

Praha dne 7. května 2024
Č. j.: MZP/2024/710/2599
Vyřizuje: Ing. Kuta

ZÁPIS

z veřejného projednání dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle § 17 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“), a § 3 vyhlášky Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) č. 453/2017 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „vyhláška“), k záměru

„D5 zkapacitnění km 0-22“

konaného dne 10. 4. 2024 od 15:00 hodin v Kulturním zařízení Loděnice, Plzeňská 94,
267 12 Loděnice

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

- Dne 14. 5. 2021 byla na MŽP předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem, držitelem autorizace dle § 19 zákona.
- Dopisem ze dne 20. 5. 2021 MŽP rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce posledního dotčeného kraje (hlavní město Praha a Středočeský kraj). Informace o dokumentaci byla dne 1. 6. 2021 zveřejněna na úřední desce hlavního města Prahy i Středočeského kraje. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 1. 7. 2021.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 31 vyjádření (12 vyjádření dotčených územních samosprávných celků (dále také „DÚSC“), 8 vyjádření dotčených orgánů (dále také „DO“), 4 vyjádření odborů MŽP a 7 vyjádření bylo doručeno od ostatních subjektů). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 2 vyjádření DO a 1 vyjádření odboru MŽP.

- Dopisem ze dne 14. 7. 2021 byl zpracováním posudku o vlivech záměru na životní prostředí pověřen Ing. Václav Obluk, držitel autorizace dle § 19 zákona. Dne 19. 7. 2021 zpracovatel posudku převzal všechny dostupné podklady pro zpracování posudku.
- Dopisem ze dne 4. 8. 2021 byla dokumentace na základě vyhodnocení dosavadních podkladů získaných v procesu EIA a na základě doporučení zpracovatele posudku vrácena oznamovateli záměru k přepracování.
- Dne 19. 12. 2023 byla na MŽP předložena přepracovaná dokumentace zpracovaná Ing. Liborem Ládyšem.
- Dopisem ze dne 26. 1. 2024 MŽP rozeslalo dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům ke zveřejnění a vyjádření. Téhož dne byla dokumentace zveřejněna na internetu v Informačním systému EIA. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce posledního dotčeného kraje. Informace o dokumentaci byla dne 31. 1. 2024 zveřejněna na úřední desce posledního dotčeného kraje, resp. Středočeského kraje. Termín pro vyjádření k dokumentaci uplynul dne 1. 3. 2024.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 33 vyjádření (12 vyjádření DÚSC, 5 vyjádření DO, 6 vyjádření odborů MŽP, 10 vyjádření z řad veřejnosti a dotčené veřejnosti). Po uplynutí lhůty pro vyjádření příslušný úřad obdržel 1 vyjádření DO.

- Dne 27. 3. 2024 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání dokumentace 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 pozvánce na veřejné projednání byla na úřední desce hlavního města Prahy zveřejněna dne 28. 3. 2024 a na úřední desce Středočeského kraje dne 2. 4. 2024.
- Dne 10. 4. 2024 se konalo v souladu s § 17 odst. 2 zákona veřejné projednání dokumentace.

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání dokumentace se ve smyslu § 17 zákona uskutečnilo dne 10. 4. 2024 od 15:00 hodin v Kulturním zařízení Loděnice, Plzeňská 94, 267 12 Loděnice.

3. Řízení veřejného projednání

Řízením veřejného projednání byl pověřen (dle § 3 odst. 6 vyhlášky) Ing. Jan Kuta, pracovník odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP. Na jednání byl za MŽP přítomen také Ing. Petr Slezák, vedoucí oddělení metodiky a projektové EIA a zástupce ředitele odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP.

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů, vyjádření dotčené veřejnosti a vyjádření veřejnosti k posouzení vlivů záměru „D5 zkapacitnění km 0-22“ na životní prostředí.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

oznamovatele (Ředitelství silnic a dálnic s. p.):

*Ing. Michal Hrdlička
Ing. Petr Kural
Ing. Filip Řehoř
(zástupce projektanta – spol.
Pragoprojekt, a.s.)*

tým zpracovatele dokumentace:

*Ing. Libor Ládyš
Ing. Pavel Hudousek*

zpracovatele posudku:

Ing. Václav Obluk

dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha

nezúčastnil se/nevystoupil

Středočeský kraj

nezúčastnil se/nevystoupil

Městská část Praha 5

nezúčastnil se/nevystoupil

Městská část Praha 13

nezúčastnil se/nevystoupil

Městská část Praha – Zličín

nezúčastnil se/nevystoupil

Městská část Praha – Řeporyje

nezúčastnil se/nevystoupil

Město Beroun

Ing. Michal Mišina, místostarosta

Město Králův Dvůr

Ing. Jan Šilhavý, Ph.D., místostarosta

Město Rudná

Lubomír Kocman, starosta

Obec Drahelčice

Ing. Petra Ďuranová, starostka

Obec Chrástany

nezúčastnil se/nevystoupil

Obec Chrustenice

Ing. Radomil Urban, starosta

Obec Loděnice

Jiří Štulc, starosta

Obec Nučice

Mgr. Martin Hejl, MPA, starosta

Obec Vráž

Ing. Hana Maivaldová, místostarostka

další územní samosprávné celky:

Obec Mezouň

Miroslav Peleška, starosta

Svatý Jan pod Skalou

Ing. Jiří Bouček, starosta

dotčené orgány:

Magistrát hlavního města Prahy	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Krajský úřad Středočeského kraje	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Městský úřad Beroun	<i>Tomáš Kolowrat, odbor územního plánování a regionálního rozvoje</i>
Městský úřad Černošice	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Ministerstvo zdravotnictví	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Hygienická stanice hlavního města Prahy	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Správa CHKO Český kras	<i>nezúčastnil se/nevystoupil</i>

Veřejného projednání se zúčastnili taktéž zástupci veřejnosti. Celkem se veřejného projednání účastnilo kolem 50 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájil Ing. Jan Kuta (MŽP). V úvodu seznámil přítomné s programem veřejného projednání, představil zástupce jednotlivých stran a provedl časovou rekapitulaci jednotlivých kroků projednávaného záměru v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Zástupce oznamovatele (Ing. Michal Hrdlička) přítomným představil důvody pro zkapacitnění záměru, mezi které patří zlepšení stavu dálnice, zamezení vytváření kongescí zejména v oblasti příjezdu k D0 a odstranění nebezpečných míst. Konstatoval, že stavbu je třeba koordinovat s dalšími záměry, zejména se zkapacitněním MÚK Třebonice a úsekem 515 dálnice D0 (v pořadí MÚK Třebonice, dále úsek 515, a následně zkapacitnění D5). Dále upozornil, že kromě rozšíření dálnice D5 záměr představuje také úpravu souvisejících komunikací. Budou upraveny mosty, nadjezdy, telematika apod., a to s ohledem na výsledky plánované podrobnější diagnostiky. Rovněž se počítá i s kompletní rekonstrukcí odvodnění a dále také s obnovou odpočívky Beroun.

Zástupce zpracovatele dokumentace (Ing. Pavel Hudousek) znovu představil hlavního řešitele dokumentace, Ing. Libora Ládyše. Dále uvedl zařazení záměru dle zákona. Rekapituloval rozsah přepracování dokumentace a změny, které byly v této přepracované dokumentaci

zpracovány. Popsal hodnocené výhledové stavy a rozsah dotčeného území. Z hlediska vlivu na akustickou situaci popsal způsoby hodnocení a navržená opatření. Z hlediska vlivu na ovzduší popsal stávající situaci a uvedl, že rozptylová studie dospěla k závěru, že vlivem záměru nebude překročen žádný z limitů. Podkladem pro posouzení vlivu na veřejné zdraví (hodnocení zdravotních rizik) byla jak hluková, tak rozptylová studie, a výstupem tohoto posouzení je, že záměr nepovede ke zvýšení zdravotních rizik. Z hlediska vlivů na faunu a floru uvedl dotčená stanoviště a opatření pro fázi přípravy i výstavby záměru k ochraně fauny a flóry. Z hlediska vlivu na CHKO jde o dotčení zářezy a násypy, ale samotnou zpevněnou plochou CHKO dotčena nebude. Popsal opatření k ochraně CHKO a zmínil, že i tak bude třeba pro CHKO získat územní výjimku. Z hlediska migrace popsal hodnocení i návrh opatření (vegetační úpravy, migrační objekty, oplocení celé dálnice). Z hlediska vlivu na krajinný ráz uvedl, že byly hodnoceny všechny objekty dálnice včetně navržených protihlukových stěn s tím, že jsou navržena opatření k lepšímu začlenění stavby do krajiny. Bude dotčena památka zámku v Králově Dvoře. Záměr zasáhne do pásma II. stupně ochrany vodního zdroje Nemocnice Beroun. Rozšíření stávajících pilířů velkých mostních objektů v Berouně bude vyhodnoceno z hlediska možného ovlivnění odtokových poměrů, které se ale nepředpokládá, protože nepůjde o nové pilíře, ale pouze o rozšíření již stávajících. Byl vyhodnocen i vliv na kvalitu vod. Dále pohovořil o vlivu na půdu, geologii apod. Celkové závěrečné hodnocení dokumentace je, že navržené řešení je možné doporučit k realizaci ve všech navržených dílčích variantách s tím, že v případě Radotínského mostu je doporučena varianta rámové konstrukce.

Zpracovatel posudku Ing. Václav Obluk uvedl, že přepracovaná dokumentace reaguje na připomínky, které MŽP uvedlo při vrácení dokumentace. Dále konstatoval, že dokumentace splňuje požadavky zákona. Rovněž uvedl seznam všech vyjádření, která byla k přepracované dokumentaci obdržena v zákonné lhůtě i po této lhůtě. Následně specifikoval, která z doručených vyjádření jsou nesouhlasná, která jsou souhlasná s podmínkami, a která jsou souhlasná bez připomínek.

Ing. Kuta následně vyzval dotčené územní samosprávné celky, aby uplatnily své připomínky.

Místostarosta města Beroun rekapituloval, jaká témata připomínek obsahuje písemné vyjádření města. Dále zdůraznil, že nerozumí, proč se nepočítá s původními hlukovými limity, a požadoval, aby byly použity původní limity. Dále zmínil, že nerozumí rovněž tomu, proč v Berouně budou nižší protihlukové stěny než v Králově Dvoře, když jde o stejný terén a v Berouně jsou vyšší budovy. Požadoval také přepočítání hlukové studie (HS) na vlhké prostředí, které v Berouně je, a ve kterém se hluk šíří lépe. Dále položil dotaz, proč byla při výpočtu HS použita data z roku 2019. Požadoval využití aktuálních hodnot. Dále zmínil možnost úprav rychlosti, obrus pneumatik, špatnou kvalitu ovzduší v Berouně, ekodukty a sesuv půd. Zmínil rovněž, že je škoda, že projektanti nekonzultovali záměr s představiteli města, kteří znají místní poměry.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že původně platily limity 70/60 dB a v té době se zpracovatelé dokumentace dohodli s ŘSD, že protihlukové stěny (PHS) navrhnou na plnění limitů 65/55 dB. Následně došlo ke změně nařízení vlády, která zavedla nové limity 68/58 dB. Přesto i přepracovaná dokumentace nadále počítá PHS, díky kterým bude záměr plnit limity 65/55 dB a navíc ještě byly i nad tento rámec některá protihluková opatření (PHO) zpřísněna/rozšířena. Komentoval data z roku 2019, a rovněž výsledné výšky konkrétních PHS

v konkrétních místech. Parametry PHS byly vypočteny na základě 3D modelu výpočtovým programem, a to na limity o 3 dB nižší, než je nutné. Z hlediska zpomalení rychlosti nejde o věc oznamovatele ani zpracovatele dokumentace, kteří musejí záměr navrhovat na maximální povolené hodnoty. Je to věcí policie, kterou je třeba přesvědčit. Dále konstatoval, že na šíření hluku z dopravy, který se pohybuje ve frekvencích od cca 500 do 1000 Hz, nemá vlhkost hluku vliv. Ing. Hudousek doplnil, že migrační objekt bude ještě prověřen. Obrus pneumatik je v rozptylové studii zohledněn a na sesuvná území v km 15 je pamatováno.

Místostarosta města Králův Dvůr se dotázal, zda je při měření hluku počítáno s kumulacemi se stavbou tunelu Smíchov-Beroun.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že s hlukem ze železnice je počítáno, nicméně pro silnice a pro železnice platí jiný legislativní limit. Tzn. hluk z obou těchto liniových zdrojů lze sečíst, ale nelze jej porovnat s žádným limitem. Zástupce oznamovatele k tomu doplnil, že probíhá koordinace se Správou železnic po technické stránce i z hlediska vlivů obou záměrů.

Starosta města Rudná uvedl, že obec zaslala nesouhlasné stanovisko a shrnul jeho obsah. Poukázal na to, že ŘSD nekomunikuje s lidmi v území. Uvedl, že v katastru Rudné je nyní dálnice D5 provozována nelegálně, protože uplynula hygienická výjimka. Je třeba řešit kumulace či hluk u odpočívky Rudná.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že PHS u Rudné je navržena v daleko větším rozsahu než stávající. Lze se na to ještě podrobněji zaměřit a jednat, nicméně ŘSD může vynakládat prostředky jen na podložené investice. Zástupce oznamovatele k tomu doplnil, že u Rudné je v současné době realizovaná mobilní protihluková stěna, která bude umístěna i na dalších místech (Drahelčice, Vráž).

Starostka obce Drahelčice uvedla, že již v minulosti přišla dálnice o statut „staré hlukové zátěže“ a po 8 letech byla konečně realizována mobilní PHS. Požadovala, aby byly výpočty přepočítány, protože navržená opatření jsou nedostatečná. Obec se obává zvýšení hlukové zátěže při rozšíření dálnice.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že proces EIA je prvním stupněm realizace záměru. V dalších stupních lze se zástupci oznamovatele dále jednat o PHS.

Starosta obce Chrustenice se dotazoval na termín realizace. Zdůrazňoval nutnost návaznosti realizace jednotlivých staveb (D5, D0). Dále upozornil na chybějící PHS na mostech a nedostatečnost protihlukových opatření.

Zástupce oznamovatele k tomu uvedl, že nejprve bude rekonstruována MÚK Třebonice, následně úsek D0 515, a teprve potom D5, a to ve dvou etapách. Zpracovatel dokumentace doplnil, že PHS na mostních objektech (včetně mostu na 8 km) jsou plánovány, případně navýšeny či doplněny.

Starosta obce Loděnice uvedl, že chybí komunikace oznamovatele s obcemi. Dále požadoval nové měření a nový výpočet a další jednání k PHS. Zajímalo ho také řešení srážkových vod, vzhledem k tomu, že obec leží v dolíku, a zda probíhá komunikace s Povodím Vltavy.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že např. zvýšení hluku o 3 dB by znamenalo zdvojnásobení dopravních intenzit, tudíž v rámci snížení např. ze 70 dB na 55 dB překračuje technické možnosti opatření. Zástupce oznamovatele reagoval na odvádění srážkových vod, kde se počítá s retenčními nádržemi (včetně odlučovačů ropných látek). Komunikace oznamovatele s Povodím Vltavy probíhá.

Starosta obce Nučice rekapituloval písemné připomínky obce. Dále uvedl, že obec nesouhlasí se záměrem a žádá o koordinaci se stavbou tunelu Smíchov-Beroun. Požaduje, aby nejprve byla rozšířena D5, a teprve po zprovoznění rozšířené D5, aby začala výstavba tunelu. Zmínil rizika v poddolovaných územích (např. Chrutenická šachta). Dále nesouhlasí s výkupem objektů ani se změnou chráněných objektů na nechráněné. Žádá o vytvoření kontrolního bodu v chatové osadě V Hlubokém.

Zpracovatel dokumentace prezentoval výsledky výpočtů hluku pro chatovou osadu a dále uvedl, že měření v chatové oblasti V Hlubokém je možné v dalších fázích projektové dokumentace. Poddolovaná území budou v dalších fázích záměru blíže prověřována. Zástupce oznamovatele doplnil, že koordinace se Správou železnic probíhá. K poddolovaným územím uvedl, že nehrozí, že by se důlní díla začala propadat vlivem rozšíření dálnice. Nicméně případná důlní díla budou v navazující dokumentaci navržena k sanaci.

Místostarostka obce Vráž uvedla, že stávající PHS nedostatečně snižují hluk v obci a součástí záměru není ani navýšení a ani rozšíření PHS. Obec požaduje přepočítání a návrh úprav PHS tak, aby došlo ke zlepšení, a aby se zabránilo odrazení hluku od protějšího kopce. Most č. 18 nad dálnicí patří obci, ale v dokumentaci není uvedeno, co je s tímto mostem v plánu. Rozšíření sjezdu bude vyžadovat odvoz materiálu, což vyvolá hluk, který není posouzen.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že v celém úseku u Vráže budou nové pohltivé PHS. Zástupce oznamovatele uvedl, že nadjezd (most č. 18) je úzký a rozšířená dálnice se pod něj nevejde (v daném místě bude dálnice mít 8 pruhů + krajnice), takže bude ve druhé fázi výstavby snesen a bude realizován nový most obdobné konstrukce, který obci Vráž připadne do majetku.

Starosta obce Mezouň souhlasí s ostatními starosty a předřečníky. Koordinace staveb D5, D0, tunelu Smíchov-Beroun a dalších staveb neprobíhá. Pokud probíhají nějaká jednání, v dokumentacích to není uvedeno. Předpokládá, že projekt nepočítá s navýšenými objemy odváděných vod z nového rozšířeného povrchu dálnice. Dále položil řadu dotazů: Na jakou kapacitu jsou dimenzovány retenční nádrže? Jak je to s plněním limitů chloridů v recipientech? Jak je řešena doprava v klidu? Jak jsou postaveny modely výpočtů dopravních intenzit? Plánuje se nějaká nová odpočívka? Jak to bude s rychlostí dopravy? Jaká část z celkových nákladů na záměr se bude týkat PHO?

Zástupce oznamovatele k tomu uvedl, že obecně je kapacita retenční nádrže počítána dle norem tak, aby odtok byl stejný, jako kdyby tam dálnice nebyla. Zpracovatel dokumentace doplnil, že kapacita je na 15minutový déšť a k technickému řešení z hlediska kvantity i kvality vod se vyjadřuje správce toku – Povodí Vltavy. Zástupce oznamovatele k dotazu týkajícímu se dopravy v klidu (tedy parkování/odpočívky) uvedl, že v rámci záměru se neplánuje nová odpočívka, pouze obnovení odpočívky Beroun, která ale bude jen pro malá vozidla. Obecně osvětlil náročnost realizace větších dálničních odpočívky. K rychlosti na dálnici uvedl, že bude

podrobněji řešena v navazující dokumentaci. Uvažuje se o liniovém řízení dopravy tak, aby nedocházelo ke kongescím. Zpracovatel dokumentace v souvislosti s modely dopravních intenzit doplnil, že se testuje systém liniového řízení dopravy, ve kterém by figurovala i umělá inteligence, která by na základě předchozích dat uměla i předvídat. Dále z hlediska výpočtových modelů uvedl, že jsou v současné době dimenzovány na stávající vozidlový park, tj. na straně bezpečnosti, protože vozidla budou v budoucnu méně hlučná. K nákladům na PHO zástupce oznamovatele doplnil, že cena stavby v cenách před cca 10 lety byla cca 7 mld. A na PHO není žádný finanční limit – budou realizována (a tedy i financována) všechna PHO, která budou potřeba ke splnění legislativy.

Starosta obce Svátý Jan pod Skalou k tématu odtokových poměrů uvedl, že ho zaráží, že jsou zatím řešeny jen jako „ideový záměr“. Dále se dotázal, jak to bude s náhradní trasou dopravy v době, kdy bude odstraněn most ve Vráži? Je nějaký plán na přenášení většího podílu dopravy na železnici?

Zástupce oznamovatele k tomu uvedl, že z hlediska náhradní dopravy půjde pravděpodobně o řešení formou provizorního přemostění a bude řešeno v navazující projektové přípravě. Z hlediska přesunu nákladní dopravy na železnici potvrdil, že návrhy řešení existují, nicméně nezná koncepční odpověď z celostátní úrovně.

Ing. Kuta následně vyzval dotčené orgány, aby uplatnily své připomínky.

Zástupce odboru územního plánování a regionálního rozvoje, MěÚ Beroun uvedl, že záměr není v souladu územními plány (ÚP) několika obcí. Dotázal se, v jakém stavu je příprava změn těchto ÚP? Dále upozornil, že změny ÚP trvají delší dobu a uvedl, že ekodukt v údolí Vrážského potoka je řešen polovičatě, měl by být navržen přes všechny migrační bariéry, nejen přes dálnici D5.

Zástupce oznamovatele uvedl, že změny ÚP budou řešeny po procesu EIA. Zpracovatel doplnil, že návrhy migračních objektů byly projednány se Správou CHKO Český Kras. V dalších stupních technických příprav budou tyto návrhy rozpracovány. Na návaznost ekoduktu přes další migrační bariéry dokumentace upozorňuje. Další dotčené orgány připomínky neuplatnily.

Ing. Kuta následně vyzval veřejnost, aby uplatnila své připomínky.

Starosta obce Loděnice upozornil, že obec nyní pracuje na novém územním plánu, a pokud bude potřeba změna kvůli D5, bude obec požadovat kompenzace.

Jitka Sardelová z obce Nučice (V Hlubokém) by chtěla v místě jejího bydliště provést místní šetření. Upozornila, že její dům leží na poddolovaném území, nedaleko Chrustenické šachty, v záplavovém území, přičemž očekává otřesy, vibrace, nutnost napojení el. energie pod dálnicí atd.

Zástupce oznamovatele si převzal kontaktní údaje a uvedl, že se nebrání provedení místního šetření.

Jan Valachovič z Berouna uvedl, že v letáku ŘSD je uvedeno, že se budou bourat všechny mosty. Dále konstatoval, že EIA počítá se zachováním některých mostů ve variantách, a rovněž uvedl, že má obavy, že stávající mostovka rozšíření mostů v Berouně neunes. Dle jeho názoru by to mělo být vyřešeno před EIA nebo v EIA, aby se konkrétní řešení mostu

posoudilo. Dále se dotazoval, proč se rozšíření navrhuje až po Králův Dvůr, když vysoké intenzity končí před Berounem – mosty v Berouně by tak nebylo nutné rozšiřovat a navrhuje nahradit část rozšíření D5 připravovanou paralelní komunikací (tunel) ve městě Beroun. Dále vyjádřil pochyby o koordinaci s výstavbou záměru železnice Smíchov – Beroun, zejména jde o železniční most přes D5 v Berouně.

Zástupce oznamovatele uvedl, že platí to, co je v EIA (tzn. v dokumentaci). Všechny mosty se rozhodně bourat nebudou. Jak budou konkrétně řešeny mosty v Berouně není ještě přesně stanoveno. Bude řešeno podle výsledků diagnostiky, která bude provedena v dalších fázích záměru. V EIA jsou řešeny 3 varianty rozšíření mostů v Berouně a všechny z nich počítají se zachováním stávajících konstrukcí. Dále uvedl, že poslední úsek v oblasti Berouna bude realizován na závěr a dle již prezentovaných výhledů by dopravní kapacity zde měly být vyčerpány na konci roku 2040 a do té doby dle norem má být D5 zkapacitněna. Doplnil, že paralelní komunikace je v gesci kraje. Co se týče železničního mostu, zástupce oznamovatele uvedl, že v této fázi záměru to není ještě podrobně řešeno a musí být detailně projednáno se Správou železnic (zatím existuje návrh 2 variant).

Jana Tučková z Loděnice uvedla, že nevěří tomu, že v roce 2019 byly stejné intenzity jako nyní s tím, že nyní jsou intenzity jistě vyšší. Položila dotaz, jak probíhá měření hluku a proč se v Loděnici neopravují PHS, zda je to kvůli rozšíření či z jiného důvodu.

Zpracovatel dokumentace potvrdil, že intenzity jsou skutečně obdobné (2019/2023). Při měření na km 4,2 bylo v roce 2019 naměřeno 70 780 průjezdů všech vozidel a v roce ve zhruba stejném období 2023 to bylo 66 768. Pro měření byly cca na každém kilometru měřící body (celkem 19), v Loděnici 2 body. Měření probíhalo dle metodik Ministerstva zdravotnictví (MZd) a měří se minimálně 24 h. Zástupce oznamovatele uvedl, že není známo, že by došlo k nějakému odmítnutí oprav PHS kvůli budoucímu rozšíření.

Roman Polák z Prahy 13 uvedl, že ho zajímá hluková situace v oblasti Prahy 13. Jeho konkrétní dotaz zněl, v jakém rozsahu a kdy dojde k výměně povrchu na silničních přivaděčích v Praze 13?

Zpracovatel dokumentace k tomu sdělil, že v daném úseku, který je přivaděčem k záměru, bude položen nízkohlučný asfalt v délce 1,4 km. Úsek bude ještě prověřován a bude třeba ho koordinovat se správcem komunikace, tj. s Pražskou správou komunikací. Povrch bude vyměněn v průběhu 1. etapy projektu. V dalších stupních projektové dokumentace lze kompenzační opatření dále koordinovat se správcem komunikace.

Jiří Trubák z Berouna se dotázal, jak dlouho bude trvat rekonstrukce mostů v Berouně. A dále, jak se rekonstrukce dotkne staveb, které jsou přímo pod mostovkou v Berouně.

Zástupce oznamovatele uvedl, že rozšíření mostu bude trvat odhadem 2 až 3 stavební sezóny (nutno brát s rezervou, bude detailně specifikováno v další projektové přípravě). Technické řešení je možné navrhnout tak, aby demolice ani výrazná omezení nemovitostí pod mostem v době rozšiřování mostu nebylo nutné. Zachování nemovitostí je prioritou.

Místostarosta Berouna, Michal Mišina doplnil, že některé dočasné nemovitosti pod mostem mají ve smlouvách, že v případě potřeby budou odstraněny. Zároveň komentoval šířku mostu a ochranného pásma a upozornil na omezení plynoucí pro vlastníky nemovitostí (šířka

ochranného pásma ideálně co nejmenší). Rovněž žádal, aby vlivům hluku z mostů v Berouně byla věnována velmi bedlivá pozornost.

Michal Babický z Drahelčic vznesl připomínku k metodice měření v měřicím bodě M4 v jeho obci, které podle něj bylo v nevhodnou dobu. Dále uvedl, že v km 3,5 až 6 jsou nedostatečně dimenzované PHS.

Zpracovatel dokumentace uvedl, že měření probíhalo 24 hodin podle metodických pokynů MZd, naměřená hodnota v noci se pohybovala na hranici 58 dB, tj. na hranici limitu. Bylo ale počítáno s 3 dB korekcí, nicméně tam proto byla naprojektována až 7metrová stěna.

Jan Bareš z Berouna konstatoval, že silniční vegetace proti hluku funguje, ale záměr se tím nezabývá.

Zpracovatel dokumentace k tomu uvedl, že zeleň může pomoci ke snížení hluku, začíná fungovat od 20 metrů šíře pásu vegetace a může snížit hladinu hluku až o 4 dB, zelený pás musí být neprůhledný. Konkrétní řešení PHS je předmětem další přípravy, v EIA se řeší, zda je PHO potřeba nebo ne.

Starosta obce Mezouň, Miroslav Peleška se dotázal, zda je kapacita MÚK Třebonice vyčerpána, a zda ŘSD bude souhlasit se staveništní dopravou k tunelu Smíchov-Beroun.

Zástupce oznamovatele k tomu uvedl, že kapacita MÚK Třebonice je vyčerpána a dále se předpokládá, že v době zahájení stavby tunelu Smíchov-Beroun bude D5 již rozšířená.

Žádný další dotaz již následně nebyl položen.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 10. 4. 2024 cca v 18:45 h.

III. ZÁVĚR

Dle § 17 odst. 5 zákona pořizuje příslušný úřad z veřejného projednání zápis obsahující zejména údaje o účasti a závěry z projednání a dále z něj pořizuje zvukový záznam.

Vlivy záměru „D5 zkapacitnění km 0-22“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání dokumentace k záměru „D5 zkapacitnění km 0-22“ podle zákona a vyhlášky.

Zapsal: **Ing. Jan Kuta**
referent odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Schválil: **Ing. Petr Slezák**
vedoucí oddělení metodiky a projektové EIA a zástupce ředitele odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence