

Podatel

titul, jméno, příjmení

bydliště

ulice, číslo popisné, PSČ, OBEC

datum narození

měsíc, rok

Krajský úřad Středočeský kraj

Doručeno: 08.01.2026

003691/2026/KUSK

Listy: 1 List, sv. příloh: 1

Druhý příloh: svazek



kuskes9df3dc07

Pro účely posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění (dále jen „zákon EIA“) je záměr „Pokračování těžby v lomu Mrač“ Č.J. 161777/2025/KUSK, kód záměru STC2730.

Podatel tímto podle § 8 odst. 3 zákona EIA v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, počítané ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce krajského úřadu, tj. do 9. 1. 2026, podává ke zveřejněné dokumentaci následující vyjádření.

V souladu s ustanovením § 1 odst. 3 zákona EIA podatel požaduje co nejpodrobnější informace a co nejdetailnější a komplexní posouzení předpokládaných vlivů tohoto záměru na životní prostředí.

PO PŘEPRACOVÁNÍ OBSAHUJE DOKUMENTACE SPOUSTU ROZPORŮ, NEJEDNOZNAČNĚ A DOSTATEČNĚ NEVYPOŘÁDANÝCH, NEBO CHYBĚJÍCÍCH ČÁSTÍ.

AKUALIZOVANÁ DOKUMENTACE TAKÉ NEREFLEKTUJE NA CELOU ŘADU NEJEDNOZNAČNĚ VYPOŘÁDÁNÍ JE ČASTO ODMÍTAVÉ, NEBO JEN FORMÁLNÍ, BEZ OBJEKTIVNÍHO POSOUZENÍ.

POSOUDILHE PŘEPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE EIA TAK, ABY SPLŇOVALA VŠECHNY LEGISLATIVNÍ PODMÍNKY (BYLY DOPLNĚNY CHBĚJÍCÍ ČÁSTI). JASNĚ A EXAKTNĚ DEFINOVALA STAVEBNĚ-TECHNICKÁ OPATŘENÍ. POSOUDILA SKUTEČNÉ DOPADY NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ.

POŽADUJEME ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK, KTERÉ JSOU DLOUHODOBĚ NEJEDNOZNAČNĚ A JSOU PRO OBYVATELE OBCE NEPŘEKROČITELNÉ A BEZ KTERÝCH JE BUDOUCÍ ROZVOJ LOMU NEAKCEPTOVATELNÝ.

## Požadavky na úpravu dokumentace

### **• Doplnit vstupní údaje pro hlukovou a rozptylovou studii,**

#### **Rozptylová studie**

V rozptylové studii na str. 13 je uvedeno, že je uvažováno s přepravou skřývek v kamenolomu 16 aut/den a přepravou v kamenolomu k technologické lince 34 aut/den. V hlukové studii je uvedeno na str. 17, že je ve výpočtech uvažováno s 80 m<sup>3</sup> leady v rámci nákladní dopravy uvnitř areálu. Jaká je reálná hodnota pro posouzení vlivů na životní prostředí? Jak byly posouzeny vlivy na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší a vlivy na veřejné zdraví z těchto rozporných údajů?

Požadujeme přepracování hlukové a rozptylové studie a následně vlivů na veřejné zdraví.

O umístění na předpokládaný rok zahájení výstavby 2026 požadujeme v rámci rozptylové studie vyhodnotit vlivy na ovzduší i ve vztahu k imisním limitům vyplývajícím ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistém ovzduší pro Evropu 2, které budou v době dalšího povolovacího procesu, a především samostatného provádění stavby, již transponovány do české legislativy. Vzhledem k tomu, že od roku 2026 budou muset být nové imisní limity vyhodnocovány a v případě jejich překročení bude nutné přistoupit k realizaci opatření, která zajistí, že mohou nejpozději od 1. 1. 2030 plněny.

### **• Hluková studie specifikovat parametry protihlukových opatření uvažované ve výpočtu.**

#### **Protihluková opatření**

*U severní části kamenolomu bude vybudován přírodní protihlukový val výšky min. 2,5 m, který bude osázen neopadavými rostlinami typu tůje, atd...*

*U jižní části bude vybudována protihluková stěna ve tvaru „otevřeného L“. Stěna bude vysoká minimálně 3,0 m a strana ke zdroji hluku obložena akusticky pohltivým materiálem (desky Isolamin budou ze strany ke zdroji hluku akusticky pohltivé). Stavební index vzduchové neprůzvučnosti protihlukové stěny činí zhruba 35 dB.*

#### **ve 27 hlukové studie**

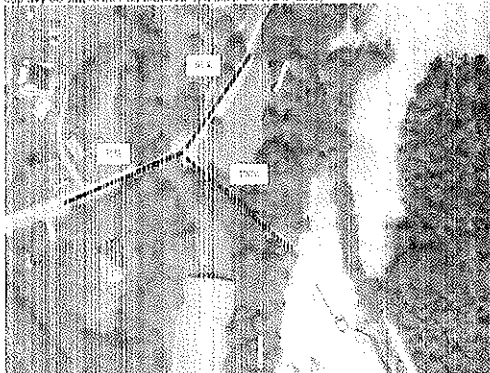
V hlukové studii nebyly jednoznačně specifikovány parametry protihlukových opatření – tloušťka, výška, činitel pohltivosti  $\alpha$ . Z uvedeného není jednoznačné a přezkoumatelné, jakými parametry byla zpracována hluková studie a na základě jakých údajů bylo provedeno hlukové posouzení. Požadujeme navrhnout protihlukové stěny oboustranně pohltivé pro minimalizaci odrazů. Požadujeme v hlukové studii uvést hodnotu implicitního útlumu povrchu terénu G.

V hlukové studii je nesoulad s výpočtovými body pro stacionární zdroje hluku. V obrázku č. 3 je označeno 7 výpočtových bodů a v obr.č. 6 je označen i bod 8, pro který jsou provedeny výpočty. Tento bod č.8 není jednoznačně identifikován. Požadujeme nápravu hlukové studie, aby její výsledky byly jednoznačné.

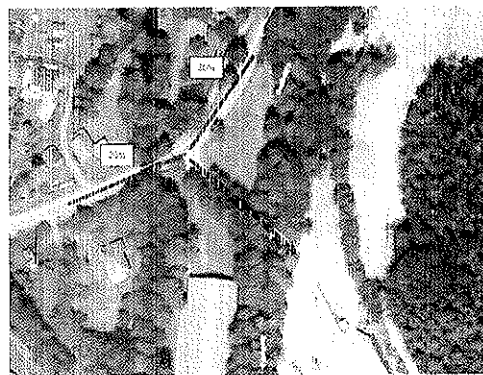
V hlukové studii na str. 3 je uvedeno, že terén je pohltivý a na str. 30 je uvedeno, že ve výpočtech bylo uvažováno s terénem odrazivým. S jakým terénem tedy bylo v hlukové studii počítáno? Požadujeme nápravu hlukové studie, aby její výsledky byly jednoznačné.

Od aktualizace dokumentace EIA předložené v roce 2024 došlo ke změnám v rozložení dopravy.

OBR.3a Vizualizace stavu – doprava Varianta I – stávající výjezd z areálu + rozložení dopravy do směru na Poustevnu (55%) a směru na lomu (35%)



OBR.3b Vizualizace stavu – doprava Varianta I – stávající výjezd z areálu + rozložení dopravy

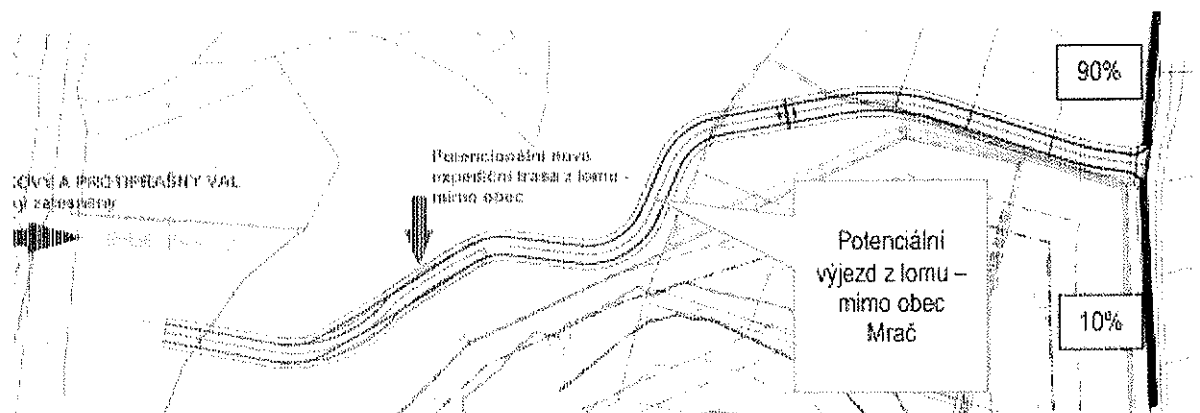


Dokumentace EIA 2025

Dokumentace EIA 2024

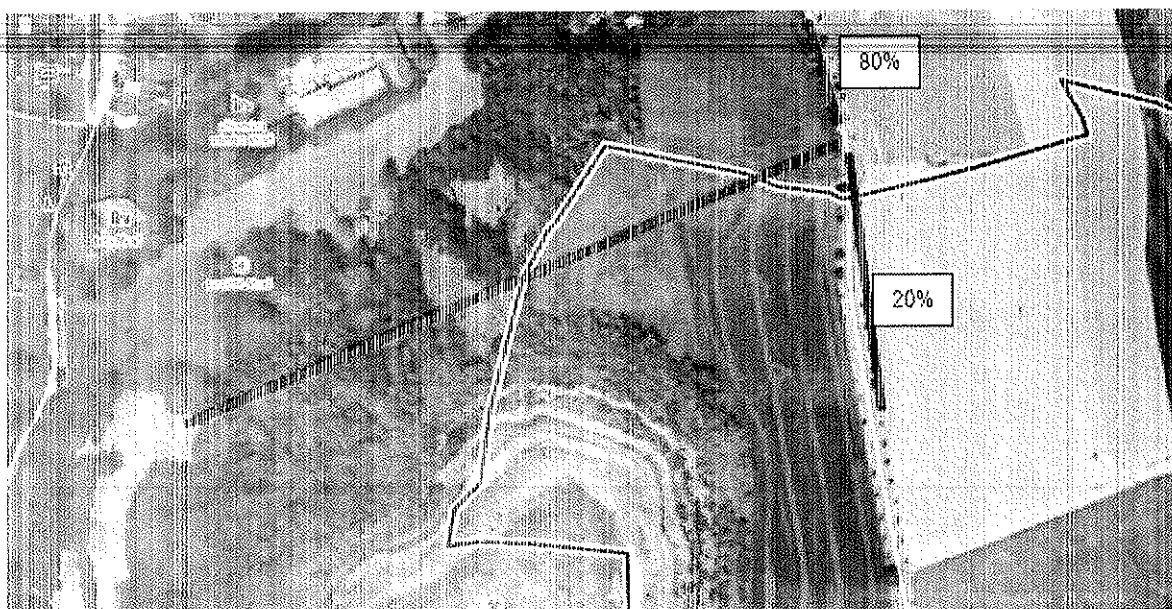
Účelem je vysvětlit navýšení intenzity dopravy přes Mrač o 15%.

OBR.4 Vizualizace budoucího stavu – doprava Varianta II + rozložení dopravy



Dokumentace 2025

#### OBR.4 Vizualizace budoucího stavu – doprava Varianta II + rozložení dopravy



Poměr dopravy vzhledem k navýšení intenzity dopravy směrem na Žiňánky o 10%.

Metoda: tabulka na výpočtu hlukové studie – stacionární zdroje hluku:

Doprava: rok 2024 – hluková studie tab.č. 11

TAB.11 Podílový příspěvek zdroje hluku

| číslo bodu | výška [m] | Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ [dB] |                                                              |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|            |           | Denní doba                                                                |                                                              |
|            |           | $L_{Aeq,8h}$                                                              | $L_{Aeq,8h} + \text{Vnitřní doprava na výjezdové trase „D“}$ |
| 1          | 3,0       | 45,3                                                                      | 45,4                                                         |
| 2          |           | 40,3                                                                      | 43,3                                                         |
| 3          |           | 39,8                                                                      | 40,2                                                         |
| 4          |           | 36,5                                                                      | 36,5                                                         |
| 5          |           | 41,3                                                                      | 41,3                                                         |
| 6          |           | 47,3                                                                      | 47,3                                                         |
| 7          |           | 36,4                                                                      | 36,4                                                         |

**TAB. 16 Podílový příspěvek zdroje hluku**

| číslo bodu | výška [m] | Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ [dB] |                                                                             |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|            |           | Denní doba                                                                |                                                                             |
|            |           | Varianta I<br>$L_{Aeq,8h}$                                                | Varianta II<br>$L_{Aeq,8h} + \text{Vnitřní doprava na výjezdové trase „D“}$ |
| 1          | 3,0       | 38,4                                                                      | 39,2                                                                        |
|            | 6,0       | 38,5                                                                      | 39,3                                                                        |
| 2          | 3,0       | 31,2                                                                      | 33,3                                                                        |
|            | 6,0       | 32,3                                                                      | 34,5                                                                        |
| 3          | 3,0       | 32,4                                                                      | 33,8                                                                        |
|            | 6,0       | 32,5                                                                      | 33,8                                                                        |
| 4          | 3,0       | 31,9                                                                      | 33,5                                                                        |
|            | 6,0       | 31,9                                                                      | 33,5                                                                        |
| 5          | 3,0       | 34,7                                                                      | 35,8                                                                        |
|            | 6,0       | 34,8                                                                      | 35,9                                                                        |
| 6          | 3,0       | 46,8                                                                      | 47,8                                                                        |
|            | 6,0       | 48,1                                                                      | 48,5                                                                        |
| 7          | 3,0       | 39,8                                                                      | 40,1                                                                        |
|            | 6,0       | 43,4                                                                      | 43,8                                                                        |
| 8          | 3,0       | 46,3                                                                      | 46,2                                                                        |
|            | 6,0       | 46,5                                                                      | 47,0                                                                        |

Jak je možný rozdíl v  $L_{Aeq,8h}$  např. u bodu 1 – rok 2024 45,4 dB rok 2025 39,2 dB – rozdíl činí 6,2 dB

Přičemž decibely nerostou rovnoměrně, ale logaritmicky. To znamená, že pokud hluk vzroste o 3 dB, tak hlučnost se zdvojnásobí.

## • DENNÍ DOBA – stacionární zdroje hluku

TAB. 12 Změna akustické situace po realizaci záměru, denní doba

| výpočtový bod | výška bodu<br>[m] | L <sub>Aeq,8h</sub> [dB] <sup>1)</sup> |                             | změna<br>v dB <sup>4)</sup> |
|---------------|-------------------|----------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|               |                   | nulová varianta <sup>2)</sup>          | Budoucí záměr <sup>3)</sup> |                             |
| 1             | 3,0               | Nehodnotitelné <sup>5)</sup>           | 45,3                        | -                           |
| 2             |                   | -                                      | 40,3                        | -                           |
| 3             |                   | 51,0                                   | 39,8                        | 11,2                        |
| 4             |                   | -                                      | 36,5                        | -                           |
| 5             |                   | -                                      | 41,3                        | -                           |
| 6             |                   | 49,0                                   | 47,3                        | 1,7                         |
| 7             |                   | -                                      | 36,4                        | -                           |

<sup>1)</sup> nejhluchnějších 8 po sobě jdoucích denních hodin<sup>2)</sup> nulová varianta – stávající hluková situace zmapována formou akreditovaného měření F150/2023(hodnoty po odečtení všech korekcí)<sup>3)</sup> budoucí záměr – pouze hluk z posuzovaného záměru – po modernizaci technologie<sup>4)</sup> změna budoucího záměru oproti nulové variantě<sup>5)</sup> naměřená hladina akustického tlaku v uvedeném bodě reprezentuje zejména vliv akustické emise z jezu na potoce (zbytkového hluku). Vzdálenost od měřicího místa cca 22 m směrem k měřenému provozu.

## • DENNÍ DOBA – stacionární zdroje hluku

TAB. 17 Změna akustické situace po realizaci záměru, denní doba

| výpočtový bod | výška bodu<br>[m] | L <sub>Aeq,8h</sub> [dB] <sup>1)</sup> |                             | změna<br>v dB <sup>4)</sup> |
|---------------|-------------------|----------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|               |                   | nulová varianta <sup>2)</sup>          | Budoucí záměr <sup>3)</sup> |                             |
| 1             | 3,0               | Nehodnotitelné <sup>5)</sup>           | 38,4                        | -                           |
|               | 6,0               |                                        | 38,5                        |                             |
| 2             | 3,0               | -                                      | 31,2                        | -                           |
|               | 6,0               |                                        | 32,3                        | -                           |
| 3             | 3,0               | 51,0                                   | 32,4                        | -18,6                       |
|               | 6,0               |                                        | 32,5                        | -18,5                       |
| 4             | 3,0               | -                                      | 31,9                        | -                           |
|               | 6,0               |                                        | 31,9                        | -                           |
| 5             | 3,0               | -                                      | 34,7                        | -                           |
|               | 6,0               |                                        | 34,8                        | -                           |
| 6             | 3,0               | 49,0                                   | 46,8                        | -2,2                        |
|               | 6,0               |                                        | 48,1                        | -0,9                        |
| 7             | 3,0               | -                                      | 39,8                        | -                           |
|               | 6,0               |                                        | 43,4                        | -                           |
| 8             | 3,0               | -                                      | 46,3                        | -                           |
|               | 6,0               |                                        | 46,5                        | -                           |

<sup>1)</sup> nejhluchnějších 8 po sobě jdoucích denních hodin<sup>2)</sup> nulová varianta – stávající hluková situace zmapována formou akreditovaného měření F150/2023(hodnoty po odečtení všech korekcí)<sup>3)</sup> budoucí záměr – pouze hluk z posuzovaného záměru – po modernizaci technologie **Varianta I**<sup>4)</sup> změna budoucího záměru oproti nulové variantě<sup>5)</sup> naměřená hladina akustického tlaku v uvedeném bodě reprezentuje zejména vliv akustické emise z jezu na potoce (zbytkového hluku). Vzdálenost od měřicího místa cca 22 m směrem k měřenému provozu.

## Vibrace

V dokumentaci EIA nebylo provedeno vyhodnocení vlivů vibrací z hlediska vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb dle nařízení vlády č.272/2011 Sb.

Požadujeme tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a novému vyhodnocení vlivů na vibrace.

## Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví

Na str. 3 vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je uvedeno následující:

*Expedice kameniva probíhá po veřejných komunikacích. Po výjezdu z lomu směřuje expe. Trasa kopravice po silnici III/1091 do obce Mrač (20 %) k silnici I/3 a přes Podmračí (80 %) k silnici III/1092 a dále po silnici III/1092 směr Čerčany (64 %) a směrem na Žiňánky (16 %).*

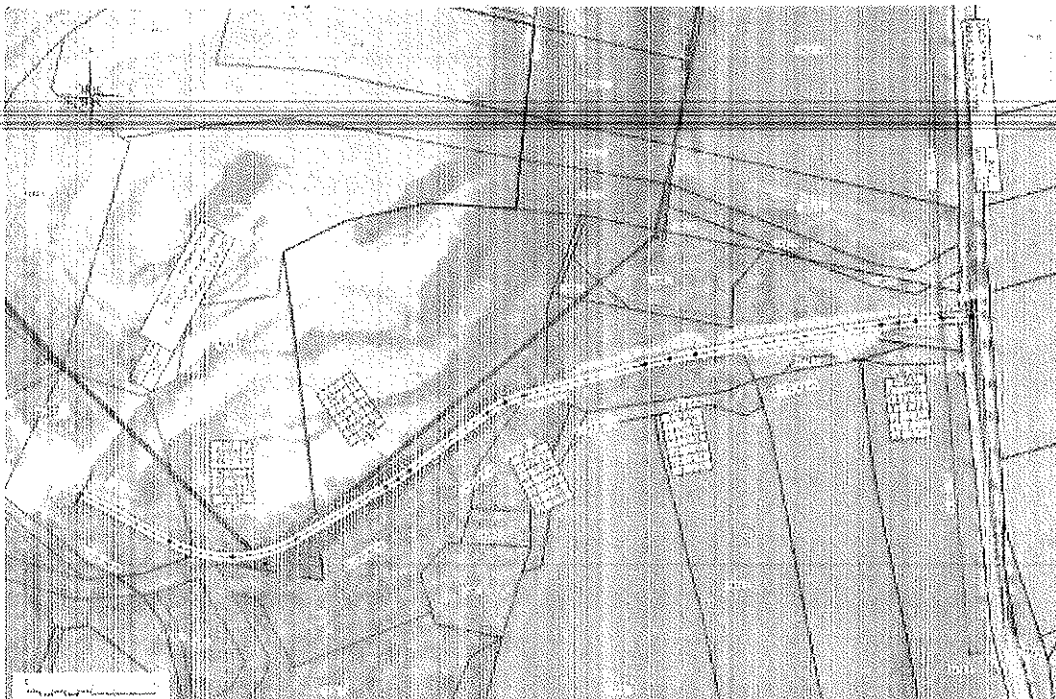
Toto tvrzení neodpovídá žádným údajům uvedeným v hlukové a rozptylové studii.

Hodnocení dle § 67 č.114/1992 Sb.

Hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. nebylo aktualizováno. Poslední průzkum probíhá v roce 2022. V H67 nebyly hodnoceny varianty, které jsou popisovány a hodnoceny v rámci dokumentace EIA. V hodnocení dle §67 jsou hodnoceny pouze 2 varianty: varianta nulová – zachování současného stavu a varianta aktivní – předložený záměr. Součástí hodnocení není vyhodnocení varianty II podle dokumentace EIA. Na této hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. jsou tedy nekonzistentní s celou dokumentací EIA a není možné se na ně odvolávat v rámci hodnocení dokumentace EIA.

V kapitole 12 hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. je doložen obrázek jiné trasy navržené komunikace. Tato trasa varianta není vyhodnocena v kapitole 4.4. Není zde rovněž doloženo variantní hodnocení vlivu na krajinný ráz dle §12 zákona č.114/1992 Sb. Dále není vyhodnocen zábor pozemků plnících funkci lesa, který vyvolá změna v ráz. dokumentace EIA. V hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. se nepojí s rozsahem dotčeného území jiným, než jak je popisováno v dokumentaci EIA. Při popisování v hodnocení dle §67 jsou pouze zábory 33 400 m<sup>2</sup> půdy. V dokumentaci EIA v kapitole D.1.5 je uvedeno, že záměr si vyžádá zábor přibližně 5 ha půdy z celku PUPFL.

Z uvedeného vyplývá, že hodnotitel neměl aktuální podklady pro vyhodnocení vlivů záměru dle §67 zákona č.114/1992 Sb. Požadujeme tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a novému vyhodnocení vlivů dle § 67 zákona č.114/1992 Sb.



#### Vlivy na půdu

V kapitole D.1.5 nejsou vyhodnoceny vlivy na půdu jednotlivých variant. V této kapitole rovněž zcela absentují údaje pro možné vyhodnocení vlivů na půdy tedy specifikace dočasných ploch ZPF a PUPFL, trvalé a dočasné zábory pro jednotlivé varianty.

Požadujeme tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a novému vyhodnocení vlivů na půdy.

#### Vyhodnocení vlivů na krajinný ráz

Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz v dokumentaci EIA ani v hodnocení dle § 67 zákona č. 183/2003 Sb. nehodnotilo předložené varianty v dokumentaci EIA. Přičemž je nanejvýš zřejmá odlišnost variant I a II z hlediska vlivu na krajinný ráz. Hodnocení vlivu na krajinný ráz nebylo provedeno v souladu s metodikou Posouzení vlivu navrhované stavby, činnosti nebo změny využití území na krajinný ráz – metodický postup. ČVUT, autoré: J. J. Vorel; R. Bukáček; P. Matějka; M. Culek; P. Sklenička.

Požadujeme tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a novému vyhodnocení vlivů na obě posuzované varianty.



## Naplnění požadavku na úpravu dokumentace EIA

**upřesnit podmínky realizace nové expediční komunikace (např. do doby její realizace omezit expedované množství či jiným způsobem zajistit její nepochybnitelnou realizaci v příslibeném termínu),**

Nezauhlásíme s pouhým konstatováním uvedeným v kapitole D.IV:

Ne později než tři let od schválení nového POPD bude dokončena nová expediční trasa kromě vybrané obce Mrač, přičemž s její výstavbou bude započato ihned po vydání nového hornické činnosti a ČPHZ;

Nepřijímáme nově zvýšení těžby po realizaci nové komunikace – varianta II. Podmínka uvedená v dokumentaci EIA nerespektuje požadavek KÚ Středočeského kraje uvedený při vypracování dokumentace.

- **upřesnit návrh monitoringu vlivů provozu (doprava, provoz technologie, odstřelů)**

V dokumentaci EIA není jednoznačně navržen monitoring provozu dopravy, provozu technologie a odstřelů.

Podle doporučení tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a doplnění navržených monitoringů dle požadavku KÚ Středočeského kraje.

### Vymezení stávajícího stavu těžby

Hluková studie (příloha č. 3, kap. 5.2, str. 17) pracuje se stávajícím stavem 140 000 t/rok, zatímco rozptylová studie (příloha č. 9, kap. 2.1, str. 9) uvádí průměrnou produkci 110 000 t/rok.

Společné vymezení stávajícího stavu znemožňuje objektivní porovnání vlivů a jejich vyhodnocení závěry EIA.

Převládá tedy sjednocení stávajícího stavu ve všech přílohách a přepočet navazujících vlivů. Stávající stav je referenčním bodem pro hodnocení nárůstu vlivů a musí být jednoznačně stanoven.

### Upřesnění podmínek rozšíření těžby vybudováním objízdne komunikace

Úprava hlukové studie (příloha č. 3, kap. 7, str. 31–34) potvrzuje, že nákladní doprava představuje významný zdroj hluku a imisí v obytné zástavbě. Dokumentace EIA tak stanoví závaznou podmínku vybudování objízdne komunikace před navýšením těžby.

Řešení existence objízdne komunikace není zajištěno omezení negativních dopadů

opravy na obyvatele obce. Požadujeme stanovit podmínku, že rozšíření těžby nad stávající kapacitu je možné až po dokončení a zprovoznění objízdne komunikace.

Komunikace je vedena mimo těžební prostor a může být realizována nezávisle. Její vybudování v předstihu je jedinou reálnou garancí ochrany obyvatel. Rozšíření těžby musí být započato dříve, než bude vybudována a zprovozněna nová objízdna komunikace vedoucí mimo zastavěné území obce Mrač.

#### **3.3.3.3. Posouzení odborných stanovisek:**

V dokumentaci zcela chybí vyjádření příslušného archeologického ústavu, které je pro zjištění změny v dané lokalitě nezbytné.

#### **3.3.3.4. Posouzení opatření v protihlukových opatřeních**

Uvedeno je na rozpor v technických parametrech protihlukových stěn u skládek, kde je stěnově uvedena výška 2,5 m a 3 m. Požadujeme vyjasnění a dodržení vyššího standardu ochrany.

#### **3.3.3.5. Posouzení opatření proti prašnosti**

Všechny k sístě komunikací jsou neúplná. Absentuje v nich definice mechanického dopravního prachu a nánosů (zametání); pouhé kropení je z hlediska eliminace dopravní prašnosti nedostatečné.

#### **3.3.3.6. Posouzení potřeb seismického monitoringu**

Ustanovení na on-line přístup k výsledkům seismického měření z odstřelů nebyl dosud implementován. Frekvence informování 1× ročně je pro kontrolu vlivu na okolní stavby zcela nedostatečná.

#### **3.3.3.7. Posouzení intenzity odstřelů**

Ustanovení uvádí navýšení počtu clonových odstřelů ze 17 na 31 za rok, a to při dosažení vyčerpání stávající kapacity těžby. Tento údaj považujeme za chybný a neuvádíme a žádáme o jeho revizi.

#### **3.3.3.8. Posouzení pracovní doby**

Ustanovení pracovní doby (8–10 hodin denně) je v rozporu s deklarovaným koncem provozu v 18.00 hod. Žádáme o jednoznačné stanovení provozní doby tak, aby byla v souladu se skutečným harmonogramu prací.

## Dopravní řešení po dokončení obchvatu

Uvažuje se na tom, aby byl po zprovoznění nové příjezdové cesty stávající vjezd do areálu definitivně zastěpen pro veškerou nákladní dopravu

### Sliby ze spočtů:

U předloženým záměru byly opakovaně prezentovány a písemně (včetně místního nátlak) stanoveny výhody plynoucí z modernizace technologické linky při rozšíření čističky v prostoru. Byly nám slibovány benefity, jako například:

- snížení pracovní doby
- snížení prašnosti
- snížení hluchosti

U investora je však v přímém rozporu s těmito sliby. V praxi nedojde k naplnění uvedených závazků. Máme důvodné podezření, že tyto přísliby nebyly od počátku myšleny vážně, což v nás vyvolává zásadní nedůvěru ve k celému přístupu investora.

U záměru se budou teoreticky dodržovány stanovené hygienické limity (což je minimální celková celková povinnost, nikoliv nadstandardní benefit), neznamená, že provoz čističky v blízkém sousedství obce nikoho neruší.

## REAKCE NA VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

**PŘIPOMÍNKY VEŘEJNOSTI (VZHLEDEM K TOMU, ŽE PŘIPOMÍNKY VEŘEJNOSTI SE V JEDNOTLIVÝCH ZASLANÝCH PODÁNÍCH OPAKUJÍ, JSOU NA TOMTO MÍSTĚ KOMENTOVÁNY SOUHRNNĚ):**

Dokumentace EIA není konzistentní z hlediska posuzování variant.

Vypořádání pravděpodobně tím bylo myšleno, že pod pojmy „varianta I“ a „varianta II“ byly v rozptylové a hlukové studii považováno něco jiného. V daných studiích byl popis variant jednoznačně uveden a je tedy dohledatelný i výsledek, který k nim náleží.

Z hlediska zákona 100/2001 Sb. je záměr zpracován invariantně. Vždy je bráno v úvahu, že záměr stavby a expedice bude zahrnovat kromě zahloubení a rozšíření lomu také novou dopravní komunikaci, která odvede dopravu mimo zástavbu obce Mrač. Byl poměrně malý počet nákladních vozidel (10%), s nimiž se i nadále z hlediska principu provozu počítá, že přes Mrač projedou, a to zejména pro zásobování místních podniků lemníkem.

Oba jinde jsou podvarianty výpočtu v obou studiích, protože technicky a ekonomicky je nutné, aby byla nová komunikace vybudována ještě před rozšířením lomu. Pro rozptylovou studii, a to i pro účely hodnocení situace v prvních max. 3 letech, je v hlukové a imisní studii počítán i stav, kdy ještě nová komunikace nebude v provozu. Toto ale není v smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Záměr invariantně zpracován není, všude v dokumentaci jsou vždy uvedeny dvě varianty. Pokud by šlo o invariantní řešení, tak by místo variant mělo být uvedeno, že jde o postup výstavby a součástí dokumentace EIA by pak měla být i dokumentace POV. Ta však v dokumentaci chybí. Stejně tak by i studie (hluková a rozptylová) měly být řešeny s ohledem na rok výstavby varianty II. Vzhledem k tomu, že takto není k dokumentaci přistupováno, je třeba z pohledu občana brát obě varianty jako samostatné.

Požadujeme přepracování dokumentace a doplnění části POV.

**Nesouhlas se závěry studií, požadavek porovnání předložených variant s variantou „bez provozu“ – tedy bez provozu lomu.**

Vypořádání: Varianta „bez provozu lomu“ není variantou navrhovanou ani variantou autorky.

Nová varianta je varianta bez realizace záměru, tedy v případě dokumentace se jedná o „přivýběž stav“. S ním je stav po realizaci záměru porovnáván.

Obec Mrač je zahrnuta mezi ložiska strategického významu a zčásti je také součástí územně plánovací politiky Středočeského kraje. S realizací varianty bez provozu lomu tedy nemohou být dokumenty nepočítají. Také v současném hlukovém a imisním pozadí již ložisko dlouhodobě figuruje, a to ve své environmentálně nepříznivé podobě, bez realizace navrženého snížení prašnosti a hluku.

Vzhledem k tomu, že na základě hlukové rozptylové studie je zřejmé, že při realizaci navržených minimalizačních opatření budou splněny hlukové a imisní limity, a navíc se **eliminuje potřeba s odvedením dopravy mimo zástavbu Mrače, postrádá použití varianty „lůžko s provozu lomu“** smysl.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Přes to, že jde o ložisko strategického významu, nelze opomíjet dopad na zdraví obyvatel. A to, že lom v současné době neplní ani základní kritéria s dopady na zdraví obyvatel, nelze brát jako akceptovatelné pro srovnávací studie. Pokud by se lom otevíral v místě bez takovéto dlouhodobé zátěže, byla by pro porovnání brána právě zátěž nulová!! Nejsme proti další těžbě, ale požadujeme stejné podmínky pro posouzení jako pro lom, který by se otevíral jako nový.

Proto požadujeme přepracování dokumentace do takovéto podoby!!

**Požadavek záměr realizovat pouze ve variantě II, tedy s novou komunikací pro nákladní dopravu. Bez zprovoznění této komunikace nepovolit posuzovaný záměr.**

Vypořádání: Ložisko spadá mezi ložiska strategického významu, není žádoucí jeho uzavření, a to ani dočasně. Pokud by nebylo možno po omezenou dobu využívat průjezd přes obec Mrač, nebylo by možná ani expedice skryvkových materiálů nebo jejich uložení v lomu. Vzhledem k ekologicky by stav, kdy by byla uzavřena expediční cesta přes Mrač a přitom se budovala nová komunikace, byl nemožný.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Jde o zátěž na obyvatele, která bude trvat dalších 25-30 let.

Přes to, že jde o ložisko strategického významu, jde v první řadě o podnikatelský záměr. Ten navíc nepřináší podnikatelsky žádná rizika. O kámen bude vždy zájem.

Vybudování komunikace před započítáním další těžby je jedinou zárukou, že k tomuto naplnění dojde. Neumíme si představit, že by po rozšíření těžby, spojené s dalšími investicemi, došlo pro neplnění závazků při budování komunikace k uzavření lomu.

Navíc argumentace, o technické nerealizovatelnosti je, jak je vidět z předložené dokumentace, **NAPROSTO LICHÁ**. Celá komunikace se nachází mimo těžební prostor. Komunikaci je možné vybudovat před zahájením rozšíření, a tak ji mít připravenou jak pro následný provoz, tak i expedici skryvkových materiálů. To vše bez zátěže na obyvatele.

Ekonomická náročnost nezbytných opatření nepřísluší procesu EIA.

Požadujeme přepracování dokumentace. Požadujeme zpracovat, že vybudování nové expediční komunikace, před rozšířením lomu, je nepřekročitelný limit.

**Na ložisku realizaci posuzovaného záměru bez zprovoznění všech stavebně-technických opatření a bez modernizace technologického zázemí.**

Vypořádání: S realizací některých opatření již bylo započato. Realizace dalších opatření je možná jen při komplexní reorganizaci těžebních prací a tedy zbývající část opatření bude

je formálně dokončena po získání povolení hornické činnosti a ČPHZ v průběhu prvního roku s tím, že realizaci opatření bude započato ihned po nabytí právní moci povolení hornické činnosti a povolení činnosti prováděné hornickým způsobem.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Pro možné postupné zprovoznění lomu, v souvislosti s rozšířením těžby, požadujeme do dokumentace doplnit část POV. Tak aby bylo zřejmé a závazně dané, naplňování základních etap výstavby. A s tím i spojené zprovoznění stavebně-technologických opatření. Část POV by pak byla závazná i do dalších stupňů projektu a realizace.

Požadujeme přepracování dokumentace a doplnění části POV.

**Požadavek na zpracování DIO. Základním požadavkem je zákaz průjezdu nákladních automobilů obcí.**

**Vypořádání:** Dopravní situace v navazujícím území je jednoduchá a nevyžaduje zpracování DIO. Jak bude postupováno z hlediska vedení nákladní dopravy včetně časového posunutí nákladů, to bylo uvedeno výše v tomto textu.

S vypořádáním není možné souhlasit.

I přes to, že je situace jednoduchá, jsou v dokumentaci zjevné rozpory. Požadujeme doplnit část DIO, ze které bude zřejmé následující:

Zrušení výjezdu do obce Mrač, po stávající trase. Doplnit stavebně technické opatření umožňující vjezd jen pro OA.

Doplnění zákazu průjezdu nákladních automobilů obcí. Tedy slepá komunikace pro NA.

**Je třeba formálně identifikovat požadavek na zábor PUPFL a vyhodnotit jeho vlivy.**

**Vypořádání:** Zábor PUPFL a jeho vyhodnocení je uveden v textu dokumentace v kapitole B.I. a v kapitole D.I.

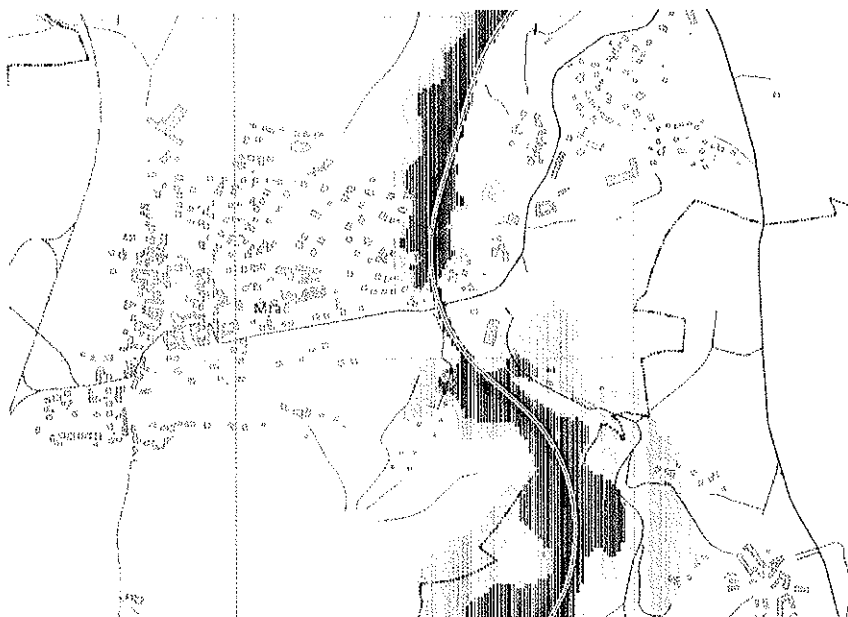
**Porovnat nosnost kumulativních vlivů z hlediska hlukové zátěže v zájmovém území a tyto vlivy vyhodnotit z hlediska vlivů na veřejné zdraví. V dokumentaci je nedostatečně vyhodnocena kumulace vlivů. V dokumentaci nejsou řešeny synergické a kumulativní vlivy spojující se stávající železniční tratí, která vede ve vzdálenosti cca 120 m od nosovaného záměru a představuje v zájmovém území významný zdroj hluku, jak uvádějí mapy strategického hlukového mapování pro rok 2022 zveřejněné Říšským úřadem zdravotnictví. Vypořádání:** Železniční trať, silniční doprava a stacionární hlukové zdroje mají každý svůj hlukový limit. Je jistě možné tyto zdroje „formálně“ posčítat, nicméně není možné tento kumulovaný hluk nějak posoudit nebo porovnat s nějakým limitem. Z hlediska ochrany veřejného zdraví se má za to, že požadavky na ochranu veřejného zdraví jsou splněny, pokud jsou splněny jednotlivé hlukové limity pro dané typy hlukových zdrojů.

Záměr zavazový ovládá silniční dopravu mimo obytnou zástavbu Mrače, tedy kumulativní vlivy spojené s dopravou na železnici zde vymizí nebo se výrazně sníží.

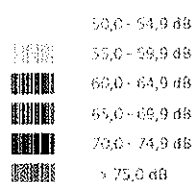
S vypořádáním není možné souhlasit?

Požadujeme do hlukové studie doplnit výpočet celkového hlukového zatížení od provozu lomu a provozu na trati a následně toto vyhodnotit v rámci vlivů na veřejné zdraví. Jak je patrné ze strategických hlukových map

[https://geoportal.mzcr.cz/SHM2022/PDF/RL%2FST%2FLdvn%2FST\\_Ldvn\\_104.pdf](https://geoportal.mzcr.cz/SHM2022/PDF/RL%2FST%2FLdvn%2FST_Ldvn_104.pdf)



Hladiny hlukového ukazatele  $L_{dvn}$



území Mrače je hlukově velmi zatížené. Proto trváme na uvedeném požadavku.

**Absence vyhodnocení vlivů na mimolesní zeleň, požadavek na doplnění posouzení těchto vlivů.** V rámci dokumentace EIA nejsou vyhodnoceny vlivy na mimolesní zeleň. Posuzovaný záměr vyvolá kácení mimolesní zeleně a tedy je nutné vyhodnotit i tyto vlivy na základě dendrologického průzkumu.

**Vyhodnocení:** Dendrologický průzkum postihující mimolesní zeleň bude zpracován pro jednotlivé environmentální stanovisko. V lokalitě byl proveden biologický průzkum jako podmínka pro aktualizované hodnocení podle §67 ZOPK. Při tomto průzkumu nebyly zjištěny žádné cenné porosty, jejichž dotčení by bránilo realizaci záměru. Hodnocení podle §67 ZOPK bude hotovo v prvních měsících roku 2026.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Dokumentace EIA musí řešit náhradu zeleně. Zvláště s ohledem na vysokou prašnost daného provozu!!

Vzhledem k tomu, že hodnocení podle §67 ZOPK nebylo provedeno variantně a nedošlo k vyhodnocení trvalého záboru PUPFL pro variant II, není možné toto hodnocení brát jako **objektivní podklad pro hodnocení vlivů dle zákona č.100/2001 Sb.**

Požadujeme přepracování dokumentace.

V dokumentaci EIA je zmiňována realizace protihlukového valu se zelení, není však nikde uveden počet vysazených druhů keřů a stromů a nutnost realizace tohoto valu s výsadbami v předstihu před vlastní stavbou.

Vypořádání: Rámcový popis protihlukového a protiprašného valu je součástí textu dokumentace. V rozptylové studii s ním nebylo počítáno již s ohledem na delší čas zapojení zeleně na valu, tedy výpočet rozptylové studie je na straně větší jistoty. V hlukové studii byl val zpočítán z lidské hmoty (výšky a šířky), nikoliv ozelenění.

Val byl zpočítán v průběhu prvního roku ze skryvkových hmot.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Dokumentace EIA musí řešit výsadbu zeleně. Její skladbu a účinnost. Neosázený val může mít drobný dopad na hluk (výška 2,5 – 3m) nicméně se sám stává zdrojem prachu. Považujeme za nutné doplnit výsadbu do dokumentace a vytvořit tak závazek na počet kusů, druhovou výsadbu a celkovou účinnost takového opatření!!

Požadujeme přepracování dokumentace.

**Uveďte obsah zadaných vstupních údajů u hlukové a rozptylové studie, požadavek na jejich přesnost a zdroj!**

Vypořádání: Rozptylová i hluková studie byly přepracovány. Byly zohledněny všechny zdroje hluku a prachu s výjimkou vrtacích souprav, jejichž použití je krátkodobé (při 25 aut/den v rámci 10 dnů v roce), a soupravy jsou odsávané.

S vypořádáním není možné souhlasit.

V rozptylové studii, na str. 13 je uvedeno, že je uvažováno s přepravou skryvek v kamenolomu 16 aut/den a přepravou v kamenolomu k technologické lince 34 aut/den. V hlukové studii je uvedeno na str. 17, že je ve výpočtech uvažováno s 80 průjezdy v rámci nákladní dopravy uvnitř areálu. Jaká je reálná hodnota pro posouzení vlivů na životní prostředí? Jak byly posouzeny vlivy na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší a vlivy na veřejné zdraví z těchto rozporných údajů?

Požadujeme přepracování hlukové a rozptylové studie a následně vlivů na veřejné zdraví.

Z předložené hlukové studie není zřejmé, jak se model vypořádal se skutečností, že se jedná o hluk v hlubokém údolí, do akustické studie je tedy nezbytné doplnit skutečný 3D terén a odrazivý terén, který reaguje na reálné odrazy hluku.

Výzkumná hluková i rozptylová studie pracují s výškovými modely terénu, s vrstevnicemi nivy, žulozy v terénu, hluboká údolí, výchozy, sklony komunikací atd. jsou v hlukových a rozptylových modelech zohledněny.

Abstrakt vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které musí zpracovat držitel osvědčení o provedení způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd.

Výzkumná: Hodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracované autorizovanou osobou je přiloženo přepracované dokumentace.

Výzkumná: Stanovení intenzit dopravy je přepracované dokumentace. Hlukové studie v kap. 7 přepracována a je přílohou studie, která byla

Výzkumná: Studie nejsou řádně uvedeny se přepracování rozptylové studie a se kladem dopravy na komunikaci požaduje zahrnutím tzv. resuspenze. III/1091,

Výzkumná: Rozptylová studie je zpracována jako přírůstková, stávající doprava je zahrnuta v emisním pozadí, rozptylová studie tedy pracuje pouze s dopravou související s provozem linky. Resuspenze je do přepracované rozptylové studie zapracována.

Výzkumná: Rychlé jednoznačné vymezení plochy pro skladování vytěženého a vyčištěného materiálu. Vymezené plochy je následně nutné zpracovat do hlukových a rozptylových studií, a je také nezbytné, aby byly tyto plochy odvozeny do usazovací nádrže. Výzkumná: Plochy pro skladování sypkých hmot budou zčásti proměnné, což znamená výstup těžby. Do podmínek v kap. IV byl zahrnut požadavek, aby deponie sypkých materiálů byly zajištěny proti sprašování (ohraničením, postřikem vodou apod.) a skladování pro skladování těchto materiálů byla odvozena do usazovací nádrže.

Výzkumná: Pracovní prostory, které budou upraveny v rámci „reorganizace“ nové části linky, jsou zahrnuty do návrhu odborné ekologické firmy do usazovací nádrže

Výzkumná: Účty se dokumentace lépe vypořádala s narušením krajinného rázu a celková částka obsahovala studii rekultivace území. Předložené vizualizace krajinného rázu po realizaci záměru nemají adekvátní vypovídající charakter.

Výzkumná: Není zřejmé, proč podle podaných připomínek nemají vizualizace adekvátní vypovídající charakter. Organizátor má zpracován 3D model celého území, kterýkoliv účastník může dopracovat k ponědu na lorn od svého domu.

Výzkumná: Pro současnou realizaci záměru bylo podrobné vyhodnocení vlivu vibrací (limity pro lidskou činnost). Úvodem je předpokládané navýšení počtu odstřelů.

Výzkumná: Současně vlivy z odstřelů se modelováním nehodnotí. Existuje sice normovaný způsob, jak je ale zatížen řadou neznámých proměnných, které nelze přesně stanovit (například rychlost přenosu kmitání nejsou v podloží trhlina, zda jsou vyplněny vodou, jaké jsou vlastnosti hornin atd.). Přesnější, jednodušší a operativnější je provádění měření, a na základě výsledků se stanovuje velikost náloží pro další odstřel, zda se bude jednat o odstřel nálož, jaké bude časové schéma odpalu atd.). Počet odstřelů nemá na velikost vlivu na prostředí k zástavbě vliv. Současně je stanovena povinnost měření v případě, kdy se odstřel směřuje vůči blízké zástavbě (účinek odstřelu je maximální směrem od místa odstřelu, pokud není do boku nebo od místa nabití do volného prostoru).

8. Vzhledem k průřezu těžby jak hloubkový, tak plošný bude aktualizován Generel trhavých prací v rámci rozvohu, který stanoví množství trhaviny v náložích a další podrobnosti odstřelů ve vztahu k zástavbě.

Vzhledem k úpadě jde rozšíření lomu směrem od zástavby Mrače do volného terénu, je tedy předpoklad, že seismické účinky trhavých prací budou klesat.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Počet odstřelů nemá na velikost kmitání přenášeného k zástavbě vliv, to je pravda. Ale značné navýšení odstřelů na nemovitosti obyvatel obce dopad má. Argumentace posunu těžby dále od obce je neakceptovatelná. Jedná se pouze o desítky metrů, vibrace se ale vzhledem k podloží, šíří po celém území obce.

Vzhledem k šíření vibrací při odstřelu po celé obci, nebude mít posun těžby v rámci desítek metrů žádný dopad.

Požadujeme přepracování dokumentace s doplněním trvalého monitoringu seismicity při všech odstřelech.

9. Vymátlá na přepracování hlukové studie.

Vzhledem k tomu hluková studie byla přepracována.

10. Vymátlá, aby součástí dokumentace EIA byl základní provozní řád, který bude zohledňovat dobu provozu lomu. Tedy, kdy budou probíhat hlukově náročné provozy a bude odlišovat jejich možný souběh. Hlukově náročné provozy by neměly přesahovat 8 hodin denně. Vypořádání: Lom jako vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší má povinnost zpracovat provozní řád, který schvaluje příslušný krajský úřad. Předkládat tento dokumentaci jako součást dokumentace EIA je předčasné, neodpovídá to danému stupni zpracování a navíc to není nijak závazné, protože tento provozní řád nelze závazným způsobem EIA schválit. Z tohoto důvodu není provozní řád v rámci přepracované dokumentace předkládán. Na omezení hlukově náročných prací v provozu lomu na 8 hodin provozovatel nechce přistoupit, protože po realizaci protihlukových opatření jsou hlukové limity v území splněny a tedy provozní doba 6-18 hodin je přijatelná.

11. Vymátlá, aby studie doplnit návrh podmínek pro snížení prašnosti. Jedná se typově o opatření běžná:

• zvlhčování suché a syké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při silném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s)

• minimalizace a vykládce minimalizovat spádové výšky.

• opatření, které jsou určeny k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve a dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdopokryvná.

• instalace čistícího systému nebo zavést postupy čištění při výjezdu z lomu  
• instalace napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace.

• vozidla lomu budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.

• při současně souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek.



Do kapitoly D.IV jsou zapracovány podmínky na ochranu ovzduší, za kterých je záměr doporučen k realizaci. Jedná se zejména o plachtování drobných frakcí kameniva, očistu kol před výjezdem na veřejné komunikace, opatření proti sprašování deponií kameniva, apod. Část opatření je již uvedena v současných podmínkách pro řidiče expediční dopravy:

**10. Po naložení vozidla přebírá Řidič plnou odpovědnost za náklad včetně maximální přípustné hmotnosti vozidla a opatření proti znečišťování komunikací a ovzduší.**

Řidiči jsou povinni při registraci vozidla v lomu předložit platné doklady prokazující maximální technicky přípustnou a povolenou hmotnost vozidla. Nakládku požadovaného materiálu v areálu provozovny provede obsluha provozovny (tam, kde je to možné, Řidič provede nakládku sám z expedičních zásobníků) s ohledem na informaci o požadovaném množství přijatou od Řidiče vozidla. Po nakládce materiálu opustí prostor nakládky a přistaví vozidlo na váhu, kde je vozidlo zváženo a dle místních úprav provozovny jsou vyřízeny potřebné formalitty, potvrzení dokladů apod.

Řidič je povinen zkontrolovat hmotnost nákladu s ohledem na povolenou celkovou hmotnost daného vozidla, která je uvedena v technickém průkazu před opuštěním areálu provozovny. V případě, že zjistí, že míra naložení neodpovídá povoleným hodnotám, má právo požadovat po dodavateli snížení hmotnosti přepravovaného materiálu, který mu toto umožní. V případě, že tak neučiní a opustí prostor provozovny, plně zodpovídá za míru naložení a veškerá rizika s tím spojená ! Řidič vozidla vybaveného plachtou je povinen před výjezdem z areálu provozovny zakrýt touto plachtou materiál a zamezit tak odlétávání jemných částic při přepravě.

V případě, že náklad – ložná plocha takto zakryta nebude, nebude vozidlu umožněn výjezd z areálu do doby, než bude vozidlo zaplachtováno, nebo jinak zamezeno úletu materiálu a drobných částic.

Řidič vozidla, které není plachtou vybaveno, je povinen zvlhčit povrch materiálu na korbě pomocí vodního proudu nebo průjezdem pod skrápěcím rámem, apod.

Řidič se zavazuje respektovat obecně závazné vyhlášky o povinnostech při přepravě v dotčených městech a obcích, které leží na přepravní cestě nebo se u nich nachází provozovny odesílatele (jedná se zejména o dodržování omezené rychlosti) !

Požadujeme dodržování výše uvedených směrnic, že bez zaplachtování nebude vozidlo z areálu vypuštěno. Dnes se toto nařízení plošně nedodržuje!!

**Zpracování nákladního monitoringu pro fázi provozu záměru.**

Vypisování nákladního monitoringu je zapracován do kapitoly D.IV.

**Požadujeme rovněž kontrolu počtu vozidel vjíždějících a vyjíždějících z lomu.**

Vypisování počtu vozidel vjíždějících a vyjíždějících z lomu je již dlouhodobě sledován.

Požadujeme, aby byl počet vozidel (včetně jejich zatížení) jednou ročně zveřejňován (například na webu provozovatele lomu).

**V době moratoria chybí řešení dopravy v lomu a mimo kamenolom v návaznosti na vyvážení nečistot na okresní silnici 1091 procházející Mračí a 1092 ze Soběhrd do Čerčan.**

**Vypisování:** Výjezd na veřejnou komunikaci bude opatřen oklepovým pásem.

Doplnit plán údržby okresních komunikací z Mrače do Čerčan a Soběhrd. Tyto komunikace jsou silniční křižovatky, tudíž dochází k častému utržení krajnice a poničení asfaltové vrstvy. Je **nezbytné měnit plán výměny povrchu vozovky.**

Vypořádání: Plán údržby těchto komunikací přísluší jejich správci, nikoliv oznamovateli.

Na stráně 12 je uvedena věta: **"případné ekonomické zajištění těžbou dotčených obcí". Společenská odpovědnost by měla být deklarována jako běžná součást kompenzace za zhoršení životního prostředí a podmínky místních obyvatel.**

Vypořádání: Ekonomické kompenzace nepřísluší procesu EIA.

V návrhu opatření nejsou specifikována opatření, jakým způsobem bude řešena výroba kamionů na technologické lince v době, kdy klimatické podmínky nedovolí skrápět. Vypořádání: Pokud klimatické podmínky nedovolí provoz skrápění, jedná se o podmínky, kdy přechod na suché nastává v období, kdy je obvykle vlivem povětrnostních podmínek kamionův odprášený vínek a prašnost se šíří minimálně. V tomto období bude stále fungovat zakalovač na dopravních cestách a kapotáž primárního drtiče. Za těchto podmínek jsou běžně lomy provozovány bez skrápění.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Období mrazu (a tedy jediná doba, kdy je technicky nemožnou skrápět) nelze považovat obecně za bezprašné (zvláště v době ubývajících srážek). V tomto období, tedy **NENÍ MOŽNÉ** provádět činnosti, kdy je nezbytné skrápění.

S ohledem na výše zmíněný postoj investora, považujeme za nezbytné provádět trvalý monitoring prachových částí, hluku a seismicity. Dále požadujeme specifikaci dopadů (finančních / provozních) při nedodržování stanovených hygienických limitů.

Požadujeme přepracování dokumentace s doplněním trvalého monitoringu.

Není vhodné, aby provozní doba expedice, neměla by **přesahovat osm hodin denně. Dále není uvedeno provozní lomu o víkendech a státních svátcích.**

Vypořádání: Obecně se předpokládá provoz lomu v pracovní dny od 6 do 18 hod, expedice obvykle končí dříve, nelze ale její provoz do 18 hodin vyloučit. Pokud by mělo dojít k provozu lomu mimo pracovní dobu, pak by takový provoz byl předem projednán s obcí Mrač.

V dokumentaci zcela chybí **závazné termíny výměny nyní silně poškozené a technicky zastaralé technologické linky - zařízení.**

Vypořádání: Veškerá minimalizační opatření jsou součástí navrhovaného záměru a s jejich plněním bude započato (pokud se již tak už nestalo) nejpozději při schválení POPD. Předpokládá se provedení modernizace linky a realizace protihlukových opatření v prvním roce od zahájení činnosti po schválení POPD a plánu využití ložiska, některá opatření spočívající v přeměně technologie budou realizována při vytvoření dostatečného prostoru v lomu. Protihlukový a protiprašný val bude budován ze skryvkových materiálů, což předpokládá jeho dokončení a doplnění pravděpodobně dvou let, avšak již při vytvoření prvního úseku bude ihned provedeno slávnostní.

Je třeba, aby se dokumentace lépe vypořádala s narušením krajinného rázu a dokumentace obnovy a šlechtění rekultivace území. Předložené vizualizace krajinného rázu po ukončení záměru **nejsou adekvátní vypovídající charakter.**

**Vypovídání:** Není zřejmé, proč nemají předložené vizualizace adekvátní vypovídací charakter. Je třeba znát 3D model území, v němž je možno ze zvoleného místa vytvořit pohled na lom po rekultivaci. Posouzení vlivu na krajinný ráz je zpracováno jako součást hodnocení podle §67 ZC, a to z pohledu osobou v souladu s platnou metodikou.

**Doplňující opatření protihlukové stěny.**

**Vypovídání:** Opatření protihlukové stěny je obsažena v hlukové studii.

S vypořádáním není možné souhlasit.

V hlukové studii nebyly jednoznačně specifikovány parametry protihlukových opatření - délka, výška, činitel pohltivosti  $\alpha$ . Z uvedeného není jednoznačné a přezkoumatelné s jakými parametry byla zpracována hluková studie a na základě jakých údajů bylo provedeno hlukové posouzení. Požadujeme navrhnout protihlukové stěny oboustranně pohltivé pro minimalizaci odrazů. Požadujeme v hlukové studii uvést hodnotu implicitního útlumu povrchu terénu G.

Požadujeme přepracování hlukové studie.

**Není možné posoudit záměr bez všech stavebně technických opatření a modernizace technologií a záměrů.**

**Vypovídání:** Jedná se o požadavek vůči orgánům státní správy. Ložisko spadá mezi vymezená ložiska strategického významu, jeho odstavení z provozu do doby realizace všech navrhovaných opatření není technicky možné (realizace těchto opatření vyžaduje vytvoření potřebného prostoru v lomu a vyžaduje také dostupnost skryvkových materiálů pro vytvoření protihlukové stěny a přineslo by také značné ekonomické škody.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Pro možné postupné zprovoznění lomu, v souvislosti s rozšířením těžby, požadujeme do dokumentace doplnit část POV. Tak aby bylo zřejmé a závazně dané, naplňování základních etap výstavby. A s tím i spojené zprovoznění stavebně-technologických opatření. Část POV by pak byla závazná i do dalších stupňů projektu a realizace.

Požadujeme přepracování dokumentace a doplnění části POV.

**I v případě nově vybudované komunikace pro nákladní dopravu, ať už by vedla kudykoliv, dojde k značnému zdevastování okolí domů, které jsou od lomu vzdáleny jen pár desítek metrů. I už teď velice trpí jeho provozem. Z těchto důvodů se požaduje, aby se těžební provoz co nejvíce omezil.**

**Vypovídání:** Ložisko spadá mezi vymezená ložiska strategického významu, s jeho dalším vyhledáním souvisí i s Suverénní politikou Středočeského kraje. Pokračování těžby není bez rozšíření těžebního prostoru možné, toto rozšíření se ale odehrává na straně lomu vzdálenější od osídlených oblastí.

**Obnovený průjezd přetížených nákladních automobilů s kamenivem ve spodní části obce Mrače již neprospívá na životě její obyvatel. Z důvodu absence chodníků a nedostatečné šířky komunikace, je obousměrný provoz na této komunikaci zcela nepřijatelný.**

Vypořádání expedice bude probíhat po nové vybudované komunikaci mimo zástavbu Mrače (kromě již stávajícího dopravního pásu, která byla ponechána pro účely zásobování okolí).

S vypořádáním není možné souhlasit.

Ve vypořádání je zmíněna expedice po nové trase, to ale neodpovídá předložené dokumentaci (tam je předpoklad zprovoznění až za 3 roky od povolení). Stížnost na přetížení a nebezpečnost tak není řešena. Naopak, na značnou dobu bude zatížení ještě větší.

Nepřekročitelnou podmínkou pro možné rozšíření lomu je tedy vybudování nové komunikace, vedené mimo zástavbu v Mrači, před započítím rozšiřování lomu.

Požadujeme přepracování dokumentace. Požadujeme zpracovat, že vybudování nové expediční komunikace, před rozšířením lomu, je nepřekročitelný limit.

**V celkové bilanci absentuje vyhodnocení vlivů na mimolesní zeleň, požaduje se doplnění posunu o význam vlivů, a stanovení povinností obnovit pás zeleně oddělující lom od obytné zástavby (včetně železničky), který byl postupně zničen stávající těžbou.**

Mimolesní zeleň se v území vyskytuje na ostatních plochách v rámci dobývacího prostoru a ploch mimo hranici pozemků v trase nově navrhované expediční komunikace. V těchto plochách byly provedeny doplňkové biologické (tedy i floristické) průzkumy a při nich nebyly detekovány významnější druhy dřevin. Dendrologické průzkumy budou prováděny po etapách v době přípravy konkrétních povolení, a v případě zjištění jedinců s obvodem kmene nad 80 cm (mířně nad 100 cm) a souvislých ploch dřevin nad 40 m<sup>2</sup> bude požádáno o povolení jejich kácení.

Nakládání s odstřelů povodí ke zvýšení seismických vlivů na objekty obytné zástavby, proto je podmínkou trvale instalovat na tyto objekty měřiče seismických otřesů. Vyšetřování seismických vlivů bude prováděno u obytné zástavby v souladu s platnými předpisy a normami. Zvýšení četnosti odstřelů nepovede ke zvýšení seismických účinků, navíc bude docházet k postupnému vzdalování se od zástavby směrem k volnému terénu.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Značné navýšení odstřelů má dopad na nemovitosti obyvatel obce. Argumentace posunu těžby dále od obce je neakceptovatelná. Jedná se pouze o desítky metrů, vibrace se ale vzhledem k podloží, šíří po celém území obce.

Požadujeme přepracování dokumentace s doplněním trvalého monitoringu seismických otřesů.

Zapracovat do záměru podmínky pro bezpečný pohyb osob po pěší komunikaci, která prochází územím lomu a to s ohledem na zvýšený dopravní provoz a také ochranu osob při odstřelu (vzdálosti byl u hranice lomu umístěn kryt).

Vypořádání: Podmínka je zapracována do kapitoly D.IV. Komunikace bude zřízena v prvním roce po zahájení POPD. Zákres komunikace byl již konzultován se zástupci obce. Podmínky pro bezpečný pohyb osob budou dány oddělením komunikace od provozní části lomu plotem a zákazem pohybu osob po komunikaci v době odstřelu.

Jaká opatření vedení bude zvoleno v případě, že vlivem těžby dojde ke ztrátě vody? Vypořádání: Z rozsahu depresního kužele budou monitorovány všechny individuální zdroje vody. V případě útržby vody je povinností těžební organizace zajistit náhradu. Může se tak stát prostřednictvím protlačování zdroje vody, vyvrtáním nového zdroje, vybudováním vodovodu apod. Jakýkoli průběh by se tak dělo, není možné v současné době stanovit, ani není jisté, že k takové situaci dojde.

V rámci hodnocení vlivu navrženého významného zásahu (RNDr. Marek Banaš, Ph.D) je nesouhlasná zejména příjezdová komunikace, což způsobuje zásadní nepřesnost v hodnocení. Vypořádání: V současné době je dokončována aktualizace hodnocení podle §67 ZOPK, která bude hotova nejpozději do 2 měsíců. Je pravdou, že v původním hodnocení je dosud uvedena původní trasa a jiná trasa komunikace, nicméně z hlediska krajinného rázu je vliv na krajinu při předpokládané šířce cesty 6 až 8 m a při poměrně krátkém úseku komunikace, navíc ve lesním porostem, zcela zanedbatelný bez ohledu na vedení trasy.

Požadujeme provedení konkrétních opatření a to takových, které při navrženém objemu těžby stačí k zajištění s ohledem na použití moderních technologií. Provoz lomu obyvatelé respektují za běžných podmínek vzájemného soužití.

Vypořádání: Navržená opatření jsou adekvátní negativním vlivům na životní prostředí a opatření jsou uvedena v kapitole 3.1.6 dokumentace.

S vypořádáním připomínek nesouhlasíme. Nebyly zpracovány odpovědi na všechny připomínky.

Součástí připomínek bylo i například zapracování níže uvedeného bodu:

„Žádáme do záměru EIA zpracovat místo stání nákladních automobilů, čekajících na expedici po vybudování obslužné komunikace mimo obec Mrač.“

Tento bod nebyl ani zapracován, ani vypořádán. Přitom je poměrně zásadní. Z dokumentace není vůbec zřejmé, kde bude vjezd do lomu uzavírán. Zda u komunikace III. třídy, nebo až u vjezdu do vlastního areálu. Kde tedy bude řešeno čekání automobilů, jejich očista atd.

Požadujeme tento bod zapracovat do dokumentace.

S celkovým vypořádáním připomínek není možné souhlasit. Velká část připomínek byla pouze obecně odmítnuta, bez relevantních argumentů. Žádáme o přepracování dokumentace na základě výše uvedených připomínek a zásadních požadavků.

## CELKOVÝ ZÁVĚR

Vzhledem k výše uvedeným připomínkám považujeme za doložitelné, že dokumentace trvale znevažuje a zlehčuje dopady na veřejné zdraví a dopady na bydlení obyvatel. Těmito důvody požadujeme:

- Přespracování dokumentace s variantou 0, tedy bez zátěže v území, která je způsobená pouze jedním provozovatelem a tím je kamenolom.

- Přidejeme návrh monitoringu pro fázi před realizací, ve fázi realizace a po realizaci záměru pro dlouhodobé sledování kvality ovzduší, hluku a možného ohrožení vodních zdrojů, dále požadujeme měření seismicity při všech výškových úžehájení monitoringu požadujeme minimálně rok před zahájením stavebních prací. Lokalita umístění bude zvolena po dohodě s odborníky, podnikatelskou společností.

- Dokumentace pracovat pouze s jednou variantou řešení v dokumentaci, a to variantou, kdy dojížděná trasa pro expedici a příjezd do areálu lomu bude vně území. Začátek prací na rozšíření lomu bude podmíněno její kolaudací.

Výše uvedené požadavky byly již dříve deklarovány investorovi, byly také v připomínkách k prvnímu odevzdání dokumentace EIA, nebylo však na ně reflektováno. Přijetím ničím novým a překvapivým. Území obce a okolí lomů je dlouhodobě přetěžováno hlukem, prachem a dopravou a nelze takto zatížení území bratřím dále zhoršovat čáru pro další posuzovací procesy.

Pokud se rozhodneme k otevření nového lomu, nikdo by výše uvedené požadavky neaplikoval. Měly by se automaticky součástí dokumentace a následně i vlastní realizace provozu.

Překladem dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, nezajišťuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí, resp. obsahuje řadu nejasností, rozporů a spekulací. Také chybí řada potřebných a přesvědčivých odborných studií a dalších podkladů a objektivní posouzení variant. Nereflektuje na zásadní požadavky a připomínky občanů.

Žádáme, aby byla dokumentace EIA vrácena k přepracování a k doplnění z výše uvedených důvodů s řádným posouzením variant.

ve ... 7.1. 2020

Poaps

**Krajský úřad Středočeského kraje**

Odbor životního prostředí a zemědělství

Zborovská 11, 150 21 Praha 5

K rukám: Ing. Jan Šefl (č. j. 161777/2025/KUSK)