



OBEC Čerčany, okres Benešov

Starosta obce

Václavská 36, 257 22 Čerčany, IČO: 00231584
tel.: 317 776 311, GSM: 736 679 184, 778 761 161

E-mail: starosta@cercany.cz

Krajský úřad Středočeského kraje
Ing. Jan Štefl
Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Vaše č.j.: 161777/2025/KUSK
Vaše spisová značka: SZ_131899/2024/KUSK

V Čerčanech 7. 1. 2026
Naše č.j. OUCE/2599/2025

**Věc: Posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění
„Pokračování těžby v lomu Mrač“, kód záměru STC 2730,
vyjádření obce Čerčany**

Vyjádření obce Čerčany k záměru: „Pokračování těžby v lomu Mrač“

Podatel – obec Čerčany – tímto podle § 8 odst. 3 zákona EIA ve stanovené lhůtě – do 9.1.2026 ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce krajského úřadu, podává ke zveřejněné dokumentaci následující vyjádření.

1)

1.1 Obec Čerčany, jakožto podatel, si je vědoma regionální významnosti projednávané lokality – lomu v Mrači pro těžbu kamene – granodioritu, „mračské žuly“. Kvality kamene známe, neboť se tento kámen používá i obci Čerčany.

1.2 I nadále platí vyjádření Obce Čerčany ze dne 24.11.2024, které nebylo nijak zohledněno při doplňování dokumentace, a tím v souladu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona EIA podatel požaduje informace a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí včetně dopadu na životní prostředí a život obyvatel obce Čerčany. To předložená dokumentace EIA k záměru stále nesplňuje a nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

- 1.3 Nesouhlasíme se závěry hodnocení EIA, že záměr nebude mít negativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva kromě záboru PUPFL a ZPF. Obyvatelům Čerčan přinese zhoršení nákladní dopravou. Nesouhlasíme s výrokem na str. 98, neobsahuje komplexní hodnocení: *Realizace záměru by naopak přinesla možnost dotěžení maximálního objemu zásob na ložisku a současně významné zlepšení stavu území v porovnání se současným stavem především v oblasti hluku, snížení dopravní zátěže v obci Mrač a ve způsobu odvádění důlních vod.*
- 1.4 Zcela nesouhlasíme s omezeným teritoriálním vymezením rozsahu „dotčeného území“ – tj. posuzovaného území pro EIA. V dokumentu je zcela opomenuto hodnocení dopadů transportu kamene z lomu na okolní zástavbu a život v obci Čerčany. Dopady těžby kamene v lomu Mrač se zásadně negativně projevují zátěží působenou nákladní dopravou v obci Čerčany. Vymezení zájmového území pro hodnocení není dostatečné. Požadujeme rozšíření „dotčeného území“ o správní území obce Čerčany, v částech definovaných v územním plánu jakožto „intravilán“. To, že není v dotčeném území posuzovaného záměru zahrnut a hodnocen vliv na životní prostředí na katastru obce Čerčany, považujeme téměř až za ignorantské nebo min. účelové jednání. Problém nákladní dopravy spojené s negativními účinky hluku a emisemi je v hodnocení „elegantně vyvržen z katastru obce Mrač na katastr obce Čerčany“.
- 1.5 Negativní dopady zvýšení těžby v lomu Mrač budou mít významný vliv na obyvatele Čerčan, a především na situaci u areálu základní školy v Čerčanech. Tyto vlivy nesmí být zamlčeny, ani bagatelizovány, jak poněkud z dokumentace EIA v posledním znění vyplývá.
- 1.6 Proto požadujeme rovnoprávný a partnerský přístup v jednání o záměru k rozšíření těžby v lomu Mrač.

2 Současný stav a vlivy na území obce Čerčany

Dle dokumentace EIA: *(citace jsou dále uvedeny zeleným textem)*

2.1 Současný stav:

Pro stávající těžbu v kamenolomu Mrač je Krajským úřadem Středočeského kraje vydáno povolení provozu stacionárního zdroje znečišťování ovzduší, č.j. 127169/2013/KUSK z 5.5.2014, o projektované kapacitě 250 000 t/rok.

V uplynulých letech se těžba pohybovala od 112 938 t/rok do 200 678 t/rok (průměrná těžba 150 000 t/rok), **při denních hodinách v pondělí až pátek (6 až 18 hod), cca 250 dnů/rok.**

Záměr – plán: Kapacita těžby bude maximálně 250 000 t/rok (maximum bude využíváno mimořádně při realizaci velkých staveb v okolí), průměrně bude těženo stejně jako dosud cca 150 000 - 180 000 t/rok. Na ložisku je plánován maximální objem roční těžby 250 000 t, který bude využíván při případných dodávkách na velké stavby v přijatelné dojezdové vzdálenosti. Za běžných podmínek bude roční těžba v lomu činit přibližně 150 000 t.

Expedice kameniva probíhá po veřejných komunikacích včetně průjezdu dopravy přes obec Mrač.

Kapacita těžby bude maximálně 250 000 t/rok (maximum bude využíváno mimořádně při realizaci velkých staveb v okolí), průměrně bude těženo stejně jako dosud cca 150 000 - 180 000 t/rok. Způsob těžby a úpravy vytěžené suroviny zůstanou beze změn. Celková plocha dotčená záměrem je 142 000 m² (včetně ploch skládek a manipulačního prostoru).

Původní expediční trasa bude změněna nově vybudovanou expediční cestou, vedoucí severně od DP Mrač. S využitím stávající dopravní trasy se počítá na dobu prvních dvou let až tří let po schválení POPD, kdy dojde k budování nové dopravní trasy mimo obec Mrač.

Při posuzování dopadů záměru na životní prostředí jsou zvažována varianta projektová – počítá s realizací záměru, a nulová – při níž nedojde k uskutečnění záměru. Nulová varianta je referenční variantou (nikoli variantou záměru). Popisuje stav v případě, že nedojde k rozšíření a zahloubení lomu, jak je uvedeno ve variantě projektové, a slouží pro porovnání míry vlivů záměru souvisejících s realizací záměru (hluk, znečištění ovzduší, doprava, krajinný ráz atd.), resp. pro stanovení jejich kvalitativních a kvantitativních rozdílů a vyhodnocení celkové významnosti vlivů varianty projektové.

Projektová (navrhovaná) varianta popisuje stav, kdy dojde k realizaci záměru. Těžba v kamenolomu bude pokračovat do vytěžení zásob v dané etapě (na základě provedeného přepočtu zásob) a dle nového povolení hornické činnosti a činnosti prováděné hornickým způsobem. V rámci navrhované varianty je zvažována pouze trasa expedice dopravy po nově vybudované účelové komunikaci. Do doby jejího vybudování, po dobu max. tří let, bude doprava vedena po stávající trase. Na ložisku je plánován maximální objem roční těžby 250 000 t, který bude využíván při případných dodávkách na velké stavby v přijatelné dojezdové vzdálenosti. Za běžných podmínek bude roční těžba v lomu činit přibližně 150 000 t.

Těžba bude postupovat severovýchodním směrem s bází o 15 m nižší než v současné době, a to jak v ploše dobývacího prostoru, tak v ploše nevýhradní části ložiska. Při rozšíření a zahloubení těžby dojde k uvolnění zásob na přibližně 25 let. Celkově tak bude pro těžbu využívána plocha 142 000 m².

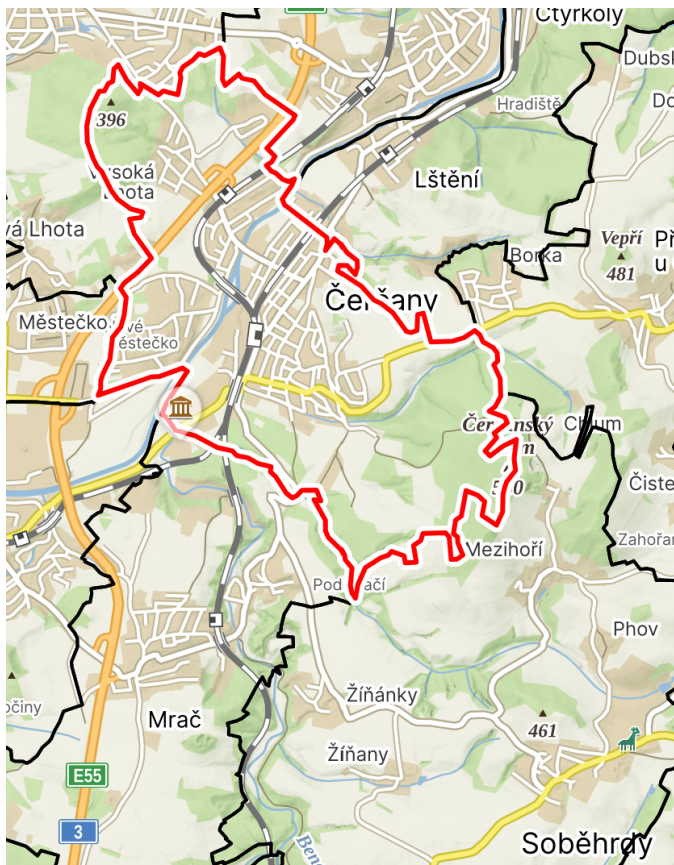
Záměr zahrnuje následující významné změny:

- expedice kameniva po realizaci nové přístupové komunikace bude z kamenolomu vedena novou komunikací mezi obcí Mrač a DP Mrač opět až k napojení na silnici III. třídy Soběhrdy – Čerčany,
- Provozní doba lomu (jen v denní době, předpoklad denní prodloužená směna) se s realizací záměru nezmění.
- Max. těžba 250 000 t/rok bude probíhat při **ranních 8 až 10-hodinových směnách pondělí až pátek, cca 250 dnů/rok.**
- *Web lomu: Expedice: PO-PÁ 6.00 - 14.30 hod. (8,5 h)
Dále dle dohody. Pauza od 10:00 do 10:30 hod.*

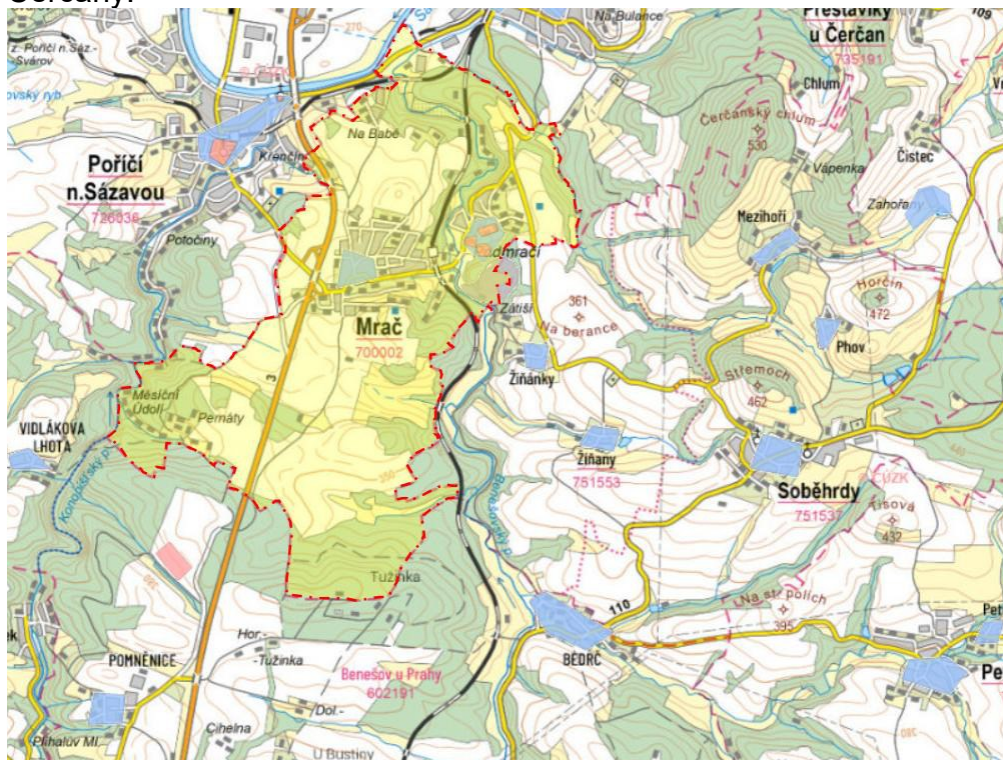
2.2 Požadujeme posouzení vlivů záměru na území Čerčan nikoliv na běžnou stávající produkci 150 000 t/rok, ale na špičkovou **zátěž těžby 250 000 t/rok**, a to se především se zohledněním případu intenzivní dopravy kameniva při významné stavební činnosti na předpokládaných státem sledovaných záměrech v blízkém a nedalekém okolí: výstavby Pražského okruhu nebo nové trasy železniční tratě Benešov – Praha, pro které se předpokládá především využití kamene z lomu Mrač.

2.3 Požadujeme posouzení vlivů záměru na území Čerčan především v souvislosti s nákladní dopravou kameniva. Požadujeme vyhodnotit především **trasu nákladních vozidel na komunikacích č.: III/1092, III/1094, III/1095 a II/109.**

2.4 Rozšíření posuzovaného území záměru o území intravilánu obce Čerčany:



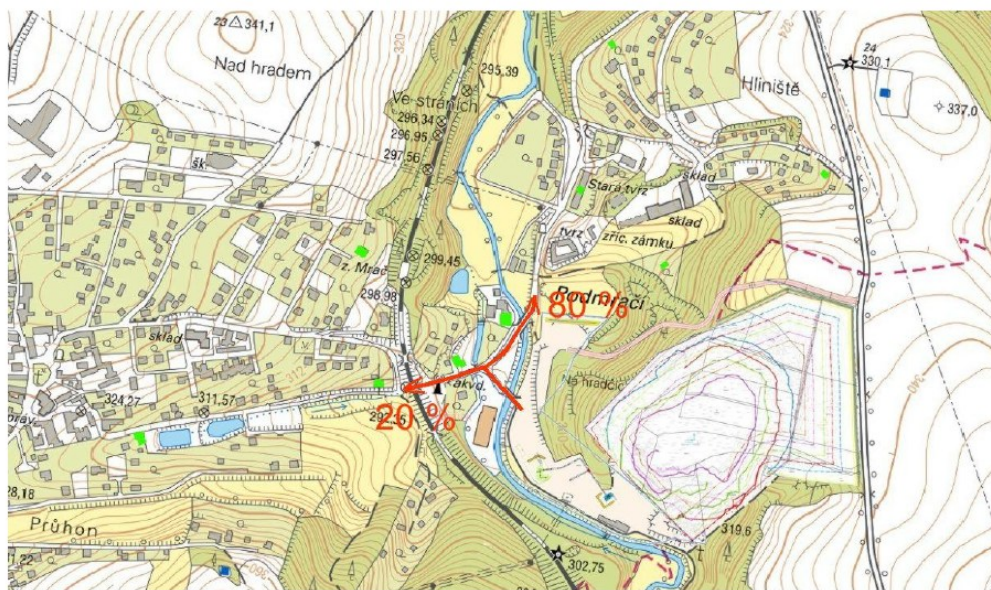
Dle původního hodnocení EIA nebylo vůbec posuzováno dotčené území obce Čerčany:



Expedice těžené suroviny

Expedice kameniva probíhá nyní po silnici III/1091. Po výjezdu z lomu směřuje expediční doprava do obce Mrač (35 %) k silnici I/3 a přes Podmračí (65 %) k silnici III/1092 a dále po silnici III/1092 směr Čerčany (55 %) a směrem Žiňanky (10 %). Denní frekvence expediční dopravy spojená s provozem kamenolomu při stávající průměrné těžbě 150 000 t/rok a průměrné expedici automobily 600 t/den je 24 nákladních vozidel/den, tj. 48 průjezdů/den po dobu 250 pracovních dnů/rok. Průměrná hmotnost nákladu vozidel je 25 t. Tento stav zůstane zachován po dobu max. 3 let, kdy bude budována nová expediční komunikace mimo obec Mrač.

Expediční trasa kameniva po trase silnice III/1091 stávající



2.5 Rozšíření posuzovaného rozsahu komunikací na území Čerčan ovlivněných záměrem:
III/1092, III/1094, III/1095 a II/109.

Byť je lom Mrač pro Středočeský kraj významný a strategický zdroj kamene, neboť se nalézá v relativní blízkosti Prahy, nelze provádět těžbu a dopravu kamene na úkor sousední obce tak, že důsledky přepravy kamene dopadají především a silně na obec Čerčany. Toto se již reálně děje, neboť umístění lomu v Mrači je v takové poloze, kdy převážná většina území, kam je stavební kámen odvážen, je fyzicky omezena dvěma bariérami: tělesem železniční trati Praha – Benešov a tokem řeky Sázavy. Pro překonání těchto překážek je potom hlavní a reálně jedinou kapacitní trasou s únosnou vozovkou a únosným mostem (přes Sázavu) silnice přes Čerčany. Tato trasa vede přes absolutně nejvíce exponované centrum obce Čerčany, a to po komunikacích č. III/1092, III/1094, III/1095 s připojením na silnici č. I/3. Tyto negativní vlivy na obec Čerčany nejsou vůbec vyhodnoceny, nebo jsou pouze slovně marginalizovány až bagatelizovány bez uvedení důvodů.

Vizualizace stavu – doprava Varianta I – stávající výjezd z areálu lomu + rozložení dopravy do směru na Podmračí(65%) a směru viadukt (35%)



OBR.3b Vizualizace stavu – doprava Varianta I – stávající stav dopravy z areálu lomu – pokračování dopravy ve směru na Podmračí a dále ve směru na Čerčany (55%) a Soběhrdy (10%)



Ing. Pavla Žídková

Pokračování těžby v lomu Mrač
dopracovaná dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb.

Expedice kameniva po realizaci nové přístupové komunikace, vedoucí severně od DP Mrač, bude z kamenolomu vedena novou komunikací k silnici III/1092 a dále směrem Čerčany a směrem Žíňánky.

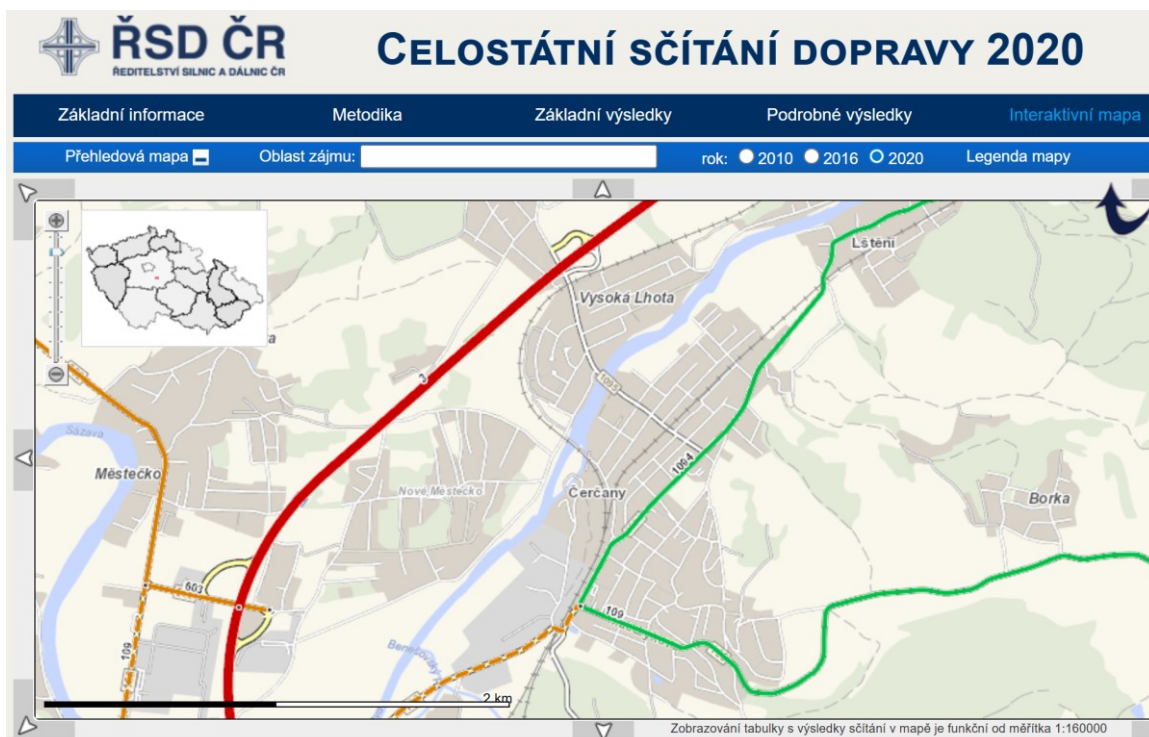
Vizualizace budoucího stavu – doprava Varianta II + rozložení dopravy, zakres ve fotomapě



Z hlediska rozložení dopravy při vybudování potenciálního nového výjezdu z lomu zůstane intenzita zachována směr k obci Soběhrdy. Převážná část dopravy bude pokračovat směrem na Čerčany.

Požadujeme vyhodnotit především trasu nákladních vozidel na komunikacích č.: III/1092, III/1094, III/1095 a II/109:





2.6 Na komunikaci č. III/1094 jsou dostupná data ze sčítání dopravy.

Podle posledního veřejně dostupného sčítání je ve sledovaném úseku výrazný hluk z dopravy.

V datech ze sčítání v r. 2020 je v dopravním proudu 78 (TV) těžkých vozidel za den.

Ve špičkové hodině je to 9 TV/hod.

V tomto množství jsou obsažena i těžká vozidla s kamenivem (či bez), které dle dokumentace v současnosti patrně projíždí centrem Čerčan, a která v současnosti činí pouze 55 % transportu kameniva z Mrače.

K těmto počtům vozidel přibude navýšení této nejsilnější kategorie vozidel dle záměru rozšíření lomu v Mrači o vozidla potřebná pro dopravu 250 000t/rok.

Expedice kameniva probíhá nyní po silnici III/1091 v Mrači. Po výjezdu z lomu směřuje expediční doprava do obce Mrač (35 %) k silnici I/3 a přes Podmračí (65 %) k silnici III/1092 a dále po silnici III/1092 směr Čerčany (55 %) a směrem Žiňanky (10 %).

Denní frekvence expediční dopravy spojená s provozem kamenolomu při stávající průměrné těžbě 150 000 t/rok a průměrné expedici automobily 600 t/den je 24 nákladních vozidel/den, tj. 48 průjezdů/den po dobu 250 pracovních dnů/rok.

Průměrná hmotnost nákladu vozidel je 25 t. Tento stav zůstane zachován po dobu max. 3 let, kdy bude budována nová expediční komunikace mimo obec Mrač.

Propočet pro nižší těžbu 150 000 t/rok:

....250 pracovních dnů/rok... náklad vozidel je 25 t

150 000 : 25 = 6 000 vozidel za 250 pracovních dnů = 6000 : 250 = 24 vozidel naložených za 1 prac. den = 24 x 2 = 48 průjezdů vozidel (1x prázdné + 1x naložené)

Dle předpokládaného dělení pojede 90% vozidel přes Čerčany: tj. 44 vozidel v kategorii TV (na 25 tun).

Požadujeme posouzení na špičkovou zátěž 250 000 t/rok:

$250\,000 : 25 = 10\,000$ vozidel za 250 pracovních dnů = $10\,000 : 250 = 40$ vozidel naložených za 1 prac. den = $40 \times 2 = 80$ průjezdů vozidel (1x prázdné + 1x naložené)

Dle webu lomu je doba expedice: po – pá 6.00 - 14.30 hod., tj. 8,5 h.

(To se kryje v převážné době s dobou provozu a výuky v ZŠ Čerčany.)

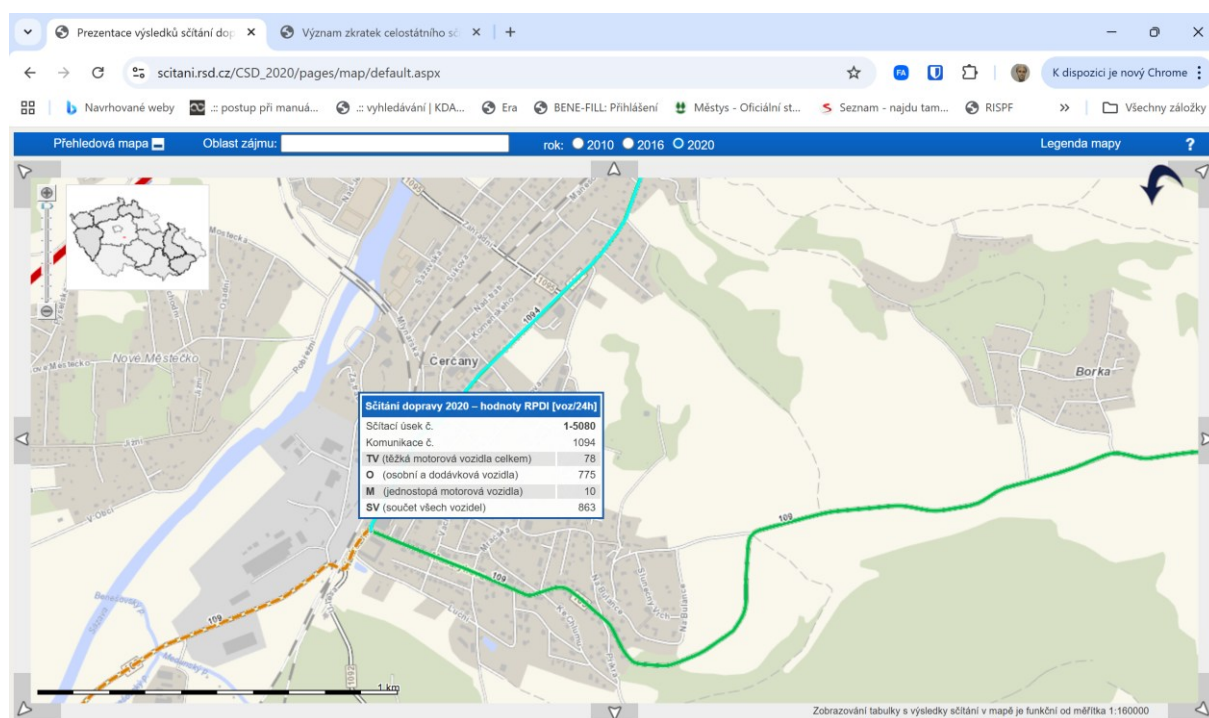
Dle předpokládaného dělení pojede 90% vozidel přes Čerčany: tj. 72 vozidel v kategorii TV (na 25 tun).

Pokud je expedice kameniva od 6 do 14:30 h – pak je průměrná intenzita na průjezd těžkých vozidel podle ZŠ Čerčany: 72 těžkých vozidel z lomu za 8,5 h = 8,5 vozidla za 1 hodinu,

resp. 17 vozidel za 2 hodiny,

Tedy každých 7 minut projede vozidlo v kat. těžkých vozidel kolem základní školy.

Hluková zátěž přejezdy těžkých vozidel je vysoká.



Základní informace

Metodika

Základní výsledky

Podrobné výsledky

Interaktivní mapa

Přehledová mapa

Oblast zájmu:

rok: 2010 2016 2020

Legenda mapy

?

Sčítání dopravy 2020 (sč.úsek: 1-5080)

... význam zkratk

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny	voz/den	64	2	0	6	0	0	0	0	5	1	78	775	10	863			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	72	2	0	7	0	0	0	0	6	1	88	758	9	855			
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	44	1	0	3	0	0	0	0	3	1	52	816	12	880			
Hodinová intenzita dopravy													TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												12	133				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												9	98				
Těžká nákladní vozidla - TNV													TNV					
Hodnota TNV	voz/den													14				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty		dle CNOSSOS-EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	dle Manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem						
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	642	31	5	9	687	Vysvětlení viz Podrobné výsledky	648	38	1	687						
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den		117	3	1	1	122		118	4	0	122						
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den		50	2	1	1	54		51	3	0	54						
Emise													OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												162	13	3	0	0	178
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy													alfa	beta	gamma	PS		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-												0.76	0.87	0.87	54.46		
Intenzita cyklistické dopravy													C					
Cyklistická doprava	cyklo/den													186				

Zobrazování tabulky s výsledky sčítání v mapě je funkční od měřítka 1:160000

Doprava po veřejných komunikacích - pro komunikaci č. III/1091 a III/1092: Intenzita dopravy pro stávající stav Výsledky sčítání z roku 2022

komunikace	Intenzita dopravy pro rok 2022			
	16 hodin denní doby			
	OAL	NAL	TV	celkem
III/1091	421	18	17	456

OAL - osobní, jedno stopová motorová vozidla a část lehkých nákladních vozidel
TV - těžká motorová vozidla celkem
NAL - lehká motorová vozidla

Objem dopravy v roce 2025 + provoz kamenolomu Mrač – stávající stav

komunikace	Intenzita dopravy pro rok 2025			
	16 hodin denní doby			
	OAL	NAL	TV	celkem
III/1091	432	18	17	467

OAL - osobní, jedno stopová motorová vozidla a část lehkých nákladních vozidel
TV - těžká motorová vozidla celkem
NAL - lehká motorová vozidla

Objem dopravy v roce 2025 + provoz kamenolomu Mrač – stávající stav

komunikace	Intenzita dopravy pro rok 2025			
	16 hodin denní doby			
	OAL	NAL	TV	celkem
III/1092	260	3	1	264

OAL - osobní, jedno stopová motorová vozidla a část lehkých nákladních vozidel
TV - těžká motorová vozidla celkem
NAL - lehká motorová vozidla

Výsledný stav – je Varianta II:

Varianta II – doprava bude svedena po nové výjezdové cestě, kde 90 % dopravy povede směrem na Čerčany a 10 % směrem na Soběhrdy

Intenzita dopravy pro Variantu II:

*Objem dopravy v roce 2026 + provoz kamenolomu Mrač – Varianta II – směr Čerčany
Komunikace III/1092: Těžká motorová vozidla celkem: **40 vozidel za 16 hodin denní doby***

Objem dopravy v roce 2026 + provoz kamenolomu Mrač – Varianta II – směr Soběhrdy

*Komunikace III/1092: Těžká motorová vozidla celkem: **4 vozidla za 16 hodin denní doby***

Objem dopravy v roce 2026 + provoz kamenolomu Mrač – Varianta II – směr Mrač a Podmračí

*Komunikace III/1092: Těžká motorová vozidla celkem: **0 vozidla za 16 hodin denní doby***

Ano, realizace záměru výrazně zlepší hlukovou situaci obyvatel Mrače, ale výrazně zhorší hlukovou situaci stovkám dětí a obyvatel v Čerčanech.

2.7 Vyhodnotit zátěž území obce Čerčany vlivem zvýšení počtu těžkých nákladních vozidel s kamenivem z lomu Mrač – ve variantě I. a II.

Požadujeme specifické a detailní hodnocení situace na silnici č. 1094 v intravilánu obce Čerčany, a to se zvláštním zaměřením na situaci v ul. Sokolské, a to v úseku u základní školy v Čerčanech. Silnice zde má silný koridorový charakter, neboť prochází mezi stěnami školních budov a deskovitým bytovým domem č.p. 313.

Navíc zde jsou již více než 20 let umístěny z bezpečnostních důvodů retardéry (důvodem bylo sražení dítěte na přechodu u školy) - dva výrazně vyvýšené přechody pro chodce – stavební zpomalovací retardéry na vozovce, které významně zvyšují hlukovou zátěž v místě speciálně při průjezdu těžkých nákladních vozidel se štěrkem či kamennou drtí z lomu Mrač, ale i s prázdnou korbou.

2.8 Hluk u ZŠ: Výpočty

Požadujeme podrobné výpočty a vyhodnocení budoucí hlukové situace u ZŠ.

Hlukový ráz je právě v případě jízdy přes 2 retardéry u velmi těžkého nákladního vozidla pro přepravu 25 t štěrku (ale i s prázdnou korbou) zcela v jiné hlukové úrovni, než jsou lehká osobní vozidla nebo dodávky místních podnikatelů, které se přes retardéry již naučily přejíždět opatrně.

Nicméně bezpečnost chodců – dětí na 2 přechodech pro chodce u ZŠ je zde nadřazena dopravním a dalším potřebám a na silnici ve správě Středočeského kraje jsou tyto zvýšené přechody již dlouhodobě její součástí. Což je ale v kolizi se zvýšením podílu těžkých nákladních vozidel v dopravním proudu, které přináší zvýšenou hlukovou zátěž.

2.9 Hluk u ZŠ: Měření v reálných podmínkách

Již v současnosti je zde vysoká hladina hluku, neboť se hluk mezi stěnami školy a třípodlažního bytového domu výrazně odráží a zesiluje. Pro specifičnost situace požadujeme k akustickým výpočtům i provést měření hluku reálných akustických výkonů nebo hladin hluku na místě při přejezdu nákladních vozidel s kamenivem přes retardéry, neboť nasimulovat jejich zdrojové parametry pro akustické výpočty budoucího stavu není zcela možné, a nesplnilo by to požadavky na přesnost výpočtů.

Současně je třeba stanovit zátěž u fasády školy, jakož i u obytného domu č.p. 313, a to především ve vyšších podlažích.

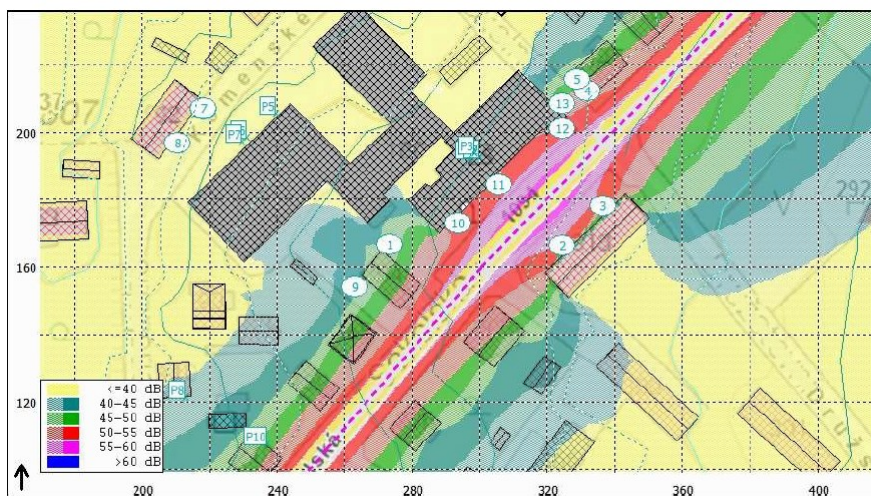
Z tohoto důvodu žádáme opakovaně o provedení měření hluku u fasády ZŠ z průjezdu těžkých nákladních automobilů, kdy je třeba prověřit, zda přirozené větrání okny je nadále vůbec možné. V případě, že nebude možné zajistit přirozené větrání okny, bude třeba provést takové úpravy na budově ZŠ, aby byly zajištěny řádné podmínky pro výuku uvnitř školy.

2.10 – Akustická studie stavu u ZŠ

Obec Čerčany má vlastní akustickou studii, zpracovanou v souvislosti s připravovanou nástavbou právě u nejbližší přilehlé budovy školy. Ta dokládá specifickou situaci s hlukem ze silnice č. III/1094 (ul. Sokolská) mezi školou a bytovým domem č.p.313 naproti. Dokládá ale i úroveň hluku ze silničního provozu na okolní bytovou zástavbu. Hlukové zatížení není malé, je přes 50 dB. Velmi významným efektem urbanistické akustiky je zde také proměnlivost hladin hluku s výškou a díky reflexím od okolních budov: s tímto efektem je také třeba pracovat, neboť bytový dům proti škole je třípodlažní a škola bude mít také 3 podlaží; hluk v nadhledu nad zdrojem se chová a tlumí jinak.



Obrázek 13 - Izofony vypočtené ve výšce 2m – automobilová doprava dle sčítání dopravy 2020 + navýšení dopravní zátěže vlivem nástavby, přepočet na r. 2024 (DEN)



Obrázek 15 - Izofony vypočtené ve výšce 11m – automobilová doprava dle sčítání dopravy 2020 + navýšení dopravní zátěže vlivem nástavby, přepočet na r. 2024 (DEN)

2.11 Hluk u ZŠ a větrání učeben

Zvýšením budovy školy nástavbou se ještě zvýší odrazivý akustický efekt mezi budovami. To bylo očekáváno v projektu nástavby, ale nebyla známa prognóza navýšení podílu těžkých vozidel v dopravním proudu.

Nová nástavba sama bude mít velmi kvalitní plášť a výplně oken s trojsklem, jakož bude vybavena i vzduchotechnikou, která umožní provoz ve 3. podlaží nástavby i v létě s uzavřenými okny, neboť nové patro bude mít řízené větrání.

Což ale nemá zbytek školy, který NUTNĚ MUSÍ ZAJIŠŤOVAT HYGIENICKÉ VĚTRÁNÍ ŠKOLNÍCH UČEBEN PŘÍROZENÝM ZPŮSOBEM – OTEVŘENÝMI OKNY. A to bude nyní zásadní problém, pokud na silnici budou projíždět každých cca 7 minut těžká a velmi hřmotná vozidla s kamenivem, a to ve vzdálenosti cca 12 m od oken učeben. Při takové vysoké zátěži hlukem a současné potřebě řešit větrání v učebnách s expozicí fasády na JV nebude možné v budově splnit požadavky na prostředí k výuce bez technické podpory umělým větráním a zajištěním uzavření oken proti hluku.

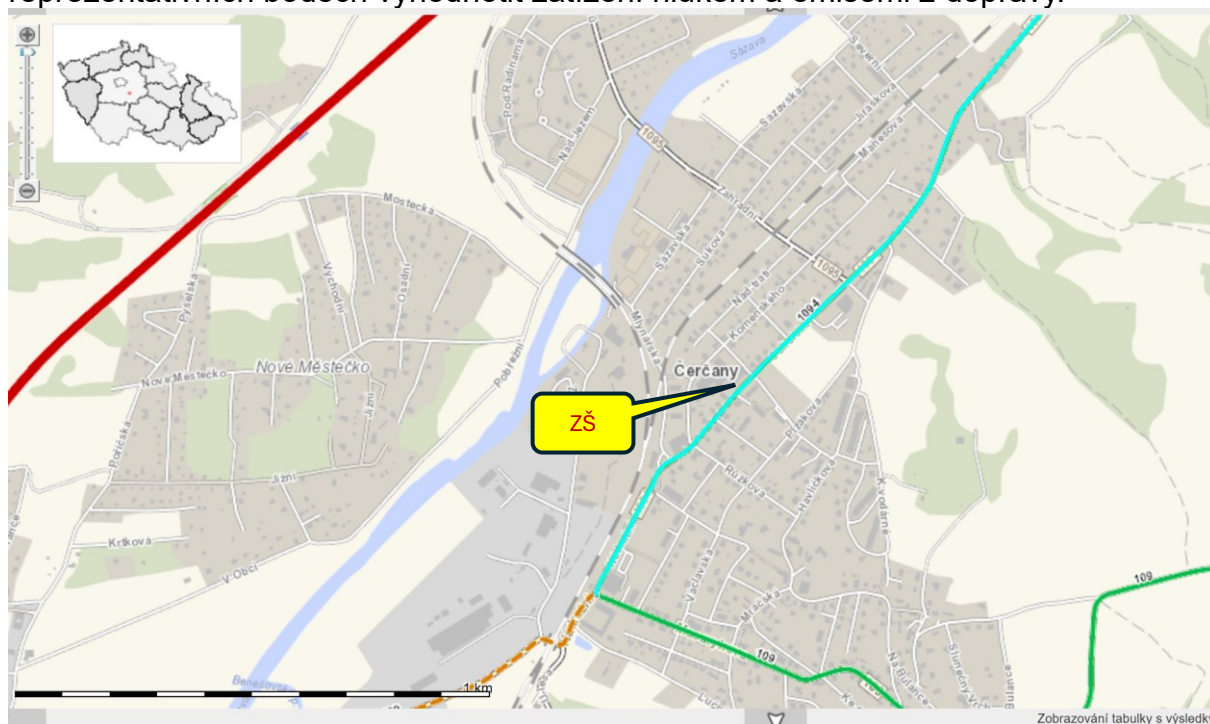
2.12 Vibrace

V souvislosti s nárazy kol vozidel do stěn retardérů a rázy vznikajícími dopadem podvozku s korbou po přejezdu retardéru, je i spojen efekt vibrací z těžkých vozidel. Se zvýšenou intenzitou nákladních těžkých vozidel budou působit na podklad vozovky a její okolí zcela zákonitě i vibrace, které se budou šířit skrze tuhé podloží k okolním budovám – škole i obytným objektům.

Požadujeme provést i kontrolní měření přenosu nežádoucích vibrací, min. do objektů ZŠ a protilehlé budovy č.p.313.

2.13 Posuzované vybrané body pro hluk a emise

Zohlednit obdobně jako tomu je u posouzení ve vybraných bodech v Mrači a v Žiňánkách dopady na konkrétní obytné objekty podle zatížené dopravní trasy, tj. provést výpočet hodnocení citlivých objektů podél hlavní dopravní trasy, po které jezdí nákladní vozidla s kamenivem z Mrači v obci Čerčany, tedy ve vybraných reprezentativních bodech vyhodnotit zatížení hlukem a emisemi z dopravy.

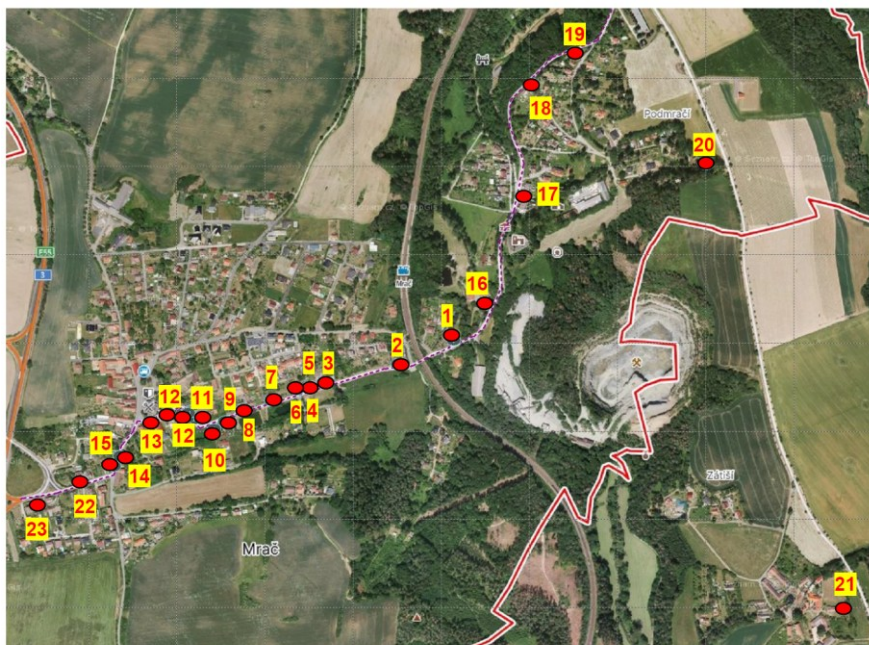


Pro posuzování v obci Mrač byly vybrány body takto:

Pro výpočet hluku z liniového zdroje byly zvoleny výpočtové body:

Umístění modelových výpočtových míst – doprava varianta I a varianta II

Hluková studie: OBR.7 Umístění modelových výpočtových míst –doprava varianta I



a varianty II ● - výpočtové místo č. X

2.14 Posuzované vybrané body pro hodnocení emisí

Požadujeme doplnit hodnocení vlivů na intravilán obce Čerčany, a to formou rozptylové studie znečištění z liniového zdroje znečišťování ovzduší – zvýšené nákladní dopravy. Rozptylová studie by měla vyhodnotit možný vzniklý nárůst imisní zátěže z realizace záměru a zabývá se emisemi látek, které jsou a dále budou emitovány při provozu zdrojů znečišťování (pro variantu **Maximální stav**), tj. tuhými znečišťujícími látkami (TZL), oxidy dusíku (NO_x), oxidem uhelnatým (CO), benzenem a benzo(a)pyrenem.

Emise tuhých znečišťujících látek (TZL) necht' jsou uvažovány jako emise částic PM₁₀ a PM_{2,5}. Zvažována musí být převažující expediční trasa s intenzitou 90% vozidel přes Čerčany.

Stávající stav imisního pozadí hodnocené lokality obce Čerčany musí být stanoven v místech nejbližší zástavby podél dopravní trasy, která vede skrz obec na silnici I/3, pro stanovení vlivu záměru, a má být určen na základě stávajícího imisního zatížení pro vybrané složky imisí:

- částice PM₁₀ – nejvyšší denní koncentrace
- částice PM₁₀ – průměrná roční koncentrace
- částice PM_{2,5} – průměrná roční koncentrace
- oxid dusičitý (NO₂) – maximální hodinová koncentrace
- oxid dusičitý (NO₂) – průměrná roční koncentrace
- oxid uhelnatý (CO) - maximální osmihodinová koncentrace
- benzen – průměrná roční koncentrace
- benzo(a)pyren – průměrná roční koncentrace

Emise ze spalování nafty

NEBO POVOLENÝMI ZÁMĚRY (S PŘÍHLÉDNUTÍM K AKTUÁLNÍMU STAVU ÚZEMÍ CHRÁNĚNÝCH PODLE ZÁKONA O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY A VYUŽÍVÁNÍ PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ S OHLEDEM NA JEJICH UDRŽITELNOU DOSTUPNOST) SE ZOHLEDNĚNÍM POŽADAVKŮ JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Toto hodnocení nepostihuje situaci obce Čerčany, nesouhlasíme s ním. Zlepšení je pro obec Mrač, nikoliv pro obec Čerčany, přičemž tyto vlivy nejsou pro Čerčany vůbec vyhodnoceny:

Pro posuzovaný záměr pokračování těžby v lomu Mrač lze na základě poskytnutých podkladů a provedeného hodnocení zdravotních rizik konstatovat, že realizací tohoto záměru nedojde ke zvýšení zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele okolních obcí. Imisní příspěvek provozu lomu a související dopravy, vyhodnocený rozptylovou studií, je velmi nízký a z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší **zanedbatelný**.

Závěr k riziku hluku

Hodnocení zdravotního rizika hluku bylo provedeno v souladu s požadavky autorizačního návodu SZÚ Praha AN 15/04 verze 5, který zohledňuje aktuální poznatky a vztahy expozice a účinku z hlukové směrnice WHO. Současně byly zohledněny další novější zdroje informací.

Podkladem k hodnocení hlukové expozice obyvatel byly výsledky hlukové studie, která hodnotí současnou a předpokládanou budoucí hlukovou expozici z provozu lomu Mrač a související dopravy u potenciálně nejvíce dotčené obytné zástavby okolních obcí Mrač a Žíňany. Studie se zabývá pouze hlukem v denní době, neboť v noční době nebude lom v provozu.

Vypočtené hladiny hluku z provozu lomu (stacionární zdroje hluku a vnitroareálová doprava) pro stav po realizaci záměru v obou hodnocených variantách sice mohou vést při nižším hlukovém pozadí u citlivějších osob k obtěžování a zhoršení hlukové pohody, ale nedosahují úrovně, která by mohla být významná z hlediska zdravotního rizika. Ve srovnání se současným stavem představují podle údajů hlukové studie zlepšení současné situace.

Současná hluková zátěž z dopravy může být pro část obyvatel zástavby situované u komunikací zdrojem obtěžování, ale nepředstavuje významné zdravotní riziko. Vypočtené navýšení této hlukové zátěže vlivem zvýšené frekvence dopravy lomu při zachovaném dopravním řešení (varianta I), stejně jako její snížení po vybudování nové výjezdové cesty (varianta II) se pohybuje na hranici sluchové postřehnutelnosti a týká se pouze denní doby. Tyto změny proto nejsou z hlediska zdravotního rizika hluku kvantitativně hodnotitelné a současnou situaci významně nezmění.

Celkový závěr:

Podle zadání bylo na základě poskytnutých podkladů provedeno podle aktuálních metodik hodnocení vlivů na veřejné zdraví pro posuzovaný záměr pokračování těžby v lomu Mrač. Předmětem hodnocení byly výstupy hlukové a rozptylové studie, které hodnotí hlukový a imisní vliv provozu lomu na objekty nejbližší obytné zástavby.

Vypočtené hladiny hluku z provozu lomu pro stav po realizaci záměru v obou hodnocených variantách dopravy mohou vést při nižším hlukovém pozadí u citlivějších osob k obtěžování a zhoršení hlukové pohody, ale nedosahují úrovně, která by mohla být významná z hlediska zdravotního rizika. Ve srovnání se současným stavem představují podle údajů hlukové studie zlepšení současné situace.

Současná hluková zátěž z dopravy může být pro část obyvatel zástavby situované u komunikací zdrojem obtěžování, ale nepředstavuje významné zdravotní riziko. Vypočtené změny této hlukové zátěže v denní době po realizaci záměru v obou řešených variantách současnou situaci významně nezmění a nedosahují úrovně, kterou by bylo možné z hlediska zdravotního rizika kvantitativně vyhodnotit.

Současná imisní situace lokality lomu Mrač a okolní obytné zástavby je podle údajů ČHMÚ na podmínky ČR příznivá, neboť zde u žádné škodliviny s rezervou nedochází k překročení imisních limitů, stanovených v ČR k ochraně zdraví obyvatel.

Tyto limity ovšem představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nezaručují úplnou ochranu zdraví a pohody obyvatel. K nepříznivému ovlivnění zdravotního stavu obyvatel znečištěným ovzduším proto může docházet i při podlimitní úrovni znečištění a je do určité míry nevyhnutelné.

Konkrétně v hodnoceném území obcí v nejbližším okolí lomu Mrač lze na základě údajů ČHMÚ a provedeného hodnocení zdravotních rizik i při dobré kvalitě ovzduší předpokládat u citlivější části populace ovlivnění respirační nemocnosti.

Posuzovaný záměr pokračování těžby v lomu Mrač tento stav neovlivní, neboť imisní příspěvek provozu lomu a související dopravy, vyhodnocený rozptylovou studií, je velmi nízký a z hlediska zdravotních rizik znečištění ovzduší zanedbatelný.

Tento závěr je platný za předpokladu platnosti poskytnutých výchozích podkladů.

Vzhledem k tomu, že v území nedojde k významným změnám hlukové ani imisní zátěže v obytné zástavbě, nedojde ani k navýšení negativních vlivů na veřejné zdraví a záměr je možno označit za přijatelný. Tyto závěry se vztahují na nové umístění hlukových zdrojů a na provedení protihlukových opatření dle navrhované varianty popsané v kapitole B.1.6, a platí jak v případě vybudování nové komunikace, tak bez ní. S realizací protihlukových opatření ale dojde k výraznému zlepšení hlukových parametrů záměru a ke snížení negativních vlivů na hlukovou situaci a na veřejné zdraví celkově.

Vlivy na veřejné zdraví jsou hodnoceny jako zanedbatelné, trvající po celou dobu provozu lomu, vratné (ve smyslu ukončení působení na veřejné zdraví v okamžiku ukončení provozu zdrojů hluku a emisí).

Str.101

3.2 Negativní vliv nákladní dopravy na majetek obce Čerčany

Obec Čerčany de facto soustavně řeší různou měrou poškozený obecní majetek, který podléhá vlivu řidičů těžkých nákladních vozidel, kteří svou jízdou a silou vozidel poškozují obecní chodníky, vytrhané obrubníky v zatáčkách, poklopy kanalizačních šachet apod. Sice se nejedná o velkoplošné škody, ale poškozený obrubník u chodníku může poměrně dost ztrpčit život chodcům, osobám na invalidním vozíku aj. K řešení těchto soustavných poškození majetku na obecních komunikacích je třeba zahájit dialog. Požadavky na příspěvek na údržbu poklopů technické infrastruktury v komunikacích a na opravu např. opakovaně poškozovaných obrubníků chodníků je legitimním požadavkem naší obce. Nadále trváme na tom, že záměr rozšíření Lomu

Mrač má negativní vliv na hmotný majetek obce Čerčany, (a nemůže bez odpovědnosti dlouhodobě poškozovat majetek obce Čerčany).

Tím také vyjadřujeme nesouhlas se závěrem na str.142-143: ***Vlivy na hmotný majetek obce Čerčany nejsou nulové.***

D.I.9. Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

V dosahu vlivů záměru se nevyskytují architektonické ani archeologické památky ani jiné lidské výtvořky kulturní povahy, které by mohly být záměrem ovlivněny.

V území nedejde v porovnání se současným stavem k přímému ani nepřímému ovlivnění hmotného majetku obyvatelstva nebo k negativnímu ovlivnění kulturního dědictví nebo nemovitých kulturních památek nad stávající úroveň. V dosahu vlivů lomu se nachází pozůstatky starověké tvrze v podobě dvou pahorků, příkopu a valů, které je zapsáno jako registrovaná kulturní památka.

Vlivy těžby na tuto nemovitou památku nebyly prokázány.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky jsou hodnoceny jako nulové.

3.3 Mostní objekty na expedičních trasách

Na cestě z Mrače na kapacitní komunikaci I/3, (případně na Soběhrdy), kam bude mířit většina nákladních vozidel s kamenivem, je několik nenápadných menších mostků na stávajících komunikacích III. třídy (mostek přes Medunský a Čerčanský potok), které budou intenzivní dopravou a zátěží kamenivem trpět. Než bude spuštěn provoz, měla by být provedena inspekce a revize stavu těchto mostních objektů, případně tyto mostky opravit (což je v dnešních cenách staveb např. investice za desítky milionů Kč). Hodnocení záměru tyto vysloveně rizikové prvky značně podhodnocuje, nebo je alespoň nedostatečně komentuje větou o plánované úpravě mostů:

B.II.6. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

Záměr předpokládá v jedné z variant výstavbu nové účelové expediční komunikace. Její popis a vizualizace byly uvedeny v kapitole B.I.6. včetně vyčíslení intenzity související dopravy, vycházející z přehledu dopravy a těžby v roce 2024 (liniový zdroj hluku).

Po dohodě s příslušným správcem silniční sítě je plánována úprava mostů na veřejných komunikacích tak, aby bylo možno mostní objekty používat i pro těžká nákladní vozidla.

Příklad. Mostek přes bezejmennou vodoteč v blízkosti Žiňánek – má omezenou únosnost:

Pohled

od

Čerčan:

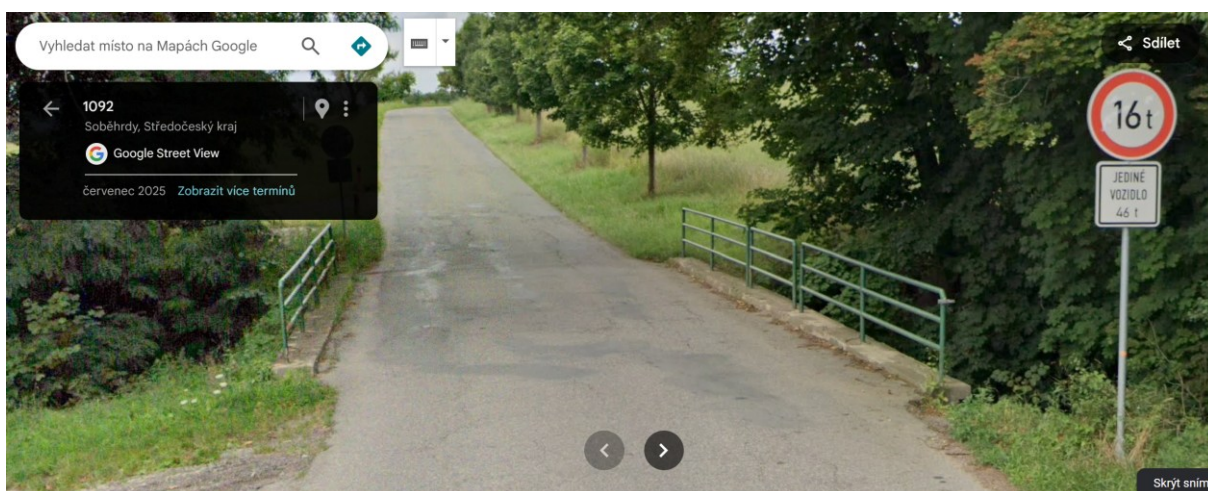
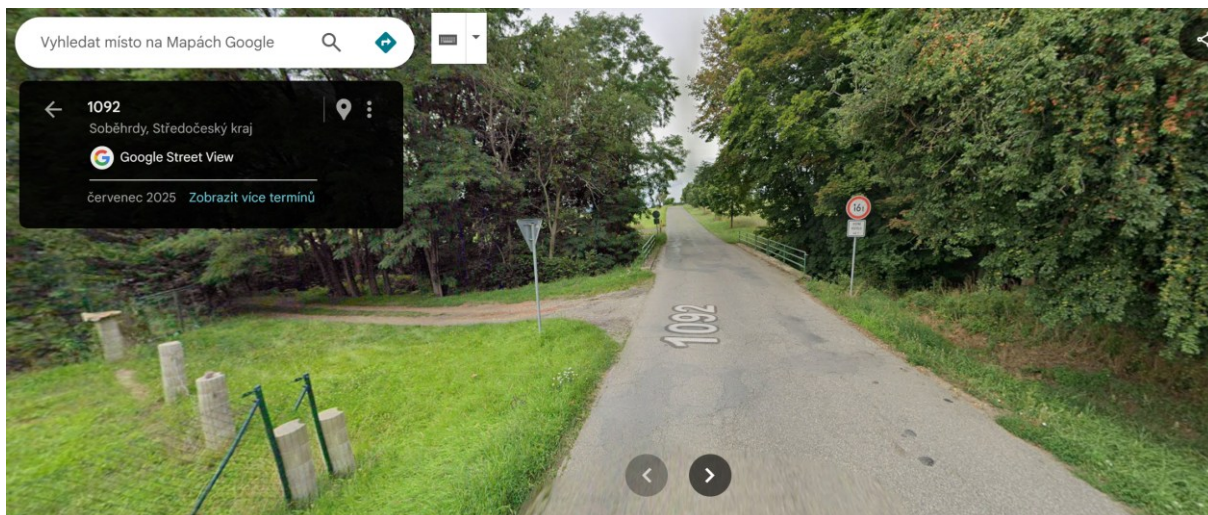


Pohled

od

Soběhrd:





S pozdravem

JUDr. Mgr. Michal Tupým, starosta
Obec Čerčany