dále významně sníží prašnost v okolí staveniště.
- ▶ V době sucha budou komunikace na staveništi skrápěny vodou, aby se zamezilo prašnosti.
- ▶ Všechna vozidla vyjíždějící ze staveniště budou náležitě očištěna, aby se ze staveniště do okolí tímto způsobem nevynášelo bahno a prach a nebyly znečišťovány okolní komunikace.
- ▶ Výstavba nebude probíhat v pozdní večerní a noční době.
- ▶ Budou používány stavební stroje s nízkou hlukovou emisí a v dobrém technickém stavu. Dobrý technický stav vozidel a stavebních strojů také předpokládá, že nebude docházet k úkapům pohonných hmot, motorových olejů a jiných látek, které by mohly kontaminovat půdu, podzemní a povrchovou vodu. Bude prováděna pravidelná kontrola technického stavu stavebních strojů, mechanismů a zařízení za účelem zamezení úkapů pohonných hmot, mazacích olejů a provozních kapalin do vody a půdy.
- ▶ Organizace výstavby hlučných procesů bude řešena s ohledem na minimalizaci hlukového působení na okolní stávající zástavbu. V době provozu hlučných stavebních strojů (sbíječka, kompresor, vibrační válec, čerpadlo na beton) budou používány akustické clony, případně tyto stavební činnosti budou prováděny ve zkrácené pracovní směně. Stavební stroje budou mít zapnuté motory jen po dobu nezbytně nutnou, po zbývající čas budou motory vypnuté.
- ▶ Vzhledem k nemožnosti stanovení skutečné hlukové zátěže od provozu po provizorním přemostění Sázavy je možno provést po zprovoznění kontrolní měření dosahované úrovně hluku uvnitř objektů, u kterých se lze očekávat nejvyšší hlukové ovlivnění a ověřit tím dostatečnost útlumu obvodové konstrukce. Pokud nebude hodnota zvukové izolace dostatečná bude třeba provést dodatečné utěsnění oken pomocí těsnících pásků vlepených mezi okenní rám a okenní křídlo. Tím budou zajištěny alespoň limitní hodnoty úrovně hluku pro vnitřní chráněný prostor.
- ▶ Realizaci provizorního mostu bude třeba provádět erudovaně a se všemi možnými prvky snižujícími hlukovost této montované konstrukce při jejím budoucím provozu. Rozhodujícím prvkem je přitom způsob řešení a upevnění mostovky na nosné konstrukci. Jakékoliv řešení umožňující vyšší upevnění prvků mostovky, či pružné uložení na nosné konstrukci, případně její zkompaktnění či zcelistvení bude významným přínosem snižujícím budoucí hlukové vyzařování celé konstrukce provizorního mostu.
- ▶ Vypracování havarijního řádu pro nekontrolovaný havarijní únik ropných a jiných znečišťujících látek do vodního toku nebo do půdy v době výstavby je základní podmínkou výstavby. Samozřejmostí je pak v případě havárie naplnění beze zbytku pokynů a bodů tohoto havarijního řádu. Povinnosti při znečištění vodního toku jsou stanoveny v §41 zákona č. 254/2001 Sb. (vodní zákon) v platném znění.
- ▶ Odpad z výstavby bude pravidelně odvážen ze staveniště na příslušné skládky odpadu. Rozhodující úklid bude proveden po skončení výstavby před realizací čistých terénních úprav.
- ▶ Nestmelené podkladní vrstvy stávající vozovky a vozovky nájezdů na provizorní most budou použity do silničního tělesa v jiném místě rekonstrukce silnice II/111. Odfrézované živičné vrstvy vozovky budou odvezeny do obalovny živičných směsí k jejich recyklaci.

Dle vyjádření zadavatele projektové dokumentace bude povinný odkup recyklátu součástí nabídek pro výběr zhotovitele.

- ▶ Dodavatel během výstavby povede evidenci vzniklých a zneškodněných odpadů a způsobu jejich zneškodnění.
- ▶ Náplavy budou odtěženy jen nutných případech.
- ▶ Jímky v korytě řeky budou vybudovány jen po nezbytnou dobu. U podpor provizorního mostu budou po osazení podpor, pokud to bude technicky možné, odstraněny.
- ▶ Základy provizorního mostu budou po ukončení jeho potřeby odstraněny a plochy v místech nájezdů osázeny původní vegetací, aby došlo k rychlejšímu začlenění plochy do okolí. Vykácená zeleň bude po skončení stavebních prací nahrazena novou výsadbou.
- ▶ V případě archeologických nálezů bude postupováno dle §23 zákona č. 20/1987, o státní památkové péči v platném znění. To znamená že nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací učiní oznámení na Archeologickém ústavu nebo na nejbližším muzeu nebo na Úřad městysu Český Šternberk a to nejpozději druhý den po uskutečnění nálezů nebo potom, kdy se o nález dozvěděl. Archeologický nález i naleziště zůstanou beze změny až do prohlídky archeologickým ústavem nebo muzeem nejméně po dobu 5 pracovních dní od uskutečnění oznámení. Další postup a průběh prací, případně jejich pozastavení, bude dohodnut s archeologickým ústavem nebo muzeem provádějícím výzkum.
- ▶ Dešťová voda z vozovky a chodníku rekonstruovaného mostu bude svedena novou kanalizací přes odlučovač ropných látek do stávající kanalizace na pravém břehu, která následně ústí do Sázavy.
- ▶ V případě dopravní nehody co nejdříve zahájit sanační práce, instalovat norné stěny a v případě nutnosti sanovat nebo odtěžit kontaminované sedimenty a zeminu.

##### **5. Charakteristika nedostatků ve znalostech a neurčitostí, které se vyskytly při specifikaci vlivů**

Podklady použité pro vypracování Oznámení podle zákona č.100/2001 Sb. v aktuálním znění odpovídají stupni doposud zpracované dokumentace navrhovaného objektu - dokumentace pro územní rozhodnutí.

Neurčitostí, která prostupuje celou dokumentaci Oznámení záměru, je skutečný provoz po pozemních komunikacích jak v samotném Českém Šternberku, tak vedených po objízdných tras a dále skutečná dosahovaná emise hluku provizorního mostu.

## E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU

Projekt provizorního a definitivního přemostění Sázavy v Českém Šternberku nebyl řešen v rámci dokumentace k územnímu řízení, ze které oznámení záměru vychází, ve více variantách. Vzhledem ke stávajícím relativně stísněným podmínkám, snaze o využití stávajících podpěr v řece a omezení vlivu na řeku Sázavu vyšlo pouze jediné řešení - trojpolový most se stejným situačním a rozponovým řešením jako stávající.

Vzhledem k technickému stavu stávajícího mostního objektu je rekonstrukce mostu nutná a je logické ji provést v rámci rekonstrukce silnice.

Nebyla tedy ani uvažována tzv. nulová varianta, kdy by se posuzoval stav při neprovedení rekonstrukce mostního objektu.

## F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

Konstrukce stávajícího mostu je dokladována stranou z pasportu mostů, viz dokumentace výše.

Navrhované řešení rekonstrukce mostu je doloženo situací a řezem rekonstrukce mostu č.111 - 010 v Českém Šternberku, která byla převzata z dokumentace k územnímu řízení a která je přílohou dokumentace Oznámení záměru.

### 1. Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

- |                        |         |                     |
|------------------------|---------|---------------------|
| 1. Koordinační situace | M 1:500 | příloha dokumentace |
|------------------------|---------|---------------------|

## G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRNU NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Ve Středočeském kraji v bývalém okrese Benešov v úseku mezi Bystřicí a Českým Šternberkem se plánuje rekonstrukce a rozšíření komunikace II.třídy číslo II/111. V rámci této rekonstrukce bude rekonstruován i stávající most ev.č. 111 - 010 přes řeku Sázavu ve středu Českého Šternberku.

Vedení komunikace II/111, a tedy i most přes Sázavu, je v souladu s územním plánem Českého Šternberku.

Doba trvání rekonstrukce mostu se předpokládá jeden rok od 06/2010 do 06/2011.

Rekonstrukce mostu spočívá v demolici horní stavby mostu (vodorovné části), sanování spodní stavby (opěr a podpěr) a výstavbě nového přemostění (vodorovné části mostu). Stávající most je železobetonový se třemi poli podepřenými dvěma pilíři stojícími v korytě Sázavy, nový most v rámci rekonstrukce bude opět železobetonový most se třemi poli spočívající na stávajících opravených pilířích. Po novém mostě bude opět vedena komunikace II/111 se šířkou vozovky 6,5 m s oboustrannými chodníky šířky 1,5 m. Celková délka mostu bude 94,95 m.

Po stávajícím mostě jsou vedeny na druhý břeh vodovod, kabel veřejného osvětlení a sdělovací kabel společnosti O2. V rámci rekonstrukce mostu bude vodovod a sdělovací kabel společnosti O2 z mostu přeložen do jiné trasy a veden v chráničkách pode dnem Sázavy, kabel veřejného osvětlení bude z mostu sejmut a po skončení rekonstrukce vrácen na nový most. Dešťové vody budou z nového mostu oproti současnému stavu svedeny novou kanalizací na mostě k opěře a dále přes odlučovač ropných látek do stávající kanalizace a do Sázavy. Dešťové vody jsou v současnosti odváděny z mostovky přímo do řeky.

Po dobu rekonstrukce bude stávající most přes Sázavu uzavřen. Pro místní dopravu bude realizováno provizorní přemostění vodního toku jižně od stávajícího mostu (směrem proti toku) mezi parkovištěm na levém břehu a parkem na pravém břehu. Provizorní most bude tvořit ocelová rámová konstrukce (PIŽMO), po níž bude převeden na druhý břeh řeky kromě místní automobilové a pěší dopravy i kabel veřejného osvětlení. K dočasnému mostu budou vybudovány prozatímní komunikace (nájezdy) celkové délky cca 25 m, délka provizorního mostu bude 59 m. Provizorní komunikace bude jednopruhová obousměrná se šířkou jízdního pruhu 3,0 m. Provoz na mostě bude řízen světelnou signalizací. Dešťové vody z provizorního přemostění budou odváděny přímo do Sázavy.

V době rekonstrukce bude úsek komunikace II/111 přes Český Šternberk uzavřen pro tranzitní dopravu jak osobní tak především nákladní a provizorní most bude sloužit jen místní dopravní obsluze, zásobování a vozidlům integrovaného záchranného systému. Pokles intenzity provozu v místě přemostění se za těchto podmínek předpokládá na přibližně desetinu současného provozu.

Rekonstruovaný most leží na dně údolí, které během doby vytvořila Sázava ve Vlašimské pahorkatině. Údolí je úzké se strmými svahy a je orientováno podél Sázavy od jihu k severu, respektive k severovýchodu. Okolí mostu leží v nadmořské výšce 303 až 310 m nad mořem, terén se svažuje k Sázavě a podél jejího toku k severovýchodu.

Území není zvláště chráněným územím dle zákona č.114/1992, ani neleží v ochranných pásmech jiných chráněných území, území je významným krajinným prvkem ze zákona - vodní tok. Silnice a silniční most přes Sázavu kříží Evropsky významnou lokalitu soustavy Natura 2000 - Dolní Sázavu, kde jsou chráněni dva živočichové - Velevrub tupý a Hořavka duhová.

Lokalita není ložiskovým územím a v daném místě je vyhlášeno ochranné pásmo vodního zdroje.



Rekonstruovaný most leží v památkovém ochranném pásmu a na levém břehu Sázavy zasahuje do území s archeologickými nálezy.

Území není zatíženo starými ekologickými zátěžemi, ani se v něm nenacházejí černé skládky.

Z říše rostlin a živočichů se v území nachází vedle běžných rostlin a živočichů, kteří nejsou zvláště chráněni zákonem, mlž velevrub malířský (*Unio pictorum*) - kriticky ohrožený druh, je pravděpodobný výskyt i dalšího mlže velevruba tupého (*Unio crassus*) - silně ohrožený druh. V řece pak žije chráněná ryba hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*), která je vázána na populaci vodních mlžů.

V území nejsou a ani nebudou překročeny povolené imisní koncentrace škodlivých látek v ovzduší, v současnosti se jejich koncentrace pohybují kolem poloviny limitní koncentrace. Území je dnes zatíženo hlukem z dopravy vedené po komunikaci II/111 a dále hlukem z provozu železnice vedené po pravém břehu Sázavy, ale limitní hodnoty ekvivalentních hladin hluku s uvažováním korekce na starou hlukovou zátěž (70/60 dB) nejsou v okolí komunikace a mostního objektu překročeny.

Vlivy navrhované stavby na většinu složek životního prostředí v lokalitě jsou malé až velmi malé, v širším okolí pak zcela zanedbatelné. Navrhovaný záměr rekonstrukce mostu v Českém Šternberku nebude mít vliv na geologické podmínky území, na krajinu a na klimatickou situaci v řešeném území a jeho okolí.

V rámci rekonstrukce bude třeba provést dočasný i trvalý zábor zemědělské půdy. Před zahájením stavebních prací bude sejmuta ornice v mocnosti 280 mm a využita jednak v lokalitě a jednak k ohumusování jiných ploch. Dočasný zábor bude po ukončení rekonstrukce regenerován a území navraceno původnímu využití. Na území trvalého záboru budou zemědělské půdy vyjmuty ze zemědělského půdního fondu a o celkové ploše 0,0023 ha (23 m<sup>2</sup>). Jelikož se jedná o plochy v návaznosti na stávající pozemní komunikaci v zastavěném území lze vliv hodnotit jako nevýznamný, který se v širším okolí v žádném případě neprojeví.

Během rekonstrukce mostu se v blízkosti staveniště zvedne prašnost, koncentrace škodlivých látek v ovzduší naopak poklesnou vlivem snížení počtu vozidel projíždějících Českým Šternberkem - uzavírka komunikace pro tranzitní dopravu. Podél objízdných tras se v této době mírně zhorší imisní situace oproti současnému stavu, v žádném případě ale nepřekročí povolené limitní koncentrace škodlivin v ovzduší. Po ukončení rekonstrukce mostu a zprovoznění komunikace II/111 do běžného provozu bude situace obdobná jako v současnosti, nebo jako kdyby se rekonstrukce nekonala.

Podél komunikací s objízdými trasami se v době rekonstrukce mostu zvýší i hlukové zatížení území. Ani v tomto případě by nemělo dojít k překročení povolených ekvivalentních hladin hluku pro dočasné objízděné trasy.

Jinak se bude hluková situace vyvíjet v okolí staveniště, kde hluk ze stavební činnosti může vyvolat u nejbližších objektů krátkodobě nadlimitní zatížení hlukem (nad 65 dB) a bude nutné proto přistoupit k organizačním a technickým opatřením - oplocení staveniště, instalace mobilních protihlukových clon či zkrácení pracovní směny hlučného zařízení, které zajistí splnění požadovaných hlukových limitů pro hluk z výstavby. Tato problematika bude podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

Hluk z dopravy po pozemní komunikaci po dobu rekonstrukce mostu v Českém Šternberku lze předem těžko stanovit – městysem sice bude projíždět podstatně menší množství automobilů, ale provizorní přemostění je konstrukce s vyšší hlukovou emisní produkcí. Vše bude navíc záviset na způsobu provedení provizorního mostu a jeho mostovky a na skutečné četnosti provozu. Hlukové zatížení se v okolí provizorního mostu bude zřejmě pohybovat pod limitními hodnotami hluku pro dočasné objížděky, ale není vyloučeno jejich krátkodobé překročení a to pouze v denní době. Ve zbývajícím okolí komunikace II/111 v Českém Šternberku bude hlukové zatížení podstatně nižší než při běžném provozu po

komunikaci. Vybudování provizorního přemostění je přitom nutné pro zajištění spojení obou částí Českého Šternberku. Po ukončení rekonstrukce mostního objektu se hluková situace vrátí na úroveň jako v současnosti či bez provádění rekonstrukce.

Staveniště bude zdrojem vibrací, které se budou šířit do jeho nejbližšího okolí, ale blízké stavby nebo lidské zdraví negativně neovlivní.

Během rekonstrukce budou vznikat běžné odpady ze stavební činnosti, které budou pravidelně odváženy ze staveniště na odpovídající skládky nebo na skládky výkopových materiálů. V malém množství se může vyskytnout i nebezpečný odpad, který bude rovněž ze staveniště odvezen na příslušnou skládku nebezpečného odpadu. Část vytěženého materiálu z demolic bude použita na zásypy, zbytek bude recyklován. Z provozu rekonstruovaného mostního objektu budou odpady vznikat pouze z jeho údržby a oprav - jedná se odpady složením odpovídající stavebnímu odpadu z rekonstrukce mostu. Vzniklé odpady budou opět odváženy na příslušné skládky odpadu.

Vybudování provizorního přemostění si vyžádá vykácení celkem 11 ks stromů a omezený zásah do pobřežních porostů. Vzhledem k velikosti a druhům se nejedná o podstatný zásah, zvláště, když bude zeleň po ukončení rekonstrukce obnovena a nahrazena.

Pokud se prokáže přítomnost velkých mlžů velevruba malířského (*Unio pictorum*) a velevruba tupého (*Unio crassus*) provedeným průzkumem dnových sedimentů v místě dočasných opěr mostů, budou tyto druhy přemístěny do jiných vhodných lokalit. Za této podmínky rekonstrukce mostu významně neovlivní populace živočichů v okolí mostu. Navrhovaná stavba tak nebude mít žádný nebo minimální vliv na faunu, floru a ekosystémy v okolí mostního objektu.

Realizace záměru nebude mít negativní vliv na obyvatelstvo, naopak v době výstavby se zvedne obrát některých podniků (stravování stavebních dělníků) a po zrekonstruování mostu bude zachováno spojení obou říčních břehů. Spojení pak bude bezpečnější vzhledem ke stávajícímu stavu mostního objektu a zvýší se životnost mostu. Naopak neprovedení rekonstrukce mostu současně s komunikací vzhledem k jeho současnému takřka havarijnímu stavu významně zvyšuje riziko jeho porušení, které by mělo za následek i jeho uzavření a neprovozování i navazující rekonstruované komunikace II/111.

Jiné vlivy stavby na životní prostředí nebyly identifikovány.

V zásadě tak bude mít na okolí rozhodující vliv pouze samotná rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku, který se bude projevovat jednak na staveništi samotném a jednak v jeho blízkém okolí. Dílčí a omezené vlivy se pak mohou projevit především v okolí podél objízdných tras. Vzniklé vlivy jsou sice negativní, ale dlouhodobě nebudou překročeny limitní hodnoty. Délka trvání rekonstrukce a tedy i nepříznivého působení na okolí a obyvatele je dle současných předpokladů 1 rok.

Po ukončení rekonstrukce a obnovení běžného provozu na silnici II/111 a rekonstruovaném mostě nebude mít realizovaná rekonstrukce mostu žádný vliv na okolí mostu ani na obyvatelstvo. Jedinou významnou a podstatnou skutečností bude zvýšení životnosti a bezpečnosti mostu přes Sázavu, který představuje jediné spojení obou částí Českého Šternberku, ležících na obou březích Sázavy.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nebude mít navrhovaná rekonstrukce mostu negativní vliv na okolní území ani nebude mít zásadní vliv na životní prostředí v lokalitě a jejím okolí. Při dodržení definovaných podmínek výstavby a provozování se vlivy budou pohybovat na podlimitní úrovni, na přibližně stejných hodnotách jako jsou v území dnes.

Praha, září 2008

**PPU spol. s r.o.**, inženýrský atelier

Vyžlovská 2243/36, 100 00 Praha 10 - Skalka

Ing. Petr Vejražka, Ing. Nad'a Trčková

tel./fax. 274 812 497, vejrazka@ppusro.cz

## **H. PŘÍLOHY**

### **1. Vyjádření příslušného stavebního úřadu k záměru z hlediska územně plánovací dokumentace.**

Příloha na následující straně textové části.

### **2. Vyjádření orgánu ochrany přírody k území NATURA 2000**

Tři strany v příloze na následujících stranách.

### **3. Příčný řez stávajícím mostem z parportu mostů.**

Příloha na další straně textové části.

### **4. Koordinační situace M 1:500**

Je samostatnou součástí a přílohou dokumentace.

# ÚŘAD MĚSTYSE DIVIŠOV

odbor stavební - stavební úřad

Horní náměstí 21, 257 26 Divišov, tel.:317 855 400, fax: 317 855 282

Č.j.: SÚ 337/829/2008/2

V Divišově dne 29.7.2008

Vyřizuje: Eva Vilímková

## VYJÁDŘENÍ

Žadatel společnost METROPROJEKT Praha a. s., IČ 45 27 18 95, I. P. Pavlova 1786/2, Nové Město, 120 00 Praha 2, podal dne 17.7.2008 žádost o vyjádření z hlediska územně plánovací dokumentace na akci "**II/111 - rekonstrukce silnice, rekonstrukce mostu ev. č. 111 - 010**".

Úřad městyse Divišov, odbor stavební - stavební úřad (dále jen „stavební úřad“), jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon"),

### s d ě l u j e,

že výše uvedený záměr je v souladu s cíli a záměry územního plánování obce Český Šternberk; schválený územní plán neřeší samostatně umístění či rekonstrukci mostního objektu, neboť mostní objekt je součástí silnice II. třídy zařazené do ploch pro dopravu s dominantním využitím pro plochy pozemních komunikací a dopravy silniční a železniční.

### Poučení:

Toto vyjádření bude použito jako příloha k „Oznámení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů staveb na životní prostředí“ a nenahrazuje rozhodnutí ani opatření jiných správních orgánů, jichž je zapotřebí pro povolení speciální stavby podle zvláštních předpisů.



Eva Vilímková

referentka odboru stavební - stavební úřad  
oprávněná úřední osoba

### Obdrží:

METROPROJEKT Praha a. s., I. P. Pavlova č.p. 1786/2, Nové Město, 120 00 Praha 2  
spis SÚ (Zn 829/2008 – rekonstrukce silnice II/111)

V Praze dne: 28.5.2008  
Číslo jednací: 68187/2008/KÚSK/OŽP/Pr  
Vyřizuje: Ing. Anna Preiszlerová, I. <sup>081</sup>

Ing. Vladimír Kršňák POKR  
Čapkova 1690/6  
251 01 Říčany

Stanovisko k projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby „II/111  
rekonstrukce silnice“, Bystřice – Český Šternberk

Dne 9.5.2008 jsme obdrželi Vaši žádost o vyjádření k projektové dokumentaci pro územní rozhodnutí výše uvedené stavby. Stavba se nachází v zastavěné části obcí Bystřice u Benešova, Líšno, Pecínov, Budkov, Struhařov, Divišov a Český Šternberk. Dle zadání návrh zachovává stávající směrové a výškové řešení. Šířkové uspořádání silnice je navrženo na návrhovou kategorii S 7,5. Budou doplněny krajnice a odvodňovací příkopy. Zájmovým územím je převážně stávající silniční těleso, v menší míře se jedná o zemědělskou půdu a pozemky s funkcí lesa. Součástí stavby je rekonstrukce mostních objektů. Délka rekonstruovaného úseku je cca 27 km.

K předloženému záměru vydáváme následující stanovisko:

**Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).** Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný dle ust. § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje, že **nemá připomínky k předložené projektové dokumentaci.** Projekt svým charakterem a rozsahem nemůže mít vliv na regionální územní systémy ekologické stability, zvláště chráněná území – přírodní rezervace a přírodní památky, zvláště chráněné druhy živočichů a rostlin v kategorii ohrožené.

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 3, písm. w) zákona sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona, **nelze vyloučit významný vliv předloženého projektu samostatně i ve spojení s jinými projekty na evropsky významné lokality a ptačí oblasti stanovené příslušnými vládními nařízeními.** V úseku SO 122 trasa rekonstruované komunikace křížuje v místě přemostění řeky Sázavy evropsky významnou lokalitu CZ0213068 Dolní Sázava s předmětem ochrany hořavka duhová (*Rhodeus sericeus amarus*)

a velevrub tupý (*Unio crassus*). Rekonstrukce mostu přes Sázavu SO 212 zahrnuje demolici stávající nosné konstrukce a její nahrazení konstrukcí novou, spodní stavba bude sanována a použita pro uložení nové nosné konstrukce. Rozsah a způsob provedení sanace mostních pilířů není z předložené projektové dokumentace zřejmý (rozsah bude navržen v rámci DSP na základě statického posouzení), nelze tak vyloučit možnost zásahu do koryta toku Sázavy nebo znečištění vodního toku a ovlivnění předmětů ochrany evropsky významné lokality Dolní Sázava. Odvodnění mostu je řešeno pomocí mostních odvodňovačů vyústěných přímo do koryta řeky. Zasažení vodního toku znečišťujícími látkami může mít vliv na předměty ochrany, a tím i na uvedenou evropsky významnou lokalitu.

**Orgán posuzování vlivů na životní prostředí**, na základě vlastního posouzení a vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny (který nevyloučil ve smyslu ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. významný vliv na evropsky významnou lokalitu v úseku přemostění řeky Sázavy), sděluje, že předmětný záměr podléhá posouzení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Podle znění § 4 písm. e) zákona č. 100/2001 Sb. podléhají procesu projednávání podle tohoto zákona stavby, činnosti a technologie, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zvláštních právních předpisů mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti; tyto stavby, činnosti a technologie podléhají posuzování, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

Upozorňuje, v kontextu výše uvedeného, věnovat pozornost především podrobnému vyhodnocení záměru ve smyslu § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Posouzení mohou provádět pouze fyzické osoby, které jsou držiteli zvláštní autorizace. Nelze-li vyloučit negativní vliv záměru na evropsky významnou lokalitu, musí předkladatel v oznámení zpracovat varianty řešení, jejichž cílem je negativní vliv na takové území vyloučit nebo v případě, že vyloučení není možné, alespoň zmírnit.

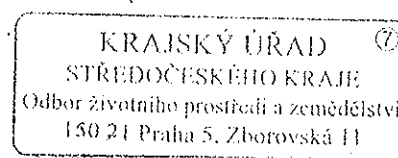
Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5.

Pro účely zjišťovacího řízení je dle § 6 odst. 4 zákona nutné předložení oznámení záměru písemně a na technickém nosiči dat. Oznámení předložte v počtu 12 ks. Náležitosti oznámení záměru stanoví příloha č.3 k zákonu. Možné je rovněž předložení oznámení nebo dokumentace s náležitostmi přílohy č. 4 k zákonu.

V případě důvodných pochybností o nutnosti posouzení záměru ve smyslu § 23 odst. 3) zákona, je rozhodující vyjádření Ministerstva životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC, Vršovická 65, 100 10 Praha 10.

Upozorňujeme na znění § 10 odst. 4 a 5 zákona, kdy v případě nutnosti posouzení vlivů záměrů na životní prostředí, nelze bez stanoviska podle § 10 zákona nebo závěru zjišťovacího řízení podle § 7 zákona (*v případě, že zjišťovací řízení bylo ukončeno se závěrem, že záměr nebude dále posuzován ve smyslu zákona*) vydat rozhodnutí nebo jiná opatření nutná k provedení záměru v žádném správním řízení nebo jiném postupu podle zvláštních správních předpisů.

Z hlediska ostatních složkových zákonů není Krajský úřad Středočeského kraje dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

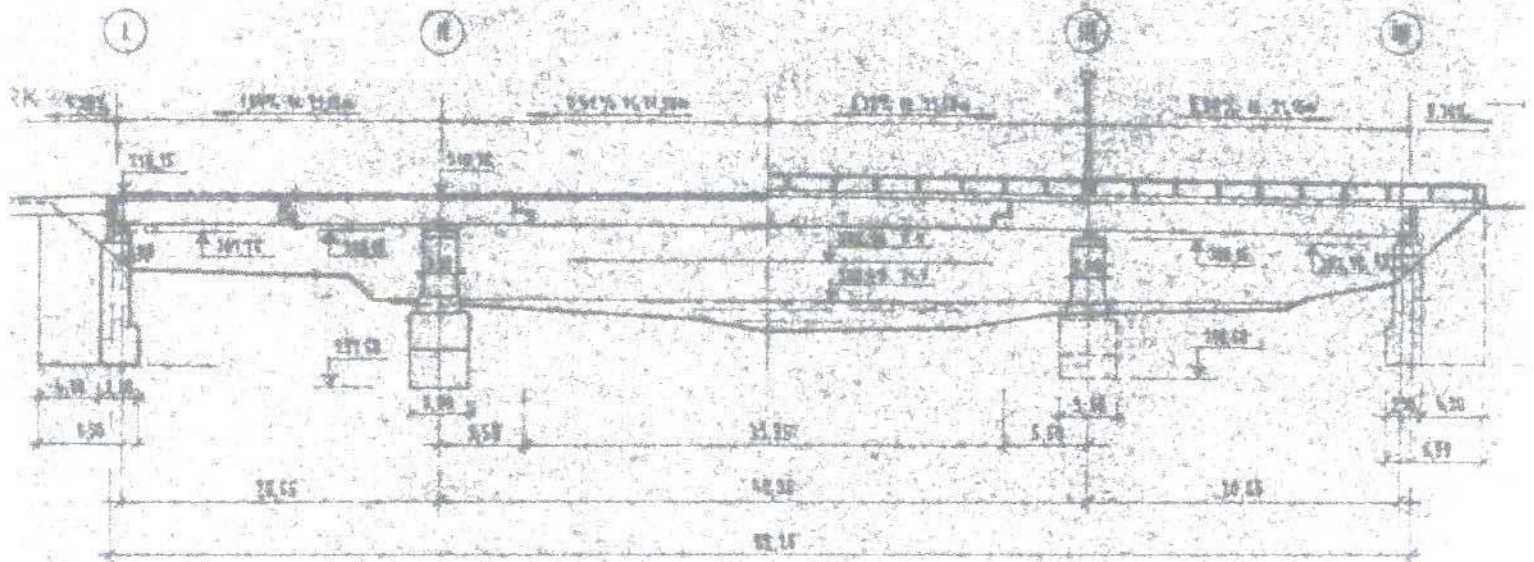


**RNDr. Jaroslav Obermajer**  
vedoucí odboru životního prostředí a  
zemědělství  
v.z. Ing. Hana Švingrová  
vedoucí oddělení  
posuzování vlivů  
na životní prostředí

# SCHEMATICKÝ NÁKRES MOSTU

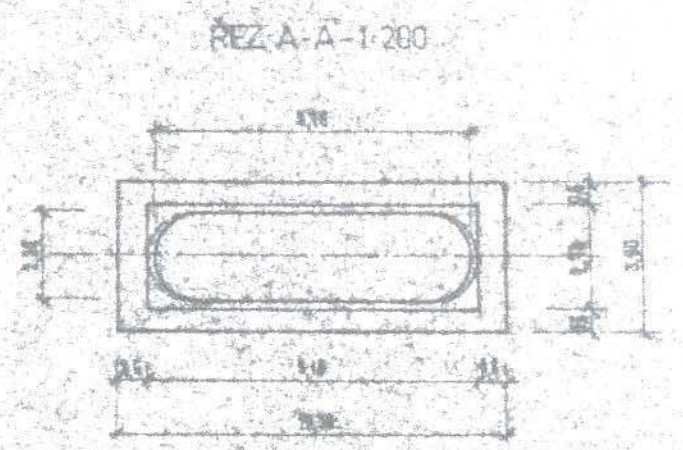
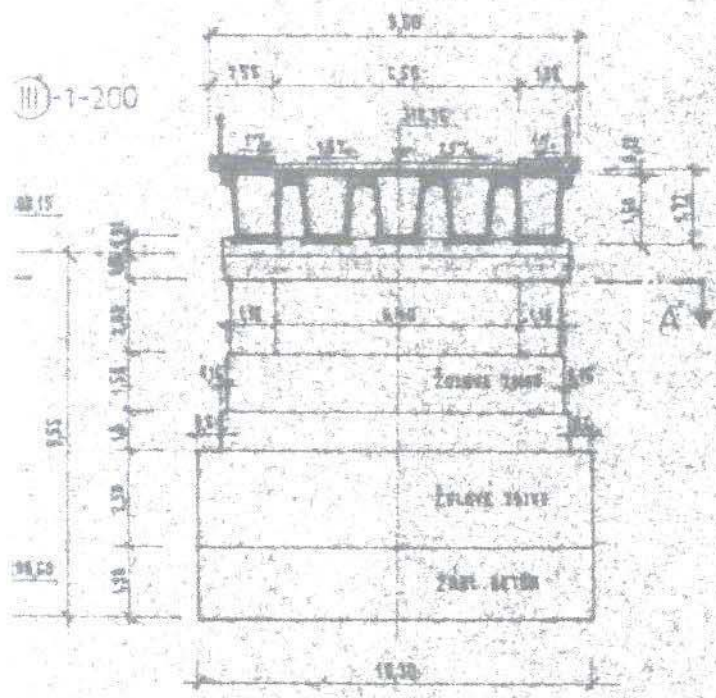
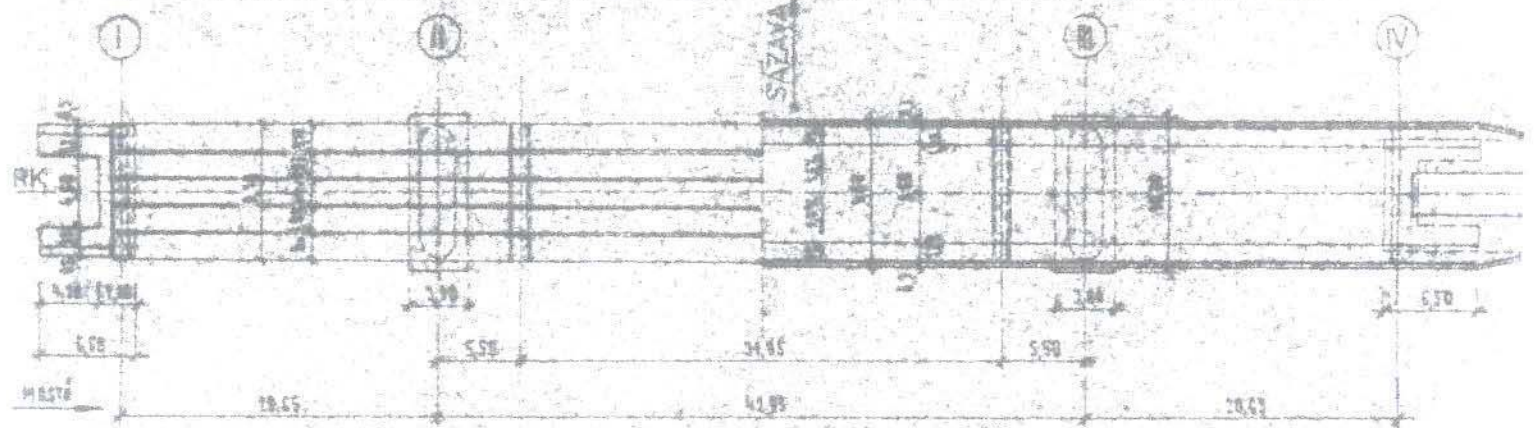
PODELNÝ ŘEZ - 1:500

POHLED NA MOST



PŮDORYS NOSNÉ KONSTRUKCE - 1:500

POHLED SHORA NA MOST - 1:500



LISTA LIST :	DATUM :	PODPIS :	MOSTNÍ LIST :	DATUM :	PODPIS :
PRACOVNÍ :	10.9.1987	Karel Rejman	DOPLNĚNÍ :	13.12.1990	Ing. Jelinek
HPJNĚ :	20.2.1988	Ing. Hanzalík	DOPLNĚNÍ :		



## SEZNAM PODKLADŮ

- Dokumentace rekonstrukce komunikace II/111 v úrovni dokumentace k územnímu řízení - METROPROJEKT a.s.
- Dokumentace rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku v úrovni dokumentace k územnímu řízení - METROPROJEKT a.s.
- Inženýrskogeologický průzkum mostu pře Sázavu, Státní silnice Praha, n.p., laboratoř, Ing. Ledinský, r.1958
- Dendrologický průzkum
- Posouzení záměru podle §45i zákona ČNR č.114/1992 Sb. na lokality a druhy soustavy NATURA 2000 - Rekonstrukce mostu přes Sázavu v Českém Šternberku RNDr. Adam Véle, 09/2008
- Hluková studie, PPU - spol. s.r.o., Ing. Petr Vejražka, Ing. Naďa Trčková, 03/2008
- Pasport stávajícího mostu ev.č. 111 - 010

### informace z internetových stránek:

- <http://mapy.kr-stredocesky.cz>
- <http://geoportal.cenia.cz/mapmaker/cenia/portal> - portál veřejné správy České republiky
- <http://www.env.cz> - MŽP
- <http://www.ochranaprirody.cz>
- <http://mapmaker.nature.cz>
- <http://www.nature.cz>
- <http://www.chmi.cz>
- <http://www.mrk.cz>

## Koordinační situace - zasunutá v plastovém obalu na konec do Oznámení