

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

Krajský úřad Středočeský kraj
Doručeno: 09.01.2026
003926/2026/KUSK
Listy: 1 List,sv.příloh: 1
Druhy příloh: svazek



Doporučeně

Vyřizuje: Ing. Jan Šefl I. 859
K č. j.: 161777/2025/KUSK
Sp. zn.: SZ_131899/2024/KUSK

Podatel: M. P.
Bydliště: Mrač
Nar.:

Předmětem 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.

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 dne 9.1.2026, podávám ke zveřejněné dokumentaci následující vyjádření.

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

I po přepracování obsahuje dokumentace k záměru spoustu rozporů, nejasností a dostatečně nevypořádaných připomínek nebo chybějících částí.

Aktualizovaná dokumentace nereflektuje celou řadu připomínek, které byly podány k původní dokumentaci. Případně je vypořádání připomínek pouze formální jejich odmítnutím bez objektivního posouzení.

Požaduji přepracování dokumentace EIA tak, aby splňovala všechny legislativní podmínky vč. doplnění chybějících částí, a dále aby jasně a exaktně definovala stavebně-technická opatření a posoudila skutečné dopady záměru na veřejné zdraví.

Tímto žádám o zapracování jak původně veřejností podaných připomínek, tak připomínek uvedených v tomto přípisu, do předmětného záměru, a to tak, aby mohl být záměr realizován jen za splnění jasně daných podmínek. Zároveň tímto požaduji, aby plnění těchto podmínek bylo ze strany oznamovatele záměru a provozovatele kamenolomu po celou dobu činnosti kamenolomu efektivně kontrolovatelné a vymahatelné s jasnými důsledky pro provozovatele v případě neplnění. Jen tak může být budoucí rozvoj kamenolomu pro obyvatele obce Mrač a okolí akceptovatelný.

I. POŽADAVKY NA ÚPRAVU DOKUMENTACE

➤ Sjednotit vstupní údaje pro hlukovou a rozptylovou studii

Rozptylová studie

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. Není zřejmé, jaká je reálná hodnota pro posouzení vlivů na životní prostředí, ani jak byly posouzeny vlivy na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší a vlivy na veřejné zdraví z těchto rozporných údajů.

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

S ohledem na předpokládaný rok zahájení výstavby 2026 požaduji 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 čistším ovzduší pro Evropu 2, které budou v době dalšího povolovacího procesu, a především samotného provádění stavby, již transponovány do české legislativy. Nejpozději od roku 2026 budou muset být nové imisní limity vyhodnocovány a v případě jejich překročení bude nutné přistoupit k realizaci opatření, která zajistí, že budou nejpozději od 1. 1. 2030 plněny.

➤ V hlukové studii specifikovat parametry protihlukových opatření uvažované ve výpočtu

Hluková studie

Str. 27 hlukové studie:

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

Okolo hrubotřídiče bude vybudována protihluková stěna ve tvaru „otevřeného L“. Stěna bude výšky 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.

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

V hlukové studii je nesoulad s výpočtovými body pro stacionární zdroje hluku. V tabulce 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. Požaduji nápravu hlukové studie, aby její výsledky byly jednoznačné.

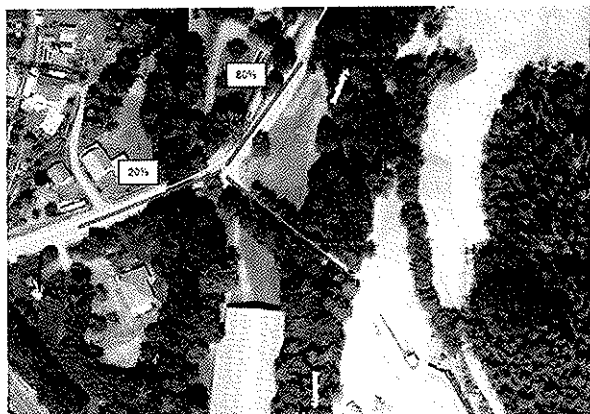
V hlukové studii na str. 3 je uvedeno, že terén je pohltivý a na str. 30 je uvedeno, že ve výpočtech bylo uvažováno s terénem odrazivým. Není zřejmé, s jakým terénem tedy bylo v hlukové studii počítáno. Požaduji nápravu hlukové studie, aby její výsledky byly jednoznačné.

Oproti dokumentaci EIA předložené v roce 2024 došlo v aktuálně předložené dokumentaci ke změnám v rozložení dopravy.

OBR.3a Vizualizace stavu -- doprava Varianta I -- stávající výjezd z areálu lomu + rozložení dopravy do směru na Podmračí(65%) a směru viadukt (35%)



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

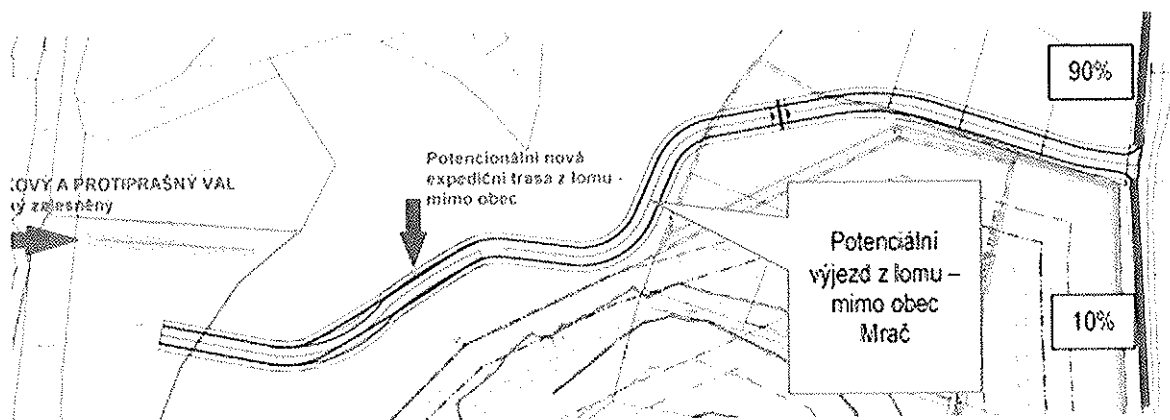


Dokumentace EIA 2025

Dokumentace EIA 2024

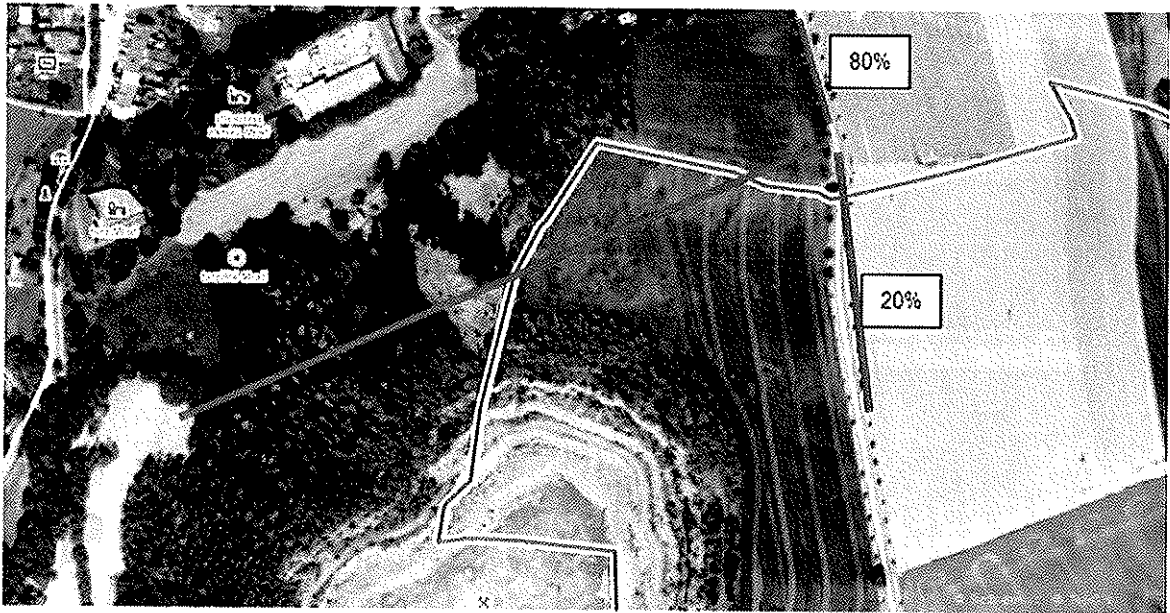
Požadují vysvětlení navýšení intenzity dopravy přes Mrač o 15 %.

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



Dokumentace 2025

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



Požaduji vysvětlení navýšení intenzity dopravy směrem na Žiňánky o 10 %.

➤ Vyjasnit nesrovnalosti ve výpočtu hlukové studie – stacionární zdroje hluku

Dokumentace 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	
		$L_{Aeq,8h}$	$L_{Aeq,8h}$ + 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

Dokumentace 2025 příloha č.16:

TAB.16 Podílový příspěvek zdroje hluku

číslo bodu	výška [m]	Vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ [dB]	
		Denní doba	
		Varianta I $L_{Aeq,8h}$	Varianta II $L_{Aeq,8h} + \text{Vnitřněreálná doprava na výjezdové trase „D“}$
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

Z jakého důvodu je uváděna rozdílná hodnota v $L_{Aeq,8h}$? Např. u bodu 1 – v dokumentaci z roku 2024 je 45,4 dB, v dokumentaci z roku 2025 je uvedeno 39,2 dB. Rozdíl hodnot činí 6,2 dB.

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

Dokumentace EIA 2024

• **DENNÍ DOBA – stacionární zdroje hluku**

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

výpočtový bod	výška bodu [m]	$L_{Aeq,8h}$ [dB] ¹⁾		změna v dB ⁴⁾
		nulová varianta ²⁾	Budoucí záměr ³⁾	
1	3,0	Nehodnotitelné ⁵⁾	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	-

¹⁾ nejhluchnějších 8 po sobě jdoucích denních hodin

²⁾ nulová varianta – stávající hluková situace zmapována formou akreditovaného měření F150/2023(hodnoty po odečtení všech korekcí)

³⁾ budoucí záměr – pouze hluk z posuzovaného záměru – po modernizaci technologie

⁴⁾ změna budoucího záměru oproti nulové variantě

⁵⁾ 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 [m]	L _{Aeq,2h} [dB] ¹⁾		změna v dB ⁴⁾
		nulová varianta ²⁾	Budoucí záměr ³⁾	
1	3,0	Nehodnotitelné ⁵⁾	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	-

¹⁾ nejhluchnějších 8 po sobě jdoucích denních hodin

²⁾ nulová varianta – stávající hluková situace zmapována formou akreditovaného měření F150/2023(hodnoty po odečtení všech korekcí)

³⁾ budoucí záměr – pouze hluk z posuzovaného záměru – po modernizaci technologie **Varianta I**

⁴⁾ změna budoucího záměru oproti nulové variantě

⁵⁾ 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 2025 nebylo provedeno vyhodnocení vlivů vibrací z hlediska vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Požadují tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k dalšímu přepracování a novému vyhodnocení vlivů co se týče vibrací.

➤ **Nedostatečné 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 expediční doprava 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 Žižňanky (16 %).

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

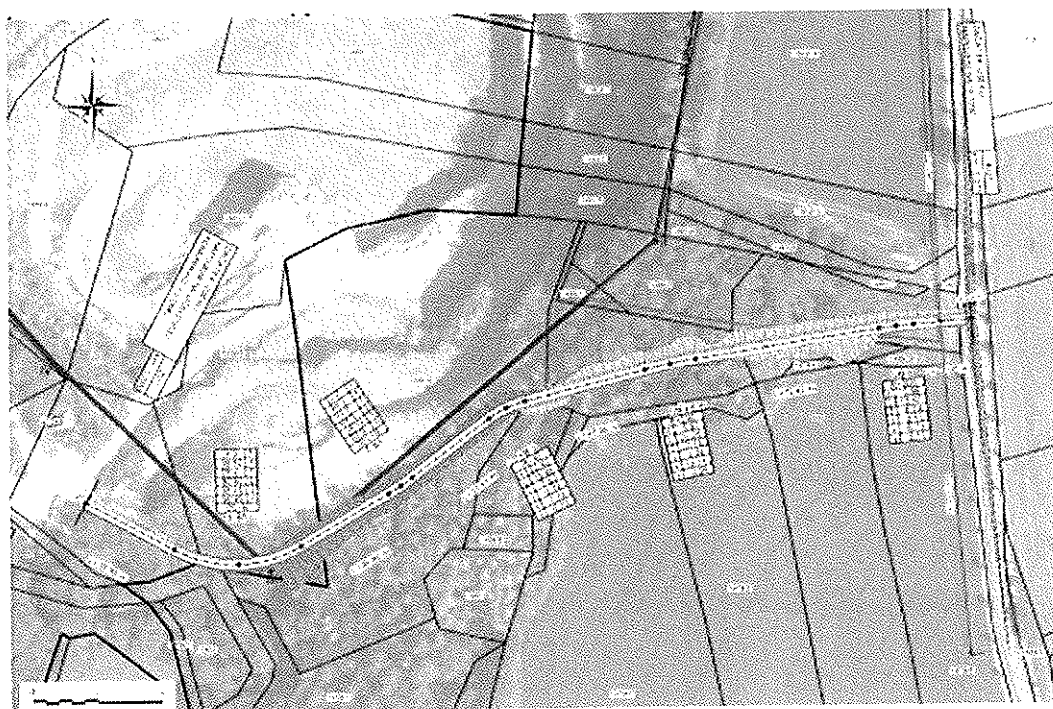
Hodnocení dle § 67 č.114/1992 Sb.

Hodnocení dle § 67 zákona č.114/1992 Sb. nebylo aktualizováno. Poslední průzkum probíhal 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. Závěry 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.

Na str. 12 hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. je doložen obrázek jiné trasy navrhované 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 varianta II dle dokumentace EIA. V hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. se pracuje s rozsahem dotčeného území jiným, než jak je popisováno v dokumentaci EIA. Vlivy na půdu popisování v hodnocení dle § 67 jsou pouze zábory 33 400 m² půdy. V dokumentaci EIA v kapitole D.I.5 je uvedeno, že záměr si vyžádá zábor přibližně 5 ha orné půdy a 1 ha PUPFL.

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



➤ Chybějící vyhodnocení vlivů na půdu

V kapitole D.I.5 nejsou vyhodnoceny vlivy na půdu jednotlivých variant. V této kapitole rovněž zcela absentují údaje pro možné vyhodnocení vlivů na půdy tedy specifikace dotčených ploch ZPF a PUPFL, trvalé a dočasné zábory pro jednotlivé varianty.

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

➤ Nedostatečné vyhodnocení vlivu na krajinný ráz

Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz v dokumentaci EIA ani v hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 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. Praha 2004. I. Vorel; R. Bukáček; P. Matějka; M. Culek; P. Sklenička.

Požaduji proto vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a novému vyhodnocení vlivů na obě posuzované varianty.

➤ **Vyhodnocení vlivu na podzemní vody**

Zcela nesouhlasím s vyhodnocením vlivů na vody, které je uvedeno v kapitole D.III dokumentace EIA – vliv nulový až zanedbatelný a až mírně pozitivní. Jak je uvedeno v hydrogeologickém posudku:

Negativní ovlivnění lokálních vodních zdrojů v o kamenolomu není možno zcela vyloučit, proto doporučujeme provést pasportizaci vodních zdrojů a zahájení monitoringu hladin podzemní vody na vybraných lokálních zdrojích.

Požaduji proto vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a relevantnímu vyhodnocení vlivů na podzemní vody v souladu s HG posudkem, který je součástí dokumentace EIA. Požaduji jednoznačnou identifikaci potenciálně ovlivněných vodních zdrojů, návrh monitoringu – časový, kvalitativní a kvantitativní charakteristiku parametrů a návrh řešení možného ovlivnění vodních zdrojů.

➤ **Upřesnit podmínky realizace nové expediční komunikace (např. do doby její realizace omezit expedované množství či jiným způsobem zajistit její nezpochybnitelnou realizaci v přislíbeném termínu)**

V tomto ohledu nebyl splněn zásadní požadavek na úpravu dokumentace EIA z minulého roku, šlo i o požadavek KÚ Středočeského kraje uvedený při vrácení dokumentace.

Nelze souhlasit s pouhým konstatováním uvedeným v kapitole D.IV:

Nejpozději do tří let od schválení nového POPD bude dokončena nová expediční trasa kameniva mimo obec Mrač, přičemž s její výstavbou bude započato ihned po vydání povolení hornické činnosti a ČPHZ;

Důrazně požaduji, aby bylo navýšení těžby povoleno až po dokončení nové komunikace – varianta II.

➤ **Upřesnit návrh monitoringu vlivů provozu (doprava, provoz technologie, odstřely)**

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

Požaduji i proto vrácení přepracované dokumentace EIA k opětovnému přepracování a doplnění požadovaných monitoringů dle požadavku KÚ Středočeského kraje.

➤ **Odstranit rozpor ve vymezení stávajícího stavu těžby a provést přepočet navazujících vlivů**

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 150 000 t/rok.

Rozdílné vymezení stávajícího stavu znemožňuje objektivní porovnání vlivů a zpochybňuje závěry EIA.

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

➤ **Chybějící podmínění rozšíření těžby až po vybudování objízdné komunikace**

Dopravní část hlukové studie (příloha č. 3, kap. 7, str. 31–34) potvrzuje, že nákladní doprava představuje významný zdroj hluku a imisí v obytné zástavbě. Dokumentace však nestanoví závaznou podmínku vybudování objízdné komunikace před povolením navýšení těžby/počátkem navýšení těžby.

Bez existence objízdné komunikace není zajištěno omezení negativních dopadů dopravy na obyvatele obce Mrač a okolí. Požaduji stanovení závazné podmínky, že rozšíření těžby nad stávající kapacitu je možné až po dokončení a zprovoznění objízdné komunikace.

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

➤ **Absence odborných stanovisek**

V dokumentaci EIA 2025 zcela chybí vyjádření příslušného archeologického ústavu, které je pro realizaci záměru v dané lokalitě nezbytné. Požaduji jeho doplnění.

➤ **Nejednotnost v uváděných protihlukových opatřeních**

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

➤ **Nedostatečná opatření proti prašnosti**

Opatření k očištění komunikací jsou neúplná. Chybí u nich definice mechanického odstraňování prachu a nánosů (zametání); pouhé kropení je z hlediska eliminace sekundární prašnosti zcela nedostatečné.

➤ **Nedostatečná transparentnost seismického monitoringu**

Požadavek veřejnosti na on-line přístup k výsledkům seismického měření z odstřelů nebyl dosud vypořádán. Frekvence informování 1× ročně je pro kontrolu vlivu na okolní stavby naprosto nedostatečná.

➤ **Odstranění logického rozporu v tvrzené intenzitě odstřelů**

Dokumentace EIA 2025 uvádí navýšení počtu clonových odstřelů ze 17 na 31 za rok, a to při deklarovaném zachování stávající kapacity těžby. Tento údaj je nutno považovat buď za chybný nebo za záměrně zavádějící a žádám o jeho revizi.

➤ **Odstranění nesouladu v uváděné provozní době**

Uváděná pracovní doba (8–10 hodin denně) je v rozporu s ze strany kamenolomu deklarovaným koncem provozu v 18:00 hod. Žádám o jednoznačné stanovení provozní doby tak, aby odpovídala reálnému harmonogramu prací.

➤ **Chybějící závazné dopravní řešení po dokončení objízdné komunikace**

Žádám, aby byl po zprovoznění nové příjezdové cesty stávající vjezd do areálu kamenolomu definitivně zaslepen pro veškerou nákladní dopravu.

II. REAKCE NA VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK OD VEŘEJNOSTI

V reakci na původně předloženou dokumentaci EIA v roce 2024 k předmětnému záměru podala veřejnost celou řadu připomínek. Následně byla dokumentace EIA 2024 vrácena k přepracování. Je však nutné konstatovat, že připomínky veřejnosti nebyly v přepracované dokumentaci EIA 2025 adekvátně či vůbec reflektovány. Níže podrobněji k některým původním připomínkám:

Dokumentace EIA není konzistentní z hlediska posuzování variant.

Vypořádání: *pravděpodobně tím bylo myšleno, že pod pojmy „varianta I“ a „varianta II“ bylo 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 těžby a expedice bude zahrnovat kromě zahroubení a rozšíření lomu také novou expediční komunikaci, která odvede dopravu mimo zástavbu obce Mrač. Byl ponechán malý počet nákladních vozidel (10%), s nimiž se i nadále z hlediska principu předběžné opatrnosti počítá, že přes Mrač projedou, a to zejména pro zásobování místních lokalit kamenivem.

Něco jiného jsou podvarianty výpočtu v obou studiích, protože technicky a ekonomicky není možné, aby byla nová komunikace vybudována ještě před rozšířením lomu. Pro účely porovnání, ale i pro účely hodnocení situace v prvních max. 3 letech, je v hlukové a rozptylové studii počítán i stav, kdy ještě nová komunikace nebude v provozu. Toto ale není variantou ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Záměr invariantně zpracován není, všude v dokumentaci EIA 2025 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.

Požaduji přepracování dokumentace EIA 2025 a doplnění části POV.

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

Vypořádání: *Varianta „bez provozu lomu“ není variantou navrhovanou ani variantou nulovou – nulová varianta je varianta bez realizace záměru, tedy v případě dokumentace se jedná o „stávající stav“. S ním je stav po realizaci záměru porovnáván.*

Ložisko Mrač je zahrnuto mezi ložiska strategického významu a zčásti je také součástí Surovinové politiky Středočeského kraje. S realizací varianty bez provozu lomu tedy ani uvedené dokumenty nepočítají. Také v současném hlukovém a imisním pozadí již lom dlouhodobě figuruje, a to ve své environmentálně nepříznivé podobě, bez realizace opatření pro snížení prašnosti a hluku.

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

S vypořádáním není možné souhlasit.

Přesto, že jde o ložisko strategického významu, nelze opomíjet jeho dopad na zdraví obyvatel. A to, že lom v současné době neplní ani základní kritéria a opatření limitující 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. Tato připomínka nesměruje proti další těžbě jako takové, ale požaduje, aby bylo posouzení vlivu kamenolomu při rozšíření těžby posouzeno komplexně, a to s uplatněním všech podmínek a kritérií jako by se jednalo o otevření kamenolomu nového. Požaduji přepracování dokumentace dle této připomínky.

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, nebyla by možná ani expedice skryvkových materiálů nebo jejich uložení v lomu. Technicky a ekonomicky by stav, kdy by byla uzavřena expediční cesta přes Mrač a přitom se budovala nová komunikace, byl nemožný.

S tímto vypořádáním není možné souhlasit.

Povolení rozšíření těžby je zátěží pro obyvatele, která bude trvat dalších 25-30 let. Nehledě na to, že jde o ložisko strategického významu, jde v první řadě o podnikatelský záměr.

Vybudování komunikace před započítáním rozšíření další těžby je jedinou zárukou, že k vybudování objízdne komunikace vůbec kdy dojde. Jinak hrozí reálně situace, že po rozšíření těžby kamenolom nesplní svůj závazek vybudování objízdne komunikace, avšak nebude tu žádná síla či vůle v takovém případě lom uzavřít a obyvatelé okolí budou po další desítky let nuceni snášet negativní dopady kamenolomu v neúnosné míře.

Argumentace oznamovatele zámětu o technické nerealizovatelnosti je, jak je vidět z předložené dokumentace, naprosto lichá a účelová. Celá trasa objízdne komunikace se nachází mimo těžební prostor. Komunikaci je možné vybudovat před zahájením samotného rozšíření při činnosti lomu, a tak ji mít připravenou jak pro následný provoz, tak i expedici skryvkových materiálů. To vše bez zátěže pro obyvatele. Ekonomická náročnost nezbytných opatření spojených s vybudováním objízdne komunikace nepřísluší procesu EIA.

Požaduji přepracování dokumentace. Požaduji zapracovat, že vybudování nové expediční komunikace, před samotným rozšířením těžby, je nepřekročitelnou podmínkou pro její povolení.

Nedovolit 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 zbývajících část opatření bude průběžně dokončena po získání povolení hornické činnosti a ČPHZ v průběhu prvního roku s tím, že s realizací 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, požaduji 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 musí být závazná i do dalších stupňů projektu a realizace.

Požaduji 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 předpokladu, to bylo uvedeno výše v tomto textu.*

S vypořádáním není možné souhlasit.

I přes to, že je situace jednoduchá, jsou v dokumentaci zjevné rozpory. Požaduji doplnit část DIO, ze které bude zřejmé následující: Zrušení výjezdu do obce Mrač, po stávající trase. Doplnění stavebně technické opatření umožňující vjezd jen pro OA. Doplnění zákazu průjezdu nákladních automobilů obcí. Tedy slepá komunikace pro NA.

Provést posouzení 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 související se stávající železniční tratí, která vede ve vzdálenosti cca 120 m od posuzovaného záměru a představuje v zájmovém území významný zdroj hluku, jak dokládají mapy strategického hlukového mapování pro rok 2022 zveřejněné Ministerstvem zdravotnictví.

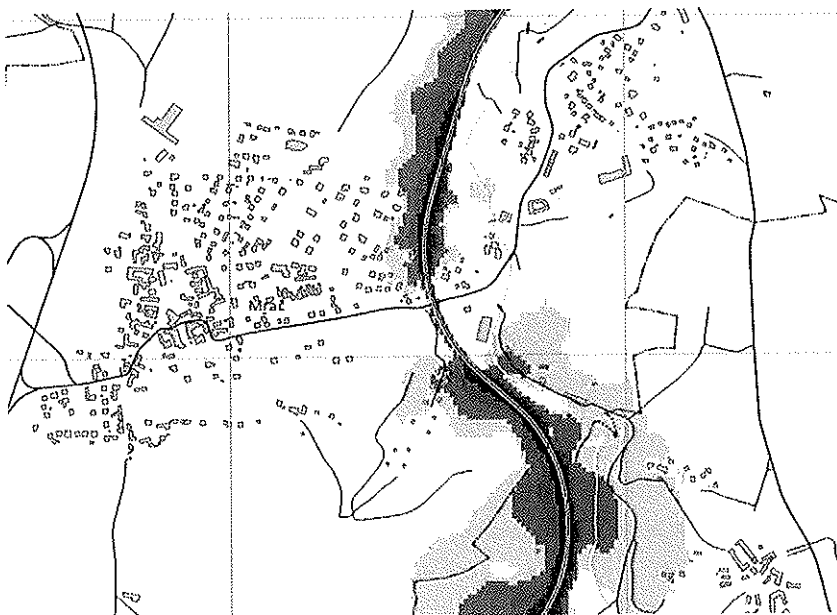
Vypořádání: *Železniční trať, silniční doprava a stacionární hlukové zdroje mají každý svůj hlukový limit. Je jisté možné tyto zdroje „formálně“ posčítat, nicméně není možné tento kumulovaný hluk nějak posoudit nebo porovnat s nějakým limitem. Z hlediska ochrany veřejného zdraví se má za to, že požadavky na ochranu veřejného zdraví jsou splněny, pokud jsou splněny jednotlivé hlukové limity pro dané typy hlukových zdrojů.*

Záměr samotný odvádí silniční dopravu mimo obytnou zástavbu Mrače, tedy kumulativní vliv této dopravy s dopravou na železnici zde vymizí nebo se výrazně sníží.

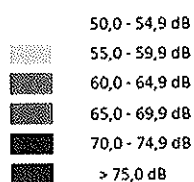
S vypořádáním není možné souhlasit.

Požaduji do hlukové studie doplnit výpočet celkového hlukového zatížení plynoucí jak z provozu lomu, tak současně z provozu na železniční trati a následně toto vyhodnotit v rámci vlivů na veřejné zdraví. Jak je patrné ze strategických hlukových map území Mrače je hlukově velmi zatížené. Na tomto požadavku trvám.

https://geoportal.mzcr.cz/SHM2022/PDF/RL%2FST%2FLdvn%2FST_Ldvn_104.pdf



Hladiny hlukového ukazatele L_{dvn}



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

Vypořádání: Dendrologický průzkum postihující mimolesní zeleň bude zpracován pro jednotné environmentální stanovisko. V lokalitě byl proveden biologický průzkum jako podklad 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. Požadují 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 započten z hlediska hmoty (výšky a šířky), nikoliv ozelenění.

Val bude budován v průběhu prvního roku ze skrývkových 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. Považuji za nutné doplnit výsadbu do dokumentace a vytvořit tak závazek na počet kusů, druhovou výsadbu a celkovou účinnost takového opatření. Požaduji přepracování dokumentace v tomto kontextu.

Nesoulad zadaných vstupních údajů u hlukové a rozptylové studie, požadavek na jejich přepracování

Vypořádání: *Rozptylová i hluková studie byly přepracovány. Byly zohledněny všechny zdroje hluku a prachu s výjimkou vrtacích souprav, jejichž použití je krátkodobé (při 25 odstřelech cca 75 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 skrývek 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. Není tak jasné, jaká je reálná hodnota pro posouzení vlivů na životní prostředí, ani jak byly posouzeny vlivy na hlukovou situaci a kvalitu ovzduší a vlivy na veřejné zdraví z těchto rozporných údajů.

Požaduji 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 záměr nalézá v hlubokém údolí, do akustické studie je tedy nezbytné doplnit skutečný 3D terén a odrazivý terén, který reaguje na reálné odrazy hluku.

Vypořádání: *Hluková i rozptylová studie pracují s výškovými modely terénu, s vrstevnicemi map. Zářezy v terénu, hluboká údolí, výchozy, sklony komunikací atd. jsou v hlukových a imisních modelech zohledněny.*

Nedostatečné, žádám o doplnění skutečného 3D terénu a odrazivého terénu, který reaguje na reálné odrazy hluku.

Je nutné, aby součástí realizace záměru bylo podrobné vyhodnocení vlivu vibrací (limity jsou známy z legislativy). Důvodem je předpokládané navýšení počtu odstřelů.

Vypořádání: *Seismické vlivy z odstřelů se modelováním nehodnotí. Existuje sice normovaný výpočet, ten je ale zatížen řadou neznámých proměnných, které nelze přesně stanovit (např. zda po trase přenosu kmitání nejsou v podloží trhliny, zda jsou vyplněny vodou, jaké je složení podloží, atd.). Přesnější, jednodušší a operativnější je provádění měření, a na základě jeho výsledků se stanovuje velikost náloží pro další odstřel, zda se bude jednat o dělené nálože, jaké bude časové schéma odpalu atd.). Počet odstřelů nemá na velikost kmitání přenášeného k zástavbě vliv. Současně je stanovena povinnost měření v případě, že je odstřel směřován vůči blízké zástavbě (účinek odstřelu je maximální směrem od místa nabití do skály, nikoliv do boku nebo od místa nabití do volného prostoru).*

Pro další postup těžby jak hloubkový, tak plošný bude aktualizován Generel trhacích prací velkého rozsahu, který stanoví množství trhaviny v náložích a další podrobnosti odstřelů ve vztahu k blízkosti zástavby.

V daném případě jde rozšíření lomu směrem od zástavby Mrače do volného terénu, je tedy oprávněný předpoklad, že seismické účinky trhacích prací budou klesat.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Počet odstřelů sice nemá na velikost kmitání přenášeného k zástavbě vliv, 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.

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

Do rozptylové studie doplnit návrh podmínek pro snížení prašnosti. Jedná se typově o tato opatření:

- Odkryté suché a sypké plochy a deponie skrápět (zvlhčovat), a to zejména při větrném počasí (např. překračuje-li rychlost větru 5 m/s)
- Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.
- Plochy, které jsou určené k následným vegetačním úpravám, osázet co nejdříve po dokončení prací tak, aby nová vegetace byla co nejrychleji půdopokryvná.
- Instalovat čistící systém nebo zavést postupy čištění při výjezdu z lomu
- v prostoru napojení na veřejné komunikace tak, aby se zamezilo znečištění komunikace.
- Na území lomu budou důsledně vypínány spalovací motory vozidel a strojů vždy, když nejsou aktivně využívány.
- Bude omezena souběžná pracovní činnost strojů během zhoršených rozptylových podmínek
- Používat nákladní vozidla splňujících alespoň emisní normu EURO IV. Pokud nelze prokázat úroveň plnění mezních hodnot emisí, musí být prokázáno, že vozidlo bylo vyrobeno po 1. 10. 2005.
- V případě, že nákladní vozidlo nesplňuje mezní hodnoty emisí EURO IV nebo bylo vyrobeno před 1.10. 2005, musí být dovybaveno alespoň filtrem pevných částic schváleným technickou zkušebnou Ministerstva dopravy či obdobným orgánem oprávněným k provádění této činnosti jiným členským státem EU,
- Záměr posoudit z hlediska materiálu Program zlepšování kvality ovzduší zóna Střední Čechy, CZ02: Aktualizace 2020, Věstník MŽP leden 2021.

Vypořádání: Obec Mrač je dle PZKO – CZ02 územím, kde je na 3% překračován imisní limit pro benzo(a)pyren (data za 2023), imisní limit pro PM10 není překračován.

Název ORP	Název obce	Procento plochy s překročeným imisním limitem v roce 2023 po aplikaci stávajících opatření	
		36. nejvyšší denní koncentrace PM ₁₀	benzo(a)pyren
Benešov	Mrač	0	3

Do kapitoly D.IV jsou zpracovány 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 formality, 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) !

Požadují dodržováním výše uvedených směrnic podmínit povolení záměru rozšíření těžby, tedy, že bez zaplachtování nebude vozidlo z areálu kamenolomu vypuštěno. V současnosti se toto nařízení plošně nedodržuje.

Požadavek zavést kontrolu počtu vozidel vjíždějících a vyjíždějících z lomu.

Vypořádání: počet vozidel vjíždějících a vyjíždějících z lomu je již dlouhodobě sledován.

Požadují, aby byl počet vozidel (včetně jejich zatížení) jednou ročně zveřejňován (například na webu provozovatele lomu), a tak mohla být ze strany veřejnosti monitorována situace.

V dokumentaci nejsou specifikována opatření, jakým způsobem bude řešena výroba kameniva na technologické lince v době, kdy klimatické podmínky nedovolí skrápět.

Vypořádání: Pokud klimatické podmínky nedovolí provoz skrápění, jedná se o podmínky, kdy prší nebo mrzne. To nastává v období, kdy je obvykle vlivem povětrnostních podmínek kamenivo přirozeně vlhké a prašnost se šíří minimálně. V tomto období bude stále fungovat zakapotování dopravních cest a kapotáž primárního drtiče. Za těchto podmínek jsou běžně lomy v provozu bez skrápění.

S vypořádáním není možné souhlasit. Období mrazu (a tedy jediná doba, kdy je technicky nemožné skrápět) nelze považovat obecně za bezprašné (zvláště v době ubývajících srážek). V tomto období,

tedy není možné provádět činnosti, kdy je nezbytné skrápění. Viz oblak prachu vznášející se nad kamenolomem dne 7.1.2026 kol. 9.h ráno. Panovalo mrazivé počasí, přesto byl oblak prachu enormně velký a široko daleko viditelný.

S ohledem na výše zmíněný postoj investora, který dlouhodobě veškerá potřebná preventivní opatření k omezení prašnosti, hluku a otřesů neprovádí vůbec nebo v nedostatečné míře či hledá výmluvy, proč to nejde či není potřeba, považuji za nezbytné provádět trvalý monitoring prachových částí, hluku a seismicity. **Dále požaduji závaznou specifikaci dopadů (finančních / provozních) pro provozovatele lomu při nedodržování stanovených hygienických limitů.**

Požaduji přepracování dokumentace s doplněním trvalého monitoringu prašnosti, hluku a seismicity.

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 pokračování těžby po schválení POPD a plánu využití ložiska, některá opatření spočívající v přesunu technologie budou realizována při vytvoření dostatečného prostoru v lomu. Protihlukový a protiprašný val bude budován ze skryvkových materiálů, což předpokládá jeho dokončení v průběhu pravděpodobně dvou let, avšak již při vytvoření prvního úseku bude ihned osázen dřevinami.

Vypořádání není dostatečné. Opět chybí závazné termíny, kdy bude provedena výměna a modernizace zastaralého zařízení. Není akceptovatelné, aby k tomu došlo až po povolení rozšíření těžby lomu či snad dokonce s nimi bylo teprve započato při samotném zahájení rozšíření lomu. Nutné povolit rozšíření těžby až po dokončení modernizace technického zařízení lomu.

Doplnit specifikaci protihlukové stěny.

Vypořádání: Specifikace 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 atd. Z uvedeného není jednoznačné a přezkoumatelné s jakými parametry byla zpracována hluková studie a na základě jakých údajů bylo provedeno hlukové posouzení. Požaduji navrhnout protihlukové stěny oboustranně pohltivé pro minimalizaci odrazů. Požaduji v hlukové studii uvést hodnotu implicitního útlumu povrchu terénu G. Požaduji proto přepracování hlukové studie.

Nepovolit realizaci záměru a rozšíření těžby bez všech stavebně technických opatření a modernizace technologického zázemí.

Vypořádání: 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 protihlukového valu) a přineslo by také značné ekonomické škody.

S vypořádáním není možné souhlasit.

Pro možné postupné zprovoznění lomu v souvislosti s rozšířením těžby, požaduji 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.

Požaduji přepracování dokumentace a doplnění části POV.

Obousměrný průjezd přetížených nákladních automobilů s kamenivem ve spodní části obce Mrač již nyní ohrožuje na životě její obyvatele. Z důvodu absence chodníků a nedostatečné šířky obslužné krajské komunikace, je obousměrný provoz na této komunikaci zcela nepřijatelný.

Vypořádání: Expedice bude probíhat po nově vybudované komunikaci mimo zástavbu Mrače (kromě cca 10% objemu dopravy, 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 rozšíření). Stížnost na přetížení a nebezpečnost tak není řešena. Naopak, na značnou dobu bude zatížení pro okolí lomu ještě větší.

Nutnou závaznou podmínkou pro možné rozšíření lomu je tedy vybudování nové objízdny komunikace, vedené mimo zástavbu v Mrači, a to před započatím rozšiřování těžby lomu.

Požaduji přepracování dokumentace. Požaduji zpracovat, že vybudování nové objízdny expediční komunikace před rozšířením lomu, je závaznou podmínkou pro povolení záměru.

V dokumentaci absentuje vyhodnocení vlivů na mimolesní zeleň, požaduje se doplnění posouzení těchto vlivů, a stanovení povinností obnovit pás zeleně oddělující lom od obytné zástavby (směr Žižňanky), který byl postupně zničen stávající těžbou.

Vypořádání: Mimolesní zeleň se v území vyskytuje na ostatních plochách v rámci dobývacího prostoru a plochy ČPHZ a na části 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 ve výšce 130 cm a souvislých ploch dřevin nad 40 m² bude požádáno o povolení jejich kácení.

Připomínka nebyla vůbec vypořádána. Požaduji doplnění vyhodnocení vlivů na mimolesní zeleň a závaznou deklaraci o obnově pásu zeleně oddělující lom od obytné zástavby směr Žižňanky ze strany provozovatele lomu.

Navýšení počtu odstřelů povede ke zvýšení seismických vlivů na objekty obytné zástavby, proto je požadováno trvale instalovat na tyto objekty měřiče seismických otřesů.

Vypořádání: měření 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. Požaduji přepracování dokumentace s doplněním trvalého monitoringu seismických otřesů.

Je třeba konstatovat, že nebyly zpracovány odpovědi na všechny připomínky. Součástí připomínek bylo i například zpracování níže uvedeného bodu:

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

Tento bod nebyl ani zpracován, 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. Požaduji tento bod zapracovat do dokumentace.

S celkovým vypořádáním připomínek podaných k původní dokumentaci EIA 2024 není možné souhlasit. Velká část připomínek byla pouze obecně odmítnuta, bez relevantních argumentů. Žádám o opětovné přepracování dokumentace na základě výše uvedených připomínek a zásadních požadavků.

III. ZÁVĚR

Vzhledem k všemu výše uvedenému je zřejmé, že nově předložená dokumentace trvale znevažuje a správně nereflektuje dopady na veřejné zdraví a dopady na bydlení v obci Mrač a okolí. Proto požaduji:

- **Plné přepracování dokumentace s variantou 0, tedy bez zátěže v území, která je způsobená pouze jedním provozovatelem a tím je kamenolom.**
- **Návrh monitoringu pro fázi před realizací, ve fázi realizace a po realizaci záměru pro dlouhodobé sledování kvality ovzduší, hluku a možného ovlivnění vodních zdrojů, dále požadujeme měření seismicity při všech odstřelech. Zahájení monitoringu požaduji minimálně rok před zahájením stavebních prací. Lokalita umístění bude zvolena po dohodě s odborníky, veřejností a obcí.**
- **Pracovat pouze s jednou variantou řešení v dokumentaci, a to takovou, kdy objízdná trasa pro expedici a příjezd do areálu lomu bude vně obce. Započítání prací na rozšíření lomu musí být podmíněno jejím dokončením - kolaudací.**

Výše uvedené požadavky jsou investorovi (provozovateli lomu) známy dlouhodobě, nebylo však na ně reflektováno. Nejsou tak ničím novým či překvapivým. Území obce Mrač a okolí lomů je dlouhodobě přetěžováno hlukem, prachem a dopravou. Nelze toto zatížení tohoto území brát jako výchozí situaci pro další posuzovací procesy.

Pokud by hypoteticky nyní docházelo k otevírání úplně nového kamenolomu, nikdo by výše uvedené požadavky veřejnosti nezpochybňoval. Staly by se automaticky součástí dokumentace a následně i vlastní realizace a provozu nového kamenolomu.

Předložená dokumentace EIA nezajišťuje objektivní podklad pro další rozhodování, neboť nepředstavuje úplné, správné a přezkoumatelné posouzení vlivů záměru na životní prostředí, resp. obsahuje řadu nejasností, rozporů a spekulací. Dále v ní chybí řada podrobných a přesvědčivých odborných studií a dalších podkladů a objektivní posouzení variant. Dokumentace nereflektuje na zásadní požadavky a připomínky veřejnosti.

Žádám proto, aby byla dokumentace EIA vrácena k opětovnému přepracování a doplnění s řádným posouzením variant.

V Mrači dne 8. 1. 2026

...

