

Praha dne 29. dubna 2025

Č. j.: MZP/2025/710/1234

Vyřizuje: Ing. Jan Kuta

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále také jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Výroková část

Název záměru:

D5 zkapacitnění km 0-22

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je rozšíření dálnice D5 v úseku km 0,000 – 22,575 ze stávajícího čtyřpruhového uspořádání v kategorii D26,5/100 (2x2 jízdní pruhy) na šestipruhové uspořádání v kategorii D34/130 (2x3 jízdní pruhy).

Součástí záměru je i úprava 5 mimoúrovňových křižovatek (dále také „MÚK“) – MÚK Rudná (km 5,360), MÚK Loděnice (km 10,245), MÚK Beroun-východ (km 14,565), MÚK Beroun-centrum (km 18,395), MÚK Beroun-západ (km 22,400), 19 mostních objektů (D5-002–D5-004, D5-006–D5-009, D5-011, D5-012, D5-015, D5-020–D5-022, D5-024–D5-029) a obnovení odpočívky Beroun v km 16,250 (25 parkovacích stání pro osobní automobily + 2 parkovací stání pro ZTP, 4 parkovací stání pro autobusy a 6 parkovacích stání pro obytné vozy).

V rámci rozšíření dálnice se dále počítá s doplněním a úpravou protihlukových stěn, kompletním odkanalizováním zpevněných ploch dálnice (odvodněním 15 samostatně vyústěných úseků dálnice), s umístěním dešťových usazovacích nádrží s odlučovačem lehkých kapalin

a retenčních nádrží před zaústěním do drobných vodních toků a rovněž s vegetačními úpravami.

Rozšíření dálnice je plánováno ve čtyřech etapách (1. úsek – km 0,000 – 11,000, 2. úsek - km 11,000 – 15,300, 3. úsek - km 15,300 – 17,900, 4. úsek - km 17,900 – 22,575).

V průběhu výstavby bude zajištěn obousměrný provoz v režimu 2+2 jízdní pruhy vždy po jedné polovině dálnice.

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru: 2027

Předpokládaný termín uvedení záměru do provozu: 2032

**Zařazení záměru
dle přílohy č. 1 k zákonu:**

Bod 47, kategorie I (Dálnice I. a II. třídy)

Umístění záměru:

kraj: hlavní město Praha, Středočeský

obec: Praha (Městská část Praha 13), Chrášťany, Rudná, Drahelčice, Nučice, Chrustenice, Loděnice, Vráž, Beroun, Králův Dvůr

k. ú.: Třebonice, Chrášťany u Prahy, Dušníky u Rudné, Hořelice, Drahelčice, Nučice u Rudné, Chrustenice, Loděnice u Berouna, Vráž u Berouna, Beroun, Králův Dvůr, Počaply, Popovice u Králova Dvora

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic s.p.

IČ oznamovatele: 65993390

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 – Nusle

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„D5 zkapacitnění km 0-22“

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy

- 1) Záměr připravovat tak, aby jeho realizace navazovala na ukončení stavby nulté etapy zkapacitnění MÚK Třebonice a stavby zkapacitnění D0 515.
- 2) Projektovou dokumentaci v části, která umísťuje záměr na území hl. m. Prahy, projednat s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy.
- 3) Projektovou dokumentaci předložit Povodí Vltavy s. p. ke stanovisku správce povodí a vyjádření správce vodních toků.
- 4) V rámci další přípravy záměru upřesnit řešení mostních objektů na dálnici D5 a přes dálnici D5, a to včetně mostního objektu D5-018, který byl v době mezi původní a přepracovanou dokumentací vlivů záměru „D5 zkapacitnění km 0-22“ na životní prostředí opraven, resp. rekonstruován (tj. upřesnit, zda a v jakém rozsahu je nutné mostní objekt v rámci zkapacitnění dálnice D5 upravovat, resp. rozšiřovat). Výsledky tohoto upřesnění promítnout do podrobných zásad organizace výstavby.
- 5) Ve vztahu k možné kumulaci vlivů v etapě výstavby s dalšími záměry zajistit průběžnou koordinaci záměru s dalšími záměry tak, aby podrobné zásady organizace výstavby reflektovaly i realizaci dalších záměrů a příslušná opatření tak byla ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví co nejvíce efektivní.
- 6) Ve vztahu k možné kumulaci vlivů při provozu záměru s dalšími záměry věnovat zvýšenou pozornost možné kumulaci vlivů souvisejících s řešením srážkových vod, resp. ovlivněním povrchových vod a povodňových stavů, a v případě potřeby navrhnout příslušná opatření.
- 7) V rámci další přípravy záměru vycházet z protihlukových opatření navržených v akustickém posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., zakázkové č.: 19.0002-04, červenec 2023), které se týkají jak protihlukových opatření na dálnici D5, tak i protihlukových opatření na přivaděčích na dálnici D5, a rovněž protihlukových opatření pro zprovoznění stavební etapy v km 0 – 11 s tím, že akustické posouzení bude precizováno s cílem realizovat nejlepší možná protihluková opatření, resp. dosáhnout rozumně dosažitelnou úroveň ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku (obdobně principu ALARA „as low as reasonably achievable“), a to zejména na základě následujících požadavků:
 - a) Aktualizovat, a to i na základě projednání se zástupci dotčených obcí, dopravně inženýrské podklady, resp. zpřesnit výhledové intenzity automobilové dopravy na silniční síti, a podle výsledku aktualizace upravit vstupy pro precizaci akustického posouzení.
 - b) Při precizaci akustického posouzení optimalizovat navržená protihluková opatření (tj. parametry příslušných protihlukových opatření) a popřípadě doplnit protihluková opatření, a to i na základě projednání se zástupci dotčených obcí (s cílem využít detailní místní znalosti týkající se chráněných venkovních prostorů staveb, viz např. osada V Hlubokém na území obce Nučice).

- c) Zvýšenou pozornost při precizaci akustického posouzení věnovat situacím, kdy bylo nebo bude v akustickém posouzení predikováno výraznější zvýšení hlukové zátěže.
 - d) V rámci precizace akustického posouzení, resp. protihlukových opatření stanovit úseky, na kterých by bylo účelné v zájmu omezení hlukové zátěže řešit omezení rychlosti (jako podklad pro jednání Ředitelství silnic a dálnic s. p. s Policií České republiky a příslušnými silničními správními úřady).
- 8) Protihlukovou stěnu PHS B3-vlevo v blízkosti výpočtového bodu V4-09 Beroun (bytový dům č. p. 36, ul. U Nádraží) dle akustického posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., zakázkové č.: 19.0002-04, červenec 2023) navrhnout v obou směrech jako pohltivou z důvodu budoucího využití přilehlé komunikace jako součásti obchvatu města Beroun a zařazení komunikace do II. třídy.
- 9) V případě umístění stacionárních zdrojů hluku na odpočívce Beroun v km 16,250 prověřit vliv těchto zdrojů hluku na hlukovou situaci. Na základě prověření v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci vlivu hluku.
- 10) Řešit opatření ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu v podobě vysazení dostatečného množství dřevin s protiprašnou funkcí, tj. se schopností vázat prachové částice (resp. částice frakce PM₁₀ a PM_{2,5}), na které je benzo(a)pyren navázán, včetně rozsahu a druhové skladby dřevin s ohledem na účinnost zachytu prachových částic s tím, že s ohledem na mimovegetační období budou použity i stálezelené jehličnaté dřeviny. Výsadbu dřevin s protiprašnou funkcí přitom řešit nad rámec výsadby dřevin realizované jako náhrada za vykácené dřeviny.
- 11) V případě plánovaného využití dieselagregátů jako zdrojů elektrické energie v rámci zařízení staveníšť upřesnit konkrétní typ dieselagregátů a návazně prověřit tyto zdroje znečišťování ovzduší z hlediska vlivu na znečištění ovzduší. Na základě prověření v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci vlivu emisí.
- 12) V zájmu ochrany přírody a krajiny řešit následující požadavky:
- a) Prověřit a navrhnout pro účely zajištění migrační prostupnosti v úseku cca km 6,900 až 7,600 dálnice D5 funkční migrační objekt pro živočichy kategorie B. Ideální šířka nadchodu nad dálnicí by měla činit 30 m, naprosté minimum je 20 m. V případě podchodu by jeho parametry měly být nejlépe 7 m výška a 30 m šířka (při zohlednění co nejmenší výšky lze uvažovat 5 m výšku a 20 m šířku).
 - b) Prověřit a navrhnout v místě aktuálně vymezeného kritického úseku z pohledu biotopů savců lesních ekosystémů (km 14,150–15,000) z důvodu přerušené migrace funkční migrační objekt pro živočichy kategorie A. Vzhledem k prostorovým omezením je vhodná realizace nadchodu v km 14,200 před sjezdem z dálnice D5, případně v km 15,000, kde je vyvýšen terén i při severozápadním okraji dálnice. Migrační objekt musí být navržen o minimální šířce 40 m.
 - c) Navrhnout úpravu podmostí již rekonstruovaného mostního objektu na D5 přes silnici II/605 (D5-001) v km 0,122 tak, aby po obou stranách silnice II/605 pod mostem vznikl pochozí pruh nezpevněného substrátu o šikmé šířce minimálně 12 m a výšce 5 m.

- d) Z hlediska technického řešení mostního objektu nad D5 v km 5,075 přes Radotínský potok (D5-007) realizovat variantu 2 v podobě rámového mostního objektu o minimálních rozměrech 2 x 2 m se zajištěním suché cesty namísto stávající ocelové skruže.
- e) Technické řešení mostního objektu na D5 v km 10,683 přes vodoteč (D5-015) upravit z návrhu v podobě prodloužení stávající ocelové skruže na rámový mostní objekt o minimálních rozměrech 2 x 2 m se zajištěním suché cesty.
- f) Při návrhu podmostí mostního objektu na D5 v km 18,437 přes silnici III/11533 (D5-023) preferovat nezpevněný substrát a rovnou pochozí plochu v co největší šířce.
- g) Upřesnit návrh oplocení dálnice v celém úseku stavby s navázáním na mostní objekty. V případě, že komunikace vede v náspu nebo zářezu, navrhnout oplocení až na vrchol, resp. patu svahu. Nutno věnovat pozornost riziku vzniku slepých cest, navrhnout navazující boční zábradlí jako plně neprůhledné o výšce min. 1,5 m, za účelem snížení negativních vlivů z osvětlení a hluku z dopravy. Boční stěny napojit na navazující naváděcí oplocení.
- h) V rámci podrobného návrhu migračních profilů v detailní migrační studii věnovat pozornost řešení detailů, které povedou k eliminaci rušivých vlivů provozu komunikace, zejména doplňující vegetační úpravy, přírodě blízký charakter povrchu, protihlukové stěny, stínění osvětlení. Nutno vyvarovat se migračních překážek, terén navazovat na okolí bez výškových rozdílů. Povrch pod migračními objekty navrhnout jako nezpevněný. Návrh všech propustků a mostních objektů na obou stranách komunikace plynule navázat na okolní terén.
- i) S ohledem na plošný výskyt vydry říční navrhnout minimální šířku u břehů, příp. chodníků či lávek 40 cm. V případě, že koryto toku nemá šikmé nebo vyvýšené břehy a voda může sahat od opěry k opěře, navrhnout boční lávky, které zajistí průchodnost objektu pro vydry i při vyšším stavu vody. Rovněž navrhnout vodorovné bermy dodatečným vyzděním (kámen, beton) a pokrytím kameny, pískem či jiným substrátem. Výšku lávek v propustku navrhnout alespoň 10 cm nad běžnými průtoky.
- j) Při návrhu venkovních světelných zdrojů navrhnout osvětlení směrově tak, aby byly světelné emise do boku a vzhůru vyloučeny. Toho lze docílit speciálními světelnými zdroji, případně úpravou zdrojů stíněním seshora a ze stran. Vhodný je také časový režim osvětlení (v případě odpočívky) snižující jeho výkon během klidné části noci.
- k) Zajistit zpracování podrobného dendrologického průzkumu, který určí, které dřeviny jsou určeny ke kácení a které k zachování.
- l) Zajistit zpracování projektu vegetačních úprav, a to za účasti autorizovaného krajinářského architekta s cílem organického zapojení pozemní komunikace do krajiny. Orientovat se na náhradu vykácených dřevin autochtonními, stanovištně přirozenými druhy, tolerantními ke znečištění ovzduší, a především dřevin s protiprašnou funkcí, tj. se schopností vázat prachové částice. Vhodná je nepravidelná výsadba stromů s podsadou hustého podrostu keřů v souladu s TP 99 „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“ (Technické podmínky Ministerstva dopravy – č. j. 571/04-120-RS/1 ze dne 17. 12. 2004).
- m) Konkrétní návrh vegetačních úprav v místě kontaktu zkapacitněné dálnice D5 s CHKO Český kras konzultovat se Správou CHKO Český kras.

- n) Z hlediska začlenění pozemní komunikace do krajiny se orientovat (kromě řešení vhodných vegetačních úprav) i na estetické řešení detailů stavby, protihlukové stěny doplnit popínavými rostlinami. Pro ozelenění protihlukových stěn použít např. druh přísavník trojčipý (*Parthenocissus tricuspidata*) a v zastíněných místech autochtonní druh břečťan popínavý (*Hedera helix*) - uvažovaný loubinec pětistý (*Parthenocissus quinquefolia*) je vzhledem k jeho invaznímu potenciálu nevhodný.

13) V zájmu ochrany povrchových a podzemních vod řešit následující požadavky:

- a) Zpracovat podrobný hydrogeologický průzkum dle parametrů v ČSN 759010 „Vsakovací zařízení srážkových vod“, včetně vsakovacích zkoušek. Na základě zjištěných podmínek v území upřesnit nakládání se srážkovými vodami z nezpevněných ploch dálnice D5, tj. buď řešit kombinací vsaku a odtoku dešťových vod z nezpevněných ploch do recipientu nebo dešťové vody z nezpevněných ploch dálnice D5 kompletně vsakovat.
- b) Optimalizovat vodohospodářské řešení stavby (nakládání s vodami ze srážek) tak, aby u méně vodných toků, tj. Radotínský potok, levostranný přítok Radotínského potoka, Vrážský potok, ve kterých je překračováno přípustné znečištění v ukazateli chloridy (150 mg/l) stanovené v nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění nařízení vlády č. 445/2021 Sb., byla minimalizována chloridová zátěž. Zároveň prověřit, jakou měrou se na stávajícím chloridovém zatížení uvedených méně vodných toků podílí současný provoz na dálnici D5 v řešeném úseku km 0,000–22,575, resp. stávající koncepce vodohospodářského řešení.
- c) Projednat vodohospodářské řešení záměru se správci dotčených toků a v případě potřeby upravit návrh pro regulovaný odtok do recipientu dle požadavku správce.
- d) Zpracovat hydrotechnické posouzení mostních objektů D5-020 (most přes Litavku) a D5-021 (most přes Litavku a Berounku), které ve variantách technického návrhu zahrnují doplnění mostních pilířů.
- e) Věnovat pozornost zajištění ochrany vodního zdroje Světica. S obcí Rudnou projednat záležitost týkající se možnosti převedení povrchových vod od pramene Světica na jižní stranu dálničního tělesa.
- f) Při vodohospodářském řešení respektovat následující podmínky vyplývající především z vyjádření Povodí Vltavy, s. p.:
 - i) Srážkové vody z přilehlého území k dálnici, které nebudou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky, budou v co nejvyšší míře zasakovány v místě spadu, pouze v nezbytném případě budou svedeny do vodního toku.
 - ii) Řešení hospodaření se srážkovými vodami bude zaručovat, že vody, které mohou obsahovat látky ze zimní údržby vozovky nebo látky uniklé při haváriích ve srážkových událostech, nebudou zneškodňovány zasakováním do půdních vrstev/podzemních vod, ale vždy odváděny přes retenční prostory v regulovaném množství do vodních toků.
 - iii) Doložit hydrotechnické posouzení kapacity koryt vodních toků, do kterých budou vypouštěny srážkové vody z rozšířené dálnice D5.

- iv) Dešťové usazovací nádrže, retenční nádrže a kanalizace (včetně stávající dešťové kanalizace, u které se předpokládá rekonstrukce) odvádějící srážkové vody, které mohou být ovlivněny chemickou údržbou vozovky, budou navrženy jako vodotěsné z důvodu zamezení vniku látek ze zimní údržby a látek uniklých při havárii do horninového prostředí.
- v) Odvádění zachycených vod z retenčních nádrží nebo dešťových usazovacích nádrží do vodních toků bude provedeno tak, aby hodnoty chloridů po smíšení ve vodním toku byly v souladu s ukazateli v nařízení vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění nařízení vlády č. 445/2021 Sb., např. regulací velikosti odtoku z retenčních nádrží (RN2, RN3, RN4 a RN8) pro zimní a letní režim.
- vi) Pro posouzení záměru v úsecích č. 10–14 (km 16,388–21,535) bude v rámci další přípravy záměru doplněna kapacita kanalizace a informace, jak byl předmětný úsek řešen před zkapacitněním a o kolik procent došlo k navýšení odtoku z území po rozšíření dálnice.
- vii) Objekty retenčních nádrží a dešťových usazovacích nádrží umístit nad hladinou Q_{100} vodních toků (pokud to je technicky a územně možné) a zároveň tak, aby byl minimalizován jejich vliv na odtokové poměry v území:
 - Vzhledem k nově stanovenému záplavovému území významného vodního toku Loděnice z roku 2023 řešit umístění objektů RN5 a DUN5 nad hladinou Q_{20} . Pokud to není technicky a územně možné, bude projektová dokumentace záměru obsahovat odůvodnění jiného řešení.
 - Dle předběžného návrhu záplavového území významného vodního toku Litavka z roku 2020 je umístěna DUN11 na hranici rozlivu při průtoku Q_{100} . Pokud je to technicky a územně možné bude DUN11 umístěna mimo rozliv Q_{100} .
 - Dle předběžného návrhu záplavového území významného vodního toku Litavka z roku 2020 je DUN15 a RN9 umístěna v rozlivu při průtoku Q_{100} . DUN15 a RN9 řešit tak, aby nedocházelo ke snížení povodňové ochrany v území a ke zhoršení odtokových poměrů (případně zpracovat posouzení odtokových poměrů v místě jejich umístění).
- viii) Vzhledem k tomu, že DUN2 a RN2 v úseku č. 2 vodohospodářského řešení jsou navrženy na bezejmenném vodním toku IDVT 10274041, ve správě Povodí Vltavy s. p., umístit DUN2 mimo koryto tohoto vodního toku. RN2 lze na vodním toku umístit, je však nezbytné ji navrhnout jako průtočnou vodní nádrž.
- ix) Mostní objekty a propustky na vodních tocích navrhnout v souladu s čl. 12.2.4 ČSN 73 6201 „Projektování mostních objektů“ a ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedením“.
- x) U variantního řešení mostních objektů D5-020 a D5-021 přes významné vodní toky ve správě Povodí Vltavy s. p. preferovat variantu, u které nedojde ke zhoršení odtokových poměrů v dotčeném území oproti stávajícímu stavu. Pokud budou z hlediska odtokových poměrů varianty rovnocenné, preferovat variantu č. 3. V rámci

další přípravy záměru provést podrobné hydrotechnické posouzení těchto mostních objektů.

- xi) Nové stavby (např. RN5, případně nové sloupy u pilířů mostů D5-020 a D5-021 a opěrné zdi) umísťované do aktivních zón záplavových území vodních toků musí respektovat ustanovení § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, příp. musí být určeny jako stavby nezbytné dopravní a technické infrastruktury. Stavbou nesmí dojít ke zhoršení stávajících odtokových poměrů v daném území umístěním staveb do záplavových území.
 - xii) V souladu s ČSN EN 858-1 (75 6510) čl. 6.5.3 budou odlučovací zařízení (DUN) vybaveny uzavíratelným zařízením pro případ dosažení maximálního nahromaděného množství ropných látek a pro zachycení objemu cisterny (30 m³) v případě havárie.
 - xiii) Pro objekty staveb v záplavových a inundačních územích vodních toků (např. těleso dálnice, mostní objekty, opěrné zdi, DUN, RN) bude provedeno posouzení odtokových poměrů v dotčeném území oproti stávajícímu stavu. V případě, že se prokáže zhoršení odtokových poměrů vlivem stavby, musí být upravena stávající protipovodňová ochrana v celém rozsahu tak, aby zůstala funkční. Zároveň tyto stavby musí být navrženy tak, aby jejich konstrukce odolala mimořádnému zatížení při povodni a po jejím opadnutí.
- 14) Zpracovat geotechnický průzkum, ve kterém budou v případě potřeby stanovena podrobná opatření pro realizaci záměru a bezpečné založení stavby v místě aktivního sesuvu v km 15,160 dálnice D5 (bodový aktivní sesuv č. 7410 v k. ú. Beroun).
- 15) Ve vztahu k založení stavby prověřit v rámci geotechnického průzkumu poddolované území (klíč 2039) v k. ú. Nučice, a v případě potřeby na základě závěrů navrhnout a realizovat příslušná opatření. Zajistit odborný posudek soudního znalce v oboru poddolování – vliv posuzovaného záměru na poddolované území (klíč 2039) v k. ú. Nučice.
- 16) Při návrhu podrobného technického řešení stavby věnovat speciální pozornost vedení stavby v místě kontaktu s kulturní nemovitou památkou zámek Králův Dvůr za účelem minimalizace zásahu do této památky.
- 17) Zajistit zpracování projektu biomonitoringu, a to jak pro fázi realizace záměru (před zahájením výstavby a v průběhu výstavby, především v době zemních prací), tak pro fázi zkušebního provozu záměru (alespoň jeden ucelený rok po zahájení zkušebního provozu), a případně i po uvedení stavby do trvalého provozu (pokračování monitoringu v dalším cyklu, např. za dalších pět let po zahájení zkušebního provozu, pokud bude na základě výsledků monitoringu po zahájení zkušebního provozu pokračování monitoringu potřebné (např. z důvodů mortality a migrace živočichů apod.)). Biomonitoring bude zaměřen především na následující aspekty, cíle a požadavky:
- a) Biomonitoring bude zaměřen na výskyt zvláště chráněných druhů podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a druhů uvedených v Příloze II a Příloze IV směrnice Rady Evropského společenství 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících ptáků

- a) planě rostoucích rostlin, dále pak druhů uvedených v Příloze I směrnice Rady Evropského společenství 2009/147/EHS, o ochraně volně žijících ptáků.
- b) Cílem biomonitoringu bude zjištění, resp. ověření druhové diverzity zkoumaného území, celkového rizika pro vybrané vyskytující se organismy i pro ekosystémy.
- c) Zcela zásadní bude monitoring průběhu stavebních prací s prováděním bezprostředních kontrol území před zahájením jednotlivých zásahů do území. Za tímto účelem bude ustanoven odborný biologický dozor stavby, který bude monitorovat lokalitu a koordinovat se zhotovitelem stavební práce s cílem minimalizovat dopady na chráněné zájmy.
- d) Součástí činnosti biologického dozoru bude monitoring pohybů a migrace živočichů v území, a to nejen pro zajištění transferů, ale i pro následná opatření v podobě vhodného způsobu realizace migračních bariér a dalších navržených prvků souvisejících s jednotlivými stavebními objekty. Vhodné je to zejména s ohledem na podchycení změn, které budou nastávat v průběhu realizace stavby a úprav stávajícího prostředí.
- e) Monitoring bude sloužit pro ověření účinnosti konkrétních opatření na ochranu přírody (včetně opatření na podporu migrace) s tím, že na základě zjištění mohou být následně v případě potřeby navržena další doplňující opatření.
- f) Z důvodu ověření úspěšnosti a funkčnosti realizovaných opatření a zjištění následných skutečností při provozu komunikace provádět i následný monitoring po dokončení zkapacitnění komunikace zaměřený přednostně na ověření možné mortality a migrace živočichů ve vztahu k nové situaci v území. Takto mohou být vhodně odhaleny některé nedostatky související s realizací bariér či charakterem jednotlivých objektů, které je často poměrně snadné řešit, pokud jsou podchyceny. Do monitoringu provozu komunikace zahrnout i ověření případné mortality na oplocení komunikace.
- 18) Zajistit zpracování projektu monitoringu povrchových vod, a to jak pro fázi realizace záměru (před zahájením výstavby a v průběhu výstavby), tak pro fázi provozu záměru (alespoň po dobu dvou let po zahájení zkušebního provozu s intervalem odběrů 2x za rok tak, aby alespoň 2 odběry byly provedeny v období po ukončení zimní údržby). Monitoring povrchových vod bude zaměřen především na následující aspekty a požadavky:
- a) Odběrné profily povrchových vod stanovit na Dalejském potoce, Radotínském potoce, Vrážském potoce, Krahulovském potoce, Loděnici, Litavce a dále i na bezejmenném drobném vodním toku IDVT 10239968 (vyústění regulovaného odtoku z RN2).
- b) Odběry vzorků provést v jarním období (po období tání) a v podzimním období.
- c) V analýzách rozborů vzorků vody ve vodotečích se zaměřit na základní fyzikální a chemické ukazatele a dále na zjištění hodnot organických látek i obsahu těžkých kovů.
- d) Monitoring realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění povrchových vod.
- 19) Zajistit zpracování projektu monitoringu podzemních vod, a to jak pro fázi realizace záměru (před zahájením výstavby a v průběhu výstavby), tak pro fázi zkušebního provozu záměru (četnost, resp. délka monitoringu kvantity podzemních vod je specifikována pod písm. b), resp. pod písm. d) v případě monitoringu kvality podzemních vod). Monitoring podzemních vod bude zaměřen především na následující aspekty a požadavky:
- a) Pro monitoring kvantity podzemních vod jsou stanoveny následující jímací objekty:

Číslo jímacího objektu	Ulice, č. p.	Katastrální území
1.	Fučíkova, 157	Králův Dvůr
2.	Fučíkova, 236	Králův Dvůr
4.	Popelky Biliánové, 224	Králův Dvůr
5.	Popelky Biliánové, 234	Králův Dvůr
7.	5. května, 19	Králův Dvůr
10.	Plzeňská, 162	Králův Dvůr
14.	Plzeňská 1264	Beroun
15.	Na Podole, 740	Beroun
16.	Na Podole, 912	Beroun
17.	Na Podole, 913	Beroun
20.	Pražská, 246	Vráž
22.	Příčná ulice, zahrádka	Vráž
32.	Ve Chmelničkách, 194	Loděnice
34.	Ve Chmelničkách, 231	Loděnice
35.	Sedlecká, 73	Loděnice
39.	Havířská, 411	Loděnice
40.	Loděnice, 269	Loděnice
41.	Havířská, ev. č. 96	Loděnice
42.	Havířská, 247	Loděnice
44.	Na Vypichu, ev. č. 24	Rudná
47.	Na Vypichu, 833	Rudná
50.	Masarykova, 974	Rudná
54.	Ke Hřišti, 97	Chrástany

- b) Četnost záměrů hladin je stanovena 1x za 3 měsíce tak, aby údaje o sezónním kolísání obsáhly alespoň jeden hydrologický rok. Sledování hladin je nutno zahájit nejméně rok před započítáním stavby a pokračovat i v jejím průběhu a krátce po jejím dokončení (vhodné časové rozpětí monitoringu stanoví hydrogeolog s osvědčením o odborné způsobilosti pro obor hydrogeologie).
- c) Pro monitoring kvality podzemních vod jsou stanoveny následující jímací objekty:

Číslo jímacího objektu	Ulice, č. p.	Katastrální území
1.	Fučíkova, 157	Králův Dvůr
2.	Fučíkova, 236	Králův Dvůr
7.	5. května, 19	Králův Dvůr
10.	Plzeňská, 162	Králův Dvůr
14.	Plzeňská, 1264	Beroun
15.	Na Podole, 740	Beroun
22.	Příčná ulice, zahrádka	Vráž
32.	Ve Chmelničkách, 194	Loděnice
33.	Ve Chmelničkách, 211	Loděnice
34.	Ve Chmelničkách, 231	Loděnice
39.	Havířská, 411	Loděnice
41.	Havířská, ev. č. 96	Loděnice
42.	Havířská, 247	Loděnice

- d) Na uvedených jímacích objektech provést vstupní chemický rozbor před započítáním stavby, v průběhu stavby provádět monitoring pouze v případě havárie nebo požadavků (reklamací) ze strany některého z vlastníků výše uvedených jímacích objektů, po ukončení stavby provádět monitoring v daných objektech po období dvou let s intervalem odběrů 2x za rok tak, aby alespoň 2 odběry byly provedeny v období po ukončení zimní údržby. Analýzu provádět v rozsahu zjištění anorganických ukazatelů jakosti vody ÚCHR (úplný chemický rozbor), obsah ropných uhlovodíků (C_{10} - C_{40}), obsah organického uhlíku (TOC) a dále obsah těžkých kovů (As, Be, Cd, Hg, Pb, Ni).
- e) Monitoring realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění podzemních vod.
- 20) Zajistit zpracování projektu monitoringu půdy, a to jak pro fázi realizace záměru (před zahájením výstavby a v průběhu výstavby), tak pro fázi zkušebního provozu záměru (v projektu stanovit vhodné časové rozpětí provádění monitoringu, způsob hodnocení výsledků monitoringu i návrh následného postupu v případě překročení sledovaných kritérií). Monitoring půdy bude zaměřen především na následující aspekty a požadavky:
- a) Monitoring provádět v podzimním období.
- b) Odběry realizovat ve vhodně zvolených profilech, a to ve vzdálenosti 10 m a 100 m od okraje trasy dálnice.
- c) Monitoring půdy bude zaměřen na těžké kovy, polycyklické aromatické uhlovodíky, polychlorované bifenylly, další uhlovodíky (např. nepolární extrahovatelné uhlovodíky a C_{10} - C_{40}), včetně chloridů, sodíku a draslíku.
- d) Monitoring realizovat i v případě havarijních stavů s rizikem ovlivnění půd.
- 21) Zajistit zpracování projektu monitoringu hluku, a to jak pro fázi realizace záměru (před zahájením výstavby (pro ověření stávajícího stavu) a v průběhu výstavby), tak pro fázi zkušebního provozu záměru. Monitoring hluku bude zaměřen především na následující aspekty a požadavky:
- a) V rámci zkušebního provozu zajistit k ověření reálné hlukové situace autorizované kontrolní měření hluku ze silniční dopravy, jehož rozsah a podmínky budou dohodnuty s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví a dotčenými obcemi. Na základě výsledků tohoto měření, které budou poskytnuty rovněž dotčeným obcím a jejich prostřednictvím i veřejnosti, popřípadě bezodkladně navrhnout a realizovat nápravná protihluková opatření, jejichž účinnost bude opět ověřena následným měřením hluku.
- b) Měření hluku ze silniční dopravy bude realizováno v obcích, které mohou být záměrem z hlediska hlukové situace dotčeny. Místa monitoringu budou umístěna v chráněném venkovním prostoru staveb, které jsou situovány nejbližší k záměru.
- c) Měření hluku ze silniční dopravy (před zahájením výstavby, po zahájení zkušebního provozu) realizovat formou sedmidenního kontinuálního měření.
- d) Měření hluku ze silniční dopravy (před zahájením výstavby, po zahájení zkušebního provozu) bude prováděno synchronně a kontinuálně na všech navržených měřicích místech z důvodu zajištění stejných podmínek při měření pro následná porovnání výsledků.
- e) Ve fázi výstavby bude měření hluku provedeno v období nejhlučnější fáze výstavby, která bude stanovena na základě předložených zásad organizace výstavby.

- 22) Zajistit zpracování projektu monitoringu vibrací. V projektu budou stanovena vhodně situovaná místa ve vztahu k záměru, na kterých bude monitoring prováděn. Při výběru míst monitoringu je třeba zohlednit to, aby monitorovaná místa nebyla ovlivněna jinými zdroji vibrací. Monitoring vibrací realizovat 1x před zahájením stavby (pro ověření stávajícího stavu), a dále 1x v průběhu výstavby a 1x po zahájení zkušebního provozu, resp. v rozsahu a dle požadavků příslušných orgánů ochrany veřejného zdraví.
- 23) Zajistit zpracování projektu monitoringu kvality ovzduší, a to jak pro fázi realizace záměru (před zahájením výstavby a v průběhu výstavby), tak po uvedení stavby do zkušebního provozu. Monitoring kvality ovzduší realizovat 1x před zahájením stavby, 1x v průběhu výstavby a 1x po zahájení zkušebního provozu. Monitoring kvality ovzduší bude zaměřen především na následující aspekty a požadavky:
- a) Monitoring realizovat zejména za nepříznivých rozptylových podmínek, delšího sucha a překračuje-li rychlost větru 5 m/s (monitoring před zahájením a po ukončení výstavby realizovat za srovnatelných meteorologických podmínek).
 - b) Monitoring realizovat jako sedmidenní kontinuální měření v období mimo topnou sezonu tak, aby byl minimalizován vliv lokálních topenišť na kvalitu ovzduší.
 - c) V rámci monitoringu ovzduší budou sledovány suspendované prachové částice frakce PM_{10} , suspendované prachové částice frakce $PM_{2,5}$, oxid dusičitý a případně i benzo(a)pyren.
- 24) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavek:
- Stanovit s ohledem na požadavky dotčených obcí trasy staveništní dopravy tak, aby byla, pokud možno, vedena přímo po dálnici D5 a nevedla v blízkosti obytné zástavby a nezpůsobovala dopravní potíže na frekventovaných komunikacích, a to zejména v době ranní a odpolední dopravní špičky.
- 25) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavek:
- Umístění zařízení staveniště řešit s ohledem na požadavky dotčených obcí a dotčených orgánů s tím, že zařízení staveniště a deponie stavebního materiálu nebudou umístěny v aktivní zóně záplavového území a výkopový i stavební materiál bude uložen tak, aby nedocházelo k jeho splavování do vodních toků.
- 26) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavky týkající se stanovení opatření k ochraně před hlukem:

- a) Vzhledem k malé vzdálenosti chráněné zástavby od dálnice D5 přednostně realizovat navržené protihlukové stěny, které budou mít akusticky stínící účinek vůči ostatní návazné stavební činnosti s tím, že při jejich výstavbě bude respektováno omezení doby provozu stavebních strojů a použití mobilních protihlukových stěn, která jsou specifikována v akustickém posouzení (EKOLA group, spol. s r.o., zakázkové č.: 19.0002-04, červenec 2023).
 - b) Zajistit ochranu před hlukem i v období terénních úprav, kdy bude na plochu pro rozšíření dálnice navážena zemina, která bude následně hutněna a upravována do finálního stavu stavebními bagry a dalšími stroji.
 - c) Nákladní automobily a strojní zařízení používat v bezvadném technickém stavu, správně seřízené, provádět jejich pravidelnou údržbu. V případě strojních zařízení používat podle potřeby zvukově izolačních krytů.
 - d) Stavební práce a provoz staveništní dopravy neprovádět v noční době (22.00 – 6.00 hodin) ani v časném ranním a pozdním večerním období (6.00 – 7.00, 21.00 – 22.00 hodin).
- 27) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména s důrazem na následující opatření a zásady týkající se stanovení opatření k omezení emisí látek znečišťujících ovzduší vycházejících z Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019):
- a) Organizačními opatřeními zajišťovat minimalizaci aktivních ploch, které jsou zdrojem prašnosti, a při nepříznivých klimatických podmínkách (v době delšího sucha a překračuje-li rychlost větru 5 m/s) zajistit skrápění těchto ploch.
 - b) Plochy určené k následným vegetačním úpravám osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdokryvná.
 - c) V době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu strojních zařízení s vysokým výkonem, který se promítá do zvýšených emisí znečišťujících látek.
 - d) Při nakládce a vykládce prašných materiálů minimalizovat spádové výšky.
 - e) Dopravu sypkých a prašných materiálů zajišťovat cisternami nebo zakrytými vozidly (zaplachtovat korby automobilů, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm).
 - f) Zajistit čištění podvozkové části nákladních automobilů vyjíždějících na veřejné komunikace.
 - g) V případě znečištění veřejných komunikací zajistit bezodkladnou a účinnou očistu.
 - h) Kontrolovat technický stav strojních zařízení a nákladních automobilů s ohledem na znečišťování ovzduší.
- 28) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci

potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavky týkající se stanovení opatření k ochraně povrchových a podzemních vod:

- a) Zvýšenou pozornost věnovat technickému stavu strojních zařízení a nákladních automobilů (s ohledem na únik pohonných hmot a provozních kapalin) a periodickým kontrolám.
- b) Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních úniků závadných látek.
- c) V případě havarijního úniku závadných látek neprodleně zahájit sanační práce.
- d) Během realizace vrtných prací pro pilotové základy či realizace plošných základů v místech propustků zajistit staveniště před přívaly srážkových vod (obvodová drenáž, izolace, pažení apod.) a zamezit tak průniku povrchových vod do podzemního kolektoru či stavební jámy.

29) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavek:

- Z hlediska ochrany horninového prostředí věnovat zvýšenou pozornost zajištění stability svahů, a to u všech lokalit s plánovaným rozšířením zářezů a násypů stávajícího tělesa dálnice.

30) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavky týkající se stanovení opatření k ochraně přírody a krajiny:

- a) Stanovit biologický dozor stavby zajišťovaný odborně způsobilou osobou, který bude svou činnost koordinovat se zástupci KÚ Středočeského kraje, Správy CHKO Český kras, případně ČIŽP.
- b) Činnosti, při kterých bude zásadně dotčeno stávající prostředí (větší zásahy do porostů a půdní skrývky) realizovat mimo období reprodukce většiny živočišných druhů (tj. mimo 1. 4. až 31. 7.). S ohledem na možnosti realizace záměru a zkušenosti s podobnými stavbami je třeba z pohledu očekávaného vlivu na rostliny a živočichy respektovat následující:
 - i) Plošné kácení dřevin realizovat v době vegetačního klidu (v době 1. 10. až 31. 3.). V případě dodatečných zjištění lze realizovat jednotlivá kácení v době mimo 1. 4. až 31. 7. bez omezení (viz dále). V případě jednotlivého kácení v hnízdním období lze toto realizovat pouze při zajištění biologického dozoru, který provede ohledání dřevin a jejich okolí před samotným kácením.
 - ii) Prvotní zásahy do přírodních částí území (tj. plochy mimo polní kultury a mimo pravidelně kosené luční plochy) realizovat v období mimo 15. 3. až 15. 7.

- za předpokladu, že bezprostředně (myšleno do 10 dnů před zahájením) proběhne kontrola lokality odborně způsobilou osobou, která zajistí transfery živočichů.
- iii) Následné provádění stavby v období 15. 3. až 15. 7. je možné pod dohledem odborně způsobilé osoby, která zajistí naplnění obecné ochrany, tj. monitoring a následnou ochranu hnízdění ptáků a výskytu živočichů, a s tím souvisejících transferů, případně omezování stavby (časové a prostorové v případě nutnosti, při absenci jiných zákonných řešení).
 - iv) Přítomnost biologického dozoru je žádoucí i v období zbývajících částí roku z důvodu monitoringu migrace a transferu živočichů.
 - v) Největší pozornost biologického dozoru věnovat úsekům s přírodními biotopy a blízkými výskytu některých cennějších a zvláště chráněných druhů rostlin, jedná se o rozvolněné porosty hercynských dubohabřin v km 13,600–14,200 jižně od dálnice D5, v km 14,600 severně od dálnice D5 a v km 14,800. Na těchto lokalitách minimalizovat zásahy a deponie, a v případě potřeby provést transfery jedinců mimo dotčené plochy.
- c) Vzhledem k zjištěnému výskytu ryb v tocích je nutné v dostatečném předstihu před zahájením prací ve vodním prostředí informovat hospodáře místní organizace Českého rybářského svazu, z. s. (dále jen „MO ČRS“) o termínu prací, aby mohl být proveden odlov a transfer ryb do úseku, který není omezen stavebními pracemi. Místo transferu je vhodné ponechat na rozhodnutí hospodáře a osobě odborného dozoru.
- i) Odlov ryb provádět pomocí elektrického agregátu. Úseky dotčené stavbou budou sloveny 2x, s jednohodinovým odstupem. Je nutné vzít v úvahu, že záchranné transfery nelze provádět za a) zvýšených průtoků, které by znemožnily slovy ryb, b) při zvýšeném zákalu vody, c) při teplotě vody nižší než 4 °C nebo vyšší než 20 °C, d) při částečně zamrzlé hladině vody.
 - ii) Odchycení jedinci budou neprodleně přemístěni do nedotčeného úseku téhož toku, a budou rozptýleni v úsecích 30–50 m na místa, odpovídající biotopovým nárokům druhu, anebo na jiná vhodná místa, která budou vybrána biologickým dozorem po dohodě s MO ČRS. Práce v toku budou prováděny plynule, bez plánovaných časových prodlev. V případě nenadálé potřeby jejich přerušení na dobu delší než 30 dnů, je nutné provést opakovaný odlov a transfer dle výše uvedených podmínek.
- d) Při stavebních zásazích v blízkosti vodních toků (mostní objekty, úpravy) postupovat tak, aby základové spáry byly hloubeny na sucho s odvedením vody obtokovým korytem (respektive dočasným zatrubněním). Účelem je eliminovat intenzitu zákalu vody a dobu jeho trvání. Každé takovéto činnosti bude předcházet průzkum dotčeného úseku a záchranný transfer, pokud bude do toku (vodního prostředí) zasahováno.
- e) Koordinace stavby bude probíhat za účasti biologického dozoru, který bude odsouhlasovat místa deponií zeminy a pohybu vozidel s ohledem na přítomnost některých cenných biotopů a výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v blízkosti stavby (především okraje CHKO Český kras).
- f) Horninové prostředí a jiné na živiny chudé půdy ponechat obnažené (zejména zářezy, násypy), případně podobné prvky na náspech přímo vytvářet (pásy z kamení apod.). Neprovádět všude záměrně rekultivace typu převrstvení podobných výchozů zeminou.

Nebude zde tedy plošně prováděno ohumusování a osetí kulturními travními směsmi. Na prudších svazích upřednostňovat namísto geotextilií přirozené materiály z kamení či přímo vytvářet pásy a terasy z kamení nebo zídky.

- g) Realizovat různé drobné úkryty ve formě kamenů, kmenů, pařezů apod. v blízkosti propustků a migračních objektů. Cílem je diverzifikovat povrch a poskytnout tak drobným živočichům úkryty, usnadnit jejich pohyb v rámci objektů. Tam, kde to není z konstrukčních důvodů možné, preferovat obložení kamenem namísto rovné hladké betonové plochy, či dodatečně konstrukční plochu přisypat přirozeným substrátem (např. štěrkopískem).
 - h) Při provádění prací je nezbytné maximum úkonů provádět ze břehu – bez pojezdu mechanismů v korytě toku. Firma realizující práce v korytě musí přijmout taková opatření, která zamezí úniku pohonných a stavebních hmot do vodního prostředí. Standardní podmínkou je trvalá přítomnost funkční záchytné stěny pod úsekem stavby.
 - i) Pro začlenění trasy a celkově celého záměru do okolní krajiny je žádoucí provádět zásahy do krajinných prvků v co nejmenší míře. Tím je především snaha zachovávat cenné porosty zeleně vázané na koridory vodotečí. Zeleň, která bude v těchto plochách odstraněna, musí být v maximální možné míře nahrazena novými výsadbami tak, aby byl zachován liniový charakter zeleně podél vodních toků.
 - j) Při výkopech zeminy v místě výskytu invazních druhů, např. pajasanu žláznatého (*Ailanthus altissima*) postupovat tak, aby rostliny nebyly rozšiřovány (především oddenky, zeminou se semeny). Kontaminovaná zemina (včetně nadzemních částí rostlin) bude deponována na skládku anebo bude zemina použita ve stejném místě k zásypu. Dále zajistit následnou péči, jejímž cílem bude chemická likvidace. Tento druh v součinnosti s orgány ochrany přírody likvidovat např. dle tzv. Beskydského způsobu.
 - k) V rámci následné údržby travnatých ploch preferovat kosení namísto mulčování, rovněž lze využít některé přirozené biologické prvky potlačující ruderalní druhy typu třtiny křovištní (*Calamagrostis epigejos*), a to cílený výsev např. kokrhele menšího (*Rhinanthus major*).
 - l) V případě zásahů do lesních porostů a otevření porostního pláště realizovat již v průběhu stavby opatření na co nejdřívejší vytvoření krytu a uzavření okraje lesního porostu, a to nejlépe vhodnou výsadbou pláště z autochtonních křovin, případně dřevin.
- 31) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavek:
- V blízkosti areálu kulturní památky zámek Králův Dvůr nezřizovat žádná zařízení staveníště, pohyb těžké stavební techniky v okolí kulturní památky omezit na prostor vlastní stavby.
- 32) Zajistit, aby v rámci podrobných zásad organizace výstavby byl pro jednotlivé lokality zpracován, a to i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry, i soubor organizačních a technických opatření k minimalizaci

potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména se zaměřením na následující požadavek:

- Zpracovat opatření k zajištění informovanosti dotčených obcí (a jejich prostřednictvím i obyvatelstva) o termínech a délce příslušných etap výstavby a ustanovit kontaktní osobu/osoby, na kterou/které by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

- 33) Zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně průběžné kontroly plnění opatření a popřípadě bezodkladné nápravy zjištěných nedostatků (viz podmínky č. 24-32).
- 34) Zajistit realizaci protihlukových opatření souvisejících s posuzovaným záměrem (viz podmínka č. 7).

Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 35) Pravidelně provádět čištění a údržbu komunikace. Pravidelně kontrolovat propustnost kanalizačního systému komunikace, zajistit údržbu dešťových usazovacích nádrží a retenčních nádrží. Vzhledem k tomu, že umístěním objektů retenčních nádrží v záplavovém území bude docházet při zvýšených průtocích k jejich zaplavení a nádrže budou tedy zanášeny, zajistit, aby byly nádrže následně po opadnutí povodňových situací vyčištěny a bezodkladně uvedeny do provozuschopného stavu.
- 36) Pro zimní údržbu preferovat používání soli s minimálními obsahy těžkých kovů a preferovat používání vodných roztoků solí pro minimalizaci kontaminace vod a půd.
- 37) Při úniku nebezpečných látek co nejrychleji zabránit jejich dalšímu úniku, zejména do kanalizace, v opačném případě je pak co nejrychleji odčerpát z kanalizace.

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- 38) Před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po zahájení zkušebního provozu zajistit provádění monitoringu složek a charakteristik životního prostředí (biomonitoring, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring půdy, monitoring hluku a vibrací a monitoring kvality ovzduší) v rozsahu podle zpracovaného projektu monitoringu složek a charakteristik životního prostředí (viz podmínky č. 17-23) s tím, že výsledky monitoringu budou předávány dotčeným obcím. V případě, že by monitoring prokázal významné nepříznivé vlivy na složky a charakteristiky životního prostředí, neprodleně zahájit opatření k nápravě.
- 39) Po dobu 5 let po výstavbě monitorovat stav vysázených dřevin, a to zejména dřevin s protiprašnou funkcí určených ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu. Zajistit jejich údržbu a popřípadě i obnovu za uhynulé dřeviny, a to v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
- 40) Po dobu 3 až 5 let po výstavbě monitorovat výskyt invazních druhů rostlin na lokalitách dotčených výstavbou. V případě nálezu přijmout opatření k likvidaci porostů těchto druhů.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem záměru je zkapacitnění dálnice D5 v km 0,000–22,575 (Praha – Králův Dvůr), které je v řešeném úseku navrženo ze stávajícího šířkového uspořádání v kategorii D26,5/100 na D34/130. Dálnice D5 primárně zajišťuje napojení pro tranzitní dopravu do Spolkové republiky Německo na dálnici A6 a napojení okolních aglomerací (především města Plzeň) s hl. m. Prahou. Důležitým faktorem je rovněž napojení dálnice D5 na Silniční okruh kolem Prahy. Komunikace je součástí mezinárodní silniční sítě TEN-T a je po ní veden mezinárodní evropský tah E50. Zkapacitnění dálnice ve stávající stopě je z hlediska dopadů na většinu složek životního prostředí příznivější oproti vedení zkapacitněné dálnice mimo stávající stopu, což by mělo za následek významně větší zábory půd a významně větší ovlivnění dalších složek ŽP (např. bioty). Další alternativní varianty technického řešení a směrového vedení proto nebyly zvažovány.

Začátek předmětného záměru se napojuje na MÚK Třebonice, která je součástí stavby D0 515 Slivenec–Třebonice a navazuje na D0 516 Třebonice–Řepy a Rozvadovskou spojku. Posuzovaný úsek zkapacitnění D5 končí na hranici MÚK Beroun-západ v km 22,575. Záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení řešen invariantně, s výjimkou variantního technického řešení několika mostních objektů. Součástí záměru je úprava pěti mimoúrovňových křižovatek – MÚK Rudná (km 5,360), MÚK Loděnice (km 10,245), MÚK Beroun-východ (km 14,565), MÚK Beroun-centrum (km 18,395), MÚK Beroun-západ (km 22,400), dále úprava mostních objektů a obnovení odpočívky Beroun v km 16,250.

Dne 14. 5. 2021 byla na MŽP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen "dokumentace EIA"), zpracovaná autorským kolektivem pod vedením Ing. Libora Ládyše, držitele autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu, která obsahovala řadu odborných studií a dalších příloh.

Dopisem ze dne 20. 5. 2021 MŽP rozeslalo dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci EIA byla zveřejněna na úředních deskách obou dotčených krajů (hlavní město Praha a Středočeský kraj) dne 1. 6. 2021. Termín pro vyjádření k dokumentaci EIA uplynul dne 1. 7. 2021.

K dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 31 vyjádření (12 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 8 vyjádření dotčených orgánů, 4 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 3 vyjádření ostatních subjektů a 4 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 3 vyjádření (2 vyjádření dotčených orgánů a 1 vyjádření odboru Ministerstva životního prostředí).

Dopisem ze dne 14. 7. 2021 byl pověřen zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) Ing. Václav Obluk, držitel autorizace ve smyslu § 19 zákona (dále

těž „zpracovatel posudku“) (rozhodnutí o udělení autorizace č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98; poslední rozhodnutí o prodloužení platnosti autorizace č.j.: MZP/2021/710/4478). Dokumentace EIA včetně všech obdržených vyjádření k ní byla zpracovateli posudku doručena dne 19. 7. 2021.

Dopisem ze dne 4. 8. 2021 byla dokumentace EIA na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu posouzení vlivů záměru na životní prostředí (dále také „proces EIA“) a na základě doporučení zpracovatele posudku vrácena oznamovateli záměru k přepracování. Vzhledem k environmentálním charakteristikám dotčeného území a k charakteru předloženého záměru bylo nezbytné, aby se přepracovaná dokumentace EIA zaměřila zejména na informace a aspekty týkající se přesnějšího vyhodnocení hlukové situace (s důrazem na starou hlukovou zátěž), vyhodnocení vlivu nárůstu dopravního zatížení rozšířené dálnice D5 na navazující pozemní komunikace hl. m. Prahy, precizaci posouzení vlivů na veřejné zdraví a vypořádání relevantních připomínek obsažených ve vyjádřeních k dokumentaci EIA.

Dne 19. 12. 2023 byla na MŽP předložena přepracovaná dokumentace EIA, zpracovaná autorským kolektivem pod vedením Ing. Libora Ládyše, držitele autorizace dle § 19 zákona, v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu. V přepracované dokumentaci EIA a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, a to jak ve fázi přípravy a realizace, tak provozu záměru. Přepracovaná dokumentace EIA obsahovala vypořádání vyjádření obdržených k původní dokumentaci EIA, a rovněž adekvátním způsobem reagovala na požadavky uvedené v dopise, kterým MŽP vrátilo původní dokumentaci EIA oznamovateli k přepracování. Akustické posouzení bylo zpracováno v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb., které nabylo účinnosti dne 1. 7. 2023, a kterým byl odstraněn institut tzv. „staré hlukové zátěže“. Dále dopravně-inženýrské podklady byly doplněny o kartogramy intenzit automobilové dopravy pro část území hl. m. Prahy (D0 515, D0 516, Rozvadovská spojka) pro všechny řešené horizonty a na jejich základě byly aktualizovány odborné studie – Akustické posouzení, Rozptylová studie a Posouzení vlivů na veřejné zdraví, které bylo rovněž upraveno i na základě nového Akustického posouzení a Rozptylové studie. Všechny obdržené připomínky ve vyjádřeních k původní dokumentaci EIA byly vypořádány v samostatné úvodní kapitole přepracované dokumentace EIA. Přílohami přepracované dokumentace EIA jsou kromě technických a analytických výkresů a vizualizace i dále uvedené odborné studie: Doplnění dopravně-inženýrských podkladů (autorský kolektiv spol. AFRY CZ s.r.o., červen 2022), Akustická studie (Ing. Vít Rejha, červenec 2023), Rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, leden 2023), Posouzení vlivu na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžičková, červenec 2023), Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Mgr. Radim Kočvara, říjen 2023), Rámcová migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, říjen 2023), Posouzení vlivů stavby na krajinný ráz (Ing. Jan Duřt, Ing. Jakub Černý, leden 2023), Dendrologický průzkum (Ing. Lucie Dalecká, Ing. Markéta Hanzlová, Ing. Pavel Hudousek, srpen 2020), Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (RNDr. Jiří Starý, listopad 2022), Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, leden 2023).

Posouzení záměru v přepracované dokumentaci EIA je provedeno na stávající stav a čtyři výhledové časové horizonty, a to fázi výstavby, výhledový stav v roce 2025 (horizont zprovoznění zkapacitnění dálnice D5 v úseku km 0,000–11,000 – dle přepracované dokumentace EIA se kapacita dálnice D5 již ve stávajícím stavu blíží k horní hranici dopravního zatížení),

výhledový stav v roce 2035 (horizont zprovoznění zkapacitnění dálnice D5 v úseku km 0,000–22,575) a výhledový stav v roce 2050 (vzdálený výhledový horizont).

Z hodnocení vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeného v přepracované dokumentaci EIA vyplývá, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí spojené se záměrem byly v dokumentaci vyhodnoceny jako přijatelné. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Z provedeného posouzení vlivu záměru na veřejné zdraví, které je součástí přepracované dokumentace EIA, plyne, že z hlediska expozice hluku nebude realizace záměru s protihlukovými opatřeními v celkovém hodnocení příčinou významného zvýšení zdravotních rizik, naopak na většině území dojde ke snížení negativních zdravotních účinků hluku. Z hlediska vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Vlivy výstavby na ovzduší a klima jsou v přepracované dokumentaci EIA celkově hodnoceny jako akceptovatelné. Ve fázi výstavby lze přispěvky k imisní zátěži v posouzených etapách realizace záměru, vzhledem k dočasnosti (fáze výstavby), označit za malé a málo významné. Ve fázi provozu dojde realizací záměru v roce 2035 především k nevýznamnému poklesu příspěvků k imisní zátěži u zvolených výpočtových bodů (hygienicky významné objekty – obytná zástavba) nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice D5. Ve vzdáleném výhledovém stavu v roce 2050 lze předpokládat nevýznamný nárůst příspěvků k imisní zátěži posuzovaných polutantů.

Vliv záměru na hlukovou situaci je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen ve fázi výstavby pro předpokládané nejhluchnější činnosti, při kterých byl hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7:00–21:00 h splněn ve všech kontrolních výpočtových bodech. Rovněž z hlediska provozu silniční dopravy při mimostaveništní dopravě nedojde vlivem výstavby záměru ke zhoršení celkové akustické situace, neboť bude splněn příslušný hygienický limit z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích 68 dB v denní době. Ve fázi provozu záměru dojde vlivem vybudování zkapacitnění dálnice D5 v zájmovém území k celkovému snížení počtu ovlivněných obyvatel ve vyšších hlukových pásmech a příslušný hygienický limit 68/58 dB (den/noc) bude v okolí posuzovaného úseku D5 při realizaci navržených protihlukových opatření dodržen.

Vliv realizace záměru na podzemní vody v období výstavby a v souvislosti s rekonstrukcí/zkapacitněním mostních objektů je předpokládán jako mírný a dočasný, který po vybudování stavby odezní. Z hlediska srážkových vod lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod. Potenciálně nejvýznamnějším zdrojem znečištění povrchových vod z dopravy je zimní údržba vozovky, nicméně přepracovaná dokumentace EIA konstatuje, že tento vliv bude přijatelný a za účelem jeho minimalizace budou realizována příslušná vodohospodářská řešení a monitoring. Z hlediska povrchových a podzemních vod nepředstavuje výstavba ani provoz záměru riziko pro životní prostředí.

Vliv záměru spojený s trvalým zábořem zemědělské půdy (cca 8,4 ha) a lesních pozemků (cca 1,1 ha) je v přepracované dokumentaci EIA hodnocen vzhledem k velikosti záboru

(zemědělská půda) jako významný, nicméně celkově je vzhledem k charakteru záměru, jeho parametrům, charakteru i významnosti hodnocen jako akceptovatelný. Záměr nebude představovat významný zásah do geologických poměrů.

Vliv záměru na biodiverzitu (faunu, flóru a ekosystémy) je v přepracované dokumentaci EIA vyhodnocen jako akceptovatelný. Ovlivnění biodiverzity, ve smyslu snížení kontaktu populací, omezení migrace, či mortality jedinců, je dále minimalizováno řadou navržených opatření, které jsou součástí podmínek tohoto závazného stanoviska. Rovněž nikde v území nedojde k dotčení větší populace některého z druhů či větší plochy jeho biotopu nebo stanoviště, ale vždy se jedná o zásah dotýkající se poměrově menší plochy a současně do biotopu zastoupeného výrazně více i v okolí.

V souvislosti se záměrem se nepředpokládají negativní vlivy na lokality soustavy NATURA 2000 (nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 je EVL CZ0214017 Karlštejn – Koda, která se nachází ve vzdálenosti cca 150 m jižním směrem od záměru v km 13,130). Z hlediska vlivu záměru na územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES“) přepracovaná dokumentace EIA konstatuje, že za účelem zajištění funkčnosti a provázanosti těchto prvků, bude nutné realizovat dva migrační objekty v km 6,900–7,600 a v km 14,150–15,000. Záměr nezasahuje do žádných registrovaných významných krajinných prvků (dále také „VKP“) a vlivy záměru na VKP tzv. ze zákona (lesy a vodní toky a jejich údolní nivy) lze považovat za akceptovatelné. Záměr se přibližně v km 12,000–16,500 okrajově dotýká chráněné krajinné oblasti (dále také „CHKO“) Český kras. Z přepracované dokumentace EIA vyplývá, že navrhovaný záměr je navržen v souladu s dlouhodobými cíli, návrhy opatření a navrhovanými zásadami platného Plánu péče o CHKO Český kras na období 2020–2029.

Z provedených posouzení krajinného rázu, která jsou součástí přepracované dokumentace EIA, plyne, že záměr představuje únosný zásah do krajinného rázu a charakteristický ráz předmětné lokality bude zachován.

Žádné další vlivy nebyly ve své významnosti (po zhodnocení velikosti vlivu, časového rozsahu, a dalších atributů) vyhodnoceny jako významně nepříznivé nebo takové, které by znemožňovaly realizaci záměru. V rámci předložené přepracované dokumentace EIA nebyly zjištěny skutečnosti, které by vylučovaly realizaci záměru. Při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, nepřinese výstavba ani provoz záměru významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dopisem ze dne 26. 1. 2024 MŽP rozeslalo přepracovanou dokumentaci EIA dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla přepracovaná dokumentace EIA zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené přepracované dokumentaci EIA, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o přepracované dokumentaci EIA na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o přepracované dokumentaci EIA byla zveřejněna 29. 1. 2024 na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy, následně dne 31. 1. 2024 byla informace o přepracované dokumentaci EIA zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje. Termín pro vyjádření k přepracované dokumentaci EIA uplynul dne 1. 3. 2024.

K přepracované dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 33 vyjádření (12 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 2 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 5 vyjádření ostatních subjektů a 3 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 1 vyjádření (vyjádření dotčeného orgánu). Obdržená vyjádření obsahovala připomínky k následujícím hodnoceným oblastem a způsobu posouzení: vyhodnocení dopravních intenzit (úplnost dopravně inženýrských podkladů), zohlednění kumulativních vlivů a koordinace harmonogramu (etapizace) výstavby s dalšími záměry v okolí (zejména se záměrem „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“), kvalita hlukové studie a dostatečnost protihlukových opatření, opatření pro ochranu ovzduší (zejména před emisemi prachu), koordinace staveništní dopravy, vegetační úpravy okolí dálničního tělesa, stavební úpravy mostních objektů a jejich provoz během výstavby, migrační objekty, vliv záměru na hydrogeologické prostředí (odtokové poměry srážkových vod, protipovodňová opatření, ochrana vodních zdrojů), vyhodnocení vlivu na poddolovaná území a související opatření. Veškerá obdržená vyjádření k přepracované dokumentaci EIA, která byla MŽP zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku. Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k přepracované dokumentaci EIA byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány. Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 1 vyjádření dotčeného orgánu, a to Ministerstva zdravotnictví. Toto vyjádření upozorňuje na nutnost plnění podmínek místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví ve vztahu k území Středočeského kraje (neumísťovat staveniště v lokalitě „Podmostí v Berouně“ a v blízkosti bytového domu č. p. 36, ul. U Nádraží, navrhnout v obou směrech pohltivou protihlukovou stěnu). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. U tohoto vyjádření však bylo vyhodnoceno, že může obsahovat podstatné nové skutečnosti, ke kterým v souladu se zásadou materiální pravdy zakotvenou mezi základními zásadami činnosti správních orgánů dle části první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a za přiměřeného použití § 50 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů nelze nepřihlídnout. Přestože se tedy jedná o vyjádření zaslané po lhůtě, bylo s ohledem na výše uvedené k jeho obsahu přihlédnuto a vyjádření je zpracovatelem posudku vypořádáno v části V. posudku a zohledněno v návrhu stanoviska v posudku. Relevantní opatření k ochraně veřejného zdraví jsou v tomto závazném stanovisku zohledněna, vč. stanovení příslušných podmínek týkajících se zřízení zařízení staveniště, protihlukových opatření apod.

Dne 27. 3. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání záměru dotčeným územním samosprávným celkům ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zveřejnilo ji dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úřední desce hlavního města Prahy zveřejněna dne 28. 3. 2024 a na úřední desce Středočeského kraje zveřejněna dne 2. 4. 2024.

Dopisem ze dne 28. 3. 2024 MŽP zaslalo zpracovateli posudku, Ing. Václavu Oblukovi všechny dostupné podklady pro zpracování posudku. Zpracovatel podklady obdržel dne 3. 4. 2024 a lhůta pro zpracování posudku tak plynula do 13. 5. 2024.

Veřejné projednání přepracované dokumentace EIA ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 10. 4. 2024 od 15:00 hodin v Kulturním zařízení Loděnice, Plzeňská 94, 267 12 Loděnice. Na veřejném projednání zástupce oznamovatele seznámil přítomné zástupce dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zástupce zpracovatele přepracované dokumentace EIA poté seznámil účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku shrnul obsah podkladů, které dosud obdržel pro zpracování posudku. Zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů, a v rámci navazující diskuze následně i zástupci veřejnosti a dotčené veřejnosti uplatnili svá vyjádření k záměru. Obsahově byla uplatněna obdobná vyjádření, jako ta, která byla MŽP zaslána již v písemné podobě v rámci lhůty pro vyjádření k přepracované dokumentaci EIA (rozsah oblastí připomínek je tedy shodný). Na vznesené připomínky a dotazy bylo zástupci jednotlivých stan (oznamovatelem, zpracovatelem přepracované dokumentace EIA, zástupci MŽP) reagováno. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 7. 5. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/2599.

Dne 13. 5. 2024 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný Ing. Václavem Oblukem v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku na základě přepracované dokumentace EIA, obdržených vyjádření k přepracované dokumentaci EIA, závěrů z veřejného projednání, doplňujících informací a s ohledem na ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v přepracované dokumentaci EIA, dospěl k závěru, že navržené řešení záměru umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými legislativními předpisy. Zpracovatel posudku tedy navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 28 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 12. 6. 2024.

Z výsledků hodnocení a autorizovaných studií předložených v rámci přepracované dokumentace EIA vyplývá, že vlivy záměru mají v převážné míře lokální až regionální charakter (např. vlivy záměru na půdy, vlivy na zvláště chráněná území). Určité vlivy předmětného záměru se mohou projevit i v rámci širšího zájmového území, a to na regionální úrovni (zejména vlivy záměru na akustickou situaci, ovzduší a vody). Realizace záměru nebude představovat významně negativní ovlivnění životního prostředí a předmětný záměr je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný. V důsledku výstavby a provozu záměru nedojde k výrazným negativním změnám, které by nebylo možné eliminovat vhodně navrženými opatřeními, a které by bránily realizaci stavby. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví byly v přepracované dokumentaci EIA a jejich přílohách dostatečně vyhodnoceny a vliv záměru označen za akceptovatelný.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení přepracované dokumentace EIA, obdržených vyjádření a na základě veřejného projednání doporučil záměr při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem

následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, přepracované dokumentace EIA, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy, a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a lze tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu stanoviska uvedeno celkem 28 podmínek pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 5 podmínek stanovuje povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru.

Podmínky navržené v návrhu stanoviska v posudku byly v tomto závazném stanovisku příslušným úřadem formálně, resp. formulačně upraveny bez dopadu na jejich věcný obsah, příp. byly zpřesněny tak, aby splňovaly kritérium závaznosti, tzn. aby nebyly formulovány jako doporučující, ale závazné. Dále byly příslušným úřadem některé podmínky věcně upraveny, příp. doplněny a některé rozděleny, to se týká následujících podmínek:

V posudku navržená podmínka č. 1 byla příslušným úřadem doplněna o specifikaci etapy stavby MÚK Třebonice, která řeší navýšení kapacity mimoúrovňové křižovatky v nejvytíženějším směru z dálnice D0 (stavby 515) na dálnici D5 směr Plzeň a v opačném směru. Stavba „D0 MÚK Třebonice 0. etapa zkapacitnění“ začíná na Pražském okruhu v km 21,950 a končí v km 22,700. Na Rozvadovské spojnici stavba začíná v km 0,175 a končí na dálnici D5 ve směru na Plzeň v km 0,4685. Doplnění vychází rovněž z aktuálního stavu přípravy obou záměrů a realistické úrovně jejich koordinace. Podmínka byla rovněž příslušným úřadem formulačně upravena s cílem tuto návaznost s ohledem na obdržená vyjádření více zdůraznit.

V posudku navržená podmínka č. 13, část f) vii) byla ve třetí odrážce v souladu s vyjádřením správce povodí (Povodí Vltavy) k přepracované dokumentaci upravena z hlediska číslování dešťové usazovací nádrže. Část podmínky č. 13 f) x) byla formulačně upravena a současně z ní byla vypuštěna část týkající se řešení mostního objektu D5 007 přes Radotínský potok. Uvedená část podmínky týkající se tohoto mostního objektu byla duplicitní k podmínce č. 12, části d). Požadavek na realizaci varianty č. 2 řešení mostního objektu D5 007 přes Radotínský potok je tak dostatečně zajištěn již v uvedené části podmínky č. 12.

V posudku navržená podmínka č. 15 byla příslušným úřadem doplněna, resp. rozšířena. Cílem návrhu této podmínky v posudku bylo provedení geotechnického průzkumu v zájmu bezpečného založení stavby ve vztahu k poddolovanému území 2039 k. ú. Nučice. Tato podmínka byla příslušným úřadem doplněna o požadavek na zpracování posudku soudního znalce v oboru poddolování, který bude podrobně analyzovat, jak navrhovaný stavební záměr ovlivní stabilitu terénu a existující stavby. Účel podmínky tak byl příslušným úřadem rozšířen i o minimalizaci vlivů na zmíněné poddolované území. Příslušný úřad k tomuto doplnění podmínky přistoupil

s ohledem na vyjádření obce Mezouň, které obsahuje připomínku, že v dokumentaci není vliv záměru na toto poddolované území dostatečně vyhodnocen. Obdobná připomínka byla uplatněna obcí Nučice a dalšími subjekty v procesu EIA k záměru „Novostavba trati Praha-Smíchov - Beroun“. MŽP v závazném stanovisku k tomuto záměru stanovilo obdobnou podmínku, a proto ke stanovení této podmínky, resp. k doplnění podmínky navržené zpracovatelem posudku týkající se poddolovaného území v k. ú. Nučice přistoupilo i v tomto případě, neboť se jedná o obdobnou situaci.

V posudku navržená podmínka č. 17 byla příslušným úřadem pro přehlednost a snazší kontrolu plnění podmínky (v rámci navazujících řízení k záměru) rozdělena příslušným úřadem na samostatné podmínky (podmínky č. 17 – 23 tohoto závazného stanoviska) podle jednotlivých složek životního prostředí. Samostatně je tak v podmínkách stanoven biomonitoring (podmínka č. 17), monitoring povrchových vod (podmínka č. 18), monitoring podzemních vod (podmínka č. 19), monitoring půdy (podmínka č. 20), monitoring hluku (podmínka č. 21), monitoring vibrací (podmínka č. 22) a monitoring kvality ovzduší (podmínka č. 23). V rámci jednotlivých monitoringů, resp. podmínek byly dále příslušným úřadem podrobněji specifikovány časové rámce realizace jednotlivých monitoringů, které vycházejí z přepracované dokumentace EIA (zejména z kap. D.IV na str. 331-336) či z jejích příloh (např. Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Mgr. Radim Kočvara, říjen 2023), Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (RNDr. Jiří Starý, listopad 2022), Akustická studie (Ing. Vít Rejha, červenec 2023), Rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, leden 2023) apod.), příp. byly stanoveny odborným odhadem příslušného úřadu.

V posudku navržená podmínka č. 18 byla příslušným úřadem pro přehlednost a snazší kontrolu plnění podmínky (v rámci navazujících řízení k záměru) rozdělena na samostatné podmínky (podmínky č. 24 - 32 tohoto závazného stanoviska) podle požadavků na zásady organizace výstavby dle jednotlivých okruhů organizačních a technických opatření, tzn. samostatně byly stanoveny podmínky pro soubory opatření týkající se staveništní dopravy, umístění zařízení stavenišť, opatření k ochraně před hlukem, opatření k omezení emisí látek znečišťujících ovzduší, opatření k ochraně povrchových a podzemních vod, opatření k ochraně horninového prostředí, opatření k ochraně přírody a krajiny, opatření k ochraně kulturní památky a opatření k zajištění informovanosti dotčených obcí. Dále byly vypuštěny (tzn. nebyly v tomto závazném stanovisku stanoveny) části podmínky č. 18 z návrhu stanoviska v posudku (konkrétně č. 18 c) iii) a č. 18 d) ix)), které se týkaly požadavku na redukci volnoběhu motorů nákladních automobilů. Tyto části podmínky č. 18 byly vypuštěny z důvodu své obecnosti, resp. obtížné kontrolovatelnosti jejich plnění v rámci realizace stavby odpovědnými orgány státní správy. MŽP podmínky tohoto typu v závazných stanoviscích EIA z uvedeného důvodu nestanovuje, a to ani formou podmínky požadující uvedení takového opatření v zásadách organizace výstavby. Nicméně je vhodné, aby opatření, zásady a doporučení vyplývající z Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (září 2019) byla zohledněna v projektových dokumentacích pro povolení staveb jejich zpracovateli, případně rovněž dotčenými orgány ochrany ovzduší v rámci jejich správních činností.

V posudku navržené podmínky č. 21 a 22 a dále v posudku navržené podmínky č. 25 a 26 byly pro přehlednost a zjednodušení příslušným úřadem v tomto závazném stanovisku sloučeny (podmínky č. 21 a 22 návrhu stanoviska v posudku do podmínky č. 35 tohoto závazného

stanoviska a podmínky č. 25 a 26 návrhu stanoviska v posudku do podmínky č. 38 tohoto závazného stanoviska).

V posudku navržená podmínka č. 23) a) byla příslušným úřadem konkretizována za účelem porovnatelnosti výsledků monitoringů před zahájením výstavby a po zprovoznění záměru.

Pro všechny podmínky tohoto závazného stanoviska platí, že byly stanoveny způsobem, který upravuje § 5 odst. 4 zákona, jenž je dále promítnut v náležitostech dle přílohy č. 4 k zákonu (část D. IV), přílohy č. 5 k zákonu (části IV a VII) a přílohy č. 6 k zákonu (části I.8 a I.9) a v § 9a odst. 1 zákona, který k jejich stanovení příslušný úřad opravňuje. Celkem tedy bylo v rámci tohoto závazného stanoviska stanoveno 40 podmínek k minimalizaci, zmírnění a monitoringu vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo.

Podmínka č. 1 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a je stanovena v zájmu zabezpečení přednostního zkapacitnění bezprostředně navazující silniční sítě, tj. ukončení stavby nulté etapy zkapacitnění MÚK Třebonice a stavby zkapacitnění D0 515 tak, aby realizace záměru nevyvolala dopravní potíže na navazující silniční síti a s tím i spojené nepříznivé důsledky pro životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínka č. 2 respektuje požadavek hl. m. Prahy k projednání navazující projektové dokumentace v části, která umísťuje záměr na území hl. m. Prahy, s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy za účelem předcházení nepříznivých vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podmínka č. 3 je stanovena na základě požadavku Povodí Vltavy s. p. k předložení navazující projektové dokumentace ke stanovisku správce povodí a vyjádření správce vodních toků za účelem minimalizace vlivů stavby na povrchové vody.

Podmínka č. 4 vychází z přepracované dokumentace EIA a je stanovena za účelem stanovení výsledného řešení mostních objektů na dálnici D5 a přes dálnici D5, ze kterého se bude vycházet při stanovení souboru organizačních a technických opatření k minimalizaci potenciálních nepříznivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v etapě výstavby (viz podmínky č. 24 - 32).

Podmínky č. 5 a č. 6 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a jsou stanoveny s ohledem na potenciální kumulativní vlivy s dalšími záměry v etapě výstavby, resp. provozu tak, aby příslušná opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví v etapě výstavby byla co nejvíce efektivní, resp. aby v etapě provozu záměru byl kumulativní efekt zvažován i při řešení odvodu srážkových vod z dálnice za účelem minimalizace vlivů na povrchové vody, včetně povodňových stavů.

Podmínky č. 7, č. 8, č. 9 a č. 34 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a jsou stanoveny v zájmu ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku, u podmínek č. 7 a č. 34 pak především s cílem realizovat nejlepší možná protihluková opatření, a to mimo jiné i na základě projednání se zástupci dotčených obcí (tj. využití detailních místních znalostí týkajících se chráněných venkovních prostorů staveb). Podmínky č. 8 a 9 jsou stanoveny za účelem ochrany bytového domu č. p. 36, ul. U Nádraží před hlukem a minimalizace hlukového zatížení z odpočívky Beroun v případě umístění stacionárních zdrojů hluku na této odpočívce.

Podmínky č. 10, č. 11 a č. 39 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a jsou stanoveny v zájmu ochrany ovzduší, a to především ve vztahu ke stávajícímu znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem, a dále pro případ plánovaného využití dieselaagregátů v etapě výstavby a ve vztahu k prevenci znečišťování ovzduší formou čištění a údržby komunikace. Podmínka č. 10 je stanovena s cílem kompenzování emisí benzo(a)pyrenu formou výsadby dostatečného množství dřevin s protiprašnou funkcí s částečným využitím i stálezelených jehličnatých dřevin. Podmínka č. 10 vychází z posudku, který vyhodnotil, že: „... z hlediska výchozí úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem lze proto přijatelnost záměru, resp. jeho vlivů na ovzduší a veřejné zdraví, spatřovat za předpokladu, že bude realizováno opatření, které povede ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu souvisejících s automobilovou dopravou generovanou posuzovaným záměrem, a to i přesto, že z věcného hlediska je vliv posuzovaného záměru na znečištění ovzduší způsobený benzo(a)pyrenem i při předpokládaném nárůstu intenzit dopravy díky zlepšené plynulosti dopravy a emisním faktorům velmi malý a naprosto nevýznamný, nebo dokonce dochází k poklesu imisní zátěže benzo(a)pyrenem (přitom v horizontu zprovoznění celého úseku rozšíření dálnice v roce 2035, resp. v roce 2050, nedosahují příspěvky k imisní zátěži benzo(a)pyrenem s velkou rezervou úrovně 1 % imisního limitu průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu 1 ng/m³).“, přičemž v návrhu stanoviska navrhl příslušnou podmínku ke kompenzaci emisí benzo(a)pyrenu, s jejímž zněním se příslušný úřad ztotožnil a stanovil ji i v tomto závazném stanovisku. Podmínka č. 11 je stanovena za účelem minimalizace vlivů na ovzduší v případě použití dieselaagregátů pro výrobu elektrické energie v rámci zařízení stavenišť. Podmínka č. 39 stanovuje povinnost monitorovat stav výsadby dřevin s protiprašnou funkcí a v případě potřeby nahrazovat uhynulé dřeviny s cílem udržení optimální protiprašné funkce tohoto opatření.

Podmínky č. 12 a č. 40 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a jsou stanoveny v zájmu ochrany přírody a krajiny jako souhrn opatření vyplývajících především z provedeného hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“), které akcentuje především nezbytnost realizace funkčních migračních objektů pro živočichy v úseku cca km 6,900 až 7,600 dálnice D5 a v km 14,200 před sjezdem z dálnice D5, případně v km 15,000. Podmínky jsou stanoveny s cílem realizace migračních objektů s optimálními parametry, definování vhodného způsobu úpravy podmostí, ale také minimalizace vlivů světelného znečištění či návrhu vegetačních úprav mimo jiné i s ohledem na optimální zapojení pozemní komunikace do krajiny. Podmínka č. 40 je stanovena za účelem monitoringu výskytu invazních druhů rostlin a následného přijetí opatření k likvidaci porostů těchto druhů rostlin.

Podmínky č. 13, č. 35, č. 36 a č. 37 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a jsou stanoveny v zájmu ochrany povrchových a podzemních vod a při respektování požadavků Povodí Vltavy s. p. a týkají se především nakládání se srážkovými vodami včetně povodňových stavů. Podmínka č. 13 se dále věnuje také řešení mostních objektů a stanovuje opatření k minimalizaci vlivů spojených se zimní údržbou komunikace. Část podmínky č. 35 je stanovena za účelem minimalizace vlivu na vody v etapě provozu záměru. Část podmínky č. 35 a podmínky č. 36 a č. 37 pro etapu provozu záměru jsou stanoveny za účelem udržení funkčnosti systému odvádění vod z komunikace vč. usazovacích a retenčních nádrží, minimalizace vlivů

provozu záměru spojených se zimní údržbou komunikace na vody a půdy a rychlé nápravy případného úniku nebezpečných látek.

Podmínky č. 14 a č. 15 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a týkají se provedení geotechnického průzkumu v zájmu bezpečného založení stavby v místě aktivního sesuvu v km 15,160 dálnice D5 (bodový aktivní sesuv č. 7410 v k. ú. Beroun) a dále ve vztahu k poddolovanému území 2039 k. ú. Nučice. Podmínky se týkají bezpečného provedení stavby s ohledem na lokální geotechnické podmínky za účelem minimalizace případných vlivů spojených s nestandardními stavby. Druhá část podmínky č. 15 přímo reaguje na vyjádření obce Mezouň a jejím cílem je minimalizace vlivů na stanovené poddolované území v Nučicích. V další fázi projektové přípravy proto bude nutné zajistit odborný posudek soudního znalce v oboru poddolování, který bude podrobně analyzovat, jak navrhovaný stavební záměr ovlivní stabilitu terénu a existující stavby.

Podmínka č. 16 vychází z přepracované dokumentace EIA a je stanovena v zájmu prevence ochrany kulturní nemovité památky zámek Králův Dvůr v etapě výstavby a minimalizace případného vlivu záměru na tuto kulturní památku.

Podmínky č. 17 - 23 a č. 38 vychází z přepracované dokumentace EIA, obdržených vyjádření a z návrhu zpracovatele posudku a jsou stanoveny za účelem zajištění monitoringu složek a charakteristik životního prostředí (tj. biomonitoring, monitoring povrchových a podzemních vod, monitoring půdy, monitoring hluku a vibrací a monitoring kvality ovzduší). Podle vyhodnocení výsledků jednotlivých monitoringů je uloženo následně zajistit případná opatření k nápravě. Podmínky stanovují konkrétní opatření, na která je třeba se zaměřit při zpracování projektu monitoringu jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí a ukládají provádění monitoringu v rozsahu podle zpracovaného projektu před zahájením výstavby, v průběhu výstavby a po uvedení záměru do zkušebního provozu, včetně povinnosti předávání výsledků monitoringu dotčeným obcím.

Podmínky č. 24 - 33 vychází z přepracované dokumentace EIA a obdržených vyjádření a jsou stanoveny za účelem zpracování a respektování souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, a to především opatřeními k ochraně před hlukem, omezení emisí látek znečišťujících ovzduší, ochraně povrchových a podzemních vod, ochraně horninového prostředí, ochraně přírody a krajiny a ochraně kulturní památky zámek Králův Dvůr, a rovněž k zajištění informovanosti dotčených obcí (a jejich prostřednictvím i obyvatelstva) o termínech a délce příslušných etap výstavby. Podmínky stanovují zpracovat soubor organizačních a technických opatření pro jednotlivé lokality i s ohledem na možnou kumulaci vlivů s příslušnými dalšími souběžně realizovanými záměry v rámci podrobných zásad organizace výstavby. Následně je uloženo plnění těchto opatření, včetně průběžné kontroly plnění opatření a popřípadě bezodkladné nápravy zjištěných nedostatků.

Výše uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu EIA. V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz

záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, dotčenými subjekty a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Předmětem posuzovaného záměru je zkapacitnění dálnice D5 v km 0,000–22,575. Záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení posuzován invariantně, s výjimkou variantního technického řešení několika mostních objektů. Délka stavby činí 22,575 km. Rozšíření dálnice D5 začíná na rozhraní hl. m. Prahy a Středočeského kraje napojením na mimoúrovňovou křižovatku Třebonice, která je součástí stavby D0 515 Slivenec–Třebonice a navazuje na D0 516 Třebonice–Řepy a Rozvadovskou spojku, a končí na hranici mimoúrovňové křižovatky Beroun–západ. Zkapacitnění D5 v řešeném úseku je navrženo ze stávajícího šířkového uspořádání v kategorii D26,5/100 (2x2 jízdní pruhy) na D34/130 (2x3 jízdní pruhy). Součástí záměru je i úprava 5 mimoúrovňových křižovatek (MÚK Rudná, MÚK Loděnice, MÚK Beroun–východ, MÚK Beroun–centrum, MÚK Beroun–západ), mostních objektů a obnovení odpočívky Beroun.

Posuzovaný záměr lze na základě provedených modelových výpočtů, expertních hodnocení, odborných studií a terénních šetření a průzkumů (obsažených jak v přepracované dokumentaci EIA, tak posudku) hodnotit jako akceptovatelný zásah do životního prostředí s tím, že vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly na základě přeložených podkladů v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyhodnoceny jako málo významné až potenciálně významné s tím, že pro minimalizaci potenciálně významných vlivů jsou tímto závazným stanoviskem formulovány odpovídající podmínky.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřena především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy z hlediska ochrany ovzduší

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice znečišťujícími látkami v ovzduší je provedeno v přílohové části přepracované dokumentace EIA v Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžicková, červenec 2023). Hodnocení bylo zaměřeno na zdravotní rizika spojená s krátkodobými a dlouhodobými expozicemi pro obyvatele Středočeského kraje – okolí dálnice D5 a obyvatele podél komunikačního systému hl. m. Prahy navazujícího na rozšířenou dálnici D5 v místě jejího napojení na Pražský okruh a Rozvadovskou spojku v prostoru MÚK Třebonice na území hlavního města. Byla hodnocena změna zdravotních rizik imisí z dopravy

v roce 2035 bez realizace záměru a po zprovoznění záměru a změna ve výhledovém roce 2050: rizika suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého, benzenu a benzo(a)pyrenu.

Změna imisního zatížení suspendovanými částicemi ve Středočeském kraji v okolí dálnice D5 po realizaci záměru je oproti stavu bez realizace jak v roce 2035, tak v roce 2050 nepatrná, maximálně o setiny mikrogramů, což jsou koncentrace, které neovlivní míru zátěže a nebudou příčinou zvýšení zdravotních rizik, které by mohly souviset se znečištěním ovzduší suspendovanými částicemi po realizaci záměru. V posuzovaných lokalitách na území hl. m. Prahy dojde v roce 2035 po realizaci celé stavby D5 v km 0 až km 22 k nevýznamnému snížení příspěvků suspendovaných částic k imisní zátěži z dopravy na komunikacích, což je přisuzováno lepší plynulosti dopravy. Snížení imisních příspěvků suspendovaných částic, i když je pozitivní, není z hlediska zdravotního rizika pro obyvatele posuzovaného území významné. Stejně mírné snížení imisní zátěže nastane i v roce 2050 po realizaci záměru. Na základě provedeného odhadu zdravotního rizika lze konstatovat, že roční imisní příspěvky suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ záměru budou mít zanedbatelný vliv na související zdravotní obtíže a samy nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo. Realizace plánovaného záměru znamená zanedbatelnou změnu ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$, která neovlivní hodnocené ukazatele pro posouzení vlivů na veřejné zdraví.

Odhadované stávající průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého nesignalizují významné zdravotní riziko pro obyvatele hodnocených lokalit. Souhrnně lze konstatovat, že realizací záměru v posuzovaných horizontech 2035 a 2050 nedojde ke zvýšení možných zdravotních obtíží, které by mohly souviset s akutní a chronickou expozicí NO_2 .

Vypočtené imisní příspěvky osmihodinových koncentrací oxidu uhelnatého po realizaci záměru jsou nízké a nelze očekávat významné riziko toxických účinků.

Imisní zatížení dané lokality benzenem, ani při konzervativním odhadu úrovně imisního pozadí a vlastních imisních příspěvků záměru, nepřesahuje přijatelnou úroveň nejen z hlediska platného imisního limitu, který je $5 \mu g/m^3$ pro benzen, ale i z podstatně přísnějšího pohledu zdravotních rizik. Změny budou nevýznamné a neovlivní přijatelnou úroveň karcinogenního rizika.

Imisní pozadí benzo(a)pyrenu na části posuzovaného území nepřekračuje státem garantovanou míru ochrany veřejného zdraví, ale na části území ve Středočeském kraji i v hl. m. Praze tuto garantovanou míru ochrany veřejného zdraví překračuje. Přesto příspěvky benzo(a)pyrenu po realizaci záměru nebudou představovat zvýšení zdravotního rizika pro obyvatele posuzované lokality.

Na posuzovaném území hl. m. Prahy dochází při realizaci celé stavby D5 v km 0 – 22 spolu se zkapacitněním D0 515 k nevýznamnému snížení příspěvků všech hodnocených imisních škodlivin oproti stavu bez realizace zkapacitnění D5. Toto snížení imisních příspěvků je přisuzováno i přes nárůst dopravy k lepší plynulosti na rozhodujících komunikacích.

Závěrem lze konstatovat, že realizace záměru ovlivní celkovou imisní situaci zájmového území zcela nepatrně, a to v úrovni, která je z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin zanedbatelná a kvantitativně prakticky nehodnotitelná.

Vlivy z hlediska hluku

Hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví z hlediska expozice hluku je provedeno v přílohové části přepracované dokumentace EIA v Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Ing. Jitka Růžicková, červenec 2023). Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno na základě modelových výpočtů akustického posouzení zpracovaných pro stávající stav a pro stav v roce 2035 bez zkapacitnění D5 a pro stav v roce 2035 se zkapacitněním D5 v celém úseku km 0 – 22 a s realizací protihlukových opatření a bylo zaměřeno na obyvatele nejvíce exponované obytné zástavby v zájmovém území. Výhledové stavy v roce 2035 jsou vzhledem k modelovým výsledkům v ostatních stavech (2025, 2050) dostatečně reprezentativní pro posouzení vlivů na veřejné zdraví.

V posuzovaných lokalitách jsou již v současné době obyvatelé exponováni hlukem ze silniční dopravy a nelze u nich vyloučit zdravotní důsledky hluku jako je obtěžování, rušení spánku, hypertenze a ischemická choroba srdeční. Plánovaný záměr zkapacitnění D5 v km 0 – 22 zvýší v několika lokalitách stávající hladinu hluku od několika desetin dB do max. 3 dB.

Změny hlukové expozice pod 2 dB mají význam pouze z hlediska posuzování ve vztahu k hlukovým limitům. K subjektivně vnímané změně hlukové expozice dochází vzhledem k rozlišovací citlivosti sluchového orgánu v průměru až při změnách minimálně o 2–3 dB. Nižší změny hlukové zátěže zejména pouze v řádu desetin dB nejsou subjektivně postřehnutelné a z hlediska zdravotního rizika jsou bezvýznamné a nehodnotitelné.

Realizace záměru s protihlukovými opatřeními nebude v celkovém hodnocení příčinou významného zvýšení zdravotních rizik, naopak na většině území dojde oproti současnému stavu ke snížení negativních zdravotních účinků hluku.

Při respektování opatření k ochraně zdraví obyvatel, především protihlukových opatření, nepředstavuje aspekt vlivů na veřejné zdraví ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně veřejného zdraví. Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na veřejné zdraví považovat za přijatelné.

Vlivy záměru na veřejné zdraví lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na veřejné zdraví.

Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocení vlivů záměru z hlediska vlivu na ovzduší a klima je provedeno v přílohové části přepracované dokumentace EIA v Rozptylové studii (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, leden 2023) a ve studii Vlivy na klima (RNDr. Tomáš Bajer, CSc., Ing. Jana Bajerová, leden 2023).

Vlivy na ovzduší

Rozptylová studie vychází v hodnocení kvality ovzduší z dat ČHMÚ, podle nichž jsou v dotčeném území splněny všechny imisní limity, ze kterých se vychází při hodnocení kvality ovzduší. Je překročen pouze imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu,

k němuž se pouze přihlíží (viz § 12 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů).

Výpočet příspěvků k imisní zátěži byl v Rozptylové studii proveden pro okolí dálnice D5 v km 0-22 (resp. pro část hl. m. Prahy) ve výpočtové síti 20 000 x 12 000 metrů o kroku 50 m (resp. 6500 x 5500 metrů o kroku 100 m), která představuje celkem 96 641 výpočtových bodů (resp. 3696 výpočtových bodů), ve 21 (resp. 15) modelových výpočtových bodech pro etapu provozu, reprezentujících blízké hygienicky významné objekty – obytná zástavba (dále také „body mimo výpočtovou síť“) a 8 modelových výpočtových bodech pro etapu výstavby, reprezentující hygienicky významné objekty u nejvíce zatížené okolní zástavby.

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby lze očekávat vznik emisí z plošných zdrojů (nasazení strojů a staveništní mechanizace), liniových zdrojů (pohyby obslužné mimostaveništní dopravy, pohyby nákladních automobilů na staveništi a manipulace s výkopy a násypy) a bodových zdrojů (pouze případné dieselagregáty na staveništech v případě nemožnosti napojení na elektrickou energii z distribuční sítě). Bude se jednat o typické zdroje znečištění ovzduší, které působí při jakékoli stavební činnosti. Jedná se např. o pohyb vozidel v prostoru stavby, skládky sypaných materiálů v době výstavby, práce spojené s rozšířením komunikace – skrávkové práce apod.

V rámci posouzení fáze výstavby byly řešeny etapy 3 a 4 zemních prací v rámci jednotlivých úseků (1-4), které byly vyhodnoceny jako nejméně příznivé z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší. Posuzované etapy č. 3 a č. 4 realizace záměru jsou následující. Úsek 1 (km 0,000–11,000) - 3. etapa – rozšíření pravého jízdního pásu; Úsek 2 (km 11,000–15,300) - 3. etapa – rozšíření pravého jízdního pásu a 4. etapa – rozšíření levého jízdního pásu; Úsek 3 (km 15,300–17,900) + Úsek 4 (17,900–22,575) - úsek 3: 4.A etapa – rozšíření pravého jízdního pásu úsek 4: 3. etapa – rozšíření levého jízdního pásu.

Příspěvky k imisní zátěži v posouzených etapách realizace záměru lze nicméně vzhledem k dočasnosti stavby označit za malé a málo významné pro hodnocené polutanty NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO, až zcela nevýznamné v případě benzenu a benzo(a)pyrenu). Pro účely minimalizace vlivu suspendovaných prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} na kvalitu ovzduší budou v průběhu realizace záměru dodržována ochranná opatření.

Fáze provozu

Fáze provozu záměru je z hlediska příspěvků k imisní zátěži vyhodnocena Rozptylovou studií pro jednotlivé polutanty (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, CO, benzen a benzo(a)pyren) porovnáním výhledových stavů imisní situace bez záměru a po jeho realizaci. Celkově lze předpokládat, že realizací záměru dojde v roce 2035 především k nevýznamnému poklesu příspěvků k imisní zátěži u zvolených výpočtových bodů (hygienicky významné objekty – obytná zástavba) nejbližší celému zkapacitněnému úseku dálnice D5. Výsledky porovnání jednotlivých polutantů ve výhledových stavech v letech 2035 a 2050 jsou uvedeny dále.

NO₂ (2035) - Pro výhledový stav v roce 2035 bez realizace záměru ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do 1,21 µg.m⁻³ (oproti 1,21 µg.m⁻³, se záměrem), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do 0,14 µg.m⁻³ (se záměrem 0,14 µg.m⁻³). Ve vztahu k hodinovému aritmetickému

průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $17,81 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $17,79 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $3,36 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $3,40 \mu\text{g.m}^{-3}$).

NO_2 (2050) - Pro výhledový stav v roce 2050 bez realizace záměru ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,31 \mu\text{g.m}^{-3}$ (oproti $1,37 \mu\text{g.m}^{-3}$, se záměrem), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,15 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,16 \mu\text{g.m}^{-3}$). Ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $19,33 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $20,22 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $3,65 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $3,82 \mu\text{g.m}^{-3}$).

CO (2035) - Příspěvek stávající dopravy k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se bude pro výhledový stav v roce 2035 bez záměru pohybovat do $415 \mu\text{g.m}^{-3}$ ve výpočtové síti (se záměrem $415 \mu\text{g.m}^{-3}$) a do $32 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $32 \mu\text{g.m}^{-3}$) u bodů mimo výpočtovou síť.

CO (2050) - Příspěvek stávající dopravy k maximálnímu dennímu klouzavému aritmetickému průměru/8 hod se bude pro výhledový stav v roce 2050 bez záměru pohybovat do $452 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $472 \mu\text{g.m}^{-3}$) ve výpočtové síti a do $35 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $40 \mu\text{g.m}^{-3}$) u bodů mimo výpočtovou síť.

PM_{10} (2035) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,68 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $1,68 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,26 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,25 \mu\text{g.m}^{-3}$). Ve vztahu k 24hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při nerealizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $22,41 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $22,38 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $6,18 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $6,17 \mu\text{g.m}^{-3}$).

PM_{10} (2050) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,82 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $1,90 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,28 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,29 \mu\text{g.m}^{-3}$). Ve vztahu k 24hodinovému aritmetickému průměru u bodů ve výpočtové síti budou při nerealizaci aktivní varianty dosahovány příspěvky k imisní zátěži maximálně do $24,33 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $25,44 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $6,71 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $7,01 \mu\text{g.m}^{-3}$).

$\text{PM}_{2,5}$ (2035) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,90 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,90 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,12 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,12 \mu\text{g.m}^{-3}$).

$\text{PM}_{2,5}$ (2050) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,98 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $1,02 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,13 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,14 \mu\text{g.m}^{-3}$).

Benzen (2035) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,388 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,388 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,013 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,013 \mu\text{g.m}^{-3}$).

Benzen (2050) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,422 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,441 \mu\text{g.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,014 \mu\text{g.m}^{-3}$ (se záměrem $0,015 \mu\text{g.m}^{-3}$).

Benzo(a)pyren (2035) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $0,947 \text{ng.m}^{-3}$ (se záměrem $0,946 \text{ng.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,013 \text{ng.m}^{-3}$ ($0,013 \text{ng.m}^{-3}$).

Benzo(a)pyren (2050) - Ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru budou při nerealizaci záměru dosahovány u bodů ve výpočtové síti příspěvky k imisní zátěži maximálně do $1,028 \text{ng.m}^{-3}$ (se záměrem $1,076 \text{ng.m}^{-3}$), u bodů mimo výpočtovou síť maximálně do $0,014 \text{ng.m}^{-3}$ (se záměrem $0,015 \text{ng.m}^{-3}$).

Z výsledků porovnání je patrné, že samotný řešený úsek dálnice D5 po realizaci zkapacitnění v roce 2050 oproti stavu bez realizace záměru i při zvýšení dopravy (na modernizovaných ramenech MÚK a včetně v roce 2050 uvažované dopravy na nových úsecích Paralelní komunikace Beroun) na D5 znamená snížení příspěvků benzo(a)pyrenu k imisní zátěži.

Celkově lze ve vzdáleném výhledovém stavu v roce 2050 předpokládat nevýznamný nárůst příspěvků k imisní zátěži posuzovaných polutantů. Tento stav však není způsoben emisemi z úseku D5 po zkapacitnění, ale bilancovanými emisemi na ostatních hodnocených okolních komunikacích a v důsledku nárůstu dopravy na ramenech MÚK po realizaci záměru, včetně v roce 2050 uvažované dopravy na nových úsecích Paralelní komunikace Beroun. Při porovnání příspěvků benzo(a)pyrenu ve stavu v roce 2050 bez záměru a se záměrem v úsecích samotné D5 je zřejmé, že i při nárůstu intenzit dopravy dochází ke snížení příspěvků z dálnice D5. Z vyhodnocení vlivu posuzovaného záměru ve výpočtové síti hl. m. Prahy je zřejmé, že vlivem zprovoznění záměru příspěvky všech posuzovaných polutantů budou představovat nevýznamnou změnu v imisní zátěži.

Vlivy na klima

Vyhodnocení souladu záměru se strategickými dokumenty

Z pohledu hodnocení redukčních cílů Politiky ochrany klimatu ČR týkajících se snížení emisí skleníkových plynů lze předmětný záměr vyhodnotit mírně pozitivně, neboť vlivem realizace záměru dojde přirozeně k určitému poklesu emisí skleníkových plynů díky plynulosti dopravy na zkapacitněné dálnici oproti stávajícímu stavu.

V případě adaptační strategie ČR (Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR) je sledován vztah záměru k opatřením v sektoru urbanizované krajiny. Ve vztahu k adaptačním opatřením má projekt vztah většinou neutrální (u těch opatření, které se jej netýkají) a částečně pozitivní zejména u opatření týkajících se snižování ekologické stopy urbanizovaných

území. Vyhodnocení záměru ve vztahu ke specifickým cílům Národního akčního plánu adaptace na změnu klimatu je celkově spíše neutrální.

Identifikace a posouzení adaptačních opatření

Z hlediska umístění záměru nelze předpokládat, že by bylo nezbytné v území realizovat nadstandardní projektová řešení, tzn. jiná než běžná opatření. Charakter počasí nepředpokládá významnější anomálie z hlediska umístění záměru. Realizaci záměru ve vztahu k celkovému stavu a hodnotě klimatu lze považovat za akceptovatelnou s malou závažností dopadu. Ve vztahu ke klimatickým jevům není nezbytné přizpůsobovat provoz na komunikaci těmto malým klimatickým změnám.

Identifikace a posouzení mitigačních (zmírňujících) opatření

Z hlediska etapy výstavby sice dochází k určitému nárůstu emitovaného objemu CO₂, avšak jedná se o dočasnou bilanci, jejímž důsledkem bude zlepšení plynulosti dopravy a tím i trvalé snížení produkce emisí při provozu i při nárůstu dopravy na D5.

Realizace záměru bude z hlediska vlivů na tepelný ostrov města jednoznačným přínosem, protože i přes poměrně významný nárůst dopravy na D5 při zkapacitnění se bilance CO₂ v porovnání se stávajícím stavem v podstatě nezmění, spíše ilepší.

Vlivy záměru na ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivů na ovzduší a klima uvedeným v přepracované dokumentaci EIA za předpokladu respektování podmínek k minimalizaci vlivů na ovzduší pro etapu výstavby a provozu formulovaných v podmínkách závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Hodnocení vlivů záměru z hlediska hluku je provedeno v přílohové části přepracované dokumentace EIA v Akustickém posouzení (Ing. Vít Rejha, červenec 2023).

Vlivy na hlukovou situaci

Fáze výstavby

Do výpočtu hluku ze stavební činnosti na posuzovaném úseku dálnice D5 byla zahrnuta činnost stavebních strojů a obslužná doprava na staveništi pro předpokládané dvě akusticky nejzatíženější etapy výstavby, kterými jsou realizace protihlukových stěn a přípravné práce. Ve výpočtu bylo předpokládáno, že vzhledem k blízké vzdálenosti chráněné zástavby od dálnice budou v rámci stavební činnosti nejdříve realizovány protihlukové stěny, které budou mít akusticky stínící účinek vůči ostatní stavební činnosti probíhající v rámci zkapacitnění dálnice D5. Ostatní etapy stavební činnosti budou tedy provedeny již po realizaci navrhovaných PHS. Pro fázi výstavby byla navržena obecná opatření pro minimalizaci vlivu hluku ze stavební činnosti. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk z činnosti stavebních strojů i obslužné dopravy na staveništi se v nejbližších kontrolních výpočtových bodech pohybují do 64,9 dB. Výpočtem bylo dále prokázáno, že hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu 7:00–21:00 h je v případě činnosti stavebních strojů i obslužné dopravy na staveništi splněn. Hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB je splněn i v případě výpočtu samotného provozu mimostaveništní obslužné dopravy, resp. dle Akustického posouzení

byly stanoveny maximální intenzity obslužné staveništní dopravy, při kterých bude splněn příslušný hygienický limit na jednotlivých komunikacích, které by mohly být v souvislosti s fází výstavby záměru dotčeny (komunikace II/101, II/605, II/118 při využití 9 h (7:00–17:00 h) denně).

Fáze provozu

Hluk z provozu silniční dopravy na dálnici D5

Do výpočtu výhledových stavů se zkapacitněním řešeného úseku dálnice D5 byl zahrnut návrh protihlukových opatření (PHO), který byl stanoven na základě výpočtu hluku z provozu silniční dopravy na úseku dálnice D5 km 0–22 ve výhledovém roce 2050, kdy jsou předpokládány nejvyšší dopravní zátěže na dotčených úsecích dálnice D5. Návrh PHO byl proveden pro splnění mezních hodnot 65/55 dB (den/noc). Hygienický limit 68/58 dB (den/noc) je z provozu dopravy na dálnici D5 splněn ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Hluk z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích

Pro zajištění nezhoršení hodnot $L_{Aeq,T,r}$ při porovnání stavu bez záměru a se záměrem, respektive v případě navýšení hodnot $L_{Aeq,T}$ vlivem záměru dodržení příslušného hygienického limitu, byla navržena kompenzační protihluková opatření na přivaděčích dopravy. Pro samostatné uvedení do provozu stavební etapy v km 0–11 byla navržena kompenzační protihluková opatření v navazujícím úseku dálnice D5 v km 11–22 a na přivaděči dopravy v Králově Dvoře. Při porovnání stavu bez záměru a se záměrem zkapacitnění dálnice D5 v km 0–22 (výhled 2025, 2035 a 2050) bylo v kontrolních výpočtových bodech zjištěno snížení, nezhoršení hodnot $L_{Aeq,T,r}$ nebo v případě navýšení hodnot $L_{Aeq,T}$ dodržení příslušného hygienického limitu.

Hluk z provozu odpočívky

Mezní hodnoty 55/45 dB (den/noc) jsou výpočtově dodrženy na odpočívkách Drahelčice, Rudná a Beroun ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Analýza počtu obyvatel zasažených hlukem z dopravy

V rámci zpracování akustického posouzení byla jako podklad pro hodnocení zdravotních rizik na základě výpočtu počáteční akustické situace a výhledových stavů vypracována analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu silniční dopravy na pozemních komunikacích v 5-dB pásmech (výsledky jsou součástí přílohy 4 akustického posouzení). Z provedených výsledků výpočtu a analýz pro hodnocení zdravotních rizik vyplývá, že vlivem vybudování zkapacitnění dálnice D5 dojde v zájmovém území k celkovému snížení počtu ovlivněných obyvatel ve vyšších hlukových pásmech.

Vlivy vibrací

K lokálnímu výskytu vibrací ve fázi výstavby záměru může dojít vlivem nasazení stavebních strojů nebo při průjezdu těžkých nákladních automobilů. Projevy vibrací z těchto zdrojů lze očekávat do vzdálenosti několika metrů od zdroje. Vzhledem k blízkosti dálnice D5 v řešeném úseku km 0,000–22,575 od nejbližší zástavby nelze zcela vyloučit přenos vibrací do chráněné zástavby. Míra přenosu vibrací je závislá na geologických a půdně mechanických poměrech v dotčené lokalitě. Pro účely hodnocení vibrací z hlediska vlivu na zdraví obyvatel a vlivu

na budovy a stavební konstrukce byl navržen monitoring vibrací, který bude nutné realizovat ve stanovených etapách. Vznik vibrací v období provozu záměru, který by měl vliv na obytnou zástavbu, se nepředpokládá. Z preventivních důvodů však byl navržen monitoring vibrací i ve fázi provozu záměru.

Vlivy světelného znečištění

Světelnými zdroji ve fázi výstavby mohou být jak vlastní osvětlení stavebních dvorů, tak i světlomety stavebních strojů/mechanismů na stavbě. Tyto zdroje budou působit po časově omezenou dobu. Světelné zdroje ve fázi provozu záměru budou nově osazeny pouze na odpočívce Beroun a dále v km 0,000–0,050, kde budou osazeny sloupky veřejného osvětlení v souvislosti s prodloužením napojovacích/odbočovacích pruhů před MÚK Třebonice. Zdrojem světelného znečištění budou rovněž i světlomety projíždějících automobilů po zkapacitněném úseku D5. V případě světelných zdrojů, u kterých je možné v souvislosti s realizací záměru ovlivnit jejich návrh (tj. osvětlení komunikace, osvětlení odpočívky, příp. osvětlení staveníště), bude důsledně postupováno v souladu s ČSN 36 0459 „Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení“ a s opatřeními souvisejícími s prevencí emisí rušivého světla dle Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2023/710/2146) ze dne 29. 9. 2023 a Jednoduché osvětlovací příručky (Doporučení pro šetrné moderní osvětlování) Ministerstva životního prostředí z dubna 2021. Vliv nočního osvětlení krajiny reflektory aut je typickým jevem provozu na každé silniční komunikaci. Míra světelného znečištění je závislá jak na samotném typu reflektorů vozidel (světlomety halogenové, xenonové, LED a nově i laserové), jejich seřízení apod., tak i na možnostech šíření světelného znečištění do okolí. Řešená trasa zkapacitnění dálnice D5 cca v km 12,000–16,500 okrajově zasahuje do území chráněné krajinné oblasti Český kras. Navíc z pohledu migrace se jedná o území zvýšeného významu (kategorie II). V úseku km 14,150–15,400 jihovýchodně od dálnice D5 a v km 14,150–15,000 severozápadně od dálnice D5 jsou navíc vymezeny biotopy lesních savců a migrační koridory v území. Úsek křížení v km 14,150–15,400 je aktuálně vymezen jako kritický, chybí zde migrační objekt. V uvedeném úseku je dálnice D5 již ve stávajícím stavu vedena v zářezu ve vztahu k území CHKO Český kras (jihovýchodně od dálnice). Částečné odstínění šíření světelného znečištění do okolního prostředí může být zajištěno např. realizovanými protihlukovými stěnami či vegetačními úpravami tělesa komunikace. V podmínkách stanoviska jsou k omezení vlivu světelného znečištění stanoveny příslušné body g), h) a j) v rámci podmínky č. 12.

Vlivy z hlediska zápachu

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem zápachu.

Vlivy radioaktivního či elektromagnetického záření

Předložený záměr nebude ve fázi výstavby ani provozu záměru zdrojem radioaktivního ani elektromagnetického záření.

Při respektování protihlukových opatření a uvažovaných opatření (vč. monitoringu) týkajících se vibrací a rušivého světla nepředstavuje aspekt hlukové zátěže, vibrací, rušivého světla a ionizujícího a neionizujícího záření ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Celkově lze shrnout,

že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na hlukovou situaci a další fyzikální a biologické charakteristiky považovat za přijatelné. S těmito závěry přepracované dokumentace EIA se za předpokladu dodržení podmínek tohoto stanoviska ztotožnil i zpracovatel posudku.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vlivy na povrchové a podzemní vody byly podrobně vyhodnoceny ve studii Posouzení vlivů záměru na podzemní a povrchové vody (RNDr. Jiří Starý, listopad 2022), jež je přílohou přepracované dokumentace EIA.

Fáze výstavby

Vlivy na povrchové vody

V souvislosti s výstavbou bude třeba důsledně dodržovat veškerá navržená opatření, která zabrání možnému negativnímu ovlivnění vodních toků a vodních ploch. Pro monitoring kvality je u povrchových vod v profilech na Dalejském potoce, Radotínském potoce, levostranném přítoku Radotínského potoka, Vrážském potoce, Krahulovském potoce, Loděnici a Litavce navržena vstupní analýza před zahájením stavby a následně po jejím ukončení.

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění množství podzemních vod (kvantitativní vlivy)

Lze předpokládat dotčení hladiny podzemní vody v souvislosti s rekonstrukcí/zkapacitněním mostních objektů D5, resp. s rozšířením mostních pilířů. Jedná se však o vliv dočasný, který po vybudování stavby odezní. Záměr znamená pouze mírný dopad do hydrogeologických poměrů v území, vzhledem k situování stavby nad stávající hladinou podzemní vody. Vlastní rekonstrukce mostů a eventuální čerpání nebo odvod vod během stavebních prací neovlivní své okolí ve smyslu trvalého ohrožení místního přirozeného hydrogeologického režimu s případnými dopady na stávající jímáné zdroje podzemních vod. Za účelem ochrany kvantity podzemních vod v individuálních jímácích objektech v blízkosti trasy řešeného záměru je navržen monitoring kvantity podzemních vod.

Ovlivnění jakosti podzemních vod (kvalitativní vlivy)

Z hlediska potenciálního ovlivnění kvality vod se nepředpokládají negativní vlivy na vodní zdroj - jímací objekt „Beroun – nemocnice prameniště 1, 2, 3“. Směr proudění podzemních vod v prostoru ochranného pásma je převážně západní, tedy spíše ve směru od jímacích objektů k dálnici či rovnoběžně s tělesem dálnice. Za účelem ochrany kvality podzemních vod v individuálních jímácích objektech, u kterých může dojít v případě havárie spojené s únikem škodlivých látek v průběhu výstavby k ovlivnění kvality podzemních vod, je navržen monitoring kvality podzemních vod.

Fáze provozu

Vlivy na povrchové vody

Ovlivnění množství povrchových vod (kvantitativní vlivy)

Odvodnění přes retenční nádrže pozitivně ovlivní okamžitý průtok v útvarcích povrchových vod při vysokých srážkových úhrnech, kdy bude kulminační křivka pozvolnější a k uvolňování vody z retence do toku bude docházet pozvolna. V důsledku výstavby nových zpevněných povrchů dojde ke zvýšení povrchových odtoků z území. Tato zvýšení pro jednotlivé plochy povodí dotčených útvarů povrchových vod jsou v řádu setin až tisícín procent, takže nejsou zásadního charakteru a nejsou významně negativní. Systém odtoku povrchových vod z povodí nebude významně ovlivněn tělesem rozšířené dálnice, vzhledem k jeho stávající existenci.

Ovlivnění jakosti povrchových vod (kvalitativní vlivy)

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění, vyplývajícím z dopravního provozu na komunikaci, je nesporně zimní údržba vozovky, zpravidla spojená s aplikací posypových materiálů s obsahem velkého množství chloridových iontů. Občas může dojít k velkému (až 20krát většímu než referenční) krátkodobému zvýšení chloridů ve vodách odtékajících během srážek ze silnice. Tyto extrémní hodnoty však mají velmi krátké trvání a nemají podstatný vliv na flóru a faunu v toku. Při průměrných hodnotách průtoků bude nárůst obsahu chloridů v recipientech Dalejský potok, Krahulovský potok, Loděnice, Berounka a Litavka přijatelný – v rozsahu 0,04–12,23 % původní koncentrace a nedosáhne limitu ve výši 150 mg/l (výsledné koncentrace se pohybují mezi 32,01 – 126,5 mg/l). U ostatních menších recipientů jako Radotínský potok, levostranný přítok Radotínského potoka a Vrážský potok nárůst obsahu chloridů při průměrných hodnotách průtoků vzhledem k jejich nízkému průtoku přesáhne limit 150 mg/l (výsledné koncentrace se pohybují mezi 177–227 mg/l). Koncentrace chloridů jsou u všech těchto tří toků již nyní nadlimitní. Celkové průtoky jsou zde oproti hlavním tokům v regionu až o několik řádů nižší a tyto drobné toky následně ústí přímo do vodnatějších toků, kde dojde zpětně k mnohonásobnému zředění solného roztoku na podlimitní úroveň. Z pohledu platné ČSN 75 7221 „Kvalita vod – Klasifikace kvality povrchových vod“ se vlivem předmětného záměru nepředpokládá zhoršení třídy jakosti vody v Radotínském potoce (II. třída jakosti – mírně znečištěná voda), levostranném přítoku Radotínského potoka (III. třída jakosti – znečištěná voda) ani ve Vrážském potoce (III. třída jakosti – znečištěná voda). Obě třídy jakosti vody jsou z pohledu vlivů na životní prostředí akceptovatelné. V dalším stupni projektových příprav je třeba provést optimalizaci návrhu vodohospodářského řešení předmětného záměru na základě podrobného hydrogeologického průzkumu tak, aby byla u méně vodných toků (Radotínský potok, levostranný přítok Radotínského potoka, Vrážský potok) dodržena limitní hodnota 150 mg/l. Např. je možné regulovat velikost odtoku z retenčních nádrží (RN2, RN3 a RN8) pro zimní a letní režim. Kvalitativní ochrana vybraných útvarů povrchových vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z liniových staveb při případné havárii bude zajištěna dešťovými usazovacími nádržemi s odlučovačem lehkých kapalin. S ohledem na navrhovaný způsob odvodnění srážkových vod lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvaru povrchových vod, v jejichž povodích se posuzovaný záměr nachází. Je navržen monitoring

kvality povrchových vod (Dalejský potok, Radotínský potok, levostranný přítok Radotínského potoka, Vrážský potok, Krahulovský potok, Loděnice a Litavka).

Vlivy na podzemní vody

Ovlivnění množství podzemních vod (kvantitativní vlivy)

Záměr znamená pouze mírný dopad do hydrogeologických poměrů v území, vzhledem k situování stavby nad stávající hladinou podzemní vody.

Vlivy na odtokové poměry

Zmenšení infiltrační plochy útvarů podzemních vod 62500 a 62300 v řádu tisícín % je málo významné, vzhledem k poměru celkové plochy zkapacitněné dálnice a celkové infiltrační plochy obou dotčených útvarů podzemních vod. Provoz záměru nebude představovat zásadní změnu odtokových poměrů.

Ovlivnění jakosti podzemních vod (kvalitativní vlivy)

Z hlediska potenciálního ovlivnění kvality vod se nepředpokládají negativní vlivy na vodní zdroj – jímací objekt „Beroun – nemocnice prameniště 1, 2, 3“. Směr proudění podzemních vod v prostoru ochranného pásma je převážně západní, tedy spíše ve směru od jímacích objektů k dálnici či rovnoběžně s tělesem dálnice. U vodních zdrojů „Králov Dvůr Pod Hájem studna“ (km 20,700) a „Praha Zličín vrty, studna“ (km 0,000) se rovněž nepředpokládají negativní vlivy provozu záměru na jejich kvalitu či kvantitu. Zajištění kvalitativní ochrany vybraných útvarů podzemních vod proti proniknutí škodlivých látek ze splachů z dálnice bude zajištěno dešťovou kanalizací a jejím vyústěním přes dešťové usazovací nádrže. Je navržen monitoring kvality podzemních vod u vybraných jímacích objektů, které mohou být předmětným záměrem potenciálně ovlivněny. Negativní ovlivnění vodních zdrojů řešeným záměrem se při respektování veškerých opatření navržených v přepracované dokumentaci EIA nepředpokládá.

Zranitelné oblasti

Vlivy záměru na zranitelné oblasti se nepředpokládají. Ve zranitelných oblastech jsou z důvodu ochrany podzemních a povrchových vod upraveny druhy, způsob a množství používání hnojiv a způsob hospodaření na zemědělských půdách. Zkapacitnění liniové dopravní stavby nemá na uvedená opatření vliv a není ani v rozporu s účelem vymezení zranitelných oblastí.

Záplavová území

Přechod stavby přes vodní toky je ve všech případech řešen přemostěním. Varianty 1 a 2 mostních objektů D5-020 (most přes Litavku) a D5-021 (most přes Litavku a Berounku) zahrnují doplnění mostních pilířů, vlivem kterých dojde ke změně odtokových poměrů v rámci přiléhajících záplavových území Litavky a Berounky. V dalších stupních projektových příprav proto bude potřeba provést podrobné hydrotechnické posouzení těchto mostních objektů.

Při respektování opatření k ochraně vod nepředstavuje aspekt vlivů na vody ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na vody považovat za přijatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů

na povrchové a podzemní vody za předpokladu dodržení podmínek stanoviska k minimalizaci kvantitativních a kvalitativních vlivů na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na půdu

Zábor zemědělského půdního fondu

Je předpokládán zábor zemědělského půdního fondu o celkové výměře 83 834 m² trvalého záboru a 83 804 m² dočasného záboru. Trvalým zábohem budou dotčeny především půdy I. třídy ochrany (cca 53,87 % celkového trvalého záboru) a III. třídy ochrany (cca 25,55 % celkového trvalého záboru). Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu lze vliv záměru považovat za významný, nicméně odpovídající parametrům, charakteru i významnosti stavby a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v přepracované dokumentaci EIA jako akceptovatelný. Dočasné zábory budou vznikat v průběhu výstavby, předpokládá se, že půdy dočasně vyňaté ze zemědělského půdního fondu budou navraceny k původnímu využití.

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa

Předpokládá se trvalý zábor o celkové výměře 11 115 m² a dočasný zábor o celkové výměře 2 210 m². V řešeném území se jedná o hospodářské lesy. Poté, co dočasné využití těchto ploch v souvislosti s výstavbou záměru skončí, budou dotčené plochy rekultivovány podle schváleného plánu rekultivace tak, aby mohly být vráceny do pozemků určených k plnění funkcí lesa. Nejvýznamnější trvalý zábor se předpokládá v k. ú. Beroun, Chrštenice a Vráž u Berouna. Vzhledem k předpokládanému rozsahu trvalých a dočasných záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa a za předpokladu dodržení podmínek uvedených v přepracované dokumentaci EIA lze záměr považovat za akceptovatelný.

Bilance zemin ve fázi výstavby

Z bilance zemin vyplývá, že při výstavbě vznikne přebytek zemin ze zářezů (491 569 m³). Předpokládá se přednostně využití těchto zemin před jejich uložením na skládku.

Vliv záměru na znečištění půdy a horninového prostředí

Riziko vznikající v průběhu výstavby je soustředěno zejména do prostoru staveniště (znečišťování půd/horninového prostředí povrchovými splachy z prostoru staveniště, uniklými oleji, ropnými produkty). Tato nebezpečí budou minimalizována zabezpečením strojů proti úniku ropných látek, preventivní a pravidelnou údržbou veškeré mechanizace, modernizací strojového parku a dodržováním bezpečnostních opatření při manipulaci s nebezpečnými látkami. Současně během výstavby může dojít k zhutnění půdy a zhoršení jejích fyzikálních a chemických vlastností (zejména podorničí) v plochách dočasného záboru. Vliv solení i působení těžkých kovů je závislý na vlastnostech půdy, propustnosti podloží, svažitosti a také na intenzitě a úhrnu dešťových srážek. Působením posypových materiálů ze zimní údržby (anorganické posypové soli) komunikace dochází ke zvýšení pH okolní půdy. Nejvyšší koncentrace chloridů lze očekávat maximálně do vzdálenosti 2 – 3 m od hrany komunikace, ve vzdálenosti cca 10 m dosahují koncentrace chloridů již spíše pozadových hodnot. Obsah těžkých kovů (Pb, Cd, Cu, Ni, Zn) se bude projevovat zejména do vzdálenosti 5 m od komunikace. Se zvyšující se vzdáleností od komunikace se koncentrace škodlivých látek postupně snižují. Nejvýznamnější vliv se tedy projeví zejména v těsné blízkosti komunikace. Z hlediska havárií se jedná o akutní a časově

nepředvídatelný stav. Obecně lze konstatovat, že při dodržení předpisů týkajících se ochrany životního prostředí je riziko kontaminace půd minimální.

Vliv na horninové prostředí a stabilitu půdy, změna místní topografie

Záměr představuje zkapacitnění stávající dálnice D5 v úseku km 0,000–22,575 bez změny směrového a výškového vedení. Výraznější terénní úpravy lze očekávat v souvislosti s rozšířením zářezových těles a svahů komunikace vč. úprav křižovatkových větví MÚK. Podle evidence informačního serveru České geologické služby se v blízkosti stávající dálnice D5 – cca 35 m od vozovky v km 15,160 nachází bodový aktivní sesuv č. 7410 se severozápadní expozicí a sklonem 27° v k. ú. Beroun. V souvislosti se zkapacitněním dálnice D5 se v řešeném místě z prostorových důvodů předpokládá odtěžení části svahu. V rámci dalších stupňů projektových příprav bude nutné zpracovat geotechnický průzkum, ve kterém budou v případě potřeby stanovena podrobná opatření pro realizaci předmětného záměru a bezpečné založení stavby v místě uvedeného aktivního sesuvu. Ve fázi výstavby bude třeba dbát na zajištění stability svahů i u dalších lokalit s plánovaným rozšířením zářezů a násypů stávajícího tělesa D5. Z pohledu místní topografie, lze konstatovat, že vlivem realizace předmětného záměru se nepředpokládají výrazné změny.

Při respektování opatření k ochraně půdy a horninového prostředí nepředstavuje aspekt vlivů na půdy ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na půdy považovat za přijatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s uvedeným hodnocením vlivů na půdu za předpokladu dodržení podmínek stanoviska.

Vlivy na přírodní zdroje

Souhrnně lze konstatovat, že nebyly zjištěny významné nepříznivé vlivy záměru na přírodní zdroje. Dle evidence informačního serveru České geologické služby se v trase zkapacitnění dálnice D5 v km 0,000–22,575 nenachází žádná ložiska nerostných surovin, dobývací prostory, chráněná ložisková území ani prognózní zdroje.

Celkově lze shrnout, že aspekt vlivů na přírodní zdroje nepředstavuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Záměr je z hlediska vlivů na přírodní zdroje přijatelný. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením na přírodní zdroje.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flora, ekosystémy)

Hodnocení vlivů záměru na biologickou rozmanitost je provedeno v přílohové části přepracované dokumentace EIA v Hodnocení vlivu zamýšleného závažného zásahu (Mgr. Radim Kočvara, říjen 2023).

Záměrem je silniční stavba, která představuje v každé podobě a řešeném území negativní vliv na chráněné zájmy (zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona č. 114/1992 Sb.). Především díky situování do stávající trasy a tělesa D5 lze v tomto konkrétním případě klasifikovat negativní vlivy jako relativně malé, týkající se fakticky bezprostředního okolí dálnice. Dojde pouze k lokálnímu a zanedbatelnému záboru přírodních biotopů a stanovišť. Stávající D5 představuje negativní vliv na ÚSES, který lze v rámci zkapacitnění výrazně snížit. Lokální je

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

negativní vliv na VKP, který lze rovněž eliminovat, negativní vliv na přírodní park a krajinný ráz je malý. Dojde k negativnímu dotčení řady druhů rostlin a živočichů, který je však lokální a dočasný, negativní vliv na biodiverzitu se neuvažuje. Dojde k okrajovému dotčení území CHKO Český kras. Zásadní je negativní vliv na migraci živočichů v území, který je nutno řešit, a to se zahrnutím jak úprav některých objektů, tak doplněním záměru o dva nové, v současné době neexistující migrační objekty pro kategorii A živočichů v úseku km 14,15 až 15,00 a pro kategorii B živočichů v úseku km 6,9 až 7,6. Pro minimalizaci negativního vlivu zásahu byla nevržena řada opatření, při zohlednění území a rozsahu záměru se jedná především o minimalizaci zásahů do cenných biotopů v okolí stavby, přítomnost odborného biologického dozoru po dobu stavby, časový harmonogram pro zahajování prací. Další skupina opatření se týká konkrétního řešení stavby a jejích částí. Za nejdůležitější jsou považována opatření na doplnění migračních objektů, použití rámových propustků se zahrnutím suché cesty a oboustranné oplocení dálnice v celém úseku stavby s navázáním na mostní objekty.

Zásahem dojde k dotčení a ovlivnění prostorových vztahů především regionálního a nadregionálního ÚSES. V rámci změn v území v souvislosti s realizací stavby ve vztahu k vymezení ÚSES je nutno tento přesněji stanovit a zohlednit v rámci změny územního plánu ze strany orgánů územního plánování a orgánů ochrany přírody. Změny se týkají vymezení ÚSES na regionální a nadregionální úrovni. K zásahům, které by mohly vést k poškození VKP nebo k ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce je nutné si v souladu s § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. opatřit závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany přírody – příslušný pověřený obecní úřad. Pro umožnění kácení dřevin rostoucích mimo les je nutné získat povolení podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. K realizaci zásahu je nutné si opatřit souhlas orgánu ochrany přírody k umístování a povolení staveb a jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz podle § 12 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. Rovněž bude nutné požádat o udělení výjimky podle § 43 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. ze zákazu vjíždět a setrávat s motorovými vozidly mimo silnice a místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody pro okrajové části území CHKO Český kras.

Z provedeného průzkumu a dalších poznatků lze vyvodit, že v území se vyskytují zvláště chráněné druhy taxonů s vazbou na dotčené území, kdy pro některé z nich představuje zásah negativní ovlivnění jedinců a jejich biotopu. Z důvodu zásahu do ochranných podmínek některých zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů je nutné požádat o udělení výjimek ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin podle § 49 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. a živočichů stanovených § 50 odst. 1 a 2 zákona č. 114/1992 Sb. podle § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. V rámci stavby jako celku je uvažováno dotčení čtyř zvláště chráněných druhů rostlin (lilie zlatohlavá *Lilium martagon*, okrotice bílá *Cephalanthera damasonium*, okrotice dlouholistá *Cephalanthera longifolia*, dřín jarní *Cornus mas*), šesti taxonů bezobratlých (čmeláci a pačmeláci r. *Bombus*, pačmeláci r. *Bombus*, mravenci r. *Formica*, otakárek fenyklový *Papilio machaon*, střevlík Scheidler *Carabus scheidleri*, zlatohlávek tmavý *Oxythyrea funesta*), dvou zvláště chráněných druhů ryb (vranka obecná *Cottus gobio*, jelec jesen *Leuciscus idus*), čtyř obojživelníků (ropucha obecná *Bufo bufo*, ropucha zelená *Bufo viridis*, skokan štíhlý *Rana dalmatina*, skokan skřehotavý *Pelophylax ridibundus*), šesti plazů (užovka obojková *Natrix natrix*, užovka podplamatá *Natrix tessellata*, užovka hladká *Coronella austriaca*, slepýš křehký *Anguis fragilis*, zmije obecná *Vipera berus*, ještěrka obecná *Lacerta agilis*) a dvou zvláště chráněných druhů ptáků (slavík obecný *Luscinia megarhynchos*, lejsek šedý *Muscicapa striata*).

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

V souvislosti se záměrem se nepředpokládají negativní vlivy na lokality soustavy NATURA 2000, viz stanoviska orgánů ochrany přírody konstatující vyloučení významného vlivu záměru na soustavu Natura 2000 v dokladové části přepracované dokumentace – stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 2. 10. 2023 pod č. j. 120872/2023/KUSK a stanovisko AOPK ČR, regionálního pracoviště Střední Čechy, oddělení CHKO Český kras ze dne 10. 10. 2023 pod č. j. SR/0581/SC/2019-8. Nejbližší lokalitou soustavy NATURA 2000 je EVL CZ0214017 Karlštejn – Koda, která se nachází ve vzdálenosti cca 150 m jižním směrem od záměru v km 13,130.

Při respektování opatření k ochraně přírody nepředstavuje aspekt vlivů na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy) ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy) považovat za přijatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivu na biologickou rozmanitost (faunu, flóru a ekosystémy).

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnocení vlivů záměru z hlediska vlivu na krajinný ráz je provedeno v přílohové části přepracované dokumentace EIA v Posouzení vlivů navrhované stavby na krajinný ráz (Ing. Jan Duřt, Ing. Jakub Černý, leden 2023).

Podstatným krokem při posuzování vlivu plánovaného záměru na krajinný ráz, vizuální a estetické charakteristiky území je posouzení vlivu navrhovaného záměru na zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

Zákonná kritéria krajinného rázu (dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.)	Míra vlivu navrhovaného záměru
Vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky	Slabý až středně silný
Vliv na rysy a hodnoty kulturní a historické charakteristiky	Slabý
Vliv na zvláště chráněná území (ZCHÚ)	Slabý
Vliv na významné krajinné prvky (VKP)	Slabý
Vliv na kulturní dominanty	Slabý
Vliv na estetické hodnoty	Slabý
Vliv na harmonické měřítko krajiny	Slabý
Vliv na harmonické vztahy v krajině	Slabý

Z posouzení míry vlivu navrhovaného záměru na identifikované znaky a hodnoty krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. vyplývá, že posuzovaný záměr má v jednom případě slabý až středně silný vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu. Ve zbylých sedmi případech má posuzovaný záměr slabý vliv na zákonná kritéria ochrany krajinného rázu. S ohledem k výše uvedenému a k identifikovaným vlivům na znaky a hodnoty předmětné lokality, nelze předpokládat významnější narušení krajinného rázu předmětného území. V souvislosti s navrhovanými opatřeními bude zachován charakteristický ráz předmětné lokality.

Při respektování opatření k ochraně krajinného rázu a ochraně přírody nepředstavuje aspekt vlivů na krajinu a její ekologické funkce ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor

ve vztahu k ochraně životního prostředí. Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzováním záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na krajinu a její ekologické funkce považovat za přijatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivu na krajinu a její ekologické funkce.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Vlivy na hmotný majetek

Realizací záměru dojde k zásahu do hmotného majetku především v souvislosti se zásahem do stávajícího tělesa dálnice D5. Nepředpokládají se významné úpravy okolních komunikací. V souvislosti s realizací záměru dojde k zásahu do obslužné komunikace u odpočívky Rudná v km 3,920 a zásahu do místní komunikace v km 12,930. Realizace stavby není vzhledem ke svému charakteru podmíněna rozsáhlými přeložkami inženýrských sítí. Významný negativní vliv záměru na hmotný majetek lze vyloučit. Vliv záměru na hmotný majetek lze označit za přijatelný.

Vlivy na kulturní památky

Vlivem zkapacitnění D5 dojde v úseku km 20,400–20,650 k zásahu do parku zámeckého areálu Králův Dvůr (o šířce cca 5 m trvalého záboru), který se nachází vpravo ve směru staničení (k minimalizaci, resp. vyloučení možných nepříznivých vlivů výstavby záměru byla navržena ochranná opatření). Žádné další kulturní památky, památkové rezervace či zóny předmětný záměr nekříží ani se jich nedotýká. Významný negativní vliv záměru na kulturní památky lze vyloučit. Za předpokladu realizace navržených opatření lze vliv záměru na kulturní památky označit za přijatelný.

Vlivy na architektonické aspekty

Co se týká architektonických aspektů nelze nejbližší okolí řešené stavby považovat za významné. Kulturní památky, u nichž je možné identifikovat architektonickou významnost, se až na výjimku v podobě kulturní památky zámek Králův Dvůr většinou vyskytují v intravilánu přilehlých obcí a měst mimo trasu D5. Významný negativní vliv záměru na architektonické aspekty lze vyloučit. Vliv záměru lze označit za přijatelný.

Vlivy na archeologické nálezy

Dle státního archeologického seznamu ČR prochází trasa záměru územím s archeologickými nálezy I. kategorie, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. Dále se v blízkosti zájmového území záměru nachází registrované lokality s archeologickými nálezy I. kategorie, tj. území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a II. kategorie, tj. územím, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují, nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě. Možný výskyt archeologického nálezu tedy nelze v území dotčeném stavbou zcela vyloučit. Veškeré zemní zásahy tak budou posuzovány jako zásahy v území s archeologickými nálezy a bude postupováno podle zákona č. 20/1987 Sb., o památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Vliv záměru na archeologické nálezy lze označit za přijatelný.

Při respektování opatření týkajících se zásahu do parku zámeckého areálu Králův Dvůr nepředstavuje aspekt vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví, včetně architektonických a archeologických aspektů, ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru na hmotný majetek a kulturní dědictví, včetně architektonických a archeologických aspektů, považovat za přijatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivu na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů.

Přeshraniční vlivy

Žádné vlivy záměru nebudou přeshraniční, ani při nestandardních stavech a haváriích. S uvedenými závěry se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Charakteristika rizik pro veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech a předpokládaných významných vlivů z nich plynoucích

Fáze výstavby

Obecně lze konstatovat, že environmentální rizika při haváriích a nestandardních stavech budou minimalizována, resp. eliminována v souvislosti s realizací celé řady opatření ve fázi výstavby (navržených v přepracované dokumentaci EIA a posudku), resp. podmínek tohoto závazného stanoviska).

Fáze provozu

Potenciální rizika vzniku havárií či nestandardního stavu, která lze obecně identifikovat, jsou únik nebezpečných látek, požár, exploze atd. Tato rizika jsou spojena především s dopravními nehodami na dotčené komunikaci. Při provozu záměru se nepředpokládá negativní vliv na kulturní dědictví v souvislosti s nehodami, katastrofami či nestandardními stavy (haváriemi). Rozsáhlejší vliv může mít únik nebezpečných látek do podzemních a povrchových vod. Včasným zásahem lze rozsah havárie omezit na minimum. Nebezpečí pro širší okolí může nastat rovněž při vzniku většího požáru při dopravní nehodě. Negativním projevem požáru pro širší okolí je vznik jedovatých a dráždivých plynů. Dále pak při hasičském zásahu vznikají odpadní vody kontaminované směsí hasebních látek a látek vyplavených při hašení.

Celkově lze shrnout, že při respektování opatření spojených s posuzovaným záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona lze vlivy posuzovaného záměru z hlediska rizik při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech na veřejné zdraví, kulturní dědictví a životní prostředí považovat za přijatelné. Zpracovatel posudku se ztotožňuje s výše uvedeným hodnocením vlivu záměru z hlediska rizik při možných nehodách, katastrofách a nestandardních stavech.

Kumulativní vlivy

Přepracovaná dokumentace EIA uvádí, že vzhledem k charakteru a umístění záměru je třeba věnovat pozornost kumulativním vlivům záměru jak ve fázi výstavby záměru, tak i ve fázi provozu záměru. Příprava záměru je dle přepracované dokumentace EIA přímo koordinována

se stavbami, na které záměr navazuje (MÚK Třebonice, D0 515 zkapacitnění) případně s dalšími liniovými stavbami v blízkém okolí záměru (zejména se záměrem „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“). Dále přepracovaná dokumentace EIA uvádí další silniční stavby v okolí záměru a ostatní záměry v okolí. Z hlediska etapy výstavby obecně nelze vyloučit situaci souběhu stavby posuzovaného záměru s navazujícími stavbami jakož i s dalšími stavbami v okolí, což by se mohlo projevit zejména z hlediska vlivů na akustickou a imisní situaci a z hlediska ovlivnění povrchových vod a povodňových stavů. Z tohoto důvodu jsou v tomto závazném stanovisku stanoveny relevantní podmínky týkající se minimalizace kumulace vlivů s ostatními záměry, a to pro fázi výstavby i provozu záměru. Podmínky se týkají např. průběžné koordinace posuzovaného záměru s dalšími záměry tak, aby podrobné zásady organizace výstavby reflektovaly i realizaci dalších záměrů, a aby tak příslušná opatření byla ve vztahu k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví co nejvíce efektivní. S výše uvedeným hodnocením se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví. Ovlivní sice živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší a stav hlukové zátěže, avšak při realizaci opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví spojených se záměrem a opatření resultujících z posuzování podle zákona přijatelným způsobem. Vlivy záměru na uvedené složky a charakteristiky životního prostředí se promítají i do akceptovatelného ovlivnění obyvatelstva, resp. veřejného zdraví.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v přepracované dokumentaci EIA vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při přijetí navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení a kompenzaci vlivů, stanovených v podmínkách přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné (výstavba ani provoz záměru nepřinesou významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví).

Zpracovatel posudku se ztotožňuje se závěrem posuzované přepracované dokumentace EIA a doporučuje záměr k realizaci za předpokladu respektování podmínek, které vzešly z návrhu v přepracované dokumentaci EIA, posudku a procesu posuzování vlivů na životní prostředí tak, jak jsou formulovány v návrhu závazného stanoviska (uvedeném v posudku).

Části přepracované dokumentace EIA popisující a hodnotící výše zmíněné vlivy jsou zpracovány v dostatečném rozsahu dle požadavků zákona a dostatečně hodnotí všechny aspekty vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Závěry uvedené v jednotlivých kapitolách přepracované dokumentace EIA ani jako celek nevyžadují podle názoru zpracovatele posudku další doplnění či dopracování. Zpracovatel posudku se závěry přepracované dokumentace EIA souhlasí s tím, že vlivy ve všech posuzovaných složkách shledává při respektování v posudku navržených podmínek jako akceptovatelné.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako

akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, monitoringu, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

V rámci přepracované dokumentace EIA byla předložena jedna varianta prostorového uspořádání (směrového a výškového vedení), kdy zůstane zachována stávající osa dálnice D5, s výjimkou variantního technického řešení některých mostních objektů.

Začátek předmětného záměru se napojuje na MÚK Třebonice, která je součástí stavby D0 515 Slivenec–Třebonice a navazuje na D0 516 Třebonice–Řepy a Rozvadovskou spojku. Posuzovaný úsek zkapacitnění D5 končí na hranici MÚK Beroun–západ v km 22,575. Součástí záměru je úprava pěti mimoúrovňových křižovatek – MÚK Rudná (km 5,360), MÚK Loděnice (km 10,245), MÚK Beroun–východ (km 14,565), MÚK Beroun–centrum (km 18,395), MÚK Beroun–západ (km 22,400), dále úprava mostních objektů a obnovení odpočívky Beroun v km 16,250.

Při zachování stávajícího směrového i výškového řešení stávající dálnice D5 bude upraveno základní střechovité příčné klopení vozovky, které bude zvětšeno ze stávajících 2,0 % na 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen dostředný sklon tam, kde je již v současnosti, případně v místech, kde se překlopení vozovky jeví jako účelné. V některých směrových obloucích předmětného záměru bude upravena poloha svodidel ve středním dělicím pásu.

Trasa dálnice D5 v km 0,000–22,575 je navržena jako šestipruhová, směrově rozdělená v kategorii D34/130, vozovka bude rozšířena o 2,5–3,75 m s následujícím šířkovým uspořádáním: nezpevněná část krajnice $2 \times 0,5 \text{ m} = 1,0 \text{ m}$, šířka vnějšího (vnitřního) vodícího proužku $0,25 + 0,75 \text{ m} = 1,0 \text{ m}$, zpevněná krajnice $2,5 \text{ m} = 2,5 \text{ m}$, jízdní pruhy $3,5 + 2 \times 3,75 = 11,0 \text{ m}$, celkem (dílčí volná šířka jízdního pásu) = 15,5 m, šířka středního dělicího pásu 3,0 m, šířkové uspořádání odbočovacích/připojovacích pruhů: odbočovací/připojovací pruhy MÚK 3,5 m, vodící proužek 0,25 m, zpevněná krajnice 0,25 m; Směrové, šířkové a výškové poměry jsou navrženy na směrodatnou rychlost 130 km/h.

Stávající mimoúrovňové křižovatky na dálnici D5 zůstanou zachovány, nicméně projdou úpravami týkajícími se především délek odbočovacích/připojovacích pruhů a poloměrů směrových oblouků větví MÚK. Tvary a šířkové uspořádání mimoúrovňových křižovatek se s výjimkou MÚK Beroun – východ nemění. Úprava MÚK Rudná (km 5,400) se bude týkat větví křižovatky z důvodu odsunu přídatných pruhů a požadavku rychlosti 50 km/h na výjezdových částech větví. Úprava MÚK Loděnice (km 10,400) bude spočívat v odsunu přídatných pruhů a požadavku rychlosti 50 km/h na výjezdových částech větví. MÚK Beroun–východ (km 14,600) projde úpravami větví křižovatky vzhledem k odsunu přídatných pruhů. Větve MÚK Beroun–centrum (km 18,400) budou upraveny vzhledem k odsunu přídatných pruhů. Větve MÚK Beroun–západ (22,400) zůstanou v současné podobě, jelikož stavba končí na rozhraní připojovacího/odbočovacího pruhu a větve MÚK Beroun–západ ve směru na Prahu.

Součástí posuzovaného záměru zkapacitnění dálnice D5 v km 0,000–22,575 je celkem 19 mostních objektů (D5-002–D5-004, D5-006–D5-009, D5-011, D5-012, D5-015, D5-020–D5-022, D5-024–D5-029). Z toho se jedná o 13 dálničních mostů, 4 nadjezdy přes dálnici (3 silniční

a 1 železniční) a 2 lávky pro pěší přes dálnici. U všech přímo pojížděných mostů je navržena nová vozovka, nové římsy včetně nových ostatních prvků vybavení (svodidla, zábradlí, PHS, mostní závěry, odvodňovací systém) a nová ložiska. U všech mostů se předpokládá nové provedení úprav za mosty a kolem mostů, tj. odláždění, skluzy, revizní a úniková schodiště atd. V rámci úprav tělesa dálnice budou u řady mostů doplněny opěrné zdi u paty násypů. Rozšíření některých mostů vyvolá přeložky inženýrských sítí. 4 mostních objekty jsou navrženy ve variantním řešení: D5-007 – most na D5 v km 5,075 přes Radotínský potok, D5-009 – most přes D5 v km 6,392 na místní komunikaci, D5-020 – most na D5 v km 16,746 přes údolí Berounky a Litavky a D5-021 – most na D5 v km 17,719 přes Litavku. U mostu D5-021 v Berouně přes Litavku bude ve variantě 1 s pilíři v řece nezbytné provést opevnění nových pilířů v řece kamenným obkladem a umístění ledolamů, nicméně příslušné varianty řešení u posledních tří mostních objektů (D5-009, D5-020 a D5-021) jsou z hlediska ochrany životního prostředí prakticky srovnatelné, a proto přijatelné. V případě mostního objektu D5-007 je k realizaci uložena varianta 2 technického řešení.

V rámci záměru je uvažováno s obnovením odpočívky Beroun v km 16,250 vpravo ve směru staničení. Na odpočívce budou umístěna parkovací stání pro osobní automobily (25 + 2 ZTP), autobusy (4) a obytné vozy (6). V rámci odpočívky je uvažováno s umístěním sociálního zázemí a bistra.

Vzhledem k charakteru předmětného záměru, který je bez směrových a výškových změn, nejsou uvažovány významné úpravy ani přeložky souvisejících komunikací. Směrové a výškové změny jsou uvažovány pouze v souvislosti s výše popsány úpravami křižovatkových větví MÚK. Dle Technické dokumentace se předpokládá úprava obslužné komunikace mezi odpočívkami Rudná a Drahelčice v km 3,920 a úprava místní komunikace v km 12,930.

V rámci realizace záměru se předpokládají se následující úpravy a přeložky vodních toků: přeložka Radotínského potoka v km 5,075 (v případě realizace varianty 2 rekonstrukce mostního objektu D5-007), úseková úprava koryta bezejmenného toku (přítok potoka Loděnice) včetně jeho údolní nivy v km 11,900–12,300 o délce cca 400 m – z důvodu rozšíření tělesa hlavní trasy dálnice D5, úseková úprava koryta levostranného přítoku Vrážského potoka včetně jeho údolní nivy v km 13,400 – 13,950 o délce cca 550 m – z důvodu rozšíření tělesa hlavní trasy dálnice D5.

Dešťová kanalizace bude trasována ve středním dělicím pásu a v místech mostních objektů bude vedena mimo dálnici tzv. bypassem. V celém řešeném úseku budou dešťové vody z kanalizace vypouštěny po předčištění v dešťových usazovacích nádržích (DUN – podzemní prefabrikované nádrže s koalescenčním odlučovačem v modulovém provedení jako havarijní zařízení pro čištění zadaného průtoku) s odlučovači lehkých kapalin do vodotečí. Pro minimalizaci ovlivnění průtoků drobných vodotečí je navrženo umístění retenčních nádrží (RN – zemní otevřené rybníčního typu - suché poldry vybavené výpustí s možností redukce množství odtékající vody). Sdružené areály DUN a RN jsou uvažovány před každým vyústěním dešťové kanalizace z dálnice D5 kromě některých úseků zaústěných do dostatečně vodného toku (Litavka). Jednotlivé vodní toky představující recipienty dešťové kanalizace dálnice D5 budou dotčeny úpravami, popř. řešením nových výústí do těchto toků. K zaústění odvodňovacích potrubí a dálniční kanalizace budou použity výústní objekty. V místě vyústění do recipientu je uvažováno s opevněním koryta vodoteče v nutném rozsahu.

Opěrné a zárubní zdi jsou navrženy v místech těsné blízkosti tělesa stavby se zástavbou, souběhu s tratí, souběhu s vodotečí, souběžných komunikací a v místech násypových/zářezových svahů za hranou nepevněné komunikace.

Vegetační úpravy (keře, stromy, popínavé rostliny, travní hydroosev) jsou navrženy na všech místech, kde dojde k odstranění současné výsadby. Převážně se jedná o svahy, protihlukové stěny a většinu vnitřních ok křižovatek.

V rámci záměru lze dále předpokládat realizaci veřejného osvětlení, zařízení pro provozní informace a telematiku, přeložky a přípojky inženýrských sítí, objekty přípravy a rekultivace ploch.

Stavební a montážní práce budou prováděny běžnými technologiemi, za použití běžných dopravních a stavebních strojů a zařízení. V jednotlivých fázích budou podle potřeby a druhu prováděných prací nasazeny běžně používané dopravní a stavební stroje, tj. nákladní automobily, silniční fréza, nakladače, rypadla, pneumatická sbíjecí a bourací kladiva, kompresor, autojeřáb, čerpadlo na beton, zemní válec, malé mechanismy na zemní práce (Bobcat) a jiné malé mechanismy.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru v přepracované dokumentaci EIA s ohledem na jeho charakter a danou etapu přípravy záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačujícím způsobem popsáno a při respektování opatření k ochraně životního prostředí spojených se záměrem a opatření rezultujících z posuzování podle zákona odpovídá dosaženému stupni poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí. Technické řešení záměru je v přepracované dokumentaci EIA popsáno na úrovni znalostí, které odpovídají podkladům před vypracováním finální verze dokumentace pro povolení záměru. Při dodržení všech legislativních požadavků na způsob provádění stavby lze technické řešení záměru považovat za možné. Nezbytným požadavkem však zůstává zahrnutí opatření sloužících k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví do projektu stavby. Tato opatření musí vycházet z přepracované dokumentace EIA, z posudku a dále z dalších poznatků v průběhu přípravy projektu, popř. z nálezů učiněných v průběhu přípravy území k realizaci záměru.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci. Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí:

Stanovení pořadí variant řešení vlastního zkapacitnění dálnice D5 je v daném případě bezpředmětné, neboť záměr je z hlediska technického řešení a směrového vedení předložen v přepracované dokumentaci EIA jako invariantní s tím, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví jsou v relevantních aspektech hodnoceny ve vztahu k nulové variantě (tj. bez realizace předloženého záměru), která tak představuje zároveň variantu referenční (porovnání invariantního záměru s nulovou variantou je integrální součástí posuzování podle zákona).

Variantně je řešeno pouze technické provedení některých mostních objektů, a to mostní objekt D5-007 v km 5,075, D5-009 v km 6,392, D5-020 v km 16,746 a D5-021 v km 17,719. Pokud se jedná o variantní řešení těchto 4 mostních objektů, z hlediska ochrany životního prostředí je možné konstatovat následující. V případě mostního objektu D5-007 – Most na D5 v km 5,075 přes Radotínský potok je třeba realizovat variantu 2 technického řešení. Dle zpracované Rámcové migrační studie (Mgr. Radim Kočvara, říjen 2023) je navržená varianta 1 klasifikována jako migračně zcela nevhodný objekt, a k realizaci je proto uložena varianta 2 mostního objektu (tuto variantu preferuje i správce povodí, a to z hlediska odtokových poměrů). Při realizaci varianty 2 bude možné zajistit přírodě bližší řešení pomocí rámového propustku se zajištěním suché cesty. Výsledný stav bude při splnění navrženého opatření lepší oproti současnosti. Jedná se především o opatření pro drobné aviatické a semiakvatické živočichy, rovněž vydrů říční. Tento závěr hodnocení je zohledněn v podmínce č. 12) d) tohoto závazného stanoviska. V případě ostatních 3 mostních objektů (D5-009 – Most přes D5 v km 6,392 na místní komunikaci, D5-020 – Most na D5 v km 16,746 přes údolí Berounky a Litavky a D5-021 – Most na D5 v km 17,719 přes Litavku) jsou příslušné varianty řešení u jednotlivých mostních objektů z hlediska ochrany životního prostředí prakticky srovnatelné, a proto přijatelné (výsledná řešení budou proto záviset na jiných aspektech než aspektech vlivů na životní prostředí). Současně je však u mostních objektů D5-020 a D5-021 uvedeno, že správce povodí upřednostňuje variantu č. 3, přičemž přepracovaná dokumentace EIA tuto skutečnost reflektuje a uvádí tuto preferenci v rámci příslušné kapitoly D.IV jako opatření k minimalizaci vlivů na životní prostředí. Preferenci výše zmíněných variant, tj. varianty č. 3 u mostních objektů D5-020 – Most na D5 v km 16,746 přes údolí Berounky a Litavky a D5-021 – Most na D5 v km 17,719 přes Litavku, uvádí správce povodí rovněž ve svém vyjádření k přepracované dokumentaci EIA (viz vyjádření Povodí Vltavy, státní podnik, ze dne 29. 2. 2024) s tím, že u variantního řešení mostních objektů SO D5-007, D5-020 a D5-021 přes významné vodní toky ve správě státního podniku Povodí Vltavy bude preferována varianta, u které nedojde ke zhoršení odtokových poměrů v dotčeném území oproti stávajícímu stavu. Zpracovatel posudku se s tímto řešením ztotožňuje, přičemž zmíněnou podmínku z kapitoly D.IV přepracované dokumentace EIA za současného zohlednění zmíněného vyjádření správce povodí k přepracované dokumentaci EIA uvádí jako podmínku č. 13) f) x) návrhu stanoviska v posudku. Příslušný úřad se s návrhem zpracovatele posudku ztotožnil, přičemž zpracovatelem posudku navrženou podmínku v tomto závazném stanovisku stanovil jako podmínku č. 13) f) x) v upraveném znění z důvodů podrobněji uvedených v kapitole *Odůvodnění stanovených podmínek* výše v tomto závazném stanovisku.

Z hlediska variantního řešení mostů D5-007 v km 5,075, D5-009 v km 6,392, D5-020 v km 16,746 a D5-021 v km 17,719 lze tedy konstatovat následující (shrnutí výše uvedeného hodnocení variant technického řešení mostů z hlediska vlivů na životní prostředí):

- D5-007 – Most na D5 v km 5,075 přes Radotínský potok – z hlediska ochrany přírody je třeba realizovat Variantu 2 (nový železobetonový rámový most postavený 5–10 m od stávajícího tunelovou metodou, stávající most zajištěn proti zhroucení doplněním vnitřní obetonávky). Požadavek na realizaci Varianty 2 je stanoven v podmínce č. 12) d) tohoto závazného stanoviska.

- D5-009 – Most přes D5 v km 6,392 na místní komunikaci – lze realizovat v obou navržených variantách.
- D5-020 - Most na D5 v km 16,746 přes údolí Berounky a Litavky – z hlediska vlivů na životní prostředí lze realizovat ve všech navržených variantách, avšak s ohledem na vyjádření správce povodí je preferována Varianta 3 (zachována stávající konstrukce z předpjatého betonu s rozšířením konzol a novou spřaženou deskou, s doplněným příčným předpětím a s volnými kabely. Pilíře budou zachovány stávající, opěry konzolově rozšířené. Tato varianta technického řešení umožňuje jen vozovku s volnou šířkou max. 13 m, tj. bez krajnice na pravé straně). Požadavek na preferenci realizace Varianty 3 při současném splnění podmínky nezhoršení odtokových poměrů v dotčeném území oproti stávajícímu stavu je stanoven v podmínce č. 13) f) x) tohoto závazného stanoviska.
- D5-021 – Most na D5 v km 17,719 přes Litavku – z hlediska vlivů na životní prostředí lze realizovat ve všech navržených variantách, avšak s ohledem na vyjádření správce povodí je preferována Varianta 3 (zachována stávající konstrukce z předpjatého betonu s rozšířenými konzolami a novou spřaženou deskou, s doplněným příčným předpětím a s volnými kabely. Pilíře zachovány stávající, opěry konzolově rozšířené. Tato varianta ale umožňuje jen vozovku s volnou šířkou max. 13 m, tj. bez krajnice na pravé straně). Požadavek na preferenci realizace Varianty 3 při současném splnění podmínky nezhoršení odtokových poměrů v dotčeném území oproti stávajícímu stavu je stanoven v podmínce č. 13) f) x) tohoto závazného stanoviska.

Shrnutí vyjádření k přepracované dokumentaci EIA:

K přepracované dokumentaci EIA bylo příslušnému úřadu ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona doručeno celkem 33 vyjádření (12 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 2 vyjádření ostatních územních samosprávných celků, 5 vyjádření dotčených orgánů, 6 vyjádření odborů Ministerstva životního prostředí, 5 vyjádření ostatních subjektů a 3 vyjádření zástupců veřejnosti a dotčené veřejnosti).

Obdržená vyjádření obsahovala připomínky k následujícím oblastem hodnocení a způsobu posouzení: vyhodnocení dopravních intenzit (úplnost dopravně inženýrských podkladů), zohlednění kumulativních vlivů a koordinace harmonogramu (etapizace) výstavby s dalšími záměry v okolí (zejména se záměrem „Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun“), kvalita hlukové studie a dostatečnost protihlukových opatření, opatření pro ochranu ovzduší (zejména před emisemi prachu), koordinace staveništní dopravy, vegetační úpravy okolí dálničního tělesa, stavební úpravy mostních objektů a jejich provoz během výstavby, migrační objekty, vliv záměru na hydrogeologické prostředí (odtokové poměry srážkových vod, protipovodňová opatření, ochrana vodních zdrojů), vyhodnocení vlivu na poddolovaná území a související opatření.

Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 1 vyjádření dotčeného orgánu, a to Ministerstva zdravotnictví. Toto vyjádření upozorňuje na nutnost plnění podmínek místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví ve vztahu k území Středočeského kraje (neumísťovat staveniště v lokalitě „Podmostí v Berouně“ a v blízkosti bytového domu č. p. 36, ul. U Nádraží, navrhnout v obou směrech pohltivou protihlukovou stěnu). Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží. U tohoto vyjádření však bylo vyhodnoceno, že může obsahovat podstatné nové skutečnosti, ke kterým v souladu se zásadou

materiální pravdy zakotvenou mezi základními zásadami činnosti správních orgánů dle části první zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a za přiměřeného použití § 50 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů nelze nepřihlédnout. Přestože se tedy jedná o vyjádření zaslané po lhůtě, bylo s ohledem na výše uvedené k jeho obsahu přihlédnuto a vyjádření je zpracovatelem posudku vypořádáno v části V. posudku a zohledněno v návrhu stanoviska v posudku. Relevantní opatření k ochraně veřejného zdraví jsou v tomto závazném stanovisku zohledněna vč. stanovení příslušných podmínek týkajících se zřízení zařízení staveníště, protihlukových opatření apod.

Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny, relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v přepracované dokumentaci EIA i v posudku jako akceptovatelné. Všechny připomínky z vyjádření k přepracované dokumentaci EIA jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci).

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP507, resp. přímo na následujícím odkazu ([D5 zkapacitnění km 0-22](#)), v části Posudek.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k přepracované dokumentaci EIA zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Okruh dotčených územních samosprávných celků:

1. Hlavní město Praha
2. Středočeský kraj
3. Městská část Praha 13
4. Městská část Praha 5
5. Městská část Praha – Řeporyje
6. Městská část Praha – Zličín
7. Obec Chrást
8. Obec Rudná
9. Obec Drahelčice
10. Obec Nučice
11. Obec Chrastice
12. Obec Loděnice
13. Obec Vráž
14. Město Beroun
15. Město Králův Dvůr

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí

a integrované prevence

podepsáno elektronicky

(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (jan.kuta@mzp.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP507, resp. přímo na následujícím odkazu ([D5 zkapacitnění km 0-22](#)), v části Stanovisko.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 7. 5. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/2599.

Rozdělovník k č. j. MZP/2025/710/1234

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Středočeský kraj, hejtmanka, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
Obec Chrást, starosta, Plzeňská 28, Chrást, 252 19 Rudná u Prahy
Město Rudná, starosta, Masarykova 94/53, 252 19 Rudná u Prahy
Obec Drahelčice, starostka, Na Návsi 25, Drahelčice, 252 19 Rudná u Prahy
Obec Nučice, starosta, Kubrova 31, 252 16 Nučice
Obec Chrustenice, starosta, Chrustenice 69, 267 12 Loděnice u Berouna
Obec Loděnice, starosta, Husovo náměstí čp.4, 267 12 Loděnice u Berouna
Obec Vráž, starostka, Školní 259, 267 11 Vráž
Město Beroun, starostka, Husovo nám. 68, 266 01 Beroun – Centrum
Město Králův Dvůr, starosta, náměstí Míru 139, 267 01 Králův Dvůr u Berouna
Městská část Praha 13, starosta, Sluneční náměstí 2580/13, 158 00 Praha 5 – Stodůlky
Městská část Praha - Zličín, starostka, Tylovická 207, 155 21 Praha – Zličín
Městská část Praha 5, starostka, Nám. 14. října, 150 22 Praha 5
Městská část Praha – Řeporyje, starosta, Nad náměstím 84, 155 00 Praha 5 - Řeporyje

Dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy, ředitel, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Krajský úřad Středočeského kraje, ředitel, Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Městský úřad Černošice (*úřad obce s rozšířenou působností*), tajemník, Karlštejnská 259, 252 28 Černošice
Městský úřad Beroun (*úřad obce s rozšířenou působností*), tajemník, Husovo nám. 68, 266 01 Beroun – Centrum
Ministerstvo zdravotnictví, sekce ochrany a podpory veřejného zdraví, Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2
Hygienická stanice hlavního města Prahy, Rytířská 404/12, 203, 110 01 Praha 1
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Dittrichova 329/17, 128 01 Praha 2
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4

Zpracovatel dokumentace:

EKOLA group spol. s r.o., Ing. Libor Ládyš, Mistrovská 4, 108 00 Praha 10

Zpracovatel posudku:

Vážený pan **Ing. Václav Obluk**, Lékořicová 166/13, 104 00 Praha 10 – Křeslice

Na vědomí:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Ministerstvo kultury, Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1

Povodí Vltavy, státní podnik, Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 – Smíchov

Lesy České republiky, státní podnik, Přemyslova 1106/19, 500 08 Hradec Králové

Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Praha, Wolkerova 40/11, 160 00 Praha 6

Česká inspekce životního prostředí, ředitelství, Na Břehu 267/1a, 190 00 Praha 9

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, Valdštejnské náměstí 162/3, 118 01 Praha 1

Obec Jinočany, náměstí 5. května 19, 252 25 Jinočany

Obec Svatý Jan pod Skalou, Svatý Jan pod Skalou 6, 266 01 Beroun

Obec Trubín, Obecní 26, 267 01 Trubín

Obec Vysoký Újezd, Vysoký Újezd 113, 267 16 Vysoký Újezd u Berouna

Obec Tetín, Na Knížecí 2, 266 01 pošta Beroun

Obec Úhonice, Na Návsí 24, 252 18 Úhonice

Obec Ptice, Hlavní 140, 252 18 Ptice

Obec Nižbor, Křivoklátská 26, 267 05 Nižbor

Obec Železná, Železná 28, 266 01 pošta Beroun

Obec Hýskov, Na Břasích 206, 267 06 Hýskov

Město Zdice, Husova 2, 267 51 Zdice

Odbory MŽP:

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor geologie

odbor adaptace na změnu klimatu

odbor územní ochrany přírody a krajiny

odbor výkonu státní správy I – oddělení Praha