

Podatel P S

Bydliště Mrač

Datum narození

Podatel Petr Sýkora

Bydliště Mrač 297, 257 21 Poříčí nad Sázavou

Datum narození 10.6.1972

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.

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.

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

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

POŽADUJEME 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 DEKLAROVANÉ A JSOU PRO OBYVATELE OBCE NEPŘEKROČITELNÉ A BEZ KTERÝCH JE BUDOUCÍ ROZVOJ LOMU NEAKCEPTOVATELNÝ.

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 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** 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.

S ohledem 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 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

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.

.str. 27 hlukové studie

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. 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 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. Požadujeme nápravu hlukové studie, aby její výsledky byly jednoznačné.

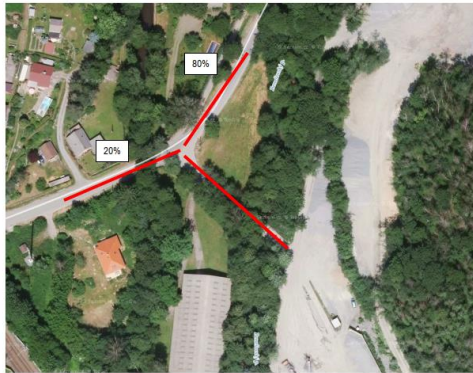
V hlukové studii na str. 3 je uvedeno, že terén je pohltivý a na str. 30 je uvedeno, že ve výpočtech bylo uvažováno s terénem odrazivým. S jakým terénem tedy bylo v hlukové studii počítáno? Požadujeme nápravu hlukové studie, aby její výsledky byly jednoznačné.

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

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



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

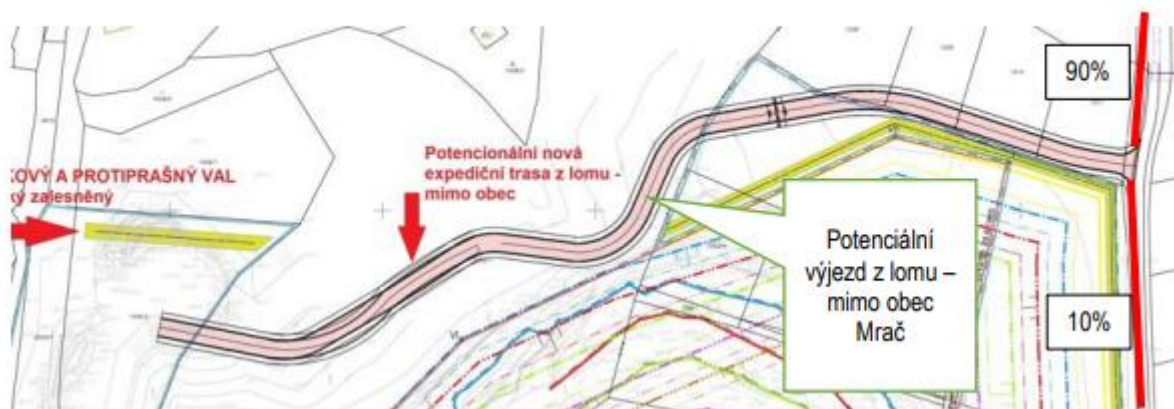


Dokumentace EIA 2025

Dokumentace EIA 2024

Požadujeme vysvětlení navýšení intenzity dopravy přes Mrač o 15%.

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



Dokumentace 2025

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 $L_{Aeq,8h} + V_{nitřareálová}$ 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_{Aeq8h} 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.

Dokumentace 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.

Dokumentace EIA 2025

▪ DENNÍ DOBA – stacionární zdroje hluku

TAB.17 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⁾	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 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 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 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 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 plnicích 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 zábohy 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. 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.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.

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

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.

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

Vyhodnocení vlivu na podzemní vody

Nesouhlasíme 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.

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

Nejasnosti/nepravdy/nepřesnosti

V kapitole D.IV dokumentace EIA je odkazováno na přílohu **oznámení**, kde mají být v kapitole č.5 uvedené opatření. U přepracované a vrácené dokumentace EIA je s podivem, že v této části je odkazováno na přílohy oznámení.

V kapitole D.IV dokumentace EIA se píše:

Vlivy komentované v tomto **oznámení** jsou z dosavadního provozu oznamovatele v dané lokalitě dostatečně známy a jsou dokladovány prováděným monitoringem v oblastech hydrogeologie, hluku (měření) i ochrany ovzduší (ČHMÚ).

Oznámení hodnoceného záměru vychází z dostupných dosud zpracovaných podkladů a ze zkušeností se stávající dlouhodobě provozovanou těžbou kameniva v dané lokalitě.

Potřebné podklady pro zpracování **oznámení** jsou známy s dostatečnou přesností, v tomto případě je možné dopředu odhadnout i vývoj v území po těžbě, a to i s přihlédnutím k dlouhodobému horizontu ukončení těžby v území.

U přepracované a vrácené dokumentace EIA je s podivem, že v této části je odkazováno na oznámení.

Nesplnění požadavku na úpravu dokumentace EIA

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

Nesouhlasíme s pouhým konstatování 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;

Požadujeme navýšení těžby po realizaci nové komunikace – varianta II. Podmínka uvedená v dokumentaci EIA nerespektuje požadavek KÚ Středočeského kraje uvedený při vrácení dokumentace.

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

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

Požadujeme tedy vrácení přepracované dokumentace EIA k přepracování a doplnění požadovaných monitoringů dle požadavku KÚ Středočeského kraje.

Rozpor ve 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 150 000 t/rok.

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

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

Doprava a podmínění rozšíření těžby vybudováním objízdne 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 objízdne komunikace před navýšením těžby.

Bez existence objízdne komunikace není zajištěno omezení negativních dopadů dopravy 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 kamenolomu nesmí být započato dříve, než bude vybudována a zprovozněna nová obslužná komunikace vedoucí mimo zastavěné území obce Mrač.

Absence odborných stanovisek:

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

Inkonzistence v protihlukových opatřeních

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

Nedostatečná opatření proti prašnosti

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

Transparentnost seismického monitoringu

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

Rozpor v intenzitě odstřelů

Dokumentace uvádí navýšení počtu clonových odstřelů ze 17 na 31 za rok, a to při deklarovaném zachování stávající kapacity těžby. Tento údaj považujeme za chybný nebo zavádějící a žádáme o jeho revizi.

Nesoulad v provozní době

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

Dopravní řešení po dokončení obchvatu

Trváme na tom, aby byl po zprovoznění nové příjezdové cesty stávající vjezd do areálu definitivně zaslepen pro veškerou nákladní dopravu

Slovo spolku:

S předložením záměru byly opakovaně prezentovány a písemně (včetně místního tisku) stvrzeny výhody plynoucí z modernizace technologické linky při rozšíření těžebního prostoru. Byly nám slibovány benefity, jako například:

- ***zkrácení pracovní doby***
- ***snížení prašnosti***
- ***snížení hlučnosti***

Dokumentace 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.

Skutečnost, že budou teoreticky dodržovány stanovené hygienické limity (což je mimochodem zákonná povinnost, nikoliv nadstandardní benefit), neznamená, že provoz lomu v těsném sousedství obce nikoho neruší.

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“ 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 zahloubení 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 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 „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.

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, nebyla by možná ani expedice skrývkových 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 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 skrývkových materiálů. To vše bez zátěže na obyvatele.

Ekonomická náročnost nezbytných opatření nepřísluší procesu EIA.

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

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 zbývající 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, 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 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. 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.

Jednoznačně kvantifikovat požadavek na zábor PUPFL a vyhodnotit jeho vlivy.

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

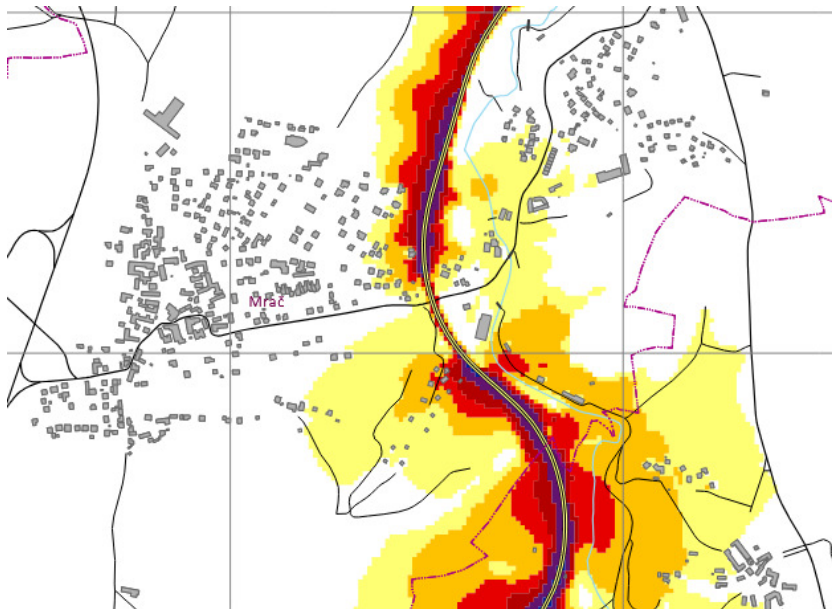
Provést posouzení kumulativních vlivů z hlediska hlukové zátěže v zájmovém území a tyto vlivy vyhodnotit z hlediska vlivů na veřejné zdraví. V dokumentaci je nedostatečně vyhodnocena kumulace vlivů. V dokumentaci nejsou řešeny synergické a kumulativní vlivy související se stávající železniční tratí, 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 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 samotný odvádí silniční dopravu mimo obytnou zástavbu Mrače, tedy kumulativní vliv této dopravy s dopravou na železnici zde vymizí nebo se výrazně sníží.

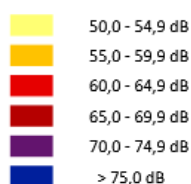
S vypořádáním není možné souhlasit?

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



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.

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.

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 započten z hlediska hmoty (výšky a šířky), nikoliv ozelenění.

Val bude budován 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.

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 odsávány.

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 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.

Absenci vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které musí zpracovat držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd.

Vypořádání: Hodnocení vlivů na veřejné zdraví zpracované autorizovanou osobou je přílohou přepracované dokumentace.

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

U rozptylové studie nejsou řádně uvedeny se přepracování rozptylové studie a se intenzity dopravy na komunikaci požaduje zahrnutím tzv. resuspenze. III/1091,

Vypořádání: Rozptylová studie je zpracována jako přírůstková, stávající doprava je zahrnuta v imisním pozadí, rozptylová studie tedy pracuje pouze s dopravou související s provozem lomu. Resuspenze je do přepracované rozptylové studie zpracována.

V dokumentaci chybí jednoznačné vymezení plochy pro skladování vytěženého a zpracovaného materiálu. Vymezené plochy je následně nutné zpracovat do hlukových a rozptylových studií, a je také nezbytné, aby byly tyto plochy odvodněny do usazovací nádrže. Vypořádání: Plochy pro skladování sypkých hmot budou zčásti proměnné, což vyžaduje postup těžby. Do podmínek v kap. IV byl zahrnut požadavek, aby deponie prašných materiálů byly zajištěny proti sprašování (ohraničením, postřikem vodou apod.) a aby plocha pro skladování těchto materiálů byla odvodněna do usazovací nádrže.

Stávající skladovací prostory, které budou upraveny v rámci „reorganizace“ nové části linky, budou odvodněny dle návrhu odborné ekologické firmy do usazovací nádrže

Je nutno, aby se dokumentace lépe vypořádala s narušením krajinného rázu a dokumentace obsahovala studii rekultivace území. Předložené vizualizace krajinného rázu po ukončení záměru nemají adekvátní vypovídající charakter.

Vypořádání: Není zřejmé, proč podle podaných připomínek nemají vizualizace adekvátní vypovídací charakter. Oznamovatel má zpracován 3D model celého území, kterýkoliv ze zájemců se může dopracovat k pohledu na lom od svého domu.

Je nutné, aby součástí realizace záměru bylo podrobné vyhodnocení vlivu vibrací (limity jsou známe 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 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.

Požadavek na přepracování hlukové studie.

Vypořádání: Hluková studie byla přepracována.

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

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 určeny 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 zapracovány podmínky na ochranu ovzduší, za kterých je záměr doporučen k realizaci. Jedná se zejména o plachtování drobných frakcí kameniva, očištění 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) !

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

Zpracovat návrh monitoringu pro fázi provozu záměru.

Vypořádání: Návrh monitoringu je zapracován do kapitoly D.IV.

Požaduje zavést kontrolu počtu vozidel vjíždějících a vyjíždějících z lomu.

Vypořádání: počet 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 dokumentaci 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.

Vypořádání: Výjezd na veřejnou komunikaci bude opatřen oklepovým pásem.

Doplnit plán údržby okresních komunikace z Mrače do Čerčan a Soběhrd. Tyto komunikace jsou úzké a klikaté, tudíž dochází k častému utržení krajnice a poničení asfaltové vrstvy. Je nezbytné udělat plán výměny povrchu vozovky.

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

Na straně 22 je uvedena věta: "případné ekonomické zajištění těžbou dotčených obcí". Společenská odpovědnost by měla být deklarována jako běžná součást kompenzace za zhoršené životní prostředí a podmínky místních obyvatel.

Vypořádání: Ekonomické kompenzace nepřísluší procesu EIA.

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 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 uvedena provozní doba expedice, neměla by přesahovat osm hodin denně. Dále není uveden provoz lomu o víkendech a státních svátcích.

Vypořádání: Běžně 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 o víkendech, 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 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 skrývkových materiálů, což předpokládá jeho dokončení v průběhu pravděpodobně dvou let, avšak již při vytvoření prvního úseku bude ihned osázen dřevinami.

Je třeba, aby se dokumentace lépe vypořádala s narušením krajinného rázu a dokumentace obsahovala studii rekultivace území. Předložené vizualizace krajinného rázu po ukončení záměru nemají adekvátní vypovídající charakter.

Vypořádání: Není zřejmé, proč nemají předložené vizualizace adekvátní vypovídací charakter. Je vytvořen 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 ZOPK autorizovanou osobou v souladu s platnou metodikou.

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 α . 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.

Nepovolit provoz záměru 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, 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 trvalému zdevastování okolí domů, které jsou od lomu vzdáleny jen pár desítek metrů, a už teď velice trpí jeho provozem. Z těchto důvodů se požaduje, aby se těžební prostor již dále nerozšiřoval.

Vypořádání: Ložisko spadá mezi vymezená ložiska strategického významu, s jeho dalším využitím se počítá i v Surovinové politice Středočeského kraje. Pokračování těžby není bez rozšíření těžebního prostoru možné, toto rozšíření se ale odehrává na straně lomu vzdálenější od zástavby obce Mrač.

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). 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 započítáním rozšiřování lomu.

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

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 Žiňánky), který byl postupně zničen stávající těžbou.

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.

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.

Požadujeme přepracování dokumentace s doplněním trvalého monitoringu seismických otřesů.

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

Vypořádání: Podmínka je zapracována do kapitoly D.IV. Komunikace bude zřízena v prvním roce po schválení 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

Jaké náhradní řešení bude zvoleno v případě, že vlivem těžby dojde ke ztrátě vody?

Vypořádání: V dosahu depresního kužele budou monitorovány všechny individuální zdroje vody. V případě ztráty vody je povinností těžební organizace zajistit náhradu. Může se tak stát prostřednictvím prohloubení zdroje vody, vyvrtáním nového zdroje, vybudováním vodovodu apod. Jakým způsobem by se tak dělo, není možné v současné době stanovit, ani není jisté, že k takové situaci dojde.

V materiálu Hodnocení vlivu navrženého významného zásahu (RNDr. Marek Banaš, Ph.D) je nesprávně vedená příjezdová komunikace, což způsobuje zásadní nepřesnost v hodnocení.

Vypořádání: V současné době je dokončována aktualizace hodnocení podle §67 ZOPK, která bude dokončena během 2 měsíců. Je pravdou, že v původním hodnocení je dosud uvedena původně uvažovaná jiná trasa komunikace, nicméně z hlediska krajinného rázu je vliv na krajinný ráz při předpokládané šířce cesty 6 až 8 m a při poměrně krátkém úseku komunikace, navíc vedené lesním porostem, zcela zanedbatelný bez ohledu na vedení trasy.

Požaduje se popis konkrétních opatření a to takových, které při navrženém objemu těžby stav výrazně zlepší s ohledem na použití moderních technologií. Provoz lomu obyvatelé respektují, ale za adekvátních podmínek vzájemného soužití.

Vypořádání: Navržená opatření jsou adekvátní negativním vlivům na životní prostředí a obyvatelstvo. Jsou vedena v kapitole B.I.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 zapracovat 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 v obci. Z těchto důvodů požadujeme:

- Plné přepracování dokumentace s variantou 0, tedy bez zátěže v území, která je způsobená pouze jedním provozovatelem a tím je kamenolom.
- Požadujeme 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 požadujeme minimálně rok před zahájením stavebních prací. Lokalita umístění bude zvolena po dohodě s odborníky, spolkem a obcí.

- Požadujeme pracovat pouze s jednou variantou řešení v dokumentaci, a to takovou, kdy objíždná trasa pro expedici a příjezd do areálu lomu bude vně obce. Započetí 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. Nejsou ničím novým a překvapivým. Území obce a okolí lomů je dlouhodobě přetěžováno hlukem, prachem a dopravou a nelze takto zatížení území brát jako startovací čáru pro další posuzovací procesy. Pokud by docházelo k otevírání nového lomu, nikdo by výše uvedené požadavky nezpochybňoval. Staly by se automaticky součástí dokumentace a následně i vlastní realizace a provozu.

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. Také chybí řada podrobných a přesvědčivých odborných studií a dalších podkladů a objektivní posouzení variant. Nereflektuje na zásadní požadavky a připomínky občanů.

Jednání managementu společnosti Kamenolomy ČR, s.r.o., je v přímém rozporu s přísliby, které byly občanům Mrače prezentovány již při samotném představení záměru. Dnešním dnem, 7. ledna 2026, kdy byla v lomu zahájena povánoční výroba, byl nad prostorem kamenolomu zaznamenán enormní prach, což dokládáme v přiložených fotografiích. Tato skutečnost potvrzuje, že k naplnění deklarovaných závazků v praxi nedochází. Máme důvodné podezření, že přísliby nebyly od počátku myšleny vážně, což v nás vyvolává zásadní nedůvěru v korektnost společnosti Kamenolomy ČR s.r.o.

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

V Mrači 7.1.2026