

Adresát: Krajský úřad Středočeského kraje Odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11 150 21 Praha 5



(ID datové schránky: keebyyf)

Podatel: Mgr. M. [redacted] Po [redacted] narozen [redacted], bytem Mrač [redacted]

Věc: Vyjádření k dokumentaci EIA záměru „Pokračování těžby v lokalitě Mrač“ č.j.
161777/2025/KUSK (kód záměru STC2730) – připomínky k rozptylové studii

Vážený,

jako obyvatel obce Mrač a účastník řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., podávám tímto, v zákonem stanovené lhůtě 30 dnů, své vyjádření k předložené dokumentaci, konkrétně k příloze **Rozptylová studie (zpracovatel Ing. Petr Fiedler, 09/2025)**. Po prostudování dokumentu upozorňuji na následující logické nesrovnalosti a vady, které mají za následek podhodnocení a hrubé zkrácení skutečného vlivu záměru na zdraví obyvatel:

1. Nesoulad v součtu celkové imisní zátěže V kapitole 7 dokumentace je pro částice **PM10** uváděna výsledná průměrná roční koncentrace v místě nejbližší zástavby (Žiřánky) ve výši **14,985 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** . Při deklarovaném imisním pozadí lokality **14,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** to znamená, že studie počítá s příspěvkem lomu pouze **0,085 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** . To je v přímém rozporu s tabulkami výsledků pro „Záměr – Varianta I“, kde je pro referenční bod 3 (Mrač č.p. 297) uveden příspěvek záměru **0,432 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** . Správný součet (pozadí + příspěvek) by tedy měl činit minimálně **15,332 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** . Požaduji vysvětlení tohoto rozdílu a opravu závěrečných tvrzení studie, která se jeví jako neopodstatněně optimistická.

2. Podhodnocení intenzity nákladní dopravy Záměr počítá s těžbou **250 000 tun/rok**, což při 250 pracovních dnech představuje expedici **1 000 tun kameniva denně**. Pokud odečteme lehká auta a střední nákladní vozy (které uvezou málo), muselo by 22 nejtěžších aut (kategorie 25+ t) odvézt zbývajících cca 700–800 tun. To by vyžadovalo průměrný náklad přes **32–36 tun na auto**. Běžná nosnost tahačů s návěsem je však kolem 28–30 tun, u 4-nápravových vozů (častých v lomech) jen cca 18–20 tun. To tedy znamená, že buď budou auta jezdit až 2násobně přetížená, což překračuje technické limity silnic III. třídy, a nebo jejich počet bude ve skutečnosti o **50–100% vyšší**, což znamená i vyšší emise prachu a výfukových plynů, než s jakými studie pracuje. Žádám o přepracování emisní bilance dopravy podle reálných kapacit vozidel.

3. Otázky k účinnosti obchvatu (Varianta II) U referenčního bodu č. 3 vykazuje modelová Varianta II (s novou komunikací) vyšší maximální denní koncentrace **PM10 (4,439 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)** než stávající Varianta I (**4,427 $\mu\text{g}/\text{m}^3$**). Považuji za nelogické, aby varianta, která má odvést dopravu z centra obce, zvyšovala imisní zátěž u obytné zástavby přímo v obci. Tato nelogičnost svědčí o tom, že celá studie je postavena na hodně nepevných základech a lá „odvedeme dopravu mimo obec, ale denní koncentrace emisí se v obci zvýší“. Žádám o prověření korektnosti zadání vstupních dat do modelu SYMOS 97 pro obě varianty a přepracování studie.

4. Metodika výpočtu sekundární prašnosti Pro pohyb vozidel po vnitroareálových komunikacích lomu je použit emisní faktor **23,5 g/km/voz**. Tato hodnota je dle mého názoru nepřiměřeně nízká pro nezpevněné cesty v kamenolomu, kde dochází k drcení a roznosu jemného prachu z granodioritu. Použití takto nízkého faktoru vede k podhodnocení vlivu lomu na

prašnost v obci. Požaduji doložení relevantnosti tohoto faktoru pro specifické podmínky těžby tvrdého kamene.

5. Absence analýzy rizik při selhání opatření Studie počítá s vysokou účinností skrápění a zakapotování technologických linek. Dokumentace však neobsahuje scénář pro nepříznivé meteorologické podmínky (dlouhotrvající sucho, mrazy znemožňující mokré procesy), kdy účinnost těchto opatření klesá k nule. Proč toto studie neobsahuje? Žádám o doplnění studie o stavy při nepříznivých meteorologických podmínkách.

6. Chybějící emise z terciárního stupně třídění V kapitole 3.2.1 (Popis zdrojů) zpracovatel uvádí, že rekonstruovaná technologická linka bude obsahovat „mobilní jednotku – třísítný třídič“ pro výrobu frakcí 0/4, 4/8, 8/11 a dalších. V následném výpočtu emisí (kapitola 3.2.2) jsou však kalkulovány emise pouze pro primární a sekundární stupeň. Emise tuhých znečišťujících látek z finálního třídění na třísítném třídiči a s tím spojených přesypů jsou v celé studii (pro Variantu I i II) **zcela opomenuty**. Vzhledem k tomu, že jde o procesy s nejvyšším potenciálem prašnosti, považuji výsledné modelové koncentrace PM10 a PM2,5 za hrubě podhodnocené a požaduji doplnění emisní bilance o tento zdroj.

Závěr: Vzhledem k výše uvedeným pochybnostem žádám, aby byl zpracovatel vyzván k doplnění a opravě rozptylové studie. Do doby vyjasnění těchto rozporů považuji podklady pro vydání souhlasného stanoviska za neúplné a zavádějící.

S pozdravem,

V Mrači dne 8.1.2026

