

VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH OBDRŽENÝCH VYJÁDŘENÍ

k dokumentaci EIA záměru

„Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“

Příloha posudku podle § 9, s obsahem a v rozsahu části V. přílohy č. 5 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

Ing. Mario Petrů

září 2026

Obsah

Obsah	2
Úvod.....	3
1. Vypořádání jednotlivých vyjádření k dokumentaci, které příslušný úřad obdržel v rámci zákonného termínu	5
Dotčené orgány státní správy	5
Dotčené územní samosprávy.....	19
Ostatní subjekty a veřejnost.....	19
2. Vypořádání jednotlivých vyjádření k dokumentaci, které příslušný úřad obdržel po uplynutí zákonné lhůty (dle § 8 odst. 3 ZPV k těmto vyjádřením příslušný úřad nepřihlíží).....	81
3. Vypořádání vyjádření uplatněných na veřejném projednání.....	82

Úvod

Dopisem MŽP ze dne 17. 8. 2026 obdržel zpracovatel posudku pověření ke zpracování posudku spolu s vyjádřeními, které příslušný úřad obdržel k dokumentaci v rámci zákonem stanovené lhůty. Jedná se o vyjádření následujících subjektů:

Dotčené orgány státní správy

Ministerstvo životního prostředí,

- 1) Odbor územní ochrany přírody a krajiny, ze dne 15. 7. 2026**
- 2) Odbor politiky ochrany klimatu, ze dne 15. 7. 2026**
- 3) Odbor výkonu státní správy II, ze dne 17. 7. 2026**
- 4) Odbor environmentálních rizik a ekologických škod, ze dne 17. 7. 2026**
- 5) Odbor cirkulární ekonomiky a odpadů, ze dne 20. 7. 2026**
- 6) Odbor ochrany ovzduší, ze dne 21. 7. 2026**
- 7) Odbor geologie, ze dne 22. 7. 2026**
- 8) Odbor adaptace na změnu klimatu, ze dne 28. 7. 2026**
- 9) Odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, ze dne 3. 8. 2026**
- 10) Odbor strategií a finančních nástrojů, ze dne 5. 8. 2026**
- 11) Odbor ochrany vod, ze dne 5. 8. 2026**
- 12) Povodí Ohře, státní podnik, ze dne 14. 7. 2026**
- 13) Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského, ze dne 24. 7. 2026**
- 14) Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřidel, ze dne 6. 8. 2026**
- 15) Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 7. 8. 2026**
- 16) Ministerstvo kultury, ze dne 10. 8. 2026**
- 17) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Správa CHKO Slavkovský les, ze dne 12. 8. 2026**

Dotčené územní samosprávy

- 18) Karlovarský kraj, ze dne 11. 8. 2026**

Ostatní subjekty a veřejnost

- 19) Tomáš Peták, ze dne 14. 7. 2026**

20) Michal Tancoš, ze dne 17. 7. 2026

21) Tomáš Ciba, ze dne 20. 7. 2026

22) Pavel Nový, ze dne 22. 7. 2026

23) OPONENT, z.s., ze dne 7. 8. 2026

24) Společné vyjádření veřejnosti, kontaktní osoba Ing. Martin Černík, ze dne 7. 8. 2026

25) Společné vyjádření veřejnosti II, kontaktní osoba Ing. Martin Černík, ze dne 7. 8. 2026

26) CHEVAK Cheb, a.s., ze dne 11. 8. 2026

27) Jan Huml, datum neuvedeno (doručeno v zákonné lhůtě)

Dále zpracovatel posudku obdržel dne 27. 8. 2026 od příslušného úřadu následující vyjádření, která byla doručena po uplynutí zákonné lhůty. Podle § 6 odst. 6 ZPV k těmto vyjádřením příslušný úřad nepřihlíží. Jednalo se o vyjádření:

- **Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje zaslané dne 17. 8. 2026 (datované ke dni 13. 8. 2026)**
- **Městského úřadu Cheb, odboru stavebního a životního prostředí, zaslané dne 19. 8. 2026 (datované ke dni 19. 8. 2026)**

Obě vyjádření po termínu byla zpracovateli posudku předána k případnému využití a jsou z jeho strany okomentována níže v dalším textu.

V rámci této přílohy posudku jsou vypořádána rovněž vyjádření, uplatněná v rámci veřejného projednání dokumentace EIA.

1. Vypořádání jednotlivých vyjádření k dokumentaci, které příslušný úřad obdržel v rámci zákonného termínu

Výše uvedená vyjádření jsou vypořádána pouze v rozsahu textací, které uvádí relevantní připomínky či požadavky. Tj. mimo např. průvodní informace, popisy záměru, interpretace či shrnutí jeho vlivů apod. - tyto textace jsou souhrnně vypořádány tzv. bez potřeby vypořádání, jsou proto z níže uvedených citací vynechány. Vypořádání relevantních připomínek a požadavků je následující:

DOTČENÉ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY

Ministerstvo životního prostředí,

1) Odbor územní ochrany přírody a krajiny, ze dne 15. 7. 2026

Záměrem nebudou dotčeny chráněné zájmy v gesci 0620.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

2) Odbor politiky ochrany klimatu, ze dne 15. 7. 2026

Za odbor 960 bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

3) Odbor výkonu státní správy II, ze dne 17. 7. 2026

Za OVSS II nemáme připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

4) Odbor environmentálních rizik a ekologických škod, ze dne 17. 7. 2026

Za odbor 940 bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

5) Odbor cirkulární ekonomiky a odpadů, ze dne 20. 7. 2026

...

V kapitole záměru B.III.3 je uvedeno nesprávné zařazení odpadu vznikajícího při kácení dřevin a náletové vegetace. Upozorňujeme, že dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), je vhodným zařazením katalogové číslo 20 02 01 - Biologicky rozložitelný odpad. Žádáme o opravu katalogového čísla a zanesení tohoto odpadu též do tabulky. Žádáme o doplnění tabulky tak, aby odpovídala textové části kapitoly i pro další odpady.

Upozorňujeme, že katalogová čísla nebezpečných odpadů jsou dle Katalogu odpadů opatřeny hvězdičkou. Dále upozorňujeme, že odpad, zařazený pod číslem 16 05 09, nespadá pod nebezpečné odpady

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedené připomínky jsou oprávněné, jedná se však o formální nedostatky v označení a tabulkovém zpracování předpokládaných druhů odpadů, které nemají významný vliv na hodnocení vlivů záměru na životní prostředí ani na závěry dokumentace a posudku. Konkrétní odpady vznikající při realizaci a provozu záměru budou muset být v praxi průběžně zařazovány podle jejich skutečných vlastností a původu a bude s nimi nakládáno v souladu s platnými právními předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

Zjištěné nepřesnosti proto nepředstavují důvod pro vrácení dokumentace k přepracování. V této fázi procesu EIA již není dokumentace formálně opravována a uvedené nedostatky jsou zohledněny tímto vypořádáním v posudku. Současně není účelné převádět požadavky na opravu katalogových čísel a tabulkového přehledu do závazných podmínek stanoviska EIA. Správné zařazování odpadů a nakládání s nimi představuje zákonnou povinnost původce odpadů, jejíž plnění bude řešeno v rámci přípravy a realizace záměru podle konkrétně vznikajících druhů odpadů. K navazující projektové dokumentaci a způsobu nakládání s odpady se může v příslušných navazujících postupech vyjádřit věcně příslušný orgán odpadového hospodářství.

Vzhledem k výše uvedenému je vyjádření vzato pouze na vědomí bez dalšího komentáře.

6) Odbor ochrany ovzduší, ze dne 21. 7. 2026

...

V rozptylové studii bylo hodnoceno několik variant, základní výpočtové varianty jsou:

- fáze výstavby v období nejintenzivnějších zemních prací,
- fáze provozu ve výhledovém roce 2035 s překladištěm a bez překladiště.

Ve fázi provozu bude zdrojem emisí zejména doprava po veřejných komunikacích, vnitroareálová doprava a provoz na parkovištích, tři záložní dieselagregáty a dvě dieselová požární čerpadla provozovaná v rámci pravidelných zkoušek, automatizovaná lakovna podvozků a dokončovací lakovna podvozků.

Ve výhledovém roce 2035 je předpokládána celková generovaná doprava areálu ve výši přibližně 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů za 24 hodin, z toho 480 příjezdů a 540 odjezdů nákladních vozidel. Současně se předpokládá přibližně 150 vnitroareálových přesunů nákladních vozidel za den.

Stávající úroveň znečištění ovzduší v dotčeném území v období pětiletého průměru 2020–2024 je následující. Roční koncentrace suspendovaných prachových částic PM₁₀ dosahují hodnoty 13,3 µg/m³ a PM_{2,5} hodnoty 8,7 µg/m³, přičemž příslušné imisní limity činí 40 µg/m³ pro PM₁₀ a 20 µg/m³ pro PM_{2,5}. Denní koncentrace PM₁₀ dosahují hodnoty přibližně 23 µg/m³ při imisním limitu 50 µg/m³. U benzo(a)pyrenu se jedná o hodnoty do 0,3 ng/m³ při imisním limitu 1 ng/m³.

Dne 10. 12. 2024 vstoupila v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která od roku 2030 výrazně zpřísňuje stávající imisní limity pro suspendované částice PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a benzen. Tyto nové imisní limity budou relevantní pro období provozu záměru. Nově bude pro PM₁₀ stanoven roční imisní limit 20 µg/m³ a denní imisní limit 45 µg/m³ s povoleným počtem překročení 18x za rok. Pro PM_{2,5} bude roční imisní limit 10 µg/m³. Nově bude zaveden denní imisní limit pro PM_{2,5} ve výši 25 µg/m³ s povoleným počtem překročení 18x za rok.

Do výpočtu rozptylové studie byla zahrnuta relevantní opatření ke snížení prašnosti. Ve fázi výstavby byly u nejbližší obytné zástavby vypočteny příspěvky k ročním koncentracím PM₁₀ maximálně 0,7 µg/m³, k PM_{2,5} maximálně 0,3 µg/m³ a k denním koncentracím PM₁₀ maximálně 9,2 µg/m³. U benzo(a)pyrenu se jedná o hodnoty v řádu tisícín ng/m³.

Nejvýznamnějším zdrojem prašnosti ve fázi výstavby budou hrubé terénní úpravy a výkopové práce související s realizací inženýrských sítí. Mobilní drtička stavebního odpadu bude představovat pouze dílčí zdroj emisí tuhých znečišťujících látek, jehož příspěvek je podle rozptylové studie výrazně nižší než příspěvek zemních prací a manipulace se zeminou.

K nejvyšším koncentracím bude docházet za podmínek první třídy stability atmosféry (tzv. superstabilní třída) při rychlostech větru na úrovni cca 1,7 m/s. Za těchto podmínek je vhodné zintenzivnit všechna opatření na minimalizaci emisí prachu během stavebních prací. Počet dní v roce s imisním příspěvkem nad hodnotou 8 µg/m³ byl u denních koncentrací prachových částic PM₁₀ vypočten po dobu maximálně 1 dne za rok, nad hodnotou 5 µg/m³ maximálně 6 dní za rok, nad 3 µg/m³ maximálně 33 dní za rok.

Ze srovnání výsledků výpočtu mezi variantami ve výhledovém roce 2035 pro fázi provozu s překladištěm a bez překladiště vyplývá, že rozdíly v hodnotách imisních příspěvků lze označit za nevýznamné. Na základě výsledků rozptylové studie byly u nejbližší obytné zástavby vyhodnoceny v obou případech nejvyšší příspěvky k ročním koncentracím PM₁₀ ve výši přibližně 0,3 µg/m³ a k denním koncentracím PM₁₀ ve výši přibližně 13,9 µg/m³. U ročních koncentrací PM_{2,5} byl u nejbližší obytné zástavby vyhodnocen maximální příspěvek přibližně 0,2 µg/m³. U benzo(a)pyrenu se jedná o hodnoty v řádu tisícín ng/m³.

Dále byl hodnocen kumulativní imisní příspěvek způsobený nejen záměrem, ale také očekávanými nárůsty intenzit dopravy na okolní silniční síti, které se očekávají bez ohledu na realizaci záměru. Počet dní v roce s kumulativním imisním příspěvkem nad hodnotou 10 µg/m³ byl u denních koncentrací prachových částic PM₁₀ vypočten po dobu maximálně 1 den za rok, nad hodnotou 5 µg/m³ maximálně 4 dny za rok.

Ve variantě s realizací železničního překladiště je část silniční nákladní dopravy související s provozem areálu převedena na obsluhu železničního překladiště. V této variantě se nepředpokládá vznik nové dodatečné dopravy nad rámec celkové generované dopravy areálu, ale změna její struktury. Celkově tedy ve variantě s překladištěm dochází k převedení přibližně 100 nákladních vozidel za 24 hodin obousměrně z přímé silniční obsluhy areálu SPP Cheb na trasu areál – překladiště. Vybudování železničního překladiště Cheb je v současné době ve fázi zadání studie proveditelnosti a jeho realizace se předpokládá po roce 2032. Pokud ze studie proveditelnosti vzejde, že lze přepravovat náklady po železnici, preferujeme tuto variantu vzhledem ke snížení zátěže okolních komunikací s těžkými nákladními vozidly.

Při výstavbě záměru lze obecně očekávat zvýšenou prašnost. Předložená studie proto navrhla vhodná technická a organizační opatření k minimalizaci prašnosti ze stavební činnosti jako kropení a čištění nákladních vozidel a veřejných komunikací. Při dodržení těchto opatření lze očekávat, že reálný vliv na kvalitu ovzduší v období výstavby bude vzhledem ke své časové omezenosti přijatelný. Ve fázi provozu se na základě výsledků rozptylové studie nepředpokládá překračování budoucích imisních limitů.

Za předpokladu striktního dodržování všech relevantních opatření ke snižování prašnosti, která požadujeme zahrnout do stanoviska EIA, lze považovat záměr z hlediska odboru ochrany ovzduší za akceptovatelný.

Komentář zpracovatele posudku:

Ze závěrů rozptylové studie, včetně hodnocení variantních scénářů s příp. samostatně připravovaným železničním překladištěm v ŽST Cheb a bez něj, je vycházeno rovněž v rámci posudku. Případná realizace železničního překladiště bude záviset na výsledcích připravované studie proveditelnosti a dalších následných podkladů. Opatření ke snižování prašnosti navržená

v dokumentaci a v odborných podkladech jsou zohledněna při formulaci podmínek stanoviska. Rozptylová studie současně potvrzuje, že při realizaci navržených opatření nedojde ani ve fázi provozu k překračování budoucích imisních limitů.

Vzhledem k obsahu je zbylá část vyjádření vzata pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

7) Odbor geologie, ze dne 22. 7. 2026

Za odbor 650 bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

8) Odbor adaptace na změnu klimatu, ze dne 28. 7. 2026

...

z hlediska působnosti odboru 610 v obecné ochraně přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve smyslu ustanovení § 79 odst. 3 písm. a) tohoto zákona stanovujícího působnost MŽP k vymezování a hodnocení nadregionálního systému ekologické stability konstatujeme, že v zájmové oblasti posuzovaného záměru se nevyskytují nadregionální prvky ÚSES.

Z pohledu námi chráněných zájmů neuplatňujeme k předložené dokumentaci žádné připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Uvedené konstatování je v souladu s informacemi obsaženými v dokumentaci, podle níž nejsou v zájmovém území evidovány žádné prvky ÚSES regionální ani nadregionální úrovně. Dokumentace současně identifikuje pouze prvky ÚSES lokální úrovně.

Vzhledem k obsahu je zbylá část vyjádření vzata pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

9) Odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, ze dne 3. 8. 2026

Za 630 bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

10) Odbor strategií a finančních nástrojů, ze dne 5. 8. 2026

Za odbor 350 bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

11) Odbor ochrany vod, ze dne 5. 8. 2026

Za odbor 950 bez připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

12) Povodí Ohře, státní podnik, ze dne 14. 7. 2026

S předloženou dokumentací EIA souhlasíme bez připomínek.

Předmětem vyjádření je posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA) pro záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“. Odpadní splaškové vody z parku budou odváděny novou výtlačnou kanalizací napojenou na stávající veřejnou kanalizaci zakončenou ČOV Cheb. Technologické odpadní vody budou vznikat v souvislosti s tzv. dešťovým testem kabin nákladních vozidel, testováním výrobků, mytím komponent, čištěním zařízení a provozem reverzní osmózy. Mytí kabin probíhá demineralizovanou vodou a ročně takto vznikne 510 m³ odpadních vod bez kontaminace. Koncentrát z reverzní osmózy bude vznikat v množství 200 m³/rok. Systém změkčování vody bude produkovat 45 m³ odpadních vod za rok. Systém oplachu rámu podvozků (odmašťování) bude proveden jako uzavřený okruh s nutností každotýdenní výměny části recyklovaných vod v celkovém množství 300 m³/rok. Tyto odpadní vody budou shromažďovány v IBC kontejnerech a předávány k odborné likvidaci. Je zvažována varianta čištění těchto odpadních vod a jejich odvádění do veřejné splaškové kanalizace. V takovém případě by systém čištění byl popsán v dalším stupni PD.

Systém hospodaření se srážkovými vodami je s ohledem na zhoršené možnosti vsakování jako kombinovaný. Pro 1. etapu výstavby (redukováná plocha 35,83 ha) budou srážkové vody svedeny do centrálního retenčně-vsakovacího poldru (19 704 m³) s regulovaným odtokem do Ohře na úrovni 3 l/s/ha a návrhem objektu na nejméně příznivou návrhovou srážku s periodicitou 0,1. Pro maximalizaci vsakování a odparu srážkových vod a pro zachyt menších srážek bude mít poldr bezodtoký objem 7 400 m³ s plochou odparu 1 ha. Na trasách dešťové kanalizace ploch s možností kontaminace ropnými látkami budou osazeny koalescenčně-sorpční ORL (pod 0,2 mg/l C10-C40). Pro 2. a 3. etapu bude použit stejný koncept hospodaření se srážkovými vodami.

ČHP: 1-13-01-0220. Vodní útvar povrchových vod: OHL_0240 - „Ohře od toku Slatinný potok po tok Velká Libava“. Vodní útvar podzemních vod: 21100 - „Chebská pánev“, 11900 - „Kvartér a neogén odravské části Chebské pánve“

Komentář zpracovatele posudku:

Informace o dotčených vodních útvarech povrchových a podzemních vod jsou součástí dokumentace a byly zohledněny v rámci hodnocení vlivů záměru na vodní poměry.

Vzhledem k obsahu je zbylé vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

13) Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského, ze dne 24. 7. 2026

Zdejší úřad prostudoval zveřejněné podklady z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství. V těsném sousedství plánovaného areálu, jižním směrem od plánovaného záměru, probíhá těžba a úprava štěrkopísků v dobývacích prostorech Dřenice a Dřenice I. Plánovaný záměr by však neměl ztížit ani znemožnit vydobytí ložiska.

Z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství nemá Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského k předloženému záměru další připomínky.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

14) Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřidel, ze dne 6. 8. 2026

...

Záměrem dotčené území se nachází v ochranném pásmu II. stupně II B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně, která byla stanovena nařízením vlády č. 152/1992 Sb. (částka 33, str. 827–831) ze dne 29. ledna 1992. V těchto souvislostech ministerstvo upozorňuje na skutečnost, že dle § 23 odst. 3 zákona č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lázeňský zákon“), je v ochranném pásmu II. stupně zakázáno provádět činnosti, které by mohly negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdrojů nebo jejich zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby či vydatnost zdrojů. Zakázané činnosti blíže specifikuje výše uvedené nařízení vlády.

Z hlediska zájmů chráněných lázeňským zákonem a souvisejícími právními předpisy ministerstvo neuplatňuje k dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí žádné připomínky.

...

Komentář zpracovatele posudku:

Skutečnost, že se záměr nachází v ochranném pásmu II. stupně IIB přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně, je v dokumentaci popsána a v rámci hodnocení zohledněna. Při přípravě a realizaci záměru je nezbytné respektovat požadavky vyplývající z lázeňského zákona a souvisejících právních předpisů.

Vzhledem k obsahu je zbylá část vyjádření vzata pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

15) Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 7. 8. 2026

Ochrana přírody a krajiny

Rozsah dokumentace předložené za účelem zhodnocení vlivu na životní prostředí považuje krajský úřad z hlediska problematiky ochrany přírody a krajiny za dostatečný a nepožaduje její dopracování.

Ochrana zemědělského půdního fondu

...

Krajský úřad je dle § 17a písm. h) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon ZPF“), dotčeným správním úřadem podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, mají-li být dotčeny pozemky náležející do ZPF o výměře větší než 1 ha. Záměr je z pohledu vlivů na ZPF předběžně akceptovatelný, a to s ohledem na skutečnost, že záměrem jsou dotčeny půdy III. a V. třídy ochrany v zastavitelné ploše Z.262 v Územním plánu Cheb. Zdejší orgán ochrany ZPF konstatuje, že v současné době je možné uplatnit zásadu kontinuity ve smyslu § 2 a 3 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Geologie a hornictví

Krajský úřad upozorňuje, že se na jižním kontaktu se zájmovým prostorem nachází chráněné ložiskové území (CHLÚ) Dřenice se dvěma stanovenými dobývacími prostory (DP) Dřenice a Dřenice I pro těžbu šterkopísků. Podrobnosti k řešené problematice ložisek nerostných surovin, CHLÚ a DP jsou uvedeny na internetových stránkách České geologické služby (ČGS) na adrese mapového serveru

<http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapserver>, na odkazu APLIKACE → Typ aplikace – mapové (filtrvat) → nerostné suroviny → Surovinový informační systém (SurlS).

Ochrana ovzduší

...

S ohledem na výsledky rozptylové studie, s ohledem na umístění záměru a navrženou realizaci související dopravní infrastruktury umožňující kapacitní napojení areálu na dálnici D6 a vedení dopravy mimo zastavěné území města Cheb a s ohledem na navržená kompenzační opatření a technicko-organizační opatření k předcházení a omezování prašnosti během výstavby, nemá krajský úřad k záměru z hlediska ochrany ovzduší připomínky.

Vodní hospodářství

...

V rámci 2. a 3. etapy bude nutné respektovat podmínku, která v povodí řeky Odavy připouští zasakování pouze čistých srážkových vod ze střech objektů. Srážkové vody z komunikací a parkovišť budou muset být likvidovány mimo toto území. Detailní technické řešení systému odvádění srážkových vod bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

Vznikající technologické odpadní vody budou v maximální možné míře recirkulovány a znovu používány. V případě potřeby jejich odstranění budou vody buď předávány oprávněné osobě k likvidaci, případně vypouštěny do splaškové kanalizace za předpokladu splnění podmínek kanalizačního řádu společnosti CHEVAK Cheb, a.s.

Rozsah dokumentace předložené za účelem zhodnocení vlivu na životní prostředí považujeme z hlediska vodohospodářské problematiky za dostatečný a nepožadujeme její dopracování.

Ostatní úseky odboru životního prostředí a zemědělství nemají k dokumentaci záměru dalších připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Skutečnost, že se v jižním sousedství záměru nachází chráněné ložiskové území Dřenice a dobývací prostory Dřenice a Dřenice I, je v dokumentaci uvedena a zohledněna v rámci hodnocení záměru.

Dokumentace v souvislosti s naplňováním opatření vyplývajících ze stanoviska SEA z roku 2018 („Minimalizovat vlivy na odtokové poměry, OPVZ II.b stupně a OPPLMZ II.B stupně“) dále také uvádí, že v rámci 2. a 3. etapy bude respektována podmínka připouštějící zasakování pouze čistých srážkových vod ze střech objektů, přičemž detailní technické řešení nakládání se srážkovými vodami bude dopracováno v navazujících stupních projektové přípravy.

Vzhledem k obsahu je zbylá část vyjádření vzata pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

16) Ministerstvo kultury, ze dne 10. 8. 2026

Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, mezinárodní Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy a mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy – legislativní rámec:

V rámci území dotčeného záměrem se nachází:

- Celé dotčené území je územím s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. V případě jakékoliv činnosti zasahující do terénu je nutné postupovat v souladu s touto platnou legislativou. Státní archeologický seznam ČR (SAS ČR) je jedním ze zdrojů informací o územích s archeologickými nálezy (UAN). SAS ČR eviduje dosud rozpoznaná UAN dle míry výskytu archeologického dědictví. V současné době je formou veřejného přístupu na internetových stránkách

<http://isad.npu.cz/>, umožněno prohlížení jednotlivých ÚAN v informačním systému SAS ČR také pro širokou veřejnost.

- Severně a jižně od záměru se nachází archeologické lokality historických intravilánů obcí Potočiště (ID SAS 3781) a Dřenice (ID SAS 3807) a dále ještě drobného výšinného hradiště Burgholz (ID SAS 3805).

- Na severovýchodě se v těsné blízkosti záměru nachází drobné památky v krajině: pamětní kámen na geodetickém bodu (r. č. ÚSKP 38894/4-23) a pomník obětem 2. světové války. Oba prvky zůstanou zachovány na místě bez zásahu do jejich bezprostředního okolí.

Plocha záměru se nachází na východním okraji města Cheb, je součástí jeho extravilánu a bezprostředně navazuje na průmyslovou zónu. V současnosti je území převážně zemědělsky využíváno. Záměr je umisťován do Rozvojové plochy Z.262 Průmyslový park Cheb, která byla definována změnou č. 19 územního plánu města Cheb, v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje po vydání Aktualizace č. 1.

Po posouzení z hledisek státní památkové péče, Ministerstvo kultury jako dotčený orgán ve smyslu § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, na základě Vaší informace, uplatňuje k rozeslání a zveřejnění informace o dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí následující připomínky a požadavky.

Výrok:

Ministerstvo kultury požaduje v předstihu zpracování archeologické rešerše, realizaci sběrů a mikrosond, sloužící k lepší předvídatelnosti dalších kroků při zajištění záchranného archeologického výzkumu pro území zasažené záměrem.

Odůvodnění:

V závěru vyhodnocení je dopad na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně archeologických aspektů uveden jako nulový či zanedbatelný. Skutečnost, že se jedná se o území s archeologickými nálezy, zmiňuje dokumentace na str. 203 spolu s povinností oznámení zamýšlených terénních zásahů v dostatečném předstihu před stavební akcí. Dotčené území, mimo konkrétní archeologické lokality, je sice evidováno v ÚAN III, avšak v nejbližším okolí ve vedlejší pískovně a u Jesenické nádrže již archeologické nálezy byly evidovány. Jedná se zejména o pravěké sídliště Dřenice a hradiště Burgholz. Je tedy vysoce pravděpodobné, že i v ploše záměru budou zjištěny nemovité a movité archeologické nálezy a je třeba s nimi počítat při realizaci.

Ministerstvo kultury proto požaduje v předstihu připravit archeologickou rešerši a realizovat sběry a mikrosondy, které by ukázaly archeologický potenciál místa v lepším detailu tak, aby bylo možno charakterizovat, z hlediska času a finančních prostředků, záchranný archeologický výzkum.

K rozeslání a zveřejnění informace o dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí nemá Ministerstvo kultury z hlediska ochrany kulturních hodnot, nad rámec uvedeného, další zásadní připomínky a požadavky.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření upozorňuje na doložený archeologický potenciál dotčeného území a upřesňuje informace o archeologických lokalitách v okolí záměru. Dokumentace správně identifikuje archeologické lokality historického intravilánu Dřenic a výšinného hradiště Burgholz, neuvádí však vyjádřením zmíněnou archeologickou lokalitu historického intravilánu Potočiště. Toto opomenutí představuje dílčí neúplnost popisu dotčeného území, nemá však významný vliv na závěry hodnocení. Dokumentace jako celek archeologický potenciál území identifikuje dostatečně, neboť uvádí, že plocha záměru leží v území s archeologickými nálezy kategorie ÚAN III, upozorňuje na výskyt konkrétních archeologických lokalit v okolí a počítá s možností výskytu archeologických nálezů při provádění zemních prací. Vyjádření Ministerstva kultury rovněž potvrzuje, že dokumentace zmiňuje charakter území s archeologickými nálezy i povinnost oznámit zamýšlené terénní zásahy v dostatečném předstihu před zahájením stavební činnosti.

S ohledem na charakter archeologických nálezů, jejich převážné uložení pod povrchem a nemožnost předem přesně určit jejich rozsah a stav zachování je rozhodujícím nástrojem ochrany archeologického dědictví záchranný archeologický výzkum prováděný v souvislosti s přípravou a realizací stavebních zásahů. Dokumentace tuto potřebu předpokládá, a proto opomenutí jedné z okolních archeologických lokalit nemění vyhodnocení možných vlivů záměru ani potřebný způsob jejich řešení.

Podle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, jsou stavebníci při stavební činnosti na území s archeologickými nálezy již od doby přípravy záměru povinni oznámit záměr Archeologickému ústavu a umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Zákonná povinnost tedy zahrnuje oznámení záměru a umožnění provedení záchranného archeologického výzkumu, neobsahuje však výslovný požadavek na předchozí zpracování archeologické rešerše ani na provedení povrchových sběrů a mikrosond.

Požadavek Ministerstva kultury na předchozí zpracování archeologické rešerše a realizaci sběrů a mikrosond proto zpracovatel posudku chápe jako věcné upřesnění a konkretizaci postupu oproti obecně formulované zákonné povinnosti. Nejde pouze o převzetí povinností stanovené přímo právním předpisem, ale o konkretizaci preventivních kroků, které mají podrobněji ověřit archeologický potenciál plochy záměru a vytvořit podklad pro včasné stanovení rozsahu, časových nároků a finančního zajištění následného záchranného archeologického výzkumu. Tento požadavek je vzhledem k rozsahu předpokládaných terénních zásahů a evidovaným archeologickým lokalitám v okolí odůvodněný, a zpracovatel posudku jej proto přebírá do návrhu podmínek závazného stanoviska EIA.

17) Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Správa CHKO Slavkovský les, ze dne 12. 8. 2026

...

K záměru sdělujeme následující:

1. Zhodnocení vlivu na biotu

Záměr je umístěn do plochy s polním mokřadem, který slouží jako mimořádně významná tahová zastávka mnoha druhů ptáků. Jedná se o mělký a vysychavý mokřad o rozloze až 2 ha na orné půdě, který se pravidelně plní vodou na jaře a s postupující sezonou pomalu vysychá. Tím je umožněno v pozdní sezoně zorání do jeho těsné blízkosti, čímž se udržuje velmi cenný a unikátní nelesní biotop pro polní a mokřadní druhy ptáků. Právě efemérní (vysychavé) polní mokřady patří mezi nejvíce ubývající a nejvzácnější v rámci celé Evropy. Také v ČR vlivem intenzivního odvodňování a meliorací v druhé polovině 20. století klesl počet těchto stanovišť na minimum. Významná je u dotčeného mokřadu těsná blízkost polních kultur, zejména obilí, u mělké vodní plochy, díky čemuž mokřad plní pro táhnoucí druhy ptáků významnou potravní funkci na podzim, v průběhu zimy a na jaře. V rámci regionu celého Karlovarského kraje se jedná o jednu ze dvou takto významných tahových zastávek tohoto charakteru, proto mokřad hodnotíme jako nenahraditelný.

Na tahu zde byly zaznamenány tři druhy chráněné podle ZOPK, konkrétně kulík hnědý, vodouš rudonohý a bekasina otavní, šest druhů z Červeného seznamu ČR a čtyři druhy chráněné směrnicemi EU (viz příloha), přičemž výjimečně vysoké jsou i početnosti hejn, a to až 90 jedinců labutí velkých či pravidelně 200 jedinců, vzácně až 2 000 jedinců čejek chocholatých. Celkový seznam druhů významně dotčených záměrem, včetně druhů chráněných podle směrnice EU, je uveden v příloze I.

Mokřad však slouží také jako hnízdní biotop, a to pro čejku chocholatou a kulíka říčního, tedy druhy zařazené v Červeném seznamu do kategorie zranitelné. V minulosti zde byla zaznamenána také ropucha krátkonohá.

Navrhovanými kompenzačními opatřeními jsou tůňky na otevřeném prostranství v pásu širokém 50 m podél jižního okraje Truck parku. I přes charakter tůňek, tedy jejich umístění bez doprovodné výsadby a pozvolný

sklon břehů, který hodnotíme velmi pozitivně, se svou rozlohou jedná o nedostatečné kompenzační opatření, jež nemůže nahradit ztrátu téměř 2 ha významného polního mokřadu.

Rozlohu jižního zeleného pásu s vodními prvky proto doporučujeme zvětšit, respektive rozšířit minimálně na dvojnásobek. Podle odborného názoru také nelze předpokládat, že takto citelně redukováné plochy náhradních biotopů v pásu širokém 50 m, umístěném v těsné vazbě na areál a halové objekty, budou plnit své ekologické funkce ve stejném rozsahu jako na původním otevřeném prostranství daného biotopu. Veškeré negativní vlivy plynoucí ze záměru, tedy rušení hlukem, světlem a provozem obecně, existence staveb a změna mikroklimatických podmínek, budou toto náhradní stanoviště citelně ovlivňovat. Náhradní biotopy by proto měly být realizovány ve větším rozsahu a pokud možno také ve větší vzdálenosti od samotného areálu, s předpokladem, že na těchto místech ani v budoucnu, v souvislosti s dalšími etapami, nedojde ke kolizi zájmů investora s funkcemi, které mají náhradní biotopy plnit.

Ostatní doporučení k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativního vlivu záměru jsou vhodně zpracována v kapitole 6 biologického hodnocení. Důraz je kladen zejména na osetí a následnou údržbu lučních společenstev květnatou směsí, sečení umožňující odkvěst rostlin a podporu mozaikovitosti prostřednictvím časového rozrůznění seče jednotlivých ploch. Velmi důležité je zvolit pro výsadby původní druhy dřevin.

Dále doporučujeme využití zelených střech, alespoň na doprovodných budovách, a v případě, že zelené střechy nejsou technicky možné, realizaci vertikálních zelených stěn. Velmi kladně hodnotíme revitalizaci koryta vodního toku u jižní hranice záměru. Z dokumentace není patrné umístění suchého poldru zachycujícího dešťovou vodu. Velmi vhodné by bylo umístit jej do blízkosti jižního zeleného pásu nebo přímo do něj. Svody dešťové vody by bylo vhodné využít jako zdroj vody pro tůň a pro nepříliš vydatnou odvodňovací strouhu podél silnice na jižní straně záměru, která byla navržena k revitalizaci.

Nelesní jižní pás zároveň nahradí stávající biokoridor a v případě jeho pravidelné údržby, zahrnující kosení, vyřezávání náletů a likvidaci invazních druhů, a zajištění dostatku vody, kdy některé tůně budou mít stabilní stav vodní hladiny a jiné budou zavodněny alespoň po část roku, může být postačující jako náhradní opatření pro některé z dotčených zjištěných zvláště chráněných druhů, například ropuchu obecnou, čolka obecného, čmeláky, netopýry a druhy ptáků zemědělské krajiny, jako jsou koroptev polní, bramborníček hnědý, strnád luční a ůhýk obecný.

Součástí dokumentace záměru je také navržené osazení fotovoltaických panelů na 60 % plochy střechy, což podle odhadů představuje až 4 ha plochy. Na místech s častým pohybem vodních ptáků a přítomností vodních ploch v okolí však může docházet ke kolizím. To souvisí s takzvaným efektem jezera, kdy lesklý povrch fotovoltaických panelů polarizuje světlo a připomíná vodní hladinu. Odraz polarizovaného světla může být dokonce silnější než u vodních ploch. Vodní ptáci, například kachny a potápky, si mohou panely splést s vodou, pokusit se na nich přistát a utrpět zranění. Tento jev je dobře doložen z rozsáhlých pouštních solárních parků v USA.

Pro případnou instalaci fotovoltaické elektrárny proto na základě metodiky „Mitigační opatření pro snížení mortality ptáků a netopýrů na větrných a solárních elektrárnách“ (AOPK ČR, 2025) důrazně doporučujeme následující opatření, která v biologickém hodnocení chybějí:

Aplikace antireflexních vrstev představuje jediné technicky ověřené řešení pro snížení polarizace. Laboratorní studie prokázaly, že tyto vrstvy snižují polarizaci až o 12 %. Komerční panely stále častěji využívají antireflexní vrstvy, které snižují míru odlesků, pomáhají zvyšovat propustnost světla, a tím i celkovou účinnost fotovoltaického modulu. Opatření je proto výhodné také z ekonomického hlediska. Vhodné je antireflexní vrstvu doplnit rovněž prvky odrážejícími UV světlo. Polepy lze doplnit vrstvami obsahujícími UV vzory viditelné pouze pro ptáky, které ptáky na panely upozorní a odrážejí je od přistání.

Začlenění bílé mřížky z nepolarizujícího materiálu na povrch solárních panelů vedlo ke snížení jejich přitažlivosti pro vodní hmyz o 80 až 95 %, přičemž toto opatření bylo účinné pro více taxonů, například jepice, chrostíky a komáry. Solární aktivní plocha se tímto opatřením snížila pouze o 2 až 3 %. Účinná tloušťka linií mřížky je 1 až 5 mm, přičemž maximálního účinku bylo dosaženo, pokud nepolarizující povrch pokrýval 2 až 6 % plochy panelu. Účinnost opatření potvrdily terénní studie z Evropy i Severní Ameriky (Black a Robertson, 2020). V době zpracování tohoto dokumentu však nejsou k dispozici rozsáhlejší studie, které by testovaly účinnost opatření u velkokapacitních solárních elektráren.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK) se týká především dostatečnosti opatření navržených ke kompenzaci zániku polního mokřadu v severní části plochy záměru, možných vlivů plánovaných fotovoltaických panelů na ptáky a vodní hmyz a opatření ke zmírnění vlivu záměru na krajinný ráz.

Polní mokřad a jeho význam pro biotu nejsou v dokumentaci ani v jejích odborných přílohách opomenuty. Dokumentace v kapitole B.II.5 a v popisu stavu bioty uvádí výskyt podmáčených ploch a tůní na zemědělských pozemcích, které jsou využívány při jarním a podzimním tahu a rovněž k hnízdění bahňáků a dalších druhů ptáků zemědělské krajiny. Vlastní hodnocení vlivů je obsaženo zejména v kapitole D.I.7 dokumentace a podrobně v příloze č. 6, Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb.

Příloha č. 6 identifikuje polní mokřad v severní části plochy záměru a uvádí konkrétní vazby zvláště chráněných a ochranný významných druhů na tuto lokalitu. Zaznamenán je mimo jiné výskyt bekasiny otavní a kulíka hnědého. U ropuchy krátkonožé je uveden údaj z Nálezové databáze ochrany přírody z roku 2013, přičemž recentními průzkumy její výskyt potvrzen nebyl. Hodnocení dále posuzuje možné zásahy do biotopů jednotlivých zvláště chráněných druhů a dochází k závěru, že při realizaci navržených ochranných a kompenzačních opatření nebudou mít tyto zásahy na hodnocené druhy negativní vliv.

Jako kompenzaci za zábor periodických polních mokřadů navrhuje příloha č. 6 vytvoření několika náhradních tůní a mokřadů různé velikosti přírodě blízkým způsobem. Tyto biotopy mají být umístěny při jižním okraji plochy záměru v izolačním zeleném pásu a v prostoru přeloženého lokálního biokoridoru LBK 46, kde mají navazovat na zemědělské pozemky a prostor pískovny. Příloha stanovuje základní parametry tůní, požaduje zachování nízké vegetace v jejich okolí, odpovídající režim seče a realizaci náhradních polních mokřadů nejméně půl roku před zásahem do stávajících mokřadů. Současně je výslovně uvedeno, že okolí náhradních polních mokřadů nemá být osazováno dřevinami, protože dotčené druhy ptáků zemědělské krajiny vyžadují otevřené plochy.

Problematika zániku stanoviště čejky chocholaté a potřeby jeho náhrady byla identifikována již při pořizování změny č. 19 Územního plánu města Cheb a při jejím hodnocení SEA. Dokumentace v úvodní části uvádí požadavky studie SEA vztahující se k rozvojové ploše Z.262 a popisuje jejich promítnutí do návrhu záměru. Náhrada stanoviště čejky byla řešena návrhem mělkých tůní pro obojživelníky a brodivé ptáky v jižní části zeleného pásu. Změna územního plánu současně vymezila při severním, východním a jižním obvodu podnikatelského parku veřejně přístupný pás izolační zeleně o šířce přibližně 50 m a celkové rozloze 22,81 ha. Navržené řešení záměru tedy na požadavky územně plánovací dokumentace a jejího hodnocení SEA věcně navazuje a dále je rozpracovává v biologickém hodnocení.

Samotné převzetí požadavků SEA a navržení náhradních tůní však ještě nedokládá, že rozsah a prostorové uspořádání náhradních biotopů budou dostatečně kompenzovat všechny ekologické funkce zanikajícího polního mokřadu. Z předložených podkladů nelze jednoznačně dovodit, že náhradní vodní a navazující nelesní biotopy v jižním pásu svou rozlohou, hydrologickým režimem, vazbou na okolní zemědělskou krajinu a mírou rušení nahradí význam stávajícího mokřadu jako tahové zastávky a hnízdního biotopu. Příloha č. 6 sice vyhodnocuje vliv na jednotlivé zvláště chráněné druhy před realizací a po realizaci kompenzačních opatření, neobsahuje však podrobnější funkční a plošné porovnání zanikajícího mokřadu s navrženými náhradními biotopy. Připomínku AOPK, že navržená kompenzace není ve vztahu k téměř dvouhektarovému polnímu mokřadu doložena jako dostatečná, proto nelze na základě dokumentace a jejích příloh vyvrátit. AOPK přitom navržený charakter tůní hodnotí jako vhodný,

zásadní výhradu však uplatňuje k jejich rozsahu a k umístění náhradních biotopů v omezeném prostoru bezprostředně navazujícím na budoucí areál.

Zpracovatel posudku proto požadavek AOPK na rozšíření náhradních biotopů a prověření jejich umístění respektuje. Za podstatné přitom považuje, že záměr je rozčleněn do několika etap a zahrnuje rozsáhlý souvislý prostor, jehož součástí je také veřejně přístupný izolační pás o celkové rozloze 22,81 ha. Uspořádání záměru tak samo o sobě nevylučuje další konkretizaci rozsahu a polohy kompenzačních opatření ani prověření řešení, při němž by alespoň část náhradních biotopů byla umístěna ve větší vzdálenosti od výrobních hal a dalších zdrojů rušení.

V této souvislosti může být odborně relevantní rovněž prostor stávající pískovny a dobývacího prostoru při jižní hranici záměru. Příloha č. 6 navrhuje náhradní mokřady při jižním okraji areálu tak, aby navazovaly na stávající zemědělské pozemky a pískovnu, a u ropuchy krátkonohé uvádí vazbu na periodické polní mokřady a těžební prostory. Potenciálně by proto bylo možné při návrhu výsledného řešení prověřit také využití vhodných částí území dotčeného těžbou nebo jeho budoucí rekultivace. Dokumentace však neobsahuje informace o časovém průběhu těžby, konečné podobě rekultivace, majetkoprávní dostupnosti ploch ani o jejich budoucím hydrologickém a biologickém využití. Tuto možnost proto nelze v posudku považovat za součást zajištěné kompenzace ani ji zahrnout do hodnocení její dostatečnosti. Může být pouze jedním z prostorových řešení, která budou následně odborně prověřena.

Požadavek AOPK není formulován jako závěr o nepřijatelnosti záměru nebo o nemožnosti jeho realizace. Z vyjádření naopak vyplývá, že AOPK považuje většinu opatření navržených v biologickém hodnocení za vhodnou a jižní nelesní pás při správném vodním režimu a dlouhodobém managementu za potenciálně dostačující náhradní opatření pro některé dotčené druhy. Výhrada se soustřeďuje především na nedostatečný rozsah kompenzace specifické ekologické funkce polního mokřadu pro dotčené druhy ptáků. Požadované rozšíření a vhodnější prostorové uspořádání náhradních biotopů nejsou ve vyjádření označeny za nereálné. AOPK nad rámec uvedených požadavků nevyslovuje závěr, že by záměr nebylo možné akceptovat.

Zpracovatel posudku proto přebírá do návrhu podmínek závazného stanoviska EIA požadavek, aby před zahájením zásahu do stávajícího polního mokřadu bylo na základě odborně zpracovaného návrhu prokázáno dostatečné plošné a funkční nahrazení dotčeného biotopu. Návrh musí prověřit rozšíření jižního nelesního pásu s vodními prvky nejméně na dvojnásobek rozsahu původně navržených ploch, případně rovnocenné nebo účinnější řešení založené na kombinaci ploch v areálu a mimo jeho bezprostřední okolí. Součástí řešení musí být zajištění odpovídajícího vodního režimu, zachování otevřeného nelesního charakteru, omezení rušení světlem, hlukem a provozem, dlouhodobý management a právní i věcné zabezpečení náhradních biotopů tak, aby nebyly ohroženy dalšími etapami rozvoje záměru. Vyřešením tohoto požadavku zpracovatel posudku podmiňuje realizaci záměru.

Ostatní opatření doporučená biologickým hodnocením, zejména vytvoření tůní s pozvolnými břehy, přírodě blízká revitalizace přeloženého vodního toku, zachování otevřeného charakteru okolí polních mokřadů, použití původních druhů dřevin, vhodné osetí a mozaikovitá údržba travobylinných porostů, zajištění odpovídajícího vodního režimu a dlouhodobá péče o náhradní biotopy, považuje AOPK za vhodně navržená. Zpracovatel posudku se s tímto hodnocením ztotožňuje a příslušné požadavky přebírá do návrhu podmínek stanoviska v rozsahu potřebném k zajištění jejich realizace a účinnosti. Umístění suchého poldru ani definitivní vodohospodářské řešení nejsou v dokumentaci určeny natolik podrobně, aby bylo možné bez dalšího potvrdit jejich funkční propojení s náhradními mokřadními biotopy. Rovněž tuto vazbu je proto nutné dorešit v navazující projektové přípravě.

Ve vztahu k fotovoltaickým panelům zpracovatel posudku konstatuje, že dokumentace předpokládá přípravu částí střešních ploch pro jejich případné budoucí umístění, avšak

biologické hodnocení samostatně neposuzuje riziko jejich záměny za vodní hladinu ptáky ani jejich přitažlivost pro vodní hmyz. Vyjádření AOPK proto v tomto bodě doplňuje aspekt, který v biologickém hodnocení nebyl konkrétně řešen. Vzhledem k blízkosti nádrže Jesenice, zániku polního mokřadu a předpokládanému využívání území vodními a mokřadními druhy je odůvodněné požadovat, aby případně instalované fotovoltaické panely byly řešeny způsobem omezujícím polarizaci a riziko záměny za vodní plochu. Zpracovatel posudku proto přebírá do návrhu podmínek stanoviště požadavek na použití vhodných antireflexních povrchů a na odborné prověření dalších prvků snižujících přitažlivost panelů pro ptáky a vodní hmyz podle aktuálních odborných podkladů AOPK. Konkrétní použití bílé nepolarizující mřížky nelze bez znalosti výsledného typu panelů a technického řešení předem stanovit jako jedinou přípustnou variantu, její použití nebo rovnocenné technické řešení však musí být v navazující projektové přípravě prověřeno.

2. Zhodnocení vlivu na krajinný ráz

Z hlediska vizuální a estetické charakteristiky krajiny je vliv záměru hodnocen jako středně silný. Výrobní haly, logistické plochy, dopravní infrastruktura a další technické objekty budou představovat výrazný plošný zásah do dosud převážně otevřené zemědělské krajiny. Lokalita záměru je pohledově poměrně otevřená a rozsáhlé zemědělské plochy v okolí umožňují delší pohledové vazby. Nový areál bude pohledově exponovaný zejména ze severních a východních směrů a místně také z rekreačních oblastí v okolí vodní nádrže Jesenice. Záměr je viditelný z vyvýšených míst, jako jsou poutní areál Hrozňatov, vyhlídka Těšov a okraj Přírodního parku Český les. Navrhovaný záměr dále posiluje industriální a technický charakter okrajové části města.

Průmyslový areál se bude skládat z několika velkých výrobních budov jednotného architektonického a stavebního konceptu, avšak odlišných velikostí, výšek a funkčních požadavků. Všechny budovy jsou navrženy jako jednoduché jednopodlažní průmyslové haly s velkými podlahovými plochami a betonovou podlahou. Tvar budov bude obdélníkový, s minimální členitostí fasád, světlou výškou od 8 do 12 m a plochými nebo mírně svažitými střechami vybavenými technologickými nástavbami. Výška stavebních objektů nepřesáhne výškový limit 20 m stanovený územním plánem. Architektonické řešení fasád bude provedeno v šedých odstínech s jemnou mikroprofilací povrchu, která omezuje odrazivost fasádních ploch a snižuje riziko vzniku rušivých světelných odlesků. Konkrétní odstíny budou zvoleny v rámci spektra šedých tónů odpovídajících celkovému architektonickému řešení stavby.

Střešní konstrukce jsou navrhovány v bílé barvě. Vzhledem k velkému rozsahu střešních ploch doporučujeme pro jejich řešení rovněž šedavé odstíny. Nejvhodnějším řešením je využití zelených střech, alespoň na budovách, kde je to technicky možné, zejména na doprovodných, skladovacích a administrativních budovách.

Plánovaný zelený izolační pás s výsadbou dřevin může plnit významnou úlohu při zmírnění vizuálních dopadů a lepším začlenění areálu do okolní krajiny. Navrhujeme jeho využití alespoň na 70 % obvodu areálu. Výsadba by neměla být realizována v okolí vodních prvků v biopásu na jižní straně. Tam, kde výsadbu nelze využít, doporučujeme uplatnit vhodnou modelaci terénu, například zemní val.

Důležitým faktorem určujícím míru začlenění záměru do krajiny i jeho vliv na biotu je osvětlení celého areálu, respektive snaha o minimalizaci světelného znečištění okolí. Všechna osvětlovací a reklamní zařízení musí splňovat požadavky ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.

Podle dokumentace bude venkovní areálové osvětlení a osvětlení parkovišť instalováno v nejnižší možné výšce odpovídající provozním požadavkům a směřováno výhradně dolů. Svítidla budou vybavena stíněním zabraňujícím rozptýlu světla směrem vzhůru a do okolí a budou využity teplé LED světelné zdroje s barevnou teplotou 2 700 K. Po ukončení výrobního provozu bude intenzita osvětlení výrazně omezena, případně bude osvětlení zcela vypnuto. Navržené řešení minimalizuje světelné emise do okolní krajiny a omezuje jejich vliv na noční krajinný ráz i okolní ekosystémy. Při stanovení světelného spektra budou dále zohledněny požadavky metodiky U500 „Metodika hodnocení vlivů světelného znečištění na volně žijící živočichy a ekosystémy“.

Důležitou podmínkou je vypnutí nebo významné snížení úrovně osvětlení v době od 22:30 do 5:30. Zelené plochy zůstanou neosvětlené z důvodu ochrany hmyzu a drobných živočichů. Osvětlení bude výrazně omezeno ve směru k náhradním biotopům v jižní části zeleného pásu.

Z hlediska krajinného rázu náš úřad souhlasí se závěry hodnocení krajinného rázu CHKO Český les (Vondráčková, 9/2025): Ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, lze celkový vliv záměru hodnotit jako zásah zvýšené intenzity do krajinného rázu, zejména z hlediska vizuální a prostorové proměny území. Vzhledem k již existujícímu technicko-průmyslovému charakteru širšího území, poloze v návaznosti na významnou dopravní infrastrukturu a navrženým zmírňujícím opatřením lze však záměr z hlediska ochrany krajinného rázu hodnotit jako podmíněně akceptovatelný.

Komentář zpracovatele posudku:

Vliv záměru na krajinný ráz je v dokumentaci řešen samostatně v kapitole D.I.8 a podrobně v příloze č. 7. Hodnocení vymezuje dotčený krajinný prostor, posuzuje přírodní, kulturní, historické, vizuální a estetické charakteristiky krajiny a obsahuje vizualizace z poutního areálu Hrozňatov, vyhlídky Zlatý vrch, věže kostela sv. Mikuláše v Chebu, vyhlídky Těšov a z okraje Přírodního parku Český les. Zohledněny jsou rozměry a výškové uspořádání hal, technické nástavby, barevnost fasád a střech, izolační zeleň a noční osvětlení. Závěr hodnotí záměr jako zásah zvýšené intenzity, který je s ohledem na stávající technicko-průmyslový charakter širšího území, návaznost na dopravní infrastrukturu a navržená zmírňující opatření podmíněně akceptovatelný. AOPK se s tímto základním hodnocením výslovně ztotožňuje.

Dokumentace již předpokládá šedé odstíny fasád s omezenou odrazivostí, padesát metrů široký pás izolační zeleně, směřování osvětlení výhradně dolů, použití teplých světelných zdrojů o barevné teplotě 2700 K, snížení nebo vypnutí osvětlení po ukončení výrobní směny a omezení osvětlení zelených ploch. Připomínky AOPK týkající se šedavých odstínů rozsáhlých střech, ozelenění alespoň 70 % obvodu areálu, náhradní modelace terénu tam, kde výsadba nebude možná, a přesného časového omezení osvětlení však nejsou v dokumentaci ve všech případech vyjádřeny stejně určitě a závazně. U střech dokumentace naopak uvádí bílou barvu, která může vzhledem k rozsahu střešních ploch zvyšovat jejich vizuální uplatnění v dálkových a nadhledových pohledech.

Zpracovatel posudku proto požadavky AOPK na konečné barevné a materiálové řešení rozsáhlých střešních ploch, rozsah a funkční spojitost obvodové zeleně, doplňkovou modelaci terénu a omezení venkovního osvětlení akceptuje a přebírá je do návrhu podmínek stanoviska EIA. Podmínky musí současně respektovat rozdílné funkce jednotlivých částí zeleného pásu. V jižní části určené pro náhradní mokřadní a nelesní biotopy nelze požadovat souvislou výsadbu dřevin, která by byla v rozporu s nároky čejky chocholaté, kulíka říčního a dalších druhů otevřené zemědělské krajiny. Rozsah vegetačního odstínění proto musí být dosažen především na ostatních částech obvodu areálu, zatímco jižní biopás musí být řešen převážně jako otevřený, pravidelně udržovaný a dostatečně zavodněný prostor.

Celkově vyjádření AOPK nezpochybňuje možnost realizace záměru, ale identifikuje oblasti, v nichž dokumentace buď dostatečnost navržených opatření jednoznačně neprokazuje, nebo neobsahuje jejich dostatečně konkrétní vymezení. Zpracovatel posudku proto požadavky na plošné a funkční posílení náhradních biotopů, omezení rizik spojených s fotovoltaickými panely a konkretizaci opatření k ochraně krajinného rázu přebírá do návrhu podmínek závazného stanoviska EIA. Při splnění těchto podmínek a ostatních opatření převzatých z biologického hodnocení a hodnocení krajinného rázu lze připomínky AOPK považovat za vypořádané a vlivy záměru na biotu a krajinný ráz za podmíněně akceptovatelné.

DOTČENÉ ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVY

18) Karlovarský kraj, ze dne 11. 8. 2026

...

Karlovarský kraj, po prostudování předložené dokumentace, se záměrem „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“, při dodržení navržených opatření, souhlasí a nemá k němu připomínek.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

OSTATNÍ SUBJEKTY A VEŘEJNOST

V zákonném termínu byla obdržena následující vyjádření ostatních subjektů a veřejnosti.

19) Tomáš Peták, ze dne 14. 7. 2026

...

Realizaci tohoto projektu obecně podporuji, neboť v něm spatřuji přínos pro ekonomický rozvoj Chebu. Považuji však za zcela zásadní, aby byl areál postaven v maximální možné míře jako udržitelný a ekologický projekt, kde příroda dostane plnohodnotnou šanci a kde budou minimalizovány negativní dopady na okolí.

Vzhledem k rozsahu plánovaného Truck Parku požaduji, aby Ministerstvo životního prostředí v rámci stanoviska EIA uložilo oznamovateli splnění následujících podmínek a opatření:

1. Ekologická opatření pro udržitelný areál (Zelená továrna)

- Udržení vody v krajině: Požaduji zřízení přírodně blízkého retenčního rybníčku nebo soustavy tůní v areálu namísto pouhých podzemních betonových jímek.
- Využití dešťové vody: Požaduji stavebně-technické řešení, které zajistí 100% zachytávání a následné využití dešťové vody pro provoz sociálních zařízení (splachování toalet) a technologické účely.
- Zelená infrastruktura: Z důvodu masivního záboru ploch požaduji povinnou realizaci zelených střech na objektech a osázení areálu hustou izolační zelení z původních dřevin pro podporu biodiverzity a zmírnění efektu tepelného ostrova.
- Udržitelná energetika: Požaduji, aby energetický koncept areálu striktně využíval obnovitelné zdroje energie, zejména plošnou instalaci střešních fotovoltaických elektráren (FVE) a využití tepelných čerpadel pro vytápění a chlazení.

Komentář zpracovatele posudku:

Ve vztahu k požadavkům na ekologická opatření pro udržitelný areál („Zelená továrna“) dokumentace již obsahuje řadu opatření zaměřených na hospodaření se srážkovými vodami, podporu infiltrace a retence vody v území, realizaci rozsáhlých ploch izolační a areálové zeleně a kompenzační opatření na podporu biodiverzity, která byla zohledněna rovněž při hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Po severním, východním a jižním obvodu SPP Cheb je navržen veřejně přístupný izolační zelený pás o šířce přibližně 50 m a rozloze 22,81 ha, přičemž jižní část zeleného pásu má zahrnovat mimo jiné biopásy, lesostepi, mokřady, tůně a přírodně blízké vodní plochy.

Dokumentace se problematikou hospodaření se srážkovými vodami zabývá podrobně. Navržen je oddělený systém nakládání s čistými a potenciálně kontaminovanými srážkovými vodami, jejich retence, částečné vsakování a regulované odvádění. Čisté dešťové vody ze střech mají být odděleny od vod potenciálně znečištěných ropnými látkami a od splaškových vod, svedeny do areálové dešťové kanalizace a dále do retenčně-vsakovacích zařízení. Součástí návrhu je rovněž vybudování několika podzemních nádrží o celkovém objemu do 40 m³, které budou sloužit k akumulaci vody pro závlivu zeleně v areálu. Dokumentace současně uvádí, že technologické odpadní vody budou v maximální možné míře recirkulovány a znovu používány.

Požadavek na stoprocentní zachytávání a využití dešťových vod pro sociální zařízení a technologické účely však představuje požadavek na konkrétní technické řešení nad rámec dokumentace. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že by při navrženém systému hospodaření se srážkovými vodami, retence, částečného vsakování, regulovaného odvádění, akumulace částí vod pro závlivu a recirkulace technologických odpadních vod v maximální možné míře vznikaly dosud neposouzené významné negativní vlivy, které by podmiňovaly stanovení takového požadavku jako nezbytné podmínky přijatelnosti záměru.

Dokumentace rovněž předpokládá využití tepelných čerpadel pro vytápění a chlazení objektů, přípravu teplé vody, ohřev technologické vody a chlazení, včetně rekuperace tepla. Současně počítá s přípravou střešních konstrukcí pro případnou instalaci fotovoltaických panelů, přičemž cca 60 % střechy hlavní výrobní haly má být připraveno pro budoucí osazení FVE panely. Dále je předpokládáno využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů s certifikátem původu.

Požadavek na povinnou plošnou instalaci FVE a povinnou realizaci zelených střech představuje požadavek na konkrétní technické řešení nad rámec dokumentace. Dokumentace již obsahuje jiná opatření zaměřená na snížení energetické náročnosti, využití obnovitelných zdrojů, hospodaření se srážkovými vodami, podporu retence a vytvoření rozsáhlé zelené infrastruktury v území. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že by bez povinné realizace zelených střech nebo plošné instalace FVE vznikaly významné negativní vlivy záměru, které by nebyly dokumentací posouzeny nebo které by činily záměr nepřijatelným.

Požadavky uvedené v této části vyjádření jsou tedy v rozsahu odpovídajícím výsledkům hodnocení již částečně zohledněny v návrhu záměru. V části, v níž směřují k dalším konkrétním technickým řešením nad rámec dokumentace, nebylo zjištěno, že by jejich převzetí do podmínek stanoviště bylo nezbytné k vyloučení nebo omezení významných negativních vlivů záměru na životní prostředí nebo veřejné zdraví, ani že by šlo o požadavky přímo vyplývající ze závazných právních předpisů.

2. Doprava a převedení zátěže na železnici

- Kolejová doprava: Aby se předešlo enormnímu zatížení silniční sítě v Chebu, požadují prověřit a zapracovat řešení, které přivede kolejovou dopravu (vlečku) přímo do areálu Truck Parku, a převede tak maximum nákladů na železnici.
- Posouzení kapacity silnic: Žádám o detailní dopravně inženýrské posouzení zohledňující kumulativní vlivy s již existujícími zónami, aby nákladní automobily nezpůsobovaly dopravní kolapsy na stávajících komunikacích.
- Požadují zkapacitnění silnice II/602 v úseku mezi oběma sjezdy z dálnice D6 (Cheb-Dolní Dvory a Planá – silnice I/21) v celé délce na uspořádání 2+1 pruhu pro oddělení nákladní dopravy směřující do areálu od ostatního provozu.
- Požadují prověřit a navrhnout místa s dostatkem parkovacích ploch pro nákladní automobily (kamiony), kde budou řidiči trávit čas před vykládkou/nakládkou a povinné pauzy.

• Požadují, aby investor vešel v kontakt s dostatkem soukromých subjektů, které současně s výstavbou Truck Parku vybudují v okolí dostatečné zázemí pro zaměstnance, návštěvníky a řidiče kamionů včetně sociálních zařízení a odstavných ploch.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavky na dopravu a převedení zátěže na železnici jsou v dokumentaci zohledněny zejména v rámci dopravně-inženýrských podkladů, které tvoří přílohu dokumentace. Dokumentace hodnotí provoz záměru ve variantních scénářích bez příp. železničního překladiště v ŽST Cheb a s jeho realizací. V případě realizace železničního překladiště se nepředpokládá vznik nové dodatečné dopravy, ale změna distribučních vazeb části nákladní dopravy. Celkově má podle dokumentace dojít k převedení přibližně 100 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin obousměrně z přímé silniční obsluhy areálu na vazbu areál – překladiště. Vybudování železničního překladiště Cheb je však samostatným záměrem, který je podle dokumentace ve fázi zadání studie proveditelnosti a jeho realizace se předpokládá po roce 2032.

Požadavek na přivedení kolejové dopravy formou vlečky přímo do areálu představuje odlišné technické řešení dopravní obsluhy, které není součástí záměru hodnoceného v dokumentaci. Dokumentace namísto toho zohledňuje výhledový dopravní scénář s využitím železničního překladiště v ŽST Cheb, jehož dopravní důsledky zahrnuje do modelovaných stavů a hodnocení kumulativních vlivů. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že by navržené dopravní řešení bez přímého napojení areálu vlečkou vedlo k významným negativním vlivům, které nebyly v dokumentaci posouzeny, činilo záměr nepřijatelným nebo odůvodňovalo stanovení přímého kolejového napojení jako podmínky závazného stanoviska.

Požadavek na detailní dopravně-inženýrské posouzení kapacity silnic a kumulativních vlivů je dokumentací již naplněn. Dopravně-inženýrské podklady byly zpracovány pro více časových horizontů, včetně stavební fáze, uvedení 1. etapy do provozu a dlouhodobého výhledu roku 2035, a zohledňují obecný růst dopravy i konkrétní rozvojové záměry v území. Mezi záměry uvažované v rámci výhledových dopravních podmínek patří mimo jiné Průmyslový park Cheb SO 09 (H&M), Panattoni Park Cheb Jih včetně přestavby technologie v hale B a dostavby haly C, Zóna ekonomického rozvoje EURON – Hradiště u Chebu a další rozvojové záměry v území. Dopravní hodnocení proto nepředstavuje izolované posouzení samotného areálu Mercedes-Benz Truck Park v Chebu, ale posouzení výhledového zatížení komunikační sítě při zohlednění dalších relevantních rozvojových aktivit v území.

Pro kapacitní posouzení byl zpracován mikrosimulační dopravní model v prostředí PTV VISSIM, který umožňuje hodnotit nejen jednotlivé křižovatky, ale také vzájemné vazby mezi uzly, tvorbu kolon, zpětné vzduť a chování dopravní sítě v kritických špičkových intervalech. Výsledky posouzení podle dokumentace prokazují, že posuzovaná komunikační síť je při uvažovaném dopravním zatížení celkově provozně funkční a nevykazuje plošné přetížení, systémové šíření kongescí ani zpětné vzduť do prostoru dálnice D6. Jako významné prvky stabilního provozu byly identifikovány zejména kapacitní úprava hlavního vjezdu V1, úprava křižovatky K8, finální řešení křižovatky K7 a vhodné nastavení vnitřní a provozní organizace areálu.

Požadavek na zkapacitnění celé dotčené silniční trasy na uspořádání 2+1 představuje návrh konkrétního dopravně-technického opatření nad rámec dokumentace. Dokumentace ani dopravně-inženýrské podklady nezakládají závěr, že by takové plošné zkapacitnění komunikace bylo nezbytnou podmínkou přijatelnosti záměru. Jako potřebná opatření pro funkčnost dopravního systému jsou v dokumentaci identifikována zejména výše uvedená opatření na úrovni dopravních uzlů a organizace dopravy.

Dokumentace rovněž obsahuje návrh vnitroareálového dopravního řešení, včetně parkovišť pro zaměstnance a návštěvníky, odstavných ploch pro vyrobená nákladní vozidla, manipulačních ploch a logistických funkcí areálu. Dopravně-inženýrské podklady současně uvádějí potřebu v navazující projektové přípravě podrobně řešit vnitřní dopravní organizaci areálu, rozmístění parkovacích ploch, oddělení osobní a nákladní dopravy, režim vjezdových a výjezdových kontrol a dostatečnou akumulaci kapacity uvnitř areálu tak, aby se případné fronty nepřenesly na veřejnou komunikační síť.

Požadavky na vybudování dalších externích parkovacích ploch pro nákladní automobily, určených mimo jiné pro trávení povinných přestávek řidičů, a na zajištění dalšího zázemí prostřednictvím soukromých subjektů představují požadavky směřující nad rámec posuzovaného záměru. Z dokumentace nevyplývá, že by absence těchto externích zařízení zakládala dosud neposouzený významný negativní vliv záměru na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Tyto požadavky proto nejsou navrhovány k převzetí do podmínek stanoviska.

Celkově lze uzavřít, že požadavky týkající se dopravního posouzení, kumulativních vlivů, směřování nákladní dopravy, výhledového dopravního scénáře s využitím železničního překladiště a organizace dopravy uvnitř areálu jsou v podstatném rozsahu zohledněny v dokumentaci a jejích přílohách. Zbývající požadavky směřují k odlišným nebo podrobnějším technickým a organizačním řešením, která nejsou součástí posuzovaného záměru. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že by jejich uplatnění bylo nezbytné k zajištění přijatelnosti záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nebo že by muselo být stanoveno jako podmínka závazného stanoviska.

3. Hluková zátěž, vibrace a ovzduší

- Ochrana před hlukem v režimu 24/7: Požadují přepracování hlukové studie tak, aby striktně garantovala dodržení nočních hlukových limitů pro nejbližší obytnou i rekreační zástavbu za pomoci účinných protihlukových stěn či zemních valů.
- Kvalita ovzduší: Žádám o doplnění rozptylové studie o modelování rizikových situací (např. dopravní špičky a inverze) z hlediska emisí z nákladních vozidel a jejich vlivu na zdraví obyvatel Chebu.

Komentář zpracovatele posudku:

Problematika hlukové zátěže, vibrací a kvality ovzduší je v dokumentaci řešena samostatnými odbornými podklady, zejména akustickými studiemi pro hluk ze stavební činnosti, hluk z provozu záměru a hluk z automobilové dopravy, dále rozptylovou studií a autorizovaným posouzením vlivů na veřejné zdraví. Tyto podklady hodnotí jak fázi výstavby, tak fázi provozu záměru Mercedes-Benz Truck Park v Chebu, včetně denní a noční doby, nejbližších akusticky chráněných objektů, automobilové dopravy na veřejné komunikační síti, stacionárních zdrojů hluku v areálu a zdravotních rizik souvisejících s hlukem a imisní zátěží.

Požadavek na ochranu před hlukem v režimu 24/7 je v dokumentaci věcně zohledněn tím, že akustická studie z provozu záměru hodnotí stacionární zdroje hluku v denní i noční době a pro chráněné venkovní prostory staveb pracuje s hygienickými limity 50 dB v denní době a 40 dB v noční době. Výpočet je podle studie proveden na straně bezpečnosti, když není uvažován „tichý režim“ vzduchotechnických jednotek, venkovních jednotek tepelných čerpadel a klimatizací během noci. Studie dále uvádí, že u dominantních zdrojů hluku na střechách objektů, konkrétně u tepelných čerpadel, budou použity akustické kryty s útlumem 15 dB, a že dieselaagregáty a čerpadla sprinklerového systému budou z důvodu zkoušek spouštěny jednou měsíčně po dobu jedné hodiny v denní době.

Z výsledků akustické studie z provozu záměru vyplývá, že po výstavbě záměru budou limity hluku z provozu záměru u nejbližších akusticky chráněných objektů splněny, s výjimkou objektu

na parc. č. 59, č. p. 8, u něhož studie uvádí potřebu individuálního akustického opatření formou odejmutí chráněného venkovního prostoru stavby, například řízeným větráním, větracími štěrbinami nebo rekuperací, přičemž provedení navrhovaných opatření má být řešeno samostatným projektem. Studie současně upozorňuje, že v dalším stupni projektové přípravy je třeba vyhodnotit hlukovou zátěž z areálové rozvodny 110/22 kV, pro kterou v současné době nejsou dostatečné podklady pro provedení akustického posouzení.

Hluk z automobilové dopravy byl hodnocen samostatnou akustickou studií, která stanovuje hygienické limity pro dotčené komunikace a hodnotí období výstavby v roce 2027, provoz první etapy v roce 2029 a provoz první a druhé etapy v roce 2035, a to v dopravních scénářích bez železničního překladiště a s jeho realizací. Studie vychází z intenzit dopravy stanovených v dopravně-inženýrských podkladech. Výpočtové body byly umístěny ve vzdálenosti 2 m před okenními otvory akusticky chráněných místností vybraných nejvíce exponovaných objektů.

Akustická studie z dopravy identifikuje již ve výhledovém stavu bez záměru některé nadlimitně zatížené objekty, zejména v ulici Pražská. Ve stavu se záměrem pak dochází u těchto již nevyhovujících objektů k dalšímu nárůstu hladin hluku z automobilové dopravy. Studie proto navrhuje akustické opatření spočívající ve snížení rychlosti na 50 km/h, při němž má dojít k poklesu hladin hluku z automobilové dopravy o 2,7 až 2,8 dB. Po realizaci tohoto opatření má podle studie dojít k tomu, že v souvislosti s nárůstem automobilové dopravy vyvolané záměrem nebude docházet k překročení limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.; v případě nemožnosti realizace snížení rychlosti studie uvádí jako další možná opatření protihlukové stěny, změnu povrchu, větrací štěrbinu apod.

Požadavek na obecné přepracování hlukové studie za účelem doplnění protihlukových stěn nebo zemních valů proto není důvodný v celém požadovaném rozsahu. Dokumentace již hlukovou zátěž hodnotí pro denní i noční dobu, identifikuje problematická místa a uvádí konkrétní opatření tam, kde jsou podle výsledků hodnocení potřebná. Protihlukové stěny či jiná opatření nelze v rámci stanoviska požadovat plošně pouze na základě obecného požadavku veřejnosti, ale pouze tehdy, pokud jejich potřeba vyplývá z výsledků akustického hodnocení. V tomto směru je na místě převzít do podmínek stanoviska zejména povinnost realizovat nebo v navazující projektové přípravě dopracovat ta akustická opatření, která jsou v podkladových studiích identifikována jako nezbytná pro splnění hygienických limitů nebo pro řádné ověření dosud projektově neupřesněných zdrojů hluku, zejména areálové rozvodny 110/22 kV.

Ve vztahu ke kvalitě ovzduší byla zpracována rozptylová studie, která hodnotí fázi výstavby i fázi provozu záměru. Rozptylová studie pracuje s meteorologickými a rozptylovými podmínkami včetně stabilitních tříd atmosféry; výslovně popisuje superstabilní a stabilní třídu jako situace spojené s potlačenou vertikální výměnou ovzduší a tvorbou inverzních stavů. Studie dále uvádí větrnou růžici zpracovanou ČHMÚ a charakterizuje místní rozptylové podmínky, včetně četnosti klidových stavů.

Rozptylová studie současně pracuje s emisemi z automobilové dopravy generované záměrem ve výhledovém roce 2035, přičemž z důvodu předběžné opatrnosti uvažuje veškerou dopravu se spalovacími motory, ačkoliv dokumentace uvádí cíl investora zajistit po zahájení výroby návoz materiálu do areálu elektrickými nákladními vozidly až z 30 %. Při výpočtu emisí z automobilové dopravy je dále uvažována plynulost dopravy na úrovni 5, tedy popojíždění, a je zohledněna také resuspenze tuhých znečišťujících látek do ovzduší.

Požadavek na doplnění rozptylové studie o rizikové situace typu inverzí a nepříznivých rozptylových podmínek je tedy již podstatně pokryt použitou metodikou rozptylové studie, která s těmito meteorologickými stavy pracuje prostřednictvím stabilitních tříd atmosféry a větrné růžice. Požadavek na samostatné modelování dopravních špiček je zčásti pokryt konzervativním nastavením emisního výpočtu, zejména uvažováním nepříznivé plynulosti dopravy a

spalovacích motorů u celé generované dopravy. Z provedeného hodnocení přitom nevyplyvá, že by absence dalšího samostatného scénáře dopravní špičky zakládala důvodné podezření na dosud neposouzené významné negativní vlivy na kvalitu ovzduší.

Rozptylová studie hodnotí rovněž krátkodobé maximální koncentrace. U provozu záměru uvádí, že imisní limit pro nejvyšší denní koncentraci PM₁₀ se vztahuje na 36. nejvyšší denní koncentraci v roce a že imisní příspěvek provozu záměru k denním maximům převyšujícím desetinu limitu, tj. 5 µg/m³, lze očekávat po dobu nejvýše 4 dnů v roce; tyto hodnoty studie označuje za velmi dobře přijatelné. Ve vztahu ke zpřísněným budoucím imisním limitům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 studie uvádí, že imisní příspěvky provozu záměru by se neměly pohybovat na úrovních, které by spolu s koncentracemi imisního pozadí způsobily překročení zpřísněných limitů pro průměrné roční i krátkodobé maximální koncentrace.

Vlivy emisí z dopravy a dalších zdrojů záměru na veřejné zdraví byly dále posouzeny v autorizovaném posouzení vlivů na veřejné zdraví. Toto posouzení uvádí, že při hodnocení expozice byl použit princip předběžné opatrnosti zohledněním teoretické až hypotetické nejvyšší možné expozice dotčených obyvatel pro trvalý pobyt ve venkovním prostředí, přičemž expozice fyzikálním i chemickým škodlivinám byla posuzována jako trvalá chronická zátěž. Posouzení současně uvádí, že provoz záměru bude působit během denní i noční doby, avšak v noční době bude provozován v nižší intenzitě.

Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví dále konstatuje, že očekávané změny vlivů na veřejné zdraví při realizaci záměru budou v praxi zanedbatelné, krátkodobě vymezené a preventabilní s využitím navržených opatření. Ve vztahu k benzenu a benzo(a)pyrenu posouzení uvádí, že vliv záměru je modelován jako přijatelný v okolí areálu i podél přepravních tras, očekávaná změna zdravotního rizika v oblastech s trvalým osídlením bude zanedbatelná a imisní příspěvky záměru nepředstavují významnou změnu rizika pro veřejné zdraví.

Na základě uvedeného lze uzavřít, že požadavky týkající se hluku, ovzduší a veřejného zdraví jsou v podstatném rozsahu již zohledněny v dokumentaci a jejich odborných přílohách. Dokumentace neomezuje hodnocení pouze na obecný provoz záměru, ale zahrnuje samostatné posouzení hluku ze stavební činnosti, hluku z provozu areálu, hluku z automobilové dopravy, imisních příspěvků záměru a zdravotních rizik. Zbýlé požadavky na plošné přepracování hlukové studie, obecné doplnění protihlukových stěn nebo zemních valů a další samostatné modelování rizikových situací v rozptylové studii představují požadavky nad rámec již provedeného hodnocení. Z provedeného posouzení nevyplyvá, že by jejich realizace byla nezbytnou podmínkou přijatelnosti záměru. Do podmínek stanoviska je proto namísto promítnout pouze ta opatření a navazující ověření, která mají přímou oporu ve výsledcích odborných studií, zejména realizaci akustických opatření u identifikovaných problematických objektů nebo dopracování hlukového posouzení dosud projektově neupřesněných zdrojů hluku.

Závěr:

Žádám Ministerstvo životního prostředí, aby tyto připomínky zohlednilo a zapracovalo je jako závazné podmínky do navazujících řízení.

Souhlasím se zveřejněním svých připomínek bez uvedení osobních údajů podléhajících ochraně dle pravidel GDPR.

Komentář zpracovatele posudku:

Z výše uvedeného vypořádání je zřejmé, že převážná část uplatněných připomínek je již v odpovídajícím rozsahu součástí dokumentace a byla zohledněna v rámci hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Ostatní požadavky představují návrhy na další

zvýšení environmentálního standardu záměru nebo na realizaci konkrétních technických, organizačních či provozních opatření nad rámec dokumentace. Z provedeného hodnocení však nevyplývá, že by jejich realizace byla nezbytnou podmínkou přijatelnosti záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Z těchto důvodů nejsou tyto nadstandardní požadavky zpracovatelem posudku navrhovány k převzetí do podmínek stanoviska.

Osobní údaje podatele vyjádření převzal zpracovatel posudku pouze v rozsahu údajů obsažených v Ministerstvem životního prostředí předaném a již anonymizovaném vyjádření, viz samostatná příloha posudku.

20) Michal Tancoš, ze dne 17. 7. 2026

Vyjádření k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“

[1] Dne 13. 07. 2026 byla na úřední desce krajského úřadu Karlovarského kraje zveřejněna informace o dokumentaci oznamovatele Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o. (dále jen „dokumentace“) k záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ (dále jen „záměr“). V souladu s § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon EIA“), tímto podávám v zákonné lhůtě nesouhlasné vyjádření, které odůvodňuji následovně:

[2] Jsem dotčenou osobou ve smyslu § 3 písm. i) odst. 1 zákona EIA, neboť dotčeným územním samosprávným celkem je město Cheb, jehož jsem občanem, a realizací záměru dojde k neopodstatněné produkci CO₂ podporující změnu klimatu a v jejím důsledku ke zhoršení podmínek k životu v ČR, čímž je dotčeno moje právo na příznivé životní prostředí.

[3] Státní investiční a rozvojová společnost, a.s. (dále jen „SIRS“), která se na realizaci záměru podílí, zveřejnila v červnu 2025 takzvané Odborné posouzení konceptu v oblasti energetických řešení¹ (dále jen „studie SIRS“), ve kterém posuzovala realizovatelnost a ekonomiku pěstování polní topné biomasy a její energetické využití v kombinaci se sběrem a ukládáním solárního tepla pro chebské dálkové vytápění na zemědělském půdním fondu (dále jen „ZPF“) určeném pro realizaci záměru. Studie SIRS (s. 5 studie) prokázala realizovatelnost takového konceptu a dospěla k ceně tepla 786 až 952 Kč/GJ, po přičtení 12 % DPH a 300 Kč/GJ na provoz tepelných sítí k ceně 1 216 až 1 402 Kč/GJ s průměrem 1 309 Kč/GJ, tj. o 45 korun (o necelá 4 %) více než současná cena tepla v Chebu 1 264 Kč/GJ² včetně DPH. Do kalkulace však SIRS nezahrnula investiční podporu z EU fondů, v obnovitelné energetice běžně ve výši 30 až 60 % ceny investice, která výslednou cenu tepla o 30 až 60 % sníží.

...

[4] Podkladem pro studii SIRS byla studie podatele z února 2025, ve které s využitím dat zahraničních projektů prokázal, že na 10 % plochy ZPF určeného pro realizaci záměru lze spolehlivě vyrobit 50 % roční poptávky po dálkovém teple v Chebu sběrem a ukládáním solárního tepla a na 90 % plochy vypěstovat každoročně 38 % topné biomasy potřebné k zimnímu dotopení solárního systému. ZPF určený pro záměr tak v případě jeho zachování dokáže vyrobit 69 % energie poptávané v chebském dálkovém vytápění. Studie podatele a studie SIRS dokládají, že po dokoupení biomasy v objemu zbývajících 31 % energie plocha ZPF určená pro záměr dokáže dekarbonizovat 100 % tepla poptávaného v chebském dálkovém vytápění a vyrobit ho o třetinu až polovinu levněji než dnes.

[5] Příloha 9 dokumentace, tzv. „klimatická studie“, sleduje pouze emise skleníkových plynů z nárůstu dopravy. Pro první etapu záměru jde o klimatickou zátěž 1 225 t CO₂ ročně, pro druhou etapu 4 618 t CO₂ ročně (s. 17 přílohy 9). Není uvedena klimatická zátěž ze spotřeby elektřiny a tepla. Je pouze předpokládáno, že bude využita elektřina z obnovitelných zdrojů s certifikátem původu a teplo bude vyrobeno tepelnými čerpadly z elektřiny (s. 3 přílohy 9). Půjde-li o certifikovaný odběr obnovitelné elektřiny ze SRN, jak lze dle původu vlastníka záměru očekávat, účetně bude záměr odebírat obnovitelnou elektřinu ze SRN a dosáhne uhlíkové neutrality, ale fyzicky bude elektřina odebrána z české národní sítě, kde je energetický mix zhruba z poloviny založen na fosilních palivech. Při deklarované spotřebě elektřiny v první etapě 68 000 MWh/rok a emisním faktoru⁴ českého mixu elektřiny 0,33 t CO₂/MWh by záměr produkoval 22 440 t CO₂ na českém území. Předpokládaná výroba z fotovoltaiky na střechách záměru není uvedena, takže může být

spotřebována mimo uvedených 68 000 MWh/rok například k dobíjení budoucí nákladní elektroflotily. Po přičtení emisí z nárůstu dopravy by záměr dnes produkoval klimatickou zátěž 23 665 t CO₂ ročně v české bilanci v první etapě. Hodnota překračuje hranici významnosti 20 000 t CO₂ ročně v metodice EU, projekt by spadl mezi záměry s významnou produkcí CO₂ v bilanci ČR a vyžadoval by hodnocení uhlíkové stopy (s. 14 přílohy 9). Pokles emisního faktoru českého mixu elektřiny vykazuje trend zpomalení na jednu setinu ročně. Pro rok 2029 zprovoznění první etapy záměru to odpovídá faktoru 0,30 a produkci 20 400 t CO₂, po přičtení zátěže z nárůstu dopravy bude záměr zatěžovat klima množstvím 21 625 t CO₂ ročně. Hodnota je stále nad hranicí významnosti 20 000 t CO₂ a bude uvažována v další argumentaci.

[6] Klimatická zátěž z chebského dálkového vytápění je po přepočtení spotřeby paliv dle Městské energetické koncepce Cheb emisními faktory zemního plynu a lehkého topného oleje 13 676 t CO₂ ročně v optimistickém scénáři roku 2022, kdy vlivem energetické krize, následných úsporných opatření a teplejší zimy klesla spotřeba paliv o 41 %, až 20 738 t CO₂ ročně v konzervativním scénáři průměru let 2015 až 2021. Energetická koncepce Chebu neuvádí konkrétní strategii pro úplnou dekarbonizaci chebského dálkového vytápění, ale navrhuje například energetické využití směsného komunálního odpadu, které z velké části spaluje fosilní paliva ve formě plastů a není uhlíkově neutrální. Ani Karlovarský kraj dle dokumentace nemá konkrétní strategii dekarbonizace veřejné energetiky (s. 8 přílohy 9).

[7] Klimatická studie nehodnotí vliv emisí CO₂ na lidské zdraví, jejichž skleníkový efekt a jím vyvolaná předčasná úmrtí z oteplování klimatu jsou vyčíslitelná podle metriky úmrtnostních nákladů uhlíku (mortality cost of carbon MCC), která prošla recenzním oponentním řízením při publikování v časopise Nature.6 Metrika určuje vliv marginálních emisí CO₂ na nadměrná úmrtí vytvořením integrovaného modelu hodnocení klimatu, ekonomiky a demografie s názvem DICE-EMR, který zahrnuje funkci reakce na klima a úmrtnost odhadnutou z interdisciplinární systematické výzkumné syntézy 100 studií. DICE-EMR aktualizuje klimatickou politiku předepsanou nositelem Nobelovy ceny za ekonomii Williamem Nordhausem tím, že rozšiřuje jeho vlivný model DICE o vliv změny klimatu na lidskou úmrtnost.7 Metrika MCC odhaduje počet úmrtí navíc způsobených uvolněním 1 t CO₂ v základním scénáři emisí na 2.26×10^{-4} , tzn. přidání 4 434 t CO₂ (hodnota v roce 2020) způsobí v letech 2020–2100 celosvětově jedno další úmrtí navíc. V důsledku emisí CO₂ chebského dálkového vytápění vypuštěných za jediný rok zemře podle metriky MCC nejméně 5 lidí, tzn. odložení dekarbonizace o pět let si vyžádá životy nejméně 25 lidí apod.

[8] Představme si město velikosti Chebu, které má jediný zdroj pitné vody. Stát místní politiky zkorumpuje nabídkou, že pokud tento jediný zdroj pitné vody prodají německému průmyslníkovi, který vodu znehodnotí, dostane jejich město jednorázově dvě miliardy korun a do Chebu přijdou inovace a pracovní místa. Politici si představí, jak za dvě miliardy rychle staví přístavbu knihovny, divadla, akvapark atd., jak tím získávají politické body pro setrvání v politice a okamžitě souhlasí. Záměr vstoupí do EIA, kde je odsouhlasen, protože stát zpracoval studii, podle které když město vodu neprodá, bude to pro něj znamenat úšlou příležitost dvě miliardy korun, a proto je rozumné vodu prodat a znehodnotit. Můžeme ji přece nakoupit jinde. Absurdita, že na takový záměr bude vydáno souhlasné stanovisko EIA, je evidentní jen proto, že jde o pitnou vodu, jejíž význam chápe každý. Jinak příběh popisuje realitu v Chebu kolem biomasy, veřejného ZPF a dekarbonizace veřejné energetiky. Město má dálkové vytápění, na kterém je existenčně závislá zhruba polovina obyvatel. Vytápění bude třeba dekarbonizovat, jinak neúnosně zdraží o emisní povolenky. Stát pořídil studii, která prokázala, že nejlevnější bude dekarbonizace místně pěstovanou biomasou a sběrem a ukládáním solárního tepla na velkém poli za městem v majetku radnice. Protože tam ale může stát německá továrna, ze které hrstka vlivných bude mít osobní prospěch, stát studii zmanipuluje a chebské politiky uplatí slibem rychlých dvou miliard korun (vzhledem k energetickému potenciálu ZPF směšná částka) do rozpočtu města. Do výpočtu ceny tepla stát záměrně nezahrne investiční podporu obnovitelné energetiky z EU fondů, se kterou každý ekonom počítá, ale naopak cenu tepla navýší o cenu pozemků, jež přitom nemohou být nákladem tepla, protože město Cheb je již vlastní. Politikům za to, že budou mlčet, stát slíbí ony dvě miliardy korun do radniční kasy a politici chybná data vědomě prezentují a do EIA pošlou projekt na základě vědomého podvodu. Každý člověk se základním vzděláním totiž chápe, že cena tepla byla úmyslně navýšena účetními triky a že jde o podvod, dále že polovina občanů Chebu nic nezíská, když upřednostní soukromou továrnu před zlevněním jejich dálkového vytápění, bez něhož se neobejdou, a že projekt továrny mělo zastupitelstvo dávno zamítnout, neboť ohýbání a zamlčování informací před občany při prodeji městského majetku, jakého se dopouští SIRS a zastupitelstvo Chebu, je nezákonné. Nepostradatelnost veřejného ZPF pro dekarbonizaci veřejné energetiky je přehlížena, protože dopad emisí CO₂ není na první pohled patrný, dokud nejsou vyčísleny v úmrtnostních nákladech uhlíku.

SOUHRN

[9] Město Cheb má nezávisle potvrzeno studií SIRS, že chebské dálkové vytápění lze nejrychleji a s nejvyšším ziskem dekarbonizovat zachováním a udržitelným využíváním ZPF, který město spoluvlastní se státem a který má být zničen stavbou záměru Mercedes-Benz Truck Park v Chebu. Jiné varianty dekarbonizace nebyly posouzeny záměrně, neboť každá větší decentralizace bude méně ekonomicky efektivní a zachování orné půdy by jen podpořila.

[10] Vydáním souhlasného stanoviska EIA pro záměr Mercedes-Benz Truck Park v Chebu bude prokazatelně oddálena dekarbonizace chebského dálkového vytápění a tím uvolněny neopodstatněné emise CO₂, jež za každý rok jejich pokračující produkce zabijí podle metriky MCC nejméně pět lidí. Záměr Mercedes-Benz Truck Park v Chebu, tím, že svým umístěním brání neefektivnější dekarbonizaci veřejného dálkového vytápění a vynucuje v něm pokračující produkci CO₂ s dopadem na lidské zdraví kvantifikovatelným pomocí MCC, má prokazatelně negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví, a to na úrovni ztrát na životech.

[11] Přesunutím záměru Mercedes-Benz Truck Park z Chebu na jinou lokalitu v ČR bude projekt spadat mezi záměry s významnou produkcí CO₂ v bilanci ČR a bude vyžadovat hodnocení uhlíkové stopy, neboť záměr negarantuje nákup české obnovitelné elektřiny, bude tedy spotřebovávat elektřinu z českého mixu s významným podílem fosilní elektřiny a dle odhadu emisního faktoru v roce 2029 produkovat 21 625 t CO₂ ročně, což je nad hodnotou 20 000 t CO₂ ročně, od které podle metodiky EU projekt vyžaduje hodnocení uhlíkové stopy.

DOPORUČENÍ

[12] Záměr Mercedes-Benz Truck Park v Chebu představuje precedens, podle kterého není možné vydat souhlasné stanovisko EIA pro umístění neveřejných staveb na ZPF, jenž je ve vlastnictví obce a je prokazatelně nejvhodnější k neefektivnější dekarbonizaci obecní energetiky, neboť vydání souhlasného stanoviska by vedlo k oddálení prioritní dekarbonizace veřejného sektoru a k neopodstatněným emisím CO₂ s prokázaným negativním dopadem na lidské zdraví a životy prostřednictvím metriky MCC. Záměr Mercedes-Benz Truck Park lze umístit v jiné lokalitě, kde nebude ohrožovat důležitější veřejný zájem dekarbonizace veřejné energetiky. V Karlovarském kraji přicházejí v úvahu lokality na antropogenních půdách po těžbě hnědého uhlí na Sokolovsku. Souhlasné stanovisko EIA by pak mělo být podmíněno požadavkem na certifikovaný odběr výhradně české obnovitelné elektřiny.

[13] ZPF má nezastupitelný strategický význam v dekarbonizaci energetiky kvůli produkci polní topné biomasy jako nejjednoduššího systému akumulace letní solární energie a kvůli nejlevnější možnosti instalace tepelných solárních kolektorů při 40 až 50krát vyšším energetickém zisku z plochy než poskytuje biomasa. Projekty průmyslových zón, které nejsou základní potřebou občanů, na veřejném ZPF musí být odloženy do doby, než Karlovarský kraj a jeho města pořídí detailní koncepcí, jak nejlevněji dekarbonizovat dálkové vytápění, pro něž veřejný ZPF představuje díky biomase a levné instalaci termokolektorů základní energetický zdroj, má-li být dekarbonizace provedena v ekonomický prospěch občanů, nikoli průmyslu.

NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ

[14] Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům dokumentace a záměru jsem přesvědčený, že k záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ není možné vydat souhlasné stanovisko EIA. V zákonné lhůtě proto podávám výše odůvodněné nesouhlasné vyjádření a ve smyslu § 17 odst. 1 zákona EIA žádám příslušný úřad, aby nařídil veřejné projednání.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření se týká zejména vlivů záměru na změnu klimatu, emisí skleníkových plynů, možnosti alternativního využití dotčených pozemků pro energetické účely a odvozených tvrzení o dopadech emisí CO₂ na veřejné zdraví. Problematika změny klimatu je v dokumentaci řešena samostatnou přílohou č. 9, Klimatická studie, která se zabývá charakteristikou projektu a řešeného území, strategickými dokumenty v oblasti klimatu, predikcí vývoje klimatu, procesem prověřování z hlediska klimatického dopadu, posouzením klimatické neutrality, posouzením odolnosti projektu vůči změně klimatu, analýzou citlivosti, expozice a zranitelnosti a souvisejícím shrnutím.

Z hlediska metodického rámce lze konstatovat, že Metodický výklad k aplikaci vybraných nových pojmů a požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 326/2017 Sb., z října 2017 požaduje, aby bylo v rámci dokumentace řešeno zejména, jak je u záměru řešena energetická náročnost a účinnost, přímé či nepřímé emise skleníkových plynů, využití obnovitelných zdrojů energie a opatření ke snižování emisí či zlepšení energetické, provozní nebo logistické efektivity. Tentýž metodický výklad dále uvádí, že hodnocení změny klimatu má zahrnovat vliv záměru na mitigaci změny klimatu, vliv záměru na adaptaci na změnu klimatu a zranitelnost záměru samotného vůči dopadům změny klimatu. Uvedeným hlediskům předložená Klimatická studie věcně odpovídá.

Klimatická studie uvádí očekávané nároky na elektrickou energii v jednotlivých etapách, předpoklad využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů s certifikátem původu, přípravu přibližně 60 % střechy hlavní výrobní haly pro budoucí osazení FVE, využití tepelných čerpadel vzduch-voda pro vytápění budov, výrobu tepla pro technologické procesy, ohřev vody a chlazení budov s využitím rekuperace tepla, dále předpokládaný návoz komponentů elektrickými nákladními automobily v podílu až 30 % do dvou let od zprovoznění závodu s cílem tento podíl dále navyšovat. Současně výslovně uvádí, že zpracování části dokumentace vychází z Technických pokynů Evropské komise pro prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro období 2021 až 2027 a že struktura a rozsah hodnocení odpovídají osnově uvedené v příloze B, části B.2 tohoto dokumentu. Studie dále uvádí, že metodický rámec vyžaduje posouzení projektu ze dvou základních perspektiv, a to mitigace, tedy vyhodnocení příspěvku projektu k emisím skleníkových plynů a jeho směřování ke klimatické neutralitě, a adaptace, tedy posouzení schopnosti projektu reagovat na předpokládané změny klimatických podmínek v průběhu jeho životnosti.

V rámci posouzení klimatické neutrality Klimatická studie uvádí, že metodický přístup je založen na Sdělení Komise 2021/C 373/01, tedy na technických pokynech pro posuzování klimatického dopadu infrastruktury v období 2021 až 2027. Studie dále uvádí, že podle metodiky je hodnocení uhlíkové stopy vyžadováno u projektů, jejichž celkové roční emise oxidu uhličitého přepočtené na ekvivalent CO₂ mohou překročit hranici 20 000 t/rok, a že posuzovaný záměr byl podroben analýze ověřující, zda jeho emise v absolutním či relativním vyjádření tuto mezní hodnotu překračují.

Kvantifikace emisí skleníkových plynů byla v předložené studii provedena pro dopravu vyvolanou záměrem na vnitroareálových a veřejných komunikacích. Použité emisní faktory byly převzaty z metodiky Evropské investiční banky EIB Project Carbon Footprint Methodologies, verze 11.3 z roku 2023. Roční emise z hodnocené dopravy byly vyčísleny na 1 225,06 t CO₂ ekv. pro uvedení první etapy do provozu v roce 2029 a na 4 618,45 t CO₂ ekv. pro plný rozvoj areálu v roce 2035 ve scénáři bez železničního překladiště. Tyto hodnoty jsou výrazně nižší než metodická hranice 20 000 t CO₂ ekv. za rok. Závěr o nevýznamnosti je nicméně doložen pouze pro kvantifikované emise z dopravy, nikoli pro úplnou bilanci všech přímých a nepřímých emisí záměru

Námítka podatele vychází zejména z odlišného výpočtového předpokladu, kdy k emisím z dopravy připočítává emise odpovídající spotřebě elektrické energie při použití emisního faktoru českého energetického mixu. Takový postup však neodpovídá předpokladům hodnoceného řešení uvedeného v dokumentaci, která výslovně počítá s využíváním elektřiny z obnovitelných zdrojů s certifikátem původu, využitím tepelných čerpadel pro vytápění a chlazení, přípravou významné části střech hlavní výrobní haly pro budoucí instalaci FVE a postupným navyšováním podílu elektrické nákladní dopravy. Samotná skutečnost, že podatel používá jiný bilanční předpoklad pro započtení emisí z elektřiny, proto nezakládá závěr, že by dokumentace opomenula vlivy záměru na klima nebo že by byly zjištěny dosud neposouzené významné negativní vlivy záměru.

Ve vztahu k argumentaci alternativním využitím zemědělského půdního fondu pro pěstování biomasy, akumulaci solárního tepla a dekarbonizaci chebského dálkového vytápění je třeba uvést, že tato část vyjádření směřuje převážně k obhajobě jiné koncepce využití dotčeného území a veřejné energetiky města. Proces EIA však posuzuje vlivy předloženého záměru v jeho oznámeném umístění, rozsahu a kapacitě a nemůže nahrazovat rozhodování o obecní energetické koncepci, obchodním modelu dálkového vytápění ani o ekonomické výhodnosti alternativního využití městských či státních pozemků. Dokumentace posuzuje předložený záměr, včetně jeho vlivů na klima, ovzduší, veřejné zdraví, hluk, vodní poměry, přírodu, krajinu a další složky životního prostředí, prostřednictvím samostatných odborných příloh, jejichž seznam je v dokumentaci uveden.

Předložené vyjádření současně neprokazuje, že by případné nerealizování alternativního energetického konceptu představovalo přímý nebo nepřímý významný negativní vliv samotného posuzovaného záměru ve smyslu zákona EIA. Jde o argumentaci založenou na porovnání s jiným možným využitím území, nikoliv o doložení toho, že by dokumentací hodnocený záměr při navržených opatřeních vykazoval nepřijatelné nebo neposouzené vlivy na životní prostředí.

K tvrzením podatele založeným na metrice úmrtnostních nákladů uhlíku je třeba uvést, že předložená příloha č. 5 dokumentace, Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví, hodnotí vlivy na veřejné zdraví podle standardních postupů hodnocení zdravotních rizik, a to osobou s příslušnou autorizací. Posouzení zahrnuje identifikaci rizika, vztah dávky a odpovědi, hodnocení expozice, charakterizaci rizika, hodnocení hluku, chemických imisí a psychických a subjektivních vlivů. V posouzení jsou využity mimo jiné přístupy a referenční hodnoty SZÚ, WHO, US EPA, metodika HRAPIE WHO 2013 pro vztah mezi změnou prašnosti a zdravotními ukazateli, české limity ochrany veřejného zdraví a další odborné zdroje.

Předmětné autorizované posouzení současně uvádí, že při hodnocení expozice byl využit princip předběžné opatrnosti zohledněním teoretické až hypotetické nejvyšší možné expozice dotčených obyvatel pro trvalý pobyt ve venkovním prostředí a že při hodnocení zdravotního rizika byl použit konzervativní přístup pro osud jednotlivých škodlivin v prostředí. Posouzení dále uvádí, že expozice fyzikálním i chemickým škodlivinám byla posuzována jako trvalá chronická zátěž ve venkovním prostředí a že expoziční scénáře byly uvažovány s využitím standardizovaných expozičních faktorů používaných při konstrukci doporučených hodnot uváděných v materiálech WHO, US EPA i v národních limitech České republiky.

Závěry tohoto posouzení ve vztahu k chemickým imisím uvádějí, že očekávané změny vlivů na veřejné zdraví při realizaci záměru budou v praxi zanedbatelné, krátkodobě vymezené a preventabilní s využitím navržených opatření. U benzenu posouzení uvádí, že vliv záměru je modelován jako přijatelný v okolí areálu i podél přepravních tras, očekávaná změna zdravotního rizika bude zanedbatelná a nejvyšší hodnoty ILCR benzenu vlivem imisního příspěvku provozu záměru budou číselně nepatrné, řádově ILCR = E-09. U benzo(a)pyrenu posouzení obdobně uvádí, že vliv záměru je modelován jako přijatelný a nejvyšší hodnoty ILCR budou řádově ILCR = E-07.

Použití metriky MCC navržené podatelem proto představuje odlišný metodický přístup, který není v procesu EIA stanoven jako závazné kritérium přijatelnosti záměru a není součástí běžně uplatňovaného metodického rámce autorizovaného hodnocení vlivů na veřejné zdraví. Zákon EIA ani podklady uvedené ve vyjádření podatele nestanoví závazný limit nebo rozhodovací kritérium, podle něhož by bylo možné z počtu globálních úmrtí odvozených pomocí metriky MCC přímo dovodit nepřijatelnost konkrétního záměru v daném území. Naopak předložené autorizované hodnocení vlivů na veřejné zdraví vychází z metodik a referenčních hodnot standardně používaných pro hodnocení hluku a chemických imisí v okolí záměru a dospívá k

závěru, že očekávané změny zdravotního rizika v potenciálně dotčeném okolí záměru budou zanedbatelné.

Pokud jde o tvrzení, že umístění záměru brání neefektivnější dekarbonizaci chebského dálkového vytápění, jde o závěr založený na vlastní hodnotící konstrukci podatele, která posuzovaný záměr poměřuje s jiným, koncepčně odlišným využitím území. Taková argumentace může být relevantní v rámci politického, strategického nebo majetkoprávního rozhodování o využití území a veřejných pozemků, sama o sobě však nepředstavuje důkaz o tom, že dokumentací posouzený záměr vyvolává významné negativní vlivy, které nebyly v procesu EIA hodnoceny.

Ve vztahu k doporučení podatele nevydat souhlasné stanovisko pro umístění neveřejných staveb na ZPF ve vlastnictví obce, který má být podle podatele vhodný pro dekarbonizaci obecní energetiky, je třeba uvést, že zákon EIA neposkytuje zpracovateli posudku ani příslušnému úřadu obecný prostor pro stanovení takového kategorického pravidla pro budoucí rozhodování o obdobných záměrech. Posouzení vlivů na životní prostředí je v daném případě vedeno k předloženému záměru, jeho konkrétnímu umístění, rozsahu a technickému řešení. Úvahy o tom, zda by dotčené pozemky mohly být v širším strategickém, energetickém nebo majetkoprávním smyslu využity jinak, nemohou bez dalšího nahradit hodnocení skutečných vlivů posuzovaného záměru podle dokumentace a jejích odborných příloh.

Požadavek na přesunutí záměru do jiné lokality, například na antropogenní půdy po těžbě hnědého uhlí na Sokolovsku, představuje požadavek na zásadně odlišné umístění záměru. Takový požadavek směřuje nad rámec předložené dokumentace, která posuzuje záměr v oznámené lokalitě v rámci Strategického podnikatelského parku Cheb. Z dokumentace ani z vyjádření podatele nevyplývá, že by přesun záměru do jiné lokality byl nezbytnou podmínkou vyloučení významných negativních vlivů záměru na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Samotná existence jiné hypoteticky možné lokality proto nezakládá závěr o nepřijatelnosti posuzovaného umístění záměru.

Požadavek, aby případné souhlasné stanovisko bylo podmíněno certifikovaným odběrem výhradně české obnovitelné elektřiny, představuje návrh konkrétní provozní a obchodně-energetické podmínky nad rámec dokumentace. Dokumentace již pracuje s předpokladem využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů s certifikátem původu, přípravou střech pro budoucí instalaci FVE, využitím tepelných čerpadel a dalšími prvky snižujícími energetickou a emisní náročnost provozu. Z provedeného hodnocení však nevyplývá, že by stanovení povinnosti odebírat výhradně českou obnovitelnou elektřinu bylo nezbytnou podmínkou přijatelnosti záměru z hlediska jeho vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Takový požadavek současně není v procesu EIA stanoven jako závazné kritérium pro hodnocení přijatelnosti záměru.

Obecné doporučení podatele, aby byly projekty průmyslových zón na veřejném ZPF odloženy do doby pořízení detailních krajských nebo městských koncepcí dekarbonizace dálkového vytápění, představuje požadavek koncepční a strategické povahy. Takový požadavek může být předmětem samostatných energetických, územně plánovacích nebo politických rozhodovacích procesů, nikoliv však důvodem k závěru, že předložená dokumentace nehodnotí významné vlivy posuzovaného záměru. Proces EIA nemůže nahrazovat pořizování koncepcí veřejné energetiky ani určovat, zda má být veřejný ZPF přednostně využit pro pěstování biomasy, instalaci termických solárních kolektorů nebo pro jinou rozvojovou funkci. V rámci posuzování vlivů na životní prostředí je rozhodující, zda předložená dokumentace dostatečně hodnotí vlivy konkrétního záměru a zda z hodnocení vyplývají významné negativní vlivy, které by nebyly posouzeny nebo by nebyly řešitelné prostřednictvím navržených opatření.

K nesouhlasnému stanovisku podatele je třeba uvést, že nesouhlas s realizací záměru je vzat na vědomí. Z výše uvedeného vypořádání však nevyplývá, že by uplatněné námitky prokazovaly nedostatečnost dokumentace v oblasti klimatu nebo veřejného zdraví, případně existenci dosud neposouzených významných negativních vlivů záměru. Problematika změny klimatu je v dokumentaci řešena samostatnou klimatickou studií, která věcně pokrývá hlavní požadavky metodického výkladu MŽP k biologické rozmanitosti a změně klimatu, zejména z hlediska energetické náročnosti, využití obnovitelných zdrojů energie, emisí skleníkových plynů, mitigace, adaptace a zranitelnosti záměru vůči dopadům změny klimatu. Vlivy na veřejné zdraví jsou současně posouzeny autorizovanou osobou s využitím standardních metodických postupů pro hodnocení hluku a chemických imisí.

Žádost podatele o nařízení veřejného projednání podle § 17 odst. 1 zákona EIA je procesním požadavkem adresovaným příslušnému úřadu. Zpracovatel posudku ji bere na vědomí, s tím, že veřejné projednání také skutečně proběhlo vzhledem k naplnění zákonných důvodů pro jeho konání. Její vypořádání však samo o sobě nemění věcné závěry posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Připomínka proto nezakládá důvodné podezření na dosud neposouzené významné negativní vlivy záměru na životní prostředí nebo veřejné zdraví. V části, v níž směřuje k prosazení alternativního využití dotčených pozemků pro účely dekarbonizace dálkového vytápění, k odložení průmyslových zón na veřejném ZPF nebo k přesunu záměru do jiné lokality, jde o požadavky nad rámec předmětu posuzování vlivů předloženého záměru na životní prostředí. V části, v níž požaduje aplikaci jiných metodických přístupů pro hodnocení emisí CO₂ a zdravotních dopadů změny klimatu nebo stanovení podmínky výhradně českého původu obnovitelné elektřiny, nejde o závazná kritéria procesu EIA, jejichž nepoužití by samo o sobě zakládalo nepřijatelnost záměru. Z těchto důvodů nejsou požadavky podatele navrhovány k převzetí do podmínek stanoviska.

21) Tomáš Ciba, ze dne 20. 7. 2026

1. Výslovný nesouhlas s dokumentací

S dokumentací nesouhlasím v rozsahu posouzení a navrženého řešení hlukových vlivů dopravy na obytnou zástavbu u ulic Pražská a Luční. Dokumentace připouští další zvýšení hluku u již nadlimitně zatížených chráněných objektů, ale účinné stavební protihlukové opatření ponechává pouze jako neurčitou možnost do budoucna.

Dokumentace uvádí pro rok 2029 přibližně 1 540 příjezdů a 1 600 odjezdů vozidel za 24 hodin, z toho 290 příjezdů a 350 odjezdů nákladních vozidel. Pro plný rozvoj v roce 2035 předpokládá přibližně 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů, z toho 480 příjezdů a 540 odjezdů nákladních vozidel, vedle vnitroareálových přesunů nákladních vozidel.

V hlukovém posouzení dokumentace sama konstatuje další nárůst hluku u skupiny již nadlimitně zatížených chráněných objektů v ulici Pražská (zejména body výpočtu 28; objekty na parcelách č. 2126, 1728, 1734 a 1735). Pro plný rozvoj záměru tabulka 56 uvádí u bodu 28 zvýšení až o 2,0 dB v noční době. Jako hlavní řešení dokumentace navrhuje snížení rychlosti ze 70 na 50 km/h; protihlukové stěny, nízkohlučný povrch nebo další opatření zmiňuje až pro případ, že snížení rychlosti nebude možné uskutečnit, a jejich posouzení odsouvá do další projektové fáze (zejména str. 181-184 a 210-211 dokumentace).

Takové řešení nepovažuji za dostatečně určité ani preventivní. Samotné dopravní značení je závislé na schválení, dodržování a kontrole rychlosti a neposkytuje místním obyvatelům stejnou dlouhodobou jistotu jako předem navržené a realizované stavební opatření. Dokumentace navíc neprokazuje konkrétní účinek bariéry v orientačně navrženém úseku vůči níže položené obytné zástavbě ulice Luční.

Komentář zpracovatele posudku:

Podatel v podstatě nesouhlasí zejména s navrženým řešením ochrany před hlukem z automobilové dopravy v prostoru ulic Pražská a Luční a namítá, že dokumentace připouští další navýšení hlukové zátěže u některých již nadlimitně zatížených chráněných objektů, přičemž jako primární opatření navrhuje snížení nejvyšší dovolené rychlosti a další protihluková opatření ponechává jako případné navazující řešení.

Problematika hluku z automobilové dopravy je v dokumentaci podrobně vyhodnocena v samostatné akustické studii, která tvoří přílohu č. 4c dokumentace a hodnotí výhledové stavy let 2027, 2029 a 2035, včetně dopravních scénářů s využitím železničního přecladiště a bez jeho využití. Dokumentace identifikuje objekty v ulici Pražská, u nichž jsou hygienické limity hluku z dopravy překračovány již ve stavu bez realizace záměru, a současně vyhodnocuje příspěvek záměru k jejich celkové hlukové zátěži. Tyto objekty se však nacházejí v jiné lokalitě, než ve které podatel požaduje realizaci protihlukových bariér. V podatelem označeném úseku mezi ulicemi Pražská a Luční byly hodnoceny objekty reprezentované výpočtovými body č. 20 až 27, u nichž budou podle výsledků hlukového modelu hygienické limity splněny ve všech posuzovaných stavech s dostatečnou rezervou. Požadavek na realizaci protihlukových opatření v tomto úseku proto není výsledky akustického posouzení odůvodněn.

V případě pětice jiných objektů v lokalitě výpočtového bodu č. 28 se jedná o úsek ul. Pražské až téměř u křížení s viaduktem, kde jsou tyto objekty v takové blízkosti silnice, že zpracovatel posudku vyhodnotil protihlukovou bariéru v daném úseku jako nevhodnou či nereálnou. Akustická studie jako primární opatření navrhuje snížení nejvyšší dovolené rychlosti ze 70 km/h na 50 km/h, přičemž podle výsledků výpočtů toto opatření vede ke snížení dopravního hluku. Současně dokumentace uvádí i další potenciálně využitelná opatření, jako jsou například protihlukové stěny, nízkohlučné povrchy nebo individuální ochrana objektů. Jejich případné dopracování je ponecháno na navazující stupně projektové přípravy. S tím zpracovatel posudku na základě vlastního prověření nakonec souhlasí, avšak za podmínky, že snížení rychlosti bude zároveň doplněno monitorovacím zařízením pro zajištění plnění tohoto opatření. V opačném případě musí být provedeno opatření trvalého charakteru, nejlépe tichý povrch. Toto upřesnění je součástí požadavku na doložení řešení již v rámci dokumentace navazujícího řízení a je zohledněno v návrhu podmínek stanoviska pro fázi přípravy záměru.

Připomínka tak nesměřuje k absenci hodnocení hlukových vlivů, ale především k preferenci konkrétního typu protihlukového opatření v nerelevantním úseku hodnocených komunikací. Z dokumentace ani z předloženého vyjádření v této fázi nevyplývá, že by bez realizace konkrétní protihlukové stěny vznikaly dosud neposouzené významné negativní vlivy záměru nebo že by navržené řešení ochrany před hlukem bylo zjevně nefunkční. Další dílčí námítky podatele týkající se problematiky dopravního hluku jsou vypořádány níže v příslušných částech vyjádření.

2. Požadované podmínky závazného stanoviska EIA

Požaduji, aby Ministerstvo životního prostředí v případě vydání souhlasného závazného stanoviska podle § 9a zákona EIA stanovilo nejméně následující závazné podmínky:

1. Oznamovatel na vlastní náklady před zahájením užívání první etapy, která vyvolá zvýšenou dopravu ulicí Pražská, navrhne, povolí a vybuduje účinnou protihlukovou bariéru podél ulice Pražská v orientačním úseku o délce přibližně 100 m vyznačeném v příloze č. 1.
2. Přesnou polohu, souvislou délku, výšku, konstrukci a akustické parametry bariéry určí aktualizovaná podrobná akustická studie. Studie posoudí denní i noční dobu, všechny etapy záměru, variantu s železničním terminálem i bez něj a kumulativní dopravu stávajících i připravovaných průmyslových areálů. Výpočet výslovně zahrne chráněnou obytnou zástavbu v ulicích Pražská a Luční.

3. Snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 50 km/h bude zajištěno před uvedením záměru do provozu jako doplňkové opatření; nesmí nahrazovat realizaci protihlukové bariéry.
4. Před zahájením provozu bude provedeno autorizované výchozí měření hluku a po uvedení první etapy i plného záměru do provozu kontrolní měření v reprezentativním denním a nočním období. Výsledky budou zveřejněny. Při nevyhovujících hodnotách nebo nedostatečné účinnosti bude bariéra bezodkladně prodloužena, zvýšena či doplněna dalšími opatřeními na náklady oznamovatele.
5. Nákladní doprava vyvolaná záměrem bude organizačně a dopravním značením vedena přednostně mimo obytnou část ulice Pražská, směrem k mimoúrovňové křižovatce D6 Exit 152. Plnění tohoto režimu bude průběžně kontrolováno.
6. Souhlasné závazné stanovisko EIA bude podmíněno závaznou realizací železničního napojení areálu formou vlečky a návazného železničního překladiště nejpozději před zahájením užívání etapy odpovídající plnému rozvoji záměru. Železniční doprava nesmí zůstat pouze nezávaznou výhledovou variantou. Oznamovatel doloží harmonogram realizace, způsob financování a závazný podíl přepravy materiálu a hotových vozidel po železnici tak, aby došlo k prokazatelnému omezení nákladní automobilové dopravy na komunikacích v Chebu, zejména v ulici Pražská. Dokumentace předpokládá převedení přibližně 100 jízd nákladních vozidel denně na železniční dopravu; tento přínos požadují závazně zajistit a následně kontrolovat.

3. Požadavek na doplnění dokumentace

Požaduji, aby příslušný úřad podle § 8 odst. 5 zákona EIA zvážil vrácení dokumentace k doplnění. Doplnění má porovnat účinnost samotného omezení rychlosti s variantou kombinující omezení rychlosti a protihlukovou bariéru, stanovit proveditelný návrh bariéry a vyhodnotit její účinek pro obytnou zástavbu v ulici Luční. Bez tohoto doplnění není podle mého názoru prokázáno nejlepší dostupné a dlouhodobě kontrolovatelné řešení ochrany obyvatel před hlukem.

Komentář zpracovatele posudku:

Podatel požaduje stanovení šesti konkrétních podmínek do závazného stanoviska EIA, které se týkají ochrany před hlukem z dopravy, následného monitoringu hluku, organizace dopravy a budoucího železničního napojení areálu.

Požadavek na povinnou realizaci konkrétní protihlukové bariéry v podatelem navržené poloze a rozsahu představuje požadavek na preferenci konkrétního technického řešení ochrany před hlukem. Dokumentace však problematiku dopravního hluku podrobně hodnotí samostatnou akustickou studií a navrhuje soubor opatření ke zmírnění identifikovaných vlivů. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že právě podatelem navržená protihluková bariéra představuje jedinou možnou nebo nezbytnou podmínku přijatelnosti záměru. Z tohoto důvodu není navrhováno převzít do podmínek stanoviska požadavek na realizaci konkrétní protihlukové bariéry v rozsahu a parametrech navržených podatelem. Obdobně není navrhováno převzít požadavek na zpracování nové podrobné akustické studie zaměřené výhradně na návrh konkrétní protihlukové bariéry. Dokumentace již obsahuje samostatné akustické posouzení hodnotící jednotlivé etapy záměru, různé dopravní scénáře i vlivy na chráněnou zástavbu v dotčeném území. Připomínka tak nepoukazuje na absenci hodnocení, ale na preferenci konkrétního typu navazujícího technického řešení.

Požadavek, aby snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 50 km/h představovalo pouze doplňkové opatření a nemohlo nahrazovat realizaci protihlukové bariéry, rovněž vychází z preference konkrétního technického řešení ze strany podatele. Akustická studie považuje snížení nejvyšší dovolené rychlosti za jedno z navržených opatření ke snížení dopravního hluku v jiném úseku než požaduje podatel.

Požadavek na ověření skutečného stavu hlukové situace po uvedení záměru do provozu je věcně relevantní pouze ve vztahu k těm objektům a úsekům, kde taková potřeba vyplývá

z výsledků akustických studií. Dokumentace i autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví již takové ověření modelových předpokladů a skutečné hlukové situace v relevantních bodech měření po realizaci záměru předpokládají. Konkrétní rozsah monitoringu, umístění měřicích bodů a případná nápravná opatření při zjištění nevyhovujícího stavu jsou předmětem návrhu podmínek stanoviska a budou zohledněny při formulaci konečných podmínek závazného stanoviska.

Požadavek na vedení nákladní dopravy přednostně po nadřazené dopravní síti směrem k mimoúrovňové křižovatce D6 EXIT 152 je v principu v souladu s deklarovaným dopravním řešením záměru. Dokumentace uvádí, že provozní nákladní doprava bude organizována tak, aby byla vedena primárně přes východní napojení areálu a dále na mimoúrovňovou křižovatku D6, čímž bude minimalizováno zatížení městské uliční sítě. Požadavek podatele je tak v podstatné míře již zohledněn v navrženém řešení záměru.

Požadavek podmínit vydání souhlasného závazného stanoviska realizací železniční vlečky a navazujícího železničního překladiště nelze akceptovat. Železniční terminál a související železniční infrastruktura nejsou součástí posuzovaného záměru Mercedes-Benz Truck Park v Chebu, ale představují samostatný záměr, který podléhá vlastním rozhodovacím a povolovacím procesům. Jejich realizaci proto nelze stanovit jako podmínku přijatelnosti posuzovaného záměru. Dokumentace současně hodnotí provozní scénáře jak s využitím železničního terminálu, tak bez něj, a přínosy železniční dopravy jsou při hodnocení zohledněny. Skutečnost, že železniční terminál není v současné době navrhován jako závazná součást posuzovaného záměru, sama o sobě nezakládá existenci dosud neposouzených významných negativních vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

Připomínka proto nepoukazuje na dosud neposouzené významné vlivy záměru, ale převážně požaduje preferenci konkrétních technických a organizačních řešení nad rámec relevantních závěrů dokumentace. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že by jejich převzetí v navrženém rozsahu představovalo nezbytnou podmínku přijatelnosti záměru. Požadavek na následné ověření hlukové situace v relevantních bodech po uvedení záměru do provozu je již v principu dokumentací reflektován a je zohledněn při návrhu podmínek stanoviska. Ostatní požadavky nejsou zpracovatelem posudku navrhovány k převzetí do podmínek stanoviska.

Skutečnost, že podatel považuje za vhodnější jiné technické řešení, sama o sobě nepředstavuje důvod pro vrácení dokumentace k doplnění podle § 8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. Potřeba doplnění dokumentace nebyla na základě této připomínky shledána.

4. Požadavek na veřejné projednání

Protože toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti k dokumentaci, požaduji, aby Ministerstvo životního prostředí podle § 17 odst. 1 zákona EIA veřejné projednání nařídilo.

Žádám, aby se veřejné projednání konalo prezenčně v Chebu, případně současně i distančně, v pracovním dni v pozdních odpoledních nebo podvečerních hodinách tak, aby se ho mohli reálně zúčastnit pracující obyvatelé. Přítomni by měli být zástupci ministerstva, oznamovatele, zpracovatele dokumentace a hlukové studie, města Chebu a příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

Na veřejném projednání požaduji zejména objasnit:

- jak bude právně a technicky zajištěno snížení rychlosti na 50 km/h ještě před zahájením provozu a jak bude jeho dodržování kontrolováno,
- proč dokumentace ponechává protihlukovou stěnu jen jako případnou pozdější alternativu, přestože předpokládá další nárůst hluku u již nadlimitně zatížených objektů,
- jak budou chráněny domy a zahrady v níže položené ulici Luční a další obytná zástavba v okolí Pražské,

- jaké budou konkrétní parametry monitoringu a jaký závazný nápravný mechanismus se použije při překročení limitů nebo vyšší skutečné dopravě.
- zda, v jakém termínu a z jakých prostředků bude železniční vlečka a překladiště realizováno a jaký minimální podíl přepravy bude závazně veden po železnici.

5. Závěr

Žádám, aby bylo toto vyjádření v plném rozsahu předáno zpracovateli posudku, vypořádáno v posudku a zohledněno v závazném stanovisku EIA. Souhlasné stanovisko požaduji podmínit realizací protihlukové bariéry před zahájením provozu první dopravně významné etapy. Nebude-li dokumentace doplněna ani tato podmínka závazně stanovena, trvám na nesouhlasu s dokumentací a s vydáním souhlasného stanoviska.

Komentář zpracovatele posudku:

Požadavek podatele na nařízení veřejného projednání podle § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. je procesním požadavkem adresovaným příslušnému úřadu. Veřejné projednání dokumentace bylo v průběhu procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí uskutečněno z důvodu naplnění zákonných důvodů. Podatel tak měl možnost své připomínky, dotazy a požadavky uplatnit rovněž v rámci veřejného projednání a seznámit se s vyjádřeními oznamovatele, zpracovatelů odborných podkladů i příslušných dotčených orgánů, viz další část vypořádání níže v posudku a zápis z tohoto projednání na IS EIA.

Požadavky podatele na obsah veřejného projednání a okruh projednávaných témat se týkají zejména ochrany před hlukem, organizace dopravy, monitoringu hlukové zátěže a možného využití železniční dopravy. Tyto otázky byly vypořádány v předchozích částech posudku. Zpracovatel posudku konstatuje, že dopravní hluk, opatření ke snížení hlukové zátěže, organizace dopravy i výhledový dopravní scénář s využitím železničního překladiště byly v dokumentaci vyhodnoceny na základě příslušných odborných studií.

K závěru podatele, že souhlasné stanovisko by mělo být podmíněno realizací konkrétní protihlukové bariéry a že bez splnění této podmínky nelze se záměrem souhlasit, se zpracovatel posudku již vyjádřil výše. Z provedeného hodnocení nevyplývá, že právě realizace podatelem navržené protihlukové bariéry v úseku s deklarovanými dostatečnými rezervami oproti hlukovým limitům představuje jedinou možnou nebo nezbytnou podmínku přijatelnosti záměru. Současně nebyly na základě předloženého vyjádření zjištěny důvody pro vrácení dokumentace k doplnění ani existence dosud neposouzených významných vlivů záměru na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

Nesouhlas podatele s dokumentací i s případným vydáním souhlasného stanoviska je vzat na vědomí. Z výše uvedeného vypořádání však nevyplývá potřeba doplnění dokumentace ani převzetí požadovaných podmínek do stanoviska v navrženém rozsahu.

22) Pavel Nový, ze dne 22. 7. 2026

...

zasílám dotazy k Posuzování vlivů na životní prostředí – EIA – záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“, kód záměru MZP539.

1. Jak zajistit, aby investice do dopravní infrastruktury (stavební povolení křižovatek, D6, městské křižovatky) byly dokončeny včas? Kdo je za ně zodpovědný finančně?
2. Kdo ponese náklady případných neplánovaných úprav komunikací (např. další rozšíření silnice III/0218)?

3. Existuje závazek investora, kolik procent nákladní dopravy využije železnici? Jak se bude rozvíjet projekt vlečky nebo překladiště?
4. Jaké jsou krizové dopravní varianty (např. objízdné trasy) v době výstavby, případných havárií nebo uzavírek?
5. Bude existovat automatický dopravní monitoring (počet vozidel, emise) a jak výsledky budou město informovány?
6. Jak bude garantováno a měřeno plnění hlukových limitů po spuštění provozu? Kam se budou stahovat data, kde budou interpretovány a jak na ně reagovat?
7. Co se stane, pokud i přes opatření dojde k překročení hlukových norem? Kdo financuje dodatečné úpravy (např. vyšší protihlukové stěny)?
8. Jak je řešen světelný smog (reflektory, osvětlení areálu)?
9. Jaká konkrétní množství emisí (NO_x, VOC, prach) se očekávají a kdo je bude monitorovat? (Např. 24hod. imisní stacionární stanice v nejbližším domě?)
10. Jak bude řešena spalovna/nebo energetická ústředna? Půjde o zemní plyn, bioplyn, nebo například kogenerační jednotku? Jaké emise bude mít?
11. Jaká opatření jsou připravena pro případ plnění přísnějších imisních limitů v budoucnu (např. pro PM_{2.5} nebo VOC)?
12. Jaká je kvalita vzduchu v Chebu dnes a po spuštění – na jakých místech se bude monitorovat (stanice ČHMÚ)?
13. Kde přesně budou umístěny retenční nádrže a kolik vody (vč. bezpečnostní rezervy) zadrží? Jak budou monitorovány hladiny?
14. Jaké záložní plány existují pro případ havárie chemikálií či olejového úniku (odkud a jak rychle se čistící posádka dostane)?
15. Jak investora zavázat k dlouhodobému (např. 10+ let) monitoringu podzemní vody a pravidelnému předávání výsledků městu?
16. Jaké konkrétní plochy mokřadů a biocenter budou nově vytvořeny? Jsou pro ně vyhrazena místa (ideálně v okolí) a financování?
17. Jak se budou udržovat kompenzační plochy (údržba tůní, sekání mokřadů, průběžná obnova)? Kdo za to zodpovídá a jak se kontroluje jejich ekologická kvalita?
18. Jaké předpoklady stojí za odhadem příjmu 2 miliard pro rozvoj města? Jak se mohou měnit, pokud projekt nabere jiný průběh?
19. Jak bude průběžně informována veřejnost o plnění ekologických závazků (pravidelné zprávy, web kamera, zasedání)?

Komentář zpracovatele posudku:

Úvodem je třeba uvést, že účelem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. není poskytování závazných odpovědí na jednotlivé dotazy veřejnosti ani podrobné vysvětlování obsahu dokumentace. Předmětem procesu EIA je posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a následné vyhodnocení, zda dokumentace dostatečně identifikuje, hodnotí a navrhuje opatření k omezení relevantních vlivů záměru. Případný prostor k přímému zodpovězení těchto dotazů je možný alespoň v rámci veřejného projednání, které bylo konáno dne 8. 9. 2026, viz další část vypořádání a zápis z tohoto projednání na IS EIA. Součástí tohoto vypořádání proto není samostatné zodpovídání jednotlivých dotazů, ale posouzení, zda z nich vyplývá konkrétní připomínka poukazující na možný nedostatek dokumentace nebo na dosud neposouzený významný vliv záměru.

Převážná část položených dotazů se týká témat, která jsou již v dokumentaci a jejích odborných přílohách řešena. Problematika dopravního zatížení, dopravní infrastruktury, výhledových dopravních podmínek, využití železniční dopravy, organizace dopravy a kapacitního posouzení komunikační sítě je řešena zejména v dopravně-inženýrských podkladech a navazujících akustických a rozptylových studiích. Problematika hluku a opatření k ochraně před hlukem je řešena v akustických studiích hluku z provozu záměru, hluku z dopravy a hluku ze stavební činnosti. Problematika ovzduší, emisí, imisních příspěvků a zdravotních rizik je řešena v rozptylové studii a autorizovaném posouzení vlivů na veřejné zdraví. Otázky hospodaření se srážkovými vodami, retenčních nádrží a ochrany vod jsou řešeny v příslušných částech dokumentace a technického popisu záměru. Problematika kompenzačních opatření, náhradních biotopů, mokřadů, biocenter a dalších přírodě blízkých prvků je řešena v biologických a krajinářských podkladech, zejména v hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a ve vyhodnocení vlivu na krajinný ráz.

Část dotazů směřuje k podrobnostem navazující projektové přípravy, budoucího provozu záměru, smluvních vztahů, majetkoprávní odpovědnosti, způsobu financování budoucích opatření, provoznímu monitoringu nebo způsobu zveřejňování informací. Tyto otázky zpravidla přesahují podrobnost odpovídající stupni dokumentace EIA a budou případně řešeny v navazujících stupních projektové přípravy, v navazujících řízeních, smluvních vztazích mezi jednotlivými subjekty nebo v rámci budoucího provozu záměru. Z toho otázky týkající se ekonomických přínosů projektu, předpokládaných příjmů města, financování rozvojových projektů nebo ekonomických dopadů různých variant rozvoje území nespádají do předmětu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a nejsou rozhodujícími kritérii pro hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Stejně tak požadavky na budoucí rozsah monitoringu, způsob zveřejňování výsledků měření, informování veřejnosti, provoz webových stránek, kamerových systémů, pravidelných zpráv nebo jiných komunikačních nástrojů nepředstavují samy o sobě vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Mohou být předmětem rozhodnutí investora, příslušných orgánů veřejné správy nebo navazujících řízení, avšak jejich absence v dokumentaci sama o sobě nezakládá nedostatečnost hodnocení vlivů záměru.

Z předložených dotazů současně nevyplývá identifikace žádného konkrétního dosud neposouzeného významného vlivu záměru na životní prostředí nebo veřejné zdraví. Dotazy převážně směřují k vysvětlení, rozvedení nebo doplnění informací, které jsou již v dokumentaci nebo jejích přílohách v odpovídajícím rozsahu obsaženy, případně k otázkám, které budou řešeny v navazujících fázích přípravy a realizace záměru. Z těchto důvodů nejsou ze strany zpracovatele posudku navrhovány k převzetí do podmínek stanoviska žádné nové podmínky.

23) OPONENT, z.s., ze dne 7. 8. 2026

OPONENT, z. s., požaduje upřesnění informací, které je vhodné uvést do dokumentace, a to se zřetelem na:

- a) povahu konkrétního záměru nebo druh záměru;
- b) faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona č. 100/2001 Sb., které mohou být provedením záměru ovlivněny:

Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy, a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Vlivy na biologickou rozmanitost se posuzují se zvláštním zřetelem na evropsky významné druhy, ptáky a evropská stanoviště;

c) současný stav poznatků a metody posuzování.

S ohledem na plošný rozsah záměru a na naplnění díkce čtyř bodů stanovených zákonem č. 100/2001 Sb. v příloze č. 1:

– Bod 107: Průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou od stanoveného limitu 20 ha, kategorie II, podléhající posuzování, stanoví-li tak závěr zjišťovacího řízení, podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

– Bod 109: Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu 500 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu, kategorie II, podléhající posuzování, stanoví-li tak závěr zjišťovacího řízení, podle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

– Bod 96: Výroba nebo montáž motorových vozidel, drážních vozidel a lodí, výroba a oprava letadel a výroba železničních zařízení na výrobní ploše od stanoveného limitu 10 000 m².

– Bod 106: Výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od stanoveného limitu 10 000 m².

OPONENT, z. s., požaduje upřesnění a doplnění charakteristiky záměru a jeho kumulace včetně opatření v následujících oblastech:

Změny evapotranspirace, včetně opatření navrhovaných pro posuzovaný záměr, s ohledem na rozsáhlé horizontální a vertikální plochy záměru, rozsáhlé zastavěné a zpevněné plochy, výšku budov a klimatizaci, včetně jejího vlivu na zvyšování teploty ovzduší na výstupu vně budov.

Infiltrace, včetně opatření navrhovaných pro posuzovaný záměr, s ohledem na mělké přípovrchové zvodnění, ovlivnění hladiny podzemní vody, ovlivnění CHOPAV v části Chebské pánve a ovlivnění přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně.

Horninové prostředí, s ohledem na chybějící administrativní povinnost, kterou je odpis příslušné části zásob ložiska hnědého uhlí, nebo chybějící informaci, zda došlo či nedošlo k zachycení ložiskově významných poloh štěrkopísků jako pokračování ložiska Dřenice severním směrem při realizaci inženýrskogeologického nebo hydrogeologického průzkumu.

Automobilová doprava k železničnímu překladišti, z pohledu střetu předkládaných zájmů, kdy průmyslová zóna byla úmyslně umístěna „co možná nejdál“ od ploch bydlení, rekreace, popřípadě drobných služeb a výroby, avšak alternativou přepravy těžkými nákladními vozidly z průmyslové zóny k železničnímu překladišti se vrací do kontaktu se zmíněnými plochami.

(1) Změny evapotranspirace

Z hlediska evapotranspirace existuje poměrně významná slabina dokumentace. Samotná Klimatická studie, příloha č. 9, se věnuje převážně emisím skleníkových plynů, energetice, srážkovým extrémům a adaptační odolnosti areálu, ale neobsahuje kvantifikované vyhodnocení změny evapotranspirace způsobené zábořem přibližně 133 ha zemědělské půdy a její náhradou zástavbou a zpevněnými plochami.

Dokumentace EIA uvádí, že:

- po obvodu areálu bude realizován veřejně přístupný pás izolační zeleně o šířce přibližně 50 m a rozloze 22,81 ha,
- v areálu mají vzniknout další plochy zeleně,
- budou realizována opatření pro retenci, zasakování a využívání srážkových vod,
- cílem zeleného pásu je mimo jiné zmírnění vlivu zástavby na mikroklima a omezení vysoušení území.

Dokumentace zároveň výslovně uvádí, že zelený pás má přispět ke zvýšení ekologické stability, podpoře biodiverzity a snížení rizika vysoušení prostřednictvím přírodně blízkých opatření pro retenci a vsakování vody. Z Klimatické studie, přílohy č. 9, zároveň vyplývá, že:

- v podmínkách České republiky se očekává zvyšování teplot,
- dochází k prodlužování období sucha,

- vyšší teploty zvyšují výpar z půdy a vegetace,
- změny klimatu vedou ke změnám vodní bilance krajiny,
- význam evapotranspirace pro fungování ekosystémů bude do budoucna růst.

Klimatická studie však neřeší otázku, jaká byla a je současná roční evapotranspirace stávajících zemědělských pozemků a remízů a jaká bude evapotranspirace po realizaci průmyslového areálu.

Právě evapotranspirace představuje jeden z hlavních mechanismů ochlazování krajiny. Je nesporné, že při změně způsobu využívání rozsáhlé plochy z orné půdy na průmyslový areál a související infrastrukturu dochází k:

- redukci vegetačního pokryvu,
- omezení infiltrace,
- zvýšení povrchového odtoku,
- zvýšení povrchových teplot,
- zesílení efektu tepelného ostrova,
- poklesu latentního tepelného toku představovaného evapotranspirací.

Jedná se o jevy, které by měly být v dokumentaci EIA vyhodnoceny kvantitativně, nikoli pouze deklaratorně, zvláště s ohledem na současný stav poznání v dané oblasti.

Pokud by byla dokumentace zpracována podle současných adaptačních a mitigačních přístupů doporučených pro rozsáhlé průmyslové areály, měla by obsahovat zejména:

1. Kvantifikaci evapotranspirace

- současný stav,
- stav po realizaci,
- stav po kompenzacích.

Kvantifikace by mohla být provedena například pomocí modelů Urban Adaptation Model, InVEST, ENVI-met, CROPWAT nebo FAO Penman-Monteith.

2. Povinný podíl ploch s vysokou evapotranspirační schopností

Ne pouze procentní zastoupení zeleně, ale také specifikaci následujících prvků:

- stromové patro,
- keřové patro,
- mokřadní vegetace,
- vodní prvky.

Trávník má totiž násobně nižší evapotranspirační výkon než vzrostlý stromový porost.

3. Modrozelenou infrastrukturu

Dokumentace již uvažuje zasakování a retenční objekty. Z pohledu klimatické adaptace požadujeme zařadit a hodnotit další opatření:

- otevřené retenční nádrže,
- mokřady,
- tůně,
- bioswales,
- vegetační průlehy,
- dešťové zahrady.

4. Zelené střechy

Klimatická studie uvádí přípravu přibližně 60 % střechy pro fotovoltaickou elektrárnu. Neřeší však kombinaci fotovoltaické elektrárny s extenzivní zelenou střechou, která bývá z hlediska mikroklimatu výrazně účinnější.

5. Stromové aleje a stínící prvky

Především v následujících částech areálu:

- parkoviště,
- logistické plochy,
- manipulační dvory,

kteří patří mezi největší zdroje přehřívání areálu.

6. Povinnost využití srážkové vody

Ne pouze její retenci. Vhodné je:

- využití k závlaze,
- doplňování mokřadů,
- podpora vegetace v suchých obdobích.

Shrnutí

Dokumentace deklaruje, že izolační zeleň, retenční a zasakovací opatření zmírní dopad záměru na mikroklimatické poměry a vodní režim území, avšak neobsahuje kvantifikované vyhodnocení změny evapotranspirace vyvolané přeměnou rozsáhlých zemědělských ploch na průmyslový areál. Není proto možné ověřit, zda navržená kompenzační opatření skutečně nahrazují ztrátu evapotranspirační funkce půdy a vegetace ani zda budou dostatečná k omezení vzniku tepelného ostrova, poklesu vlhkosti prostředí a změny lokální vodní bilance.

Bez výpočtu evapotranspirace před realizací záměru, po jeho realizaci a po zapracování navržených opatření nelze vliv na klima a adaptační schopnost území spolehlivě posoudit. Dopady na klima nebyly dostatečně vyhodnoceny ani u samotného záměru, ani v rámci hodnocení kumulativních vlivů.

Dokumentace sice řeší emise CO₂, nikoli však změnu energetické a vodní bilance krajiny, což jsou odlišná témata.

Komentář zpracovatele posudku:

Zařazení záměru podle bodů přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., stejně jako jeho základní charakteristika, plošný rozsah a dotčené složky životního prostředí, jsou v dokumentaci rovněž uvedeny.

Zpracovatel posudku s vyjádření souhlasí v rozsahu, že dokumentace ani klimatická studie neobsahují kvantitativní porovnání evapotranspirace současného stavu, stavu po realizaci záměru a stavu po uplatnění navržených opatření. Potřeba zpřesnit změny evapotranspirace ve vazbě na konečné výměry zastavěných, zpevněných, vegetačních a vodních ploch je nicméně také v dokumentaci předpokládána k doložení v navazující projektové přípravě, kdy již bude známo podrobnější technické a vegetační řešení jednotlivých etap.

Absence tohoto výpočtu v dokumentaci však sama o sobě neznamena, že vliv záměru na místní klima a vodní režim nebyl posouzen nebo že navržená opatření nejsou dostatečná. Pro kvantifikaci evapotranspirace rozsáhlých průmyslových areálů není stanovena jednotná závazná metodika ani rozhodovací kritérium, podle něhož by bylo možné určit, jaká míra poklesu evapotranspirace je ještě přijatelná a jaký rozsah opatření již ztrátu této funkce dostatečně vyrovnává. Ani případné doplnění některého z modelů uvedených ve vyjádření by proto samo o sobě neposkytlo závazné měřítko přijatelnosti záměru.

Dokumentace změnu charakteru území, omezení přirozené infiltrace, možné ovlivnění mikroklimatu a riziko vysoušení identifikuje a navrhuje soubor vodohospodářských, vegetačních a adaptačních opatření. Jde zejména o přibližně 50 m široký veřejně přístupný pás izolační zeleně o rozloze 22,81 ha, další plochy zeleně v areálu, retenční a vsakovací objekty, akumulaci částí srážkových vod pro zálivku, mokřady, tůně, přírodě blízké vodní plochy a revitalizaci přeloženého vodního toku. Navržené řešení tak v rozsahu slučitelném s charakterem záměru a místními podmínkami využívá podstatnou část reálně dostupných opatření ke zadržování vody, podpoře vegetace a omezení přehřívání území.

Relevantní biologické hodnocení ani vyjádření orgánů ochrany přírody nestanovily obecný kvantitativní požadavek na náhradu evapotranspirační funkce území, minimální podíl ploch s vysokou evapotranspirační schopností, korunový zápoj stromů nebo povinnou realizaci zelených střech. Požadavky vztahující se ke konkrétním biotopům, vodním prvkům, vegetaci a dlouhodobému managementu jsou řešeny samostatně podle jejich skutečné ekologické funkce.

Náměty na další otevřené retenční nádrže, mokřady, vegetační průlehy, dešťové zahrady, zelené střechy, stínění parkovišť nebo kombinaci vegetačních střech s fotovoltaickými panely mohou představovat další možné zvýšení adaptačního standardu záměru. Vyjádření však nedokládá, že jde o závazně vyžadovaná opatření nebo že bez jejich úplného uplatnění je předložené řešení nedostatečné či vede k významnému nepříjemnému vlivu. Obdobně není doložen významný vliv odpadního tepla z klimatizačních zařízení na místní teplotní poměry, který by vyžadoval samostatné kvantitativní hodnocení.

Připomínka je proto zohledněna požadavkem na zpřesnění změn evapotranspirace a související vodní bilance v navazující projektové přípravě podle konečných výměr a technického řešení. Absence kvantitativního výpočtu evapotranspirace v dokumentaci však při neexistenci závazné metodiky a kritéria přijatelnosti a s ohledem na rozsah již navržených opatření neodůvodňuje vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

(2) Infiltrace

Záměr je umístěn:

- v CHOPAV Chebská pánev podle § 28 vodního zákona,
- v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně,
- v území, v němž současně dochází k záboru více než 100 ha dosud převážně nezastavěných ploch.

Posouzení by proto nemělo být omezeno pouze na otázku hospodaření se srážkovými vodami uvnitř areálu, ale mělo by řešit celkovou změnu vodní bilance území.

Evapotranspirace představuje pouze jednu ze složek hydrologického cyklu. Vedle ní dochází při rozsáhlé industrializaci území zpravidla také ke změně:

- infiltrace do půdy,
- doplňování podzemních vod,
- retenční schopnosti půdy,
- povrchového odtoku,
- doby zdržení srážkové vody v území,
- mikroklimatických poměrů.

Není podstatná pouze skutečnost, že se menší množství vody vrátí do atmosféry prostřednictvím vegetace, ale také otázka, zda se menší množství vody dostane do horninového prostředí a do zásob podzemních vod, jejichž ochrana je právě smyslem CHOPAV.

Cílem vyhlášení CHOPAV je ochrana území významného pro přirozenou akumulaci povrchových a podzemních vod. Dokumentace by proto měla hodnotit nejen množství dešťové vody zadržené v retenčních nádržích, ale také následující otázky:

- zda bude po realizaci areálu infiltrační schopnost dotčeného území dostatečně kompenzována,
- jak se změní dlouhodobá bilance doplňování podzemních vod,
- zda navržená opatření nahrazují ztrátu přirozených funkcí zemědělské půdy.

Účelem ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně je zabránit znečištění podzemních vod, což dokládá nařízení vlády č. 152/1992 Sb. Omezení stanovené uvedeným nařízením vlády, podle něhož je zakázáno budovat a provozovat velkokapacitní zemědělské stavby, které by mohly negativně ovlivnit přírodní léčivé zdroje, však není jediným opatřením.

K dalším opatřením patří mimo jiné limity využívání, popřípadě čerpání minerální proplyněné vody nebo čerpání podzemní vody. Významná je tedy také ochrana:

- množství a kvality podzemních vod,
- přirozeného režimu proudění a propojení nebo izolace mělkých přípovrchových zvodní, hlubších zvodněných horizontů a minerálních proplyněných vod,
- horninového prostředí a dalších faktorů podmiňujících existenci a využívání minerálních proplyněných vod.

Pokud dokumentace pouze konstatuje, že srážkové vody budou zasakovány nebo zadrženy, ale nevyhodnocuje důsledky pro regionální hydrogeologický režim, vyvstává pochybnost, zda byly dopady na léčivé zdroje posouzeny dostatečně.

Dokumentace se soustředí především na technické řešení nakládání se srážkovými vodami v rámci areálu, avšak postrádá komplexní vyhodnocení změny vodní bilance území. Není zřejmé, jak se realizace záměru projeví na infiltrační schopnosti dosud nezastavěných ploch, na doplňování zásob podzemních vod ani na dlouhodobém vodním režimu území, včetně kumulativních vlivů.

Posouzení vlivů proto nemůže být omezeno pouze na odvádění, retenci nebo zasakování srážkových vod uvnitř areálu, ale musí hodnotit také zachování přirozených funkcí území při tvorbě a akumulaci podzemních vod.

CHOPAV i ochranné pásmo lázeňských zdrojů byly vyhlášeny právě proto, že vláda České republiky považuje zachování vodního režimu dotčeného území za veřejný zájem nadmístního významu.

Komentář zpracovatele posudku:

Správnost a dostatečnost hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky vodního režimu, včetně vztahu k CHOPAV Chebská pánev a přírodním léčivým zdrojům Františkových Lázní, je posouzena v příslušných částech posudku. Dokumentace se nezabývá pouze odváděním srážkových vod, ale popisuje hydrogeologické poměry a ochranné režimy území, hodnotí vlivy na povrchové a podzemní vody a navrhuje systém retence, vsakování, využívání a regulovaného odvádění srážkových vod. Součástí dokumentace je rovněž předběžné posouzení souladu záměru s cíli rámcové směrnice o vodách a návrh monitorovacích opatření.

Navržené řešení využívá možnosti retence a vsakování v rozsahu odpovídajícím místním hydrogeologickým a ochranným podmínkám. Pro 1. etapu je navržen centrální retenčně-vsakovací polder s bezodtokým objemem určeným k maximalizaci vsakování a odparu. Obdobný princip má být uplatněn také pro 2. a 3. etapu. Součástí řešení je oddělení čistých a potenciálně znečištěných srážkových vod, akumulace části vody pro zálivku a regulované odvádění nevsáknutých vod. V povodí Odry bude respektována podmínka připouštějící vsakování pouze čistých srážkových vod ze střech. Navržený systém tak s ohledem na charakter záměru a

omezené vsakovací podmínky využívá dostupné možnosti zadržení, odparu a infiltrace vody ve významném rozsahu. Povodí Ohře, státní podnik, s dokumentací souhlasilo bez připomínek a Krajský úřad Karlovarského kraje označil rozsah dokumentace z hlediska vodohospodářské problematiky za dostatečný.

Vyjádření nepředkládá hydrologický nebo hydrogeologický výpočet prokazující nesprávnost závěrů dokumentace ani neuvádí konkrétní závazný právní nebo metodický postup, který nebyl dodržen. Formuluje především vlastní představu o rozsahu dalšího popisu a hodnocení, aniž dokládá, že navržené řešení nevyhovuje konkrétnímu závaznému kritériu nebo povede k významnému ovlivnění doplňování podzemních vod, regionálního hydrogeologického režimu či přírodních léčivých zdrojů. Takový závěr nevyplývá ani z vyjádření Ministerstva zdravotnictví, Českého inspektorátu lázní a zřídel, které k dokumentaci neuplatnilo připomínky.

V navazující projektové přípravě je podle konečných výměr a technických parametrů požadováno zpřesnit změny vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace a odtokových poměrů, ověřit účinnost navrženého systému a prověřit možnosti dalšího posílení retence, vsakování, využívání srážkových vod a souvisejících vegetačních a vodních prvků. Tyto požadavky směřují k optimalizaci konečného projektového řešení a k prohloubení jeho preventivních účinků, nikoliv k nápravě prokázaného nesouladu předloženého návrhu se závaznými kritérii.

Připomínka tedy obecně správně zdůrazňuje význam zachování vodního režimu území, neprokazuje však nesprávnost provedeného hodnocení ani nepřijatelnost navrženého řešení. Potřebné zpřesnění a prověření dalších možností je zohledněno v požadavcích pro navazující projektovou přípravu.

(3) Horninové prostředí

1. Výhradní ložisko hnědého uhlí a neprovedený odpis zásob

Pokud se pod plánovaným strategickým podnikatelským parkem nachází výhradní ložisko hnědého uhlí Odavská pánev a zásoby nebyly dosud odepsány, nelze jednoduše vycházet z předpokladu, že ložisko již není chráněno. Z právního hlediska je třeba rozlišovat:

- existenci výhradního ložiska,
- jeho bilanční nebo nebilanční zásoby,
- případný odpis zásob.

Dokumentace EIA ani navazující podklady dostatečně neobjasňují, jakým způsobem byla zohledněna ochrana výhradního ložiska hnědého uhlí. Není zřejmé, zda byly zásoby ložiska formálně odepsány příslušným správním postupem, případně zda došlo ke změně evidence zásob nebo k přehodnocení jejich využitelnosti. Bez uvedených informací nelze ověřit, zda realizace záměru nevede k faktickému znemožnění využití dosud chráněného nerostného bohatství státu.

V procesu EIA nestačí konstatovat, že těžba je v současnosti omezena ochranným pásmem lázeňských zdrojů. Aktuální možnost těžby a existence a ochrana zásob evidovaných státem jsou dva rozdílné veřejné zájmy.

Samotná skutečnost, že platná právní úprava nebo ochranné podmínky v současnosti neumožňují těžbu, automaticky neznamená zánik povinnosti vypořádat se s existencí výhradního ložiska v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

2. Nevyhodnocené pokračování ložiska šterkopísků Dřenice

Pokud byl pro strategický park prováděn inženýrskogeologický průzkum, viz například strana 115 dokumentace, a hydrogeologický průzkum, viz například strana 76 dokumentace, a území se nachází v bezprostřední návaznosti na známé ložisko šterkopísků Dřenice, vznášíme námitku, proč nebyl inženýrskogeologický průzkum popsán podrobněji.

Připomínáme, že § 12 horního zákona stanoví následující povinnost: „Kdo zjistí mimo povolené vyhledávání přírodní nahromadění vyhrazeného nerostu, je povinen to bezodkladně oznámit Ministerstvu životního prostředí a Ministerstvu průmyslu a obchodu.“

Jinými slovy, v rámci inženýrskogeologického průzkumu byly zjišťovány vlastnosti horninového prostředí pro zakládání staveb, avšak byla vyhodnocena také otázka případného pokračování šterkopískových akumulací směrem do zájmového území? Prokázaly vrty mocné šterkopískové sedimenty, obdobnou geologickou stavbu jako na ložisku Dřenice nebo kontinuitu kvartérních sedimentů? Nebyla při průzkumných pracích přehlédnuta skutečnost svědčící o možné existenci dosud neověřených zásob nerostných surovin?

3. Kombinace s námitkou k vodní bilanci, infiltraci, evapotranspiraci, CHOPAV Chebská pánev a ochrannému pásmu přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně

V kombinaci s námitkou týkající se změny vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace, CHOPAV Chebská pánev a ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně vzniká další námitka, podle níž dokumentace nehodnotí území jako funkční celek, ale posuzuje jednotlivé složky odděleně, přestože mezi hydrogeologií, horninovým a půdním prostředím území existují přímé souvislosti a nepřímé vazby k fauně, flóře a klimatu.

Komentář zpracovatele posudku:

K bodu 1 lze souhlasit s tím, že existence výhradního ložiska, klasifikace jeho zásob a jejich případný odpis představují odlišné skutečnosti. Dokumentace však tyto skutečnosti nezaměřuje ani nevychází z předpokladu, že výhradní ložisko hnědého uhlí Odravská pánev č. 3160800 již není chráněno. Identifikuje je jako v současnosti netěžené výhradní ložisko, popisuje jeho vztah k ploše záměru a upozorňuje na omezení jeho využitelnosti vyplývající zejména z ochranného režimu přírodních léčivých zdrojů a dalších limitů využití území.

Z dostupných podkladů nevyplývá, že by zásoby v ploše záměru byly odepsány postupem podle § 14a až 14c horního zákona. Samotná realizace záměru však odpis zásob nenahrazuje ani automaticky nezakládá povinnost jej provést. O případném odpisu konkrétních zásob se rozhoduje samostatným postupem podle horního zákona, pokud jsou splněny zákonné důvody. Pro účely procesu EIA proto není nezbytné prokazovat předchozí odpis zásob, ale posoudit, zda záměr může jejich využití nepřípustně znemožnit nebo ztížit.

Na základě žádosti zpracovatele posudku podle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. ze dne 17. 9. 2026 byla zpracovatelem dokumentace dne 24. 9. 2026 doložena úplná závěrečná zpráva předběžného inženýrskogeologického, hydrogeologického a radonového průzkumu včetně příloh. Zpráva potvrzuje polohu záměru na výhradním ložisku Odravská pánev a uvádí jeho dřívější hlubinnou těžbu. Průzkum nicméně nebyl zaměřen na ověření množství, klasifikace nebo využitelnosti zásob hnědého uhlí a nepřinesl nové údaje o jejich případném odpisu.

Ložisko má podstatně větší územní rozsah než vlastní plocha záměru. Překrytí jeho dílčí částí průmyslovým areálem proto samo o sobě neznamena znemožnění využití ložiska jako celku. Při případném hlubinném dobývání by průmyslový areál nemusel vyloučit vydobytí zásob uložených pod jeho plochou, mohl by však omezit možnosti umístění vstupních důlních děl a souvisejících povrchových zařízení. Povrchové dobývání by využití zásob v zastavěné ploše fakticky znemožnilo. Takový způsob těžby však není v dotčeném prostoru doložen jako připravovaný a byl by zásadně omezen ochranným režimem přírodních léčivých zdrojů a dalšími limity využití území. Konkrétní záměr na využití ložiska v ploše záměru není znám.

Prostorový střet rozvojové plochy s výhradním ložiskem byl identifikován již při pořizování územně plánovací dokumentace. K návrhu změny č. 19 územního plánu města Cheb vydal Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského dne 21. 2. 2020 souhlasné vyjádření zn. SBS/06767/2020/OBÚ-08. Obvodní báňský úřad se následně vyjádřil také k dokumentaci EIA dopisem ze dne 24. 7. 2026 a z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství neuplatnil další

připomínky. Bez připomínek se dne 22. 7. 2026 vyjádřil rovněž odbor geologie Ministerstva životního prostředí. Příslušné orgány tedy byly s umístěním záměru nad částí výhradního ložiska seznámeny a neidentifikovaly střet, který by představoval nepřípustné znemožnění nebo ztížení jeho využití.

Dokumentace EIA se proto s existencí a ochranou výhradního ložiska vypořádává v rozsahu odpovídajícím účelu procesu EIA. Skutečnost, že neuvádí aktuální množství a klasifikaci zásob ani podrobněji neřeší jejich případný odpis, neomezuje její využitelnost pro účely procesu EIA, neboť dokumentace nenahrazuje rozhodování o využití ložiska ani samostatné postupy podle horního zákona. Z dostupných podkladů nevyplývá, že by realizace záměru vyžadovala předchozí odpis zásob nebo vedla k nepřípustnému znemožnění využití ložiska v regionálním měřítku. Připomínka proto v bodu 1 nezakládá důvod k doplnění nebo vrácení dokumentace, neboť je málo pravděpodobné, že by takový postup vedl k doplnění takových poznatků o případné budoucí těžbě tohoto ložiska, které by měly zásadní dopad na již učiněné závěry hodnocení.

K bodu 2 zpracovatel posudku původně považoval připomínku za důvodnou v části týkající se zpřístupnění výsledků provedeného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu. Vzhledem k bezprostřední návaznosti plochy záměru na známé ložisko štěrkopísků Dřenice si vyžádal úplnou zprávu z průzkumu, který byl podkladem dokumentace EIA, včetně situace průzkumných objektů, jejich geologických profilů a vyhodnocení zastižených vrstev. Požadované podklady byly zpracovatelem dokumentace EIA doloženy dne 24. 9. 2026, viz bližší popis v rámci posudku.

Průzkum potvrdil v ploše záměru plošně proměnlivé, místy několik metrů mocné písčité a štěrkovité polohy, které byly podle jejich stratigrafie a geneze zařazeny mezi kvartérní fluvialní sedimenty a pliocenní lakustrinní sedimenty vildštejnského souvrství. Při interpretaci geologické stavby byly využity také archivní podklady z ložiskových průzkumů Dřenice. Problematika sousedního ložiska tedy nebyla v podkladech dokumentace EIA pominuta. Závěrečná zpráva však žádnou ze zastižených poloh neoznačuje za pokračování výhradního ložiska Dřenice ani za nově zjištěné ložisko nerostné suroviny. Zastižené sedimenty nelze označit pouze za ojedinělý nebo nevýznamný výskyt. Jejich mocnost a plošné zastoupení však zároveň neprokazují prostorovou kontinuitu s výhradním ložiskem Dřenice ani jakost, množství a využitelnost případných zásob.

Odkaz připomínky na § 12 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, nicméně není pro popsanou situaci přílehlavý. Toto ustanovení se vztahuje na zjištění přírodního nahromadění vyhrazeného nerostu, zatímco štěrkopísky jsou nerostem nevyhrazeným a jejich ložisko je podle § 7 horního zákona součástí pozemku. Zastižení štěrkopískových sedimentů mimo právně vymezený rozsah historicky uznaného výhradního ložiska proto samo o sobě nezakládá oznamovací povinnost podle § 12 horního zákona ani automatické rozšíření výhradního ložiska, chráněného ložiskového území nebo dobývacího prostoru. Tomu odpovídá rovněž právní režim nevýhradního ložiska Dřenice-západ, které představuje geologické pokračování ložiska Dřenice, avšak nepřevzalo automaticky právní status původního výhradního ložiska. Případné využití takových nevyhrazených nerostů se řídí právním režimem pozemku a příslušnými požadavky na povolení konkrétní činnosti. Samotné zastižení těchto sedimentů proto neznamená vznik nového výhradního ložiska ani povinnost postupovat podle § 12 horního zákona.

Správnost uvedeného rozlišení právního režimu zastižených sedimentů podporuje také skutečnost, že dokumentace EIA rozlišuje výhradní ložisko štěrkopísků Dřenice, nevýhradní ložisko Dřenice-západ, chráněné ložiskové území Dřenice a dobývací prostory Dřenice a Dřenice I. Tím je doloženo, že případný výskyt obdobných štěrkopískových sedimentů mimo vymezené

výhradní ložisko není dokumentací automaticky považován za jeho součást. Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského navíc ve vyjádření k dokumentaci EIA ze dne 24. 7. 2026 uvedl, že záměr by neměl ztížit ani znemožnit vydobytí ložiska, a z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství neuplatnil další připomínky. Bez připomínek se dne 22. 7. 2026 vyjádřil rovněž odbor geologie Ministerstva životního prostředí. Ani z vyjádření příslušných orgánů tak nevyplývá potřeba doplnění dokumentace nebo provedení samostatného ložiskového průzkumu v ploše záměru.

Ani vyžádané výsledky průzkumu tak neprokazují potřebu vrácení dokumentace, provedení samostatného ložiskového průzkumu ani výpočtu zásob. Vzhledem k doloženému výskytu mocnějších písčitých a štěrkovitých poloh lze však považovat za vhodné, aby výsledky podrobnější etapy inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu byly předloženy Obvodnímu báňskému úřadu pro území kraje Karlovarského alespoň tzv. na vědomí. Tento požadavek je již obsažen v podmínkách návrhu závazného stanoviska na základě celkového přezkumu dokumentace a jejích podkladů.

Připomínka je tímto v bodu 2 vypořádána. Doložená zpráva potvrdila významnější výskyt písčitých a štěrkovitých sedimentů, neprokázala však jejich ložiskovou kontinuitu s evidovaným ložiskem Dřenice ani existenci využitelných zásob. Uvedené skutečnosti proto neodůvodňují vrácení dokumentace ani závěr o porušení oznamovací povinnosti podle § 12 horního zákona. Potřeba dalšího preventivního ověření v navazující přípravě záměru je již odpovídajícím způsobem zohledněna v podmínkách návrhu závazného stanoviska. Připomínka a dodatečně doložené podklady odůvodňují tohoto požadavku potvrzují.

K bodu 3 připomínka poukazuje na vzájemné vazby mezi vodní bilancí, infiltrací, evapotranspirací, hydrogeologickými poměry, horninovým a půdním prostředím, biotou a klimatem, a to rovněž ve vztahu k CHOPAV Chebská pánev a ochrannému pásmu přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně. Doložená průzkumná zpráva potvrzuje, že jílovité vrstvy v území plní funkci poloizolátorů až izolátorů, zatímco písčité a štěrkovité polohy vytvářejí lokální hydrogeologické kolektory. Souvislá hladina podzemní vody nebyla ověřena a zvodnění bylo zastíženo pouze v části průzkumných objektů. Území je současně situováno ve vnějším ochranném pásmu IIb přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně.

Výsledky vsakovacích zkoušek předběžně připouštějí vsakování srážkových vod za využití retenčních prvků. Zpráva však požaduje komplexní zhodnocení vsakovacích podmínek celého areálu a podrobnější průzkum v místech navrhovaných vsakovacích zařízení.

Vyžádané podklady tedy zpřesňují poznatky o vazbách mezi horninovým prostředím, infiltrací a podzemními vodami. Nenahrazují však bilanční vyhodnocení změn infiltrace, povrchového odtoku, akumulace vody a evapotranspirace po realizaci všech etap záměru ani posouzení těchto změn ve vztahu k dotčeným ochranným režimům. Tyto otázky přesahují účel předběžného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu a jsou podrobněji hodnoceny v částech posudku a vypořádání připomínek věnovaných vodní bilanci, hydrogeologickým poměrům a ochraně přírodních léčivých a podzemních vod.

Samotné členění dokumentace podle jednotlivých složek životního prostředí neznámá, že byly tyto složky posouzeny bez vzájemných souvislostí. Připomínka současně neidentifikuje konkrétní vazbu, která by byla z hodnocení zcela vyloučena, ani konkrétní právní nebo metodický požadavek, který by tímto členěním nebyl splněn. Dokumentace nicméně neobsahuje podrobnější kvantifikaci souhrnných změn vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace a souvisejících hydrologických a hydrogeologických poměrů pro všechny etapy záměru. Uvedené omezení je samostatně vyhodnoceno v posudku a požadavky na jeho dořešení v navazující projektové přípravě jsou již zahrnuty v podmínkách návrhu závazného stanoviska.

Přípomínka v bodu 3 proto nezakládá důvod k vrácení dokumentace. Upozorňuje však na relevantní potřebu souhrnného posouzení konečného vodohospodářského řešení jednotlivých etap záměru a jejich vzájemného působení. Tento požadavek nevznikl až na základě uvedené připomínky, ale vyplynul již z vlastního přezkumu dokumentace a jejích podkladů a je obsažen v podmínkách návrhu závazného stanoviska. Přípomínka a dodatečně doložené podklady jeho odůvodněnost dále potvrzují.

(4) Automobilová doprava k železničnímu překladišti

Upozorňujeme na vnitřní rozpor v argumentaci předkladatele. Dopravní studie, příloha č. 10, uvádí, že jedním ze zásadních principů návrhu je vedení nákladní dopravy mimo zastavěné území města a minimalizace negativních vlivů na obytné území. Rovněž rozptylová studie, příloha č. 3, zdůrazňuje organizaci dopravních toků s cílem omezit vlivy na obyvatele.

Dokumentace opakovaně uvádí, že základním principem dopravního řešení je vedení nákladní dopravy mimo zastavěná území s cílem minimalizovat negativní vlivy na obyvatelstvo a obytnou zástavbu.

Uvedený princip však není důsledně uplatněn při hodnocení dopravy související se železničním překladištěm, kdy dochází ke kombinaci silniční přepravy se železniční dopravou. Silniční přeprava je přitom směřována z průmyslové oblasti, cíleně umístěné mimo obytnou zástavbu, do ulice Vrázova, která prochází plochami bydlení, rekreace, drobné výroby a služeb, řadových garáží a smíšeného obytného území. V této ulici sídlí mimo jiné také Hasičský záchranný sbor Správy železnic na adrese Vrázova 6.

Dokumentace postrádá logickou konzistenci. Pokud má být průmyslová zóna umístěna mimo výše uvedené plochy právě z důvodu omezení jejich nepříznivých účinků, včetně dopravy, je obtížně srozumitelné, proč mají být významné objemy nákladní dopravy alternativně vedeny k překladišti přes území s funkcí bydlení, rekreace a dalšími obdobnými funkcemi, jímž Vrázova ulice prochází.

Za nedostatečné je proto považováno hodnocení alternativy s překladištěm, které nestanoví opatření zajišťující logistickou vazbu k železničnímu překladišti způsobem respektujícím deklarovaný princip oddělení průmyslových aktivit od ploch bydlení, rekreace a dalších citlivých funkcí.

Komentář zpracovatele posudku:

Dokumentace hodnotí navržené silniční napojení záměru na kapacitní komunikační síť, jehož účelem je směřovat rozhodující část nákladní dopravy mimo zastavěné území města. Principy uvedené v dopravní studii jsou v tomto rozsahu naplněny.

Možné využití železničního překladiště v ŽST Cheb nepředstavuje samostatnou variantu dopravního napojení ani technického řešení posuzovaného záměru. Překladiště je samostatně připravovanou externí dopravní infrastrukturou. Jeho případná realizace se v dokumentaci promítá do výhledového dopravního scénáře, v němž je část nákladní dopravy generované posuzovaným záměrem převedena z přímých silničních tras na spojení mezi areálem a ŽST Cheb. Vedení této dopravy ulicí Vrázova se od deklarovaného principu přednostního směrování nákladní dopravy mimo zastavěné území odlišuje. Nejde však o rozpor ve vymezení navrženého dopravního řešení záměru, ale o důsledek zohlednění možného budoucího využití samostatně připravované dopravní infrastruktury.

Dopravní zatížení trasy mezi areálem a ŽST Cheb bylo zahrnuto do dopravních, akustických a imisních modelů. Přijatelnost tohoto scénáře proto nebyla posuzována pouze podle obecného principu směrování dopravy, ale podle skutečně předpokládaného zatížení dotčených komunikací a jeho vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí. Z provedeného hodnocení nevyplynuly takové vlivy, které by vylučovaly využití překladiště nebo vyžadovaly stanovení jiné logistické trasy jako podmínky závazného stanoviska.

Vlastní provoz překladiště, jeho celková dopravní obsluha a případná opatření související s jeho provozem budou posouzeny samostatně podle konečného technického a provozního

řešení tohoto záměru. Stav s případným využitím překladiště proto představuje výhledový dopravní scénář zohledněný v rozsahu vlivů dopravy generované posuzovaným záměrem, nikoli samostatnou projektovou variantu vyžadující komplexní porovnání s navrženým silničním napojením záměru.

24) Společné vyjádření veřejnosti, kontaktní osoba Ing. Martin Černík, ze dne 7. 8. 2026

...

Odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ a žádost o veřejné projednání v Chebu

...

Zásadní rozpory a nejasnosti

1. Předložený podklad je označen jako „Draft“. Hlavní dokumentace je na titulní straně i v identifikačních údajích opakovaně označena jako „Draft Dokumentace“ (str. 1–2), přesto ji MŽP rozeslalo jako dokumentaci podle § 8 zákona. Není zřejmé, zda jde o konečnou verzi a zda po označené pracovní verzi nenásledovaly změny.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření upozorňuje na označení předložené dokumentace slovem „Draft“. Jedná se o formální označení dokumentu, které nemá vliv na obsah dokumentace, správnost uvedených údajů ani odborné závěry hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Příslušný úřad dokumentaci rozeslal a zveřejnil jako dokumentaci podle § 8 ZPV, a tato verze proto představuje podklad posuzovaný v procesu EIA. Připomínka nemá vliv na závěry posudku.

2. Není sjednocen provozní a směnný režim. Hlavní dokumentace uvádí dvousměnný provoz pět dnů v týdnu (str. 21) a posouzení vlivů na veřejné zdraví provoz od 6:00 do 22:00 pouze v denních hodinách (příloha 5, str. 9). Dopravně-inženýrské podklady však vycházejí z třisměnného provozu a v noční době z výměny noční směny, odpovídající nepřetržitému provozu výrobního závodu (příloha 10, str. 7–8). Akustická studie navíc počítá i s nočním provozem výrobních prostor a významnou noční osobní dopravou (příloha 4b, str. 12–13). Není proto zřejmé, jaký provozní režim byl skutečně posouzen a jaký má být pro investora závazný.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření oprávněně upozorňuje na terminologický rozpor v popisu provozního a směnného režimu. Dokumentace a posouzení vlivů na veřejné zdraví uvádějí dvousměnný provoz v době od 6:00 do 22:00, zatímco dopravně inženýrské podklady používají označení třisměnného, resp. nepřetržitého provozu a zmiňují výměnu noční směny. Podle vysvětlení zpracovatele dokumentace poskytnutého rovněž na veřejném projednání se však s noční směnou nepočítá a uvedené označení v dopravně inženýrských podkladech je nepřesné.

Tato terminologická nepřesnost neznamená, že by rozhodující noční vlivy nebyly v odborných podkladech zohledněny. I při dvousměnném provozu zasahuje část osobní dopravy zaměstnanců do noční doby vymezené od 22:00 do 6:00, a to v souvislosti s příjezdem zaměstnanců před zahájením ranní směny a jejich odjezdem po skončení odpolední směny. Dopravní podklady proto pro rok 2029 uvažují v nočním období 550 příjezdů a 550 odjezdů osobních vozidel. Akustická studie provozu tuto dopravu promítá zejména do nejhluchější noční hodiny od 5:00 do 6:00. Hluková studie z dopravy současně hodnotí dopravní hluk za celé noční období a posouzení vlivů na veřejné zdraví přebírá výsledky pro denní i noční dobu.

Akustická studie provozu záměru dále v noční době hodnotí stacionární technologické zdroje, u nichž se předpokládá provoz také mimo dobu výrobních směn, zejména vzduchotechnická zařízení, chlazení a tepelná čerpadla. Noční hlukové působení záměru proto nebylo opomenuto.

Nákladní doprava záměru je v podkladech uvažována pouze v denní době, protože zásobování a expedice mají probíhat mezi 6:00 a 22:00. Tento provozní předpoklad je zohledněn v návrhu podmínek závazného stanoviska.

Připomínka je tedy důvodná ve vztahu k nesprávnému označení třisměnného, nepřetržitého provozu a noční směny v dopravně inženýrských podkladech. Z věcného hlediska však byly relevantní noční vlivy zohledněny, a to včetně osobní dopravy zaměstnanců a provozu stacionárních technologických zdrojů. Terminologická nejednotnost proto snižuje přehlednost podkladů, nevede však k podhodnocení hlukových vlivů ani nevyžaduje vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

3. Liší se rozsah etap a počet zaměstnanců. Hlavní dokumentace rozlišuje tři etapy záměru. Pro 1. etapu uvádí celkem 2 050 zaměstnanců, z toho 1 850 ve výrobě a 200 v administrativě, a pro 2. a 3. etapu navýšení o dalších přibližně 1 350 zaměstnanců. Konečný stav tak představuje přibližně 3 400 zaměstnanců (str. 21). Dopravně-inženýrské podklady však pracují pouze se dvěma etapami a celkem 3 350 zaměstnanci (příloha 10, str. 7). Není proto jednoznačné, zda obě části dokumentace posuzují stejný rozsah záměru a stejný počet zaměstnanců.

Komentář zpracovatele posudku:

Rozdíl ± 50 zaměstnanců ve vstupních údajích byl zpracovateli dokumentace vysvětlen a uznán jako nepřesný popis v DIP, a to i v rámci veřejného projednání. Zároveň bylo uvedeno, že taková odchylka nemá významnější dopad na modelové výpočty ani na závěry provedeného hodnocení. S tímto zpracovatel posudku souhlasí a podotýká, že na odkazované straně 21 dokumentace je uvedeno, cit.:

„Očekávaný počet zaměstnanců: Etapa 1 (fáze 1A + 1B): 2 050 FTE (1 850 zaměstnanců ve výrobě / 200 administrativních). V rámci 2. a 3. etapy se předpokládá navýšení o dalších cca 1 350 zaměstnanců při zachování poměru mezi zaměstnanci ve výrobě a administrativě bude zhruba zachován.“

Dokumentace také v dalších částech slučuje 2. a 3. etapu jako jednu kapacitní etapu, zpravidla v kontextu cílových parametrů záměru. Podstatné pro posouzení tedy je, v jakém kontextu je daná kapacita uvedena a hodnocena. V tomto případě se jedná o kontext cílové kapacity záměru.

4. Tvrzení o poklesu nákladní dopravy neodpovídá souhrnným číslům. Hlavní dokumentace předpokládá, že ve 2. etapě dojde k úbytku nákladní dopravy spojené s logistikou, protože více součástí bude montováno přímo v areálu (str. 20). Současně však mezi roky 2029 a 2035 roste souhrnný počet příjezdů a odjezdů nákladních vozidel pro celý park z 640 na 1 020 denně (str. 21). Protože dokumentace neobsahuje oddělenou dopravní bilanci 2. a 3. etapy, nelze tvrzený úbytek dopravy ve 2. etapě ověřit ani oddělit od nárůstu vyvolaného 3. etapou.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření oprávněně upozorňuje, že tvrzení dokumentace o úbytku nákladní dopravy v důsledku montáže většího množství komponent přímo v areálu neodpovídá údajům uvedeným v samostatně doložených dopravně inženýrských podkladech. Ty naopak pro plný rozvoj areálu předpokládají zvýšení celkové nákladní dopravy z 640 pohybů za 24 hodin v 1. etapě na 1 020

pohybů za 24 hodin, z toho o 240 pohybů v části 2A+2B označené jako Mercedes-Benz opce a o 140 pohybů v části 2C+D označené jako zbytek strategického podnikatelského parku.

Rozdílné etapové členění dokumentace a dopravně inženýrských podkladů neznamená, že by územní část označovaná v dokumentaci jako 3. etapa nebyla v dopravním hodnocení zohledněna. Dopravně inženýrské podklady ji zahrnují jako část 2C+D do souhrnného výhledového stavu plného rozvoje areálu v roce 2035. Pro tuto část uvažují předpokládanou zaměstnaneckou i nákladní dopravu, její konkrétní provozní náplň ani podrobnější rozdělení dopravy mezi jednotlivé budoucí provoz, vstupní komponenty, expedici a další přepravní vztahy však v současné fázi přípravy nejsou známy. Takové členění by proto bylo zatíženo i vysokou mírou nejistoty. Hodnocení však pracuje se souhrnnými předpoklady odpovídajícími plošnému a funkčnímu rozvoji této části areálu a s celkovou predikcí související dopravy. Konkrétní budoucí provoz budou při svém povolování samostatně posouzeny ve vztahu k vymezení posuzovaného záměru, jeho hodnoceným parametrům a použitelnosti závěrů závazného stanoviska EIA.

Z předložených dopravních podkladů tak nelze samostatně oddělit případné snížení vstupní logistiky hlavního výrobního závodu od dopravy vyvolané jeho rozšířením a novými subdodavatelskými a doplňkovými provozy ani ověřit konkrétní rozsah tvrzeného úbytku. Tento nedostatek snižuje ověřitelnost uvedeného slovního tvrzení dokumentace, nevede však k podhodnocení výsledných vlivů, neboť dopravní, hlukové a imisní hodnocení vychází z vyšší souhrnné intenzity 1 020 pohybů nákladních vozidel za 24 hodin odpovídající plnému rozvoji areálu podle současných předpokladů.

5. Hlukové závěry jsou podmíněné dosud nezajištěnými opatřeními. Pro celou místní část Dřenice je použit pouze jediný výpočtový bod u objektu Dřenice 337, kterému posouzení vlivů na veřejné zdraví přiřazuje šest obyvatel, ačkoli současně uvádí přibližně 50 obyvatel Dřenic (příloha 5, str. 40–43). Takto stanovený počet nevystihuje skutečný počet osob, které mohou být hlukem z provozu záměru a související dopravy dotčeny. Dřenice a okolí vodní nádrže Jesenice představují významnou rekreační oblast, což připouští také hlavní dokumentace (str. 24). V rekreační sezoně se zde mohou nacházet stovky rekreatantů, chatařů, návštěvníků a dalších sezonních uživatelů. Jejich expozice hluku, včetně pobytu ve venkovních rekreačních prostorech, však nebyla samostatně vyčíslena ani odpovídajícím způsobem vyhodnocena. Za nedostatečný považují rovněž způsob stanovení dotčené populace. Posouzení vlivů na veřejné zdraví přebírá údaj o počtu obyvatel Dřenic z Wikipedie (příloha 5, str. 43), přestože jsou dostupné oficiální údaje Českého statistického úřadu, registru RÚIAN a města Cheb. Registr sčítacích obvodů a budov ČSÚ uvádí v části obce Dřenice vedle 50 obvykle bydlících obyvatel také 402 objektů individuální rekreace a celkem 419 adres. Kvantitativní hodnocení hluku přesto u jediného bodu Dřenice 337 počítá pouze se šesti dotčenými osobami a sezonní uživatele stovek chat a rekreačních objektů vůbec nevyčísľuje. Posouzení proto nevystihuje skutečný počet osob, které mohou být hlukem z provozu a dopravy zasaženy. Nejednotné jsou také samotné výsledky hlukových výpočtů. Pro rok 2035 uvádí příloha 4c v bodě Dřenice 337 zvýšení nočního hluku o 1,4 dB, zatímco příloha 5 ve variantě s překladištěm uvádí zvýšení až o 2,16 dB (příloha 4c, str. 51–52; příloha 5, str. 49–50). Dokumentace srozumitelně nevysvětľuje příčinu tohoto rozdílu ani to, který výsledek má být pro hodnocení dopadů záměru rozhodující. Spolehlivost výpočtu nočního hluku dále zpochybňuje zásadní rozpor v předpokládaném provozu. Hlavní dokumentace uvádí dvousměnný provoz pět dnů v týdnu (str. 21) a posouzení vlivů na veřejné zdraví předpokládá provoz pouze od 6:00 do 22:00, tedy v denní době (příloha 5, str. 9). Dopravně-inženýrské podklady však vycházejí z třísměnného, respektive nepřetržitého provozu a počítají také s výměnou noční směny (příloha 10, str. 7–8). Akustická studie současně počítá s nočním provozem výrobních prostor a s 550 osobními vozidly v nejhlučnější noční hodině mezi 5:00 a 6:00 (příloha 4b, str. 12–13). Není proto zřejmé, jaký provozní režim byl pro Dřenice skutečně posouzen, z jakého režimu vycházejí jednotlivé výpočty a jaký provoz bude pro investora závazný. Hluk z vlastního provozu je navíc vypočten pouze pro 1. etapu. Není doloženo společné působení plného rozvoje 2. a 3. etapy, související osobní a nákladní dopravy a aktivní šterkopískovny Dřenice. Bez společného modelu všech těchto zdrojů nelze spolehlivě posoudit skutečnou hlukovou zátěž obytné, chatové a rekreační oblasti Dřenic a vodní nádrže Jesenice, zejména v noční době a hlavní rekreační sezoně. Nedostatky se netýkají pouze Dřenic. Studie připouští další nárůst hluku u již nevyhovujících domů v Pražské ulici a překročení u objektu č. p. 8

v Dolních Dvorech (příloha 4b, str. 24; příloha 4c, str. 50–54). Přijatelnost záměru je přitom založena na budoucím snížení rychlosti, individuálních úpravách dotčených objektů a na pozdějším posouzení dosud nevyhodnocené rozvodny 110/22 kV (hlavní dokumentace, str. 211 a 224). Konkrétní podoba těchto opatření, osoba odpovědná za jejich provedení, způsob kontroly ani závazný a vymahatelný termín realizace však nejsou doloženy. Není proto zajištěno, že opatření budou provedena před vznikem nebo zvýšením hlukové zátěže. Požadují proto nahradit údaje převzaté z Wikipedie aktuálními oficiálními údaji ČSÚ, RÚIAN a města Cheb, stanovit odborný odhad sezonní návštěvnosti a doplnit reprezentativní výpočtové body v obytné, chatové a rekreační oblasti Dřenic a vodní nádrže Jesenice. Dále požadují sjednotit směnný a provozní režim ve všech částech dokumentace, vysvětlit rozdíl mezi vypočteným zvýšením nočního hluku o 1,4 dB a 2,16 dB a společně vyhodnotit denní i noční hluk z provozu všech etap průmyslového parku, související dopravy, aktivní štěrkopískovny a rozvodny 110/22 kV. Pro Dřenice, Pražskou ulici a Dolní Dvory požadují stanovit konkrétní a závazná protihluková opatření, určit odpovědnost za jejich provedení a vymahatelné termíny. Současně požadují kontrolní měření hluku po zahájení provozu a předem stanovený postup pro případ, že měření prokáže vyšší hlukovou zátěž, než s jakou dokumentace počítá. Uvedené rozpory a nedostatky musí investor a zpracovatelé příslušných studií veřejně a srozumitelně vysvětlit při veřejném projednání v Chebu.

Komentář zpracovatele posudku:

Počet šesti osob přiřazený referenčnímu bodu Dřenice 337 nepředstavuje celkový počet obyvatel místní části Dřenice. Podle kapitoly 5.2 Přílohy č. 5 Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví nejde o údaj za celou místní část, ale o odhad počtu osob přiřazených konkrétnímu referenčnímu bodu podle počtu a charakteru jím reprezentovaných obytných objektů. Jednotlivé referenční body zastupují příslušné části osídleného území, zatímco celkové počty obyvatel dotčených sídel mají pouze informativní význam, což je ve studii dostatečně vysvětleno. Studie pro kvantitativní hodnocení uvažuje přibližně 150 trvale bydlících osob vystavených hluku a přibližně 156 osob vystavených imisím. Použití dílčího údaje převzatého z neoficiálního zdroje pro informativní počet obyvatel Dřenic proto nemá vliv na vlastní modelování ani na závěry hodnocení. Tento způsob stanovení dotčené populace byl vysvětlen rovněž na veřejném projednání.

Počet rekreačních objektů nelze bez dalšího ztotožnit s počtem trvale nebo dlouhodobě exponovaných osob. Rekreační objekty současně nepoživají ve vztahu k chráněnému venkovnímu prostoru staveb automaticky stejnou zákonnou ochranu jako bytové a rodinné domy. Požadavek na stanovení sezonní návštěvnosti proto není nezbytný pro posouzení dlouhodobých zdravotních účinků na trvale bydlící populaci.

Akustická studie hodnotí sadu nejvíce hlukově ovlivněných akusticky chráněných objektů. Referenční bod Dřenice 337 je nejbližším relevantním akusticky chráněným objektem v této lokalitě a výsledky jsou doplněny plošnými hlukovými mapami. U vzdálenějších objektů ve směru od posuzovaných zdrojů lze očekávat nižší příspěvek záměru; doplnění dalších bodů v rekreační oblasti by proto nepřineslo rozhodující odlišný závěr.

Namítaný rozdíl mezi hodnotami zvýšení noční hladiny hluku o 1,4 dB a 2,16 dB se v předložených podkladech skutečně vyskytuje. Příloha č. 4c, Akustická studie z dopravy, uvádí pro referenční bod Dřenice 337 ve výhledovém roce 2035 ve scénáři bez železničního překladiště i s jeho využitím shodné zvýšení noční hladiny hluku z 47,8 dB na přibližně 49,2 dB, tedy o 1,4 dB. Příloha č. 5, Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví, přebírá pro scénář bez překladiště hodnoty 47,8 dB a 49,22 dB, avšak pro scénář s využitím překladiště uvádí výslednou hodnotu 49,96 dB a zvýšení o 2,16 dB. Předložené podklady příčinu tohoto rozdílu nevysvětlují ani nedokládají výpočet hodnoty 49,96 dB. Jedná se proto o nesoulad mezi podkladovými studiemi, který vyžaduje odborné vysvětlení a určení hodnoty rozhodné pro navazující hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Podle vyjádření oznamovatele v rámci veřejného projednání je rozdíl způsoben odlišným rozsahem zahrnutých zdrojů hluku. Zatímco Příloha č. 4c Akustická studie z dopravy vyhodnocuje hluk ze související dopravy, v Příloze č. 5 Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví byla pro některé referenční body za účelem stanovení celkové hlukové expozice energeticky složena hladina hluku z dopravy s hlukem z provozu záměru a zohledněno bylo rovněž příslušné hlukové pozadí. Tomuto vysvětlení odpovídá i hodnota 49,96 dB, která může být výsledkem energetického složení dopravního hluku s nižším příspěvkem dalších zdrojů. Hladiny hluku vyjádřené v decibelech nelze sčítat aritmeticky, ale pouze energeticky, tedy logaritmickým skládáním. Výsledná složená hladina je proto výrazně nižší než prostý aritmetický součet dílčích hodnot, což pouze nebylo v dokumentaci EIA dostatečně doloženo a vysvětleno.

V rámci podkladů společnosti DEKONTA, a.s., obdržených dne 24. 9. 2026 na základě žádosti zpracovatele posudku ze dne 17. 9. 2026, viz samostatná příloha posudku, byl doložen výpočet energetického skládání hluku z dopravy a hluku z provozu záměru, použitý při zpracování dokumentace. Pro referenční bod L, Dřenice 337, činí ve variantě roku 2035 s překladištěm v noční době hladina hluku z dopravy 49,2 dB a hladina hluku z provozu záměru 42,0 dB. Jejich energetickým součtem byla stanovena výsledná hodnota 49,957 dB, zaokrouhleně 49,96 dB. Hodnota 49,2 dB v příloze č. 4c tedy představuje pouze hluk z automobilové dopravy, zatímco hodnota 49,96 dB v příloze č. 5 představuje souhrnnou expozici hlukem z dopravy a provozu záměru. Rozdíl mezi nárůstem o 1,4 dB a 2,16 dB proto není rozdílem dvou výpočtů téhož ukazatele. Přímé porovnání zvýšení o 1,4 dB a 2,16 dB proto není věcně správné, neboť výsledné hodnoty nezahrnují totožný soubor zdrojů hluku. Použitý postup vede k přísnějšímu posouzení celkové expozice a nezpůsobuje podhodnocení zdravotních rizik ani nezpochybňuje závěry posouzení vlivů na veřejné zdraví.

V případě rozdílného označení směnného režimu je rozhodující, že hlukové hodnocení zahrnuje denní i noční dopravu zaměstnanců. Hluk z provozu výrobních a technologických zdrojů byl pro 1. etapu posouzen samostatnou akustickou studií, konkrétní provozní náplň dalších etap dosud není známa a jejich doprava je ve výhledu roku 2035 zahrnuta souhrnně. Budoucí konkrétní provoz budou při povolování podléhat ověření jejich vlivů a použitelnosti závěrů závazného stanoviska EIA.

Akustická studie z dopravy identifikovala další nárůst hluku u již zatížených objektů v Pražské ulici a ověřila účinek snížení rychlosti ze 70 na 50 km/h, při němž dochází k poklesu vypočtených hladin o 2,7 až 2,8 dB. Správnost a dostatečnost protihlukových opatření je hodnocena v příslušné části posudku a relevantní opatření jsou převzata do návrhu závazných podmínek stanoviska EIA. Tím je stanovena povinnost jejich zajištění v příslušné fázi přípravy a provozu záměru včetně vymahatelnosti a odpovědnosti. Obdobně bude před povolením rozvodny 110/22 kV nezbytné samostatně ověřit její hlukové působení.

Požadavek na kontrolní měření je věcně zohledněn, neboť autorizované posouzení doporučuje ověřit hlukovou situaci terénním šetřením po realizaci záměru a akustická studie vymezuje opatření pro kritické objekty. Kontrolní měření a případná následná nápravná opatření jsou zahrnuta do návrhu podmínek závazného stanoviska EIA.

6. Vodní toky jsou v přílohách hodnoceny protichůdně. Vodní posouzení tvrdí, že dva periodické bezejmenné toky nejsou významným krajinným prvkem, VKP (příloha 13, str. 4). Biologické hodnocení naopak stejné vodní linie IDVT 10233980 a 10224556 výslovně uvádí jako VKP a konstatuje jejich eliminaci záměrem (příloha 6, str. 87, 121 a 134). Jde o přímý rozpor významný pro povolení zásahu a kompenzace.

Komentář zpracovatele posudku:

Statut významného krajinného prvku (VKP) je podle § 3 odst. 1 písm. b) a § 6 zákona č. 114/1992 Sb. určován výhradně příslušným orgánem ochrany přírody. Dokumentace ani její odborné přílohy tento statut nestanovují a jejich interní označení prvků krajiny není směrodatné pro případné samostatné řízení o souhlasu se zásahem do VKP podle § 4 odst. 2 ZOPK. Rozdílné označení vodních linií v jednotlivých podkladech proto nepředstavuje rozpor relevantní pro proces EIA.

Pro posouzení vlivů podle ZPV je podstatné, zda jsou vlivy záměru na dotčené prvky krajiny dostatečně identifikovány, popsány a vyhodnoceny, bez ohledu na to, jaký statut jim může být následně přiznán v samostatném správním řízení. Dokumentace EIA hodnotí dotčené vodní linie z hlediska jejich ekologických funkcí, hydrologických charakteristik i zásahu záměru, a to v rozsahu odpovídajícím požadavkům procesu EIA. Vlivy na tyto prvky jsou v dokumentaci dostatečně popsány a vyhodnoceny jako eliminace periodických vodních linií, včetně návrhu odpovídajících opatření.

7. Závěry o vodách a kumulaci předbíhají chybějící podklady. Vsakovací koeficient byl převzat ze zkoušky asi 800 m od budoucí nádrže a místní zkouška i přesné řešení pro 1. etapu mají být teprve doplněny; pro 2. a 3. etapu není technické řešení retenčních objektů stanoveno vůbec (hlavní dokumentace, str. 76–80). Přesto příloha 13 uzavírá, že nedojde ke zhoršení vodních útvarů. Biologické hodnocení navíc tvrdí, že nebyl zjištěn žádný záměr s kumulativním vlivem, ač hlavní dokumentace uvádí další připravované areály; kumulace přírody a vod není vyhodnocena stejně podrobně jako doprava.

Komentář zpracovatele posudku:

Dokumentace pro 2. a 3. etapu uvádí alespoň rámcový princip hospodaření se srážkovými vodami, předpokládané odvodňované plochy a souhrnné hydrotechnické údaje, přičemž počítá s retenčními, vsakovacími, akumulacími, předčisticími a regulačními objekty. Konkrétní technické řešení těchto etap dosud není podrobně stanoveno. Zpracovatel posudku správnost použitých vstupů a výpočtů retenčního objemu hodnotí v příslušné části posudku a požaduje jejich doložení a zpřesnění v navazující projektové přípravě. Tato potřeba však nemění závěr, že navržený princip hospodaření se srážkovými vodami umožňuje při odpovídajícím technickém dopracování zabránit zhoršení stavu dotčených vodních útvarů.

Biologické hodnocení se v úvodní části zabývá rovněž připravovanými záměry v území, včetně souvisejících dopravních staveb. Jeho konstatování, že nebyl zjištěn záměr s kumulativním vlivem, je nutné vztahovat k záměrům relevantním z hlediska hodnocených vlivů na přírodu a krajinu, nikoliv ke všem rozvojovým záměrům uvedeným v dokumentaci bez ohledu na povahu jejich možného působení. Samotná existence dalších připravovaných areálů proto neprokazuje nedostatečnost biologického hodnocení, pokud u nich nebyl identifikován mechanismus významného kumulativního působení na dotčené biotopy, druhy nebo další zájmy ochrany přírody.

Zpracovatel posudku provedl vlastní kontrolu možných kumulativních záměrů a dodatečně identifikoval jeden starší záměr rozšíření těžby štěrkopísků, jehož aktuální stav a možnost realizace nejsou z dostupných podkladů jednoznačné. Jeho další prověření je požadováno zejména ve vztahu k hydrologickým a hydrogeologickým poměrům. Jiný opomenutý záměr, který by byl relevantní z hlediska vlivů hodnocených biologickou studií a mohl významně změnit její závěry, zjištěn nebyl.

8. Vliv záměru na místní klima, vodní bilanci a rekreační oblast Jesenice nebyl konkrétně posouzen. Klimatická studie uvádí, že se zaměřuje zejména na globální dopady záměru na klimatický systém a na odolnost samotného projektu vůči změně klimatu (příloha 9, str. 2). Místní mikroklima Dřenic a vodní nádrže

Jesenice však samostatně nehodnotí. Nádrž Jesenice není v klimatické studii vůbec konkrétně posouzena, přestože se nachází přibližně 600 m až 1 km od plochy záměru a malá jihovýchodní část území náleží do povodí Odavy, na níž je nádrž vybudována (hlavní dokumentace, str. 108–110). Sama klimatická studie přitom předpokládá prodlužování období sucha, vyšší výpar, pokles vlhkosti krajiny, snižování odtoku, růst teploty povrchových vod, oslabení samočisticí schopnosti vodních ekosystémů a možné zvyšování koncentrací znečišťujících látek (příloha 9, str. 10–11). Tyto obecně popsány jevy však nejsou vztaženy ke konkrétním podmínkám Dřenic a nádrže Jesenice. Při plném rozvoji areálu má vzniknout přibližně 25,84 ha zastavěných a 43,29 ha zpevněných ploch, tedy celkem 69,13 ha převážně nepropustných povrchů z celkové řešené plochy 110,17 ha (hlavní dokumentace, str. 20–21). Již podklady SEA upozorňovaly na změnu evapotranspirace a uváděly, že dostatečnou výměru kompenzační zeleně nelze přesně určit (hlavní dokumentace, str. 12–13). Hlavní dokumentace navíc sama připouští, že v důsledku rozsáhlého zastavění a zpevnění dojde ke snížení přirozené infiltrace, které představuje trvalý negativní vliv na vodní režim území (str. 186–187). Přesto nebyla zpracována konkrétní bilance změny výparu, vsakování, povrchového odtoku, teploty povrchů ani místního mikroklimatu. Za dostatečné nelze považovat pouze obecný odkaz na zelenou infrastrukturu. Zelené střechy byly odmítnuty a fotovoltaické panely mají být pouze umožněny pro budoucí instalaci, nikoliv závazně realizovány (hlavní dokumentace, str. 31 a 80–81). Není stanoven závazný podíl zastínění parkovišť a komunikací, minimální korunový zápoj stromů, způsob zavlažování zeleně v období sucha ani termín, do kterého musí být zeleň plně funkční. Požadují proto doplnit místní mikroklimatické a vodohospodářské posouzení pro výhledové roky 2035 a 2050, které porovná stav bez záměru a po plném rozvoji všech etap. Posouzení musí vyčíslit změnu evapotranspirace, infiltrace, povrchového odtoku, teploty a vlhkosti vzduchu a povrchových teplot zastavěných a zpevněných ploch. Dále musí vyhodnotit, zda může záměr samostatně nebo společně se štěrkopískovnou a dalšími připravovanými areály ovlivnit vodní bilanci, teplotu vody, kvalitu vody, rekreační využití a ekologické funkce nádrže Jesenice. Součástí musí být závazná opatření ke snížení přehřívání a zadržení vody, včetně jejich rozsahu, termínu realizace, následné péče a kontroly účinnosti.

Komentář zpracovatele posudku:

Správnost a dostatečnost hodnocení vlivů záměru na klima, místní mikroklima a vodní bilanci jsou podrobně posouzeny v příslušných částech posudku. Klimatická studie byla zpracována v rozsahu platného metodického pokynu Ministerstva životního prostředí a zabývá se jak vlivem záměru na klima, tak jeho zranitelností vůči očekávaným projevům změny klimatu.

Dokumentace identifikuje trvalé omezení přirozené infiltrace, změny odtokových poměrů a možné ovlivnění místního mikroklimatu v důsledku rozsáhlého zastavění a zpevnění území. Současně navrhuje přibližně 50 m široký pás izolační zeleně, další vegetační plochy, retenční a vsakovací objekty, akumulaci a využívání srážkových vod a další adaptační opatření. S ohledem na charakter záměru, rozsah disponibilních ploch a místní hydrogeologické podmínky jde o významný rozsah opatření ke zmírnění přehřívání, omezení rychlého odtoku a zachování vody v území.

Posudek přesto požaduje, aby byly v navazující projektové přípravě podle konečných výměr a technického řešení zpřesněny změny vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace a odtokových poměrů, ověřena účinnost navržených opatření a prověřeny další technicky a místně využitelné možnosti retence, vsakování, využívání srážkových vod, zastínění a vegetačních úprav. Tyto požadavky směřují k optimalizaci konečného řešení, nikoliv k nápravě prokázaného nesouladu dokumentace se závaznou metodikou nebo kritériem přijatelnosti.

Vyjádření uvádí řadu veličin a modelových postupů, které by bylo možné do podrobnějšího mikroklimatického hodnocení zahrnout, nedokládá však závazný metodický požadavek na jejich použití ani kritérium, podle něhož by bylo možné určit přijatelnou změnu evapotranspirace, teploty povrchů nebo vlhkosti vzduchu. Neproказuje ani to, že by navržená opatření byla nedostatečná nebo že by jejich doplnění o požadované výpočty mohlo významně změnit závěry hodnocení.

Obdobně není doloženo, z jakého odborného nebo metodického požadavku vyplývá potřeba samostatně modelovat mikroklima vodní nádrže Jesenice pro roky 2035 a 2050. Skutečnost, že malá část území záměru náleží do povodí Odry, sama o sobě neprokazuje významný vliv na vodní bilanci, teplotu, jakost vody, ekologické funkce nebo rekreační využití nádrže. V souladu se směrnicí EIA a zákonem č. 100/2001 Sb. jsou předmětem podrobného posouzení významné vlivy záměru, nikoliv všechny hypoteticky představitelné změny bez doložené příčinné souvislosti a možné významnosti.

Případné kumulativní působení s těžbou šterkopísků a dalšími rozvojovými záměry je řešeno v příslušných částech posudku. Posudek současně požaduje, aby případná aktuálně připravovaná nebo povolená těžba byla zohledněna při zpřesnění hydrologického a hydrogeologického hodnocení. Ani v tomto ohledu však vyjádření nepředkládá podklad prokazující významné ovlivnění vodní nádrže Jesenice.

Připomínka je tedy zohledněna požadavkem na zpřesnění vodní bilance a mikroklimatických účinků záměru a na prověření dalších adaptačních opatření v navazující projektové přípravě. Neprokazuje však, že hodnocení vlivů na klima bylo zpracováno v rozporu s platnými metodickými postupy ani že absence požadovaných podrobných výpočtů znemožňuje posouzení významných vlivů záměru.

9. Odběr technologické vody z nádrže Jesenice není v dokumentaci EIA jednoznačně uveden ani vyhodnocen. Hlavní dokumentace uvádí, že areál bude zásobován z veřejného vodovodu a že žádný jiný zdroj vody na lokalitě nebude. Společnost CHEVAK má umožnit dodávku až 1 820 m³ vody denně. Po dokončení 2. etapy se počítá s roční spotřebou 108 960 m³ a ve 3. etapě s dalším navýšením nejméně o 10 000 m³ ročně pro sociální účely, přičemž navýšení technologické spotřeby pro 2. a 3. etapu není v současné době známo (hlavní dokumentace, str. 49–51). Tatáž dokumentace však v harmonogramu výstavby infrastruktury uvádí objekt IS11, vodovodní řad surové vody (hlavní dokumentace, str. 91–92), aniž vysvětluje jeho zdroj, kapacitu a účel. Podklady města Cheb k připravované změně č. 30 územního plánu přitom výslovně uvádějí čerpací stanici surové vody z vodní nádrže Jesenice pro SPP Cheb, vodovodní řad VN Jesenice–SPP Cheb a odběr technologické vody z nádrže Jesenice. Tyto údaje jsou v přímém rozporu s tvrzením dokumentace EIA, že veřejný vodovod bude jediným zdrojem vody. Dokumentace rovněž není jednotná v otázce odvádění srážkových vod. Dokumentace EIA předpokládá odvádění nevsáknutých vod do řeky Ohře, zatímco podklady změny územního plánu počítají také se stokou dešťové kanalizace ze SPP Cheb do vodní nádrže Jesenice a připouštějí odvádění neznečištěných srážkových vod do této nádrže. Není proto jasné, z jakých vodních zdrojů bude park skutečně zásobován a do jakého recipientu budou srážkové vody odváděny. Požaduji jednoznačně uvést, zda je odběr surové vody z nádrže Jesenice a související čerpací stanice součástí posuzovaného záměru nebo související infrastruktury. Musí být stanoveno maximální okamžité, denní a roční množství odebírané vody pro jednotlivé etapy, účel jejího využití, potřebné povolení k odběru a vztah k dodávkám z veřejného vodovodu. Dále požaduji zpracovat vodohospodářskou bilanci nádrže Jesenice pro běžné i mimořádně suché roky a pro klimatické scénáře nejméně k rokům 2035 a 2050. Posouzení musí zohlednit předpokládaný růst výparu, možné snížení přítoků, existující odběry, místní směrodatný limit nádrže, požadavky manipulačního řádu, zachování minimálních průtoků, rekreační využití nádrže a ochranu vodních ekosystémů. Musí být také jednoznačně určeno, zda budou do Jesenice odváděny srážkové vody z areálu, v jakém množství a kvalitě a jak bude vyloučeno znečištění, oteplení vody nebo nárazový přítok při přívalových srážkách. Pro období sucha požaduji stanovit závazné podmínky pro omezení nebo přerušení odběru technologické vody tak, aby zásobování průmyslového parku nemělo přednost před ochranou nádrže, jejími vodohospodářskými a ekologickými funkcemi a rekreačním využitím. Bez vyjasnění těchto rozporů nelze považovat vliv záměru na klima a vodní režim nádrže Jesenice za dostatečně posouzený. Investor musí zdroj vody, rozsah odběru i způsob odvádění srážkových vod srozumitelně vysvětlit při veřejném projednání.

Komentář zpracovatele posudku:

Zpracovatel posudku souhlasí s upozorněním na nejednoznačné zařazení souvisejících infrastrukturních objektů do fáze výstavby. Akustická studie z výstavby záměru uvádí objekt IS10

jako „čerpací stanici pitné vody“, zatímco harmonogram výstavby v dokumentaci uvádí objekt IS11 jako „vodovodní řadu surové vody“. Účel, technické parametry ani vzájemný vztah těchto objektů nejsou v dokumentaci a jejích přílohách dále vysvětleny. Ze samotného označení těchto objektů však nelze dovodit, že by některý z nich sloužil k odběru surové vody z vodní nádrže Jesenice.

Ostatní části dokumentace už pak jednoznačně uvádějí zásobování sociálních i technologických provozů vodou z veřejného vodovodu. Příloha č. 13 Posouzení souladu záměru s cíli rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES výslovně uvádí, že v rámci záměru nebudou budovány vlastní zdroje vody. Také společnost CHEVAK Cheb, a. s. ve vyjádření ze dne 11. 8. 2026 potvrdila, že napojení záměru na veřejný vodovod a kanalizaci a předpokládané množství odebírané pitné vody a odváděných splaškových vod odpovídají předchozímu projednání záměru.

Zpracovatel posudku prověřil obsah a stav pořizování změny č. 30 Územního plánu Cheb. Zadání změny bylo schváleno Zastupitelstvem města Chebu dne 18. 12. 2025 usnesením č. 179/28/2025. Návrh změny byl následně předložen ke sloučenému společnému jednání a veřejnému projednání konanému dne 14. 8. 2026. Ke dni zpracování posudku nebylo zveřejněno vydání změny ani datum nabytí její účinnosti. Také předložené dokumenty jsou označeny jako návrh pro veřejné projednání a údaj o nabytí účinnosti změny č. 30 v nich není vyplněn.

Návrh změny č. 30 skutečně řeší širší koncepci vodohospodářské infrastruktury SPP Cheb, která je odlišná od řešení popsaného v předložené dokumentaci EIA. Návrh změny vymezuje čerpací stanici surové vody z vodní nádrže Jesenice pro SPP Cheb, vodovod surové vody mezi nádrží Jesenice a SPP Cheb a stoku dešťové kanalizace ze SPP Cheb do vodní nádrže Jesenice. Odůvodnění změny výslovně uvádí zásobování areálu užitkovou, resp. technologickou vodou z nádrže Jesenice a odvádění vod z bezpečnostních přepadů retenčních nádrží vnější dešťovou stokou do této nádrže.

Uvedené záměry jsou v návrhu změny č. 30 vymezeny jako širší veřejná technická infrastruktura SPP Cheb. Konkrétně jde o plochu Z.554 pro čerpací stanici surové vody, veřejně prospěšnou stavbu VT.564 pro tuto čerpací stanici, veřejně prospěšnou stavbu VT.565 pro vodovod surové vody z nádrže Jesenice a veřejně prospěšnou stavbu VT.548 pro stoku dešťové kanalizace do nádrže Jesenice. Tyto záměry jsou obsaženy také ve výkresu koncepce veřejné infrastruktury, výkresu veřejně prospěšných staveb a koordinačním výkresu. Z návrhu změny však nevyplývají konkrétní odběrové kapacity, provozní parametry ani časové vazby této infrastruktury na jednotlivé etapy nyní posuzovaného záměru. Samotné vymezení uvedené infrastruktury v projednávaném návrhu změny územního plánu však neznamená povinnost jejího zahrnutí do posuzovaného záměru ani potvrzení její budoucí realizace.

Požadavek na vysvětlení zdroje vody a způsobu odvádění srážkových vod při veřejném projednání byl naplněn. Zástupce oznamovatele na veřejném projednání výslovně uvedl, že posuzovaný záměr ani další rozvoj SPP Cheb nezahrnují odběr vody z vodní nádrže Jesenice ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do této nádrže.

V rámci podkladů společnosti DEKONTA, a.s., obdržených dne 24. 9. 2026 na základě žádosti zpracovatele posudku ze dne 17. 9. 2026, viz samostatná příloha posudku, bylo zpracovatelem dokumentace EIA upřesněno, že výše zmíněný objekt IS10 představuje čerpací stanici pitné vody na prodlouženém vodovodním řadu z Hradiště u Chebu. Označení IS11 jako vodovodního řadu surové vody v tabulce 25 dokumentace je chybné. Tento objekt nebude realizován a záměr ani SPP Cheb nebudou napojeny na vodní nádrž Jesenice. V tabulce 25 má být namísto IS11 uveden objekt IS10. Jde o věcnou a redakční chybu popisu dokumentace, která nemění skutečně navržený způsob zásobování areálu pitnou vodou ani hodnocení vlivů na vodní nádrž Jesenice.

Infrastruktura pro čerpání vody z vodní nádrže Jesenice proto není součástí předloženého záměru a není ani předmětem prováděného posouzení.

Převážná část záměru, včetně celé 1. etapy, se nachází v povodí Ohře. Srážkové vody mají být přednostně zadržovány a zasakovány v místě vzniku, přičemž množství přesahující infiltrační kapacitu území má být regulovaně odváděno centrální dešťovou kanalizací do řeky Ohře. Vyjádření Povodí Ohře, státní podnik ze dne 14. 7. 2026 potvrzuje pro 1. etapu kombinovaný systém s centrálním retenčně-vsakovacím poldrem o objemu 19 704 m³, z toho 7 400 m³ bezodtokého objemu, a s regulovaným odtokem do Ohře. Stejný koncepční princip má být použit rovněž pro 2. a 3. etapu. Povodí Ohře, státní podnik s dokumentací souhlasilo bez připomínek.

V části území náležející do povodí Odry dokumentace připouští pouze vsakování čistých srážkových vod ze střech. Splaškové vody mají být odváděny veřejnou kanalizací na ČOV Cheb. Technologické odpadní vody mají být recirkulovány, předávány oprávněné osobě nebo po splnění podmínek provozovatele vypouštěny do veřejné kanalizace. Odvádění srážkových, splaškových ani technologických odpadních vod do vodní nádrže Jesenice není součástí posuzovaného řešení.

Příloha č. 13 Posouzení souladu záměru s cíli rámcové směrnice o vodách 2000/60/ES vodní nádrž Jesenice výslovně identifikuje jako dotčenou složku vodního prostředí, současně však uzavírá, že záměr nebude mít významný vliv na stav dotčených útvarů povrchových a podzemních vod. Ve směru proudění podzemních vod k vodnímu zdroji Nebanice má být vybudována síť hydrogeologických vrtů ke sledování jakosti podzemních vod. Posudek dále požaduje stanovení výchozího stavu a konkretizaci monitorovacího programu.

Pokud by odběr surové vody z vodní nádrže Jesenice, související čerpací stanice a přivaděč nebo odvádění srážkových vod do této nádrže byly následně zahrnuty do projektové dokumentace záměru, jednalo by se o změnu oproti záměru posouzenému v tomto procesu EIA. Před povolením takového řešení by proto bylo nutné postupem podle zákona č. 100/2001 Sb. ověřit, zda jde o změnu, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména s ohledem na rozsah odběru nebo vypouštění a možné ovlivnění vodního režimu a jakosti vody v nádrži Jesenice. Podle výsledku tohoto ověření by případně bylo nutné provést samostatné posouzení příslušné změny záměru.

Za situace, kdy posuzovaný záměr předpokládá zásobování z veřejného vodovodu a nezahrnuje odběr vody z vodní nádrže Jesenice ani vypouštění vod do této nádrže, není důvodné pro tento záměr stanovovat maximální okamžité, denní a roční množství takového odběru, určovat podmínky jeho vodoprávního povolení, zpracovávat vodohospodářskou bilanci nádrže pro roky 2035 a 2050 ani stanovovat omezení odběru v období sucha. Stejně tak není důvodné hodnotit množství, jakost, oteplení nebo nárazové přítoky srážkových vod do nádrže, neboť jejich odvádění do nádrže není součástí posuzovaného řešení. Případné budoucí zahrnutí odběru vody z nádrže Jesenice nebo vypouštění vod do této nádrže do projektového řešení by představovalo změnu oproti posouzenému záměru, u níž by bylo nutné postupem podle ZPV ověřit možné významné vlivy na životní prostředí. Nejednotné označení objektů IS10 a IS11 vyžaduje vysvětlení, nemá však významný dopad na závěry hodnocení posuzovaného řešení. Připomínka je proto důvodná v požadavku na vyjasnění významu těchto objektů a vztahu záměru k infrastruktuře vymezené návrhem změny č. 30 Územního plánu Cheb, neodůvodňuje však vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

Požadavek veřejnosti

Žádáme Ministerstvo životního prostředí, aby podle § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. nařídilo veřejné projednání a uskutečnilo je prezenčně přímo v Chebu, v dostupném čase pro veřejnost. Požadujeme účast

oznamovatele, investora infrastruktury a zpracovatelů dopravní, hlukové, vodohospodářské a biologické části, aby jednotlivé rozpory vysvětlili a odpověděli na dotazy občanů.

Před vydáním stanoviska požadujeme sjednocenou konečnou dokumentaci, jasný rozsah a závazný provozní režim, oddělené dopravní bilance etap, hlukové body v obytné a rekreační zástavbě Dřenic včetně sezonní návštěvnosti, společný vliv se štěrkopískovnou, místní vsakovací zkoušku a kontrolovatelná opatření. Do odstranění rozporů nesouhlasíme s vydáním souhlasného stanoviska EIA.

...

Komentář zpracovatele posudku:

S ohledem na naplnění zákonných podmínek pro jeho konání se veřejné projednání dokumentace uskutečnilo dne 8. 9. 2026 od 15:00 hodin v Chebu. Požadavek na konání veřejného projednání přímo v dotčeném území a v čase dostupném veřejnosti tak byl naplněn, a to i z důvodu charakteru ostatních obdržených připomínek.

Zpracovatel posudku na základě zhodnocení úplnosti a správnosti dokumentace a s přihlédnutím k obsahu obdržených vyjádření a jejich jednotlivému vypořádání neshledal důvody pro doporučení vrátit dokumentaci k doplnění nebo přepracování. Důvody, pro které jednotlivé požadavky neodůvodňují vrácení dokumentace, jsou uvedeny ve vypořádání příslušných věcných připomínek. Požadovaná doplnění proto nejsou do dokumentace dodatečně zapracována a nová sjednocená dokumentace není v této fázi procesu EIA předkládána.

Dokumentace posuzuje záměr v rozsahu a podobě, v jakých byl předložen k posouzení. Další technické a provozní upřesnění záměru bude předmětem projektové dokumentace pro navazující řízení. Zpracovatel posudku současně do návrhu podmínek závazného stanoviska zahrnul požadavky vztahující se k možným vlivům záměru v posuzované podobě, které na základě dokumentace, obdržených vyjádření a vlastního hodnocení vyhodnotil jako věcně relevantní a odůvodněné. Konkrétní vypořádání požadavků týkajících se rozsahu záměru, jeho provozního režimu, dopravních bilancí, hlukového hodnocení, kumulativních vlivů, vsakování srážkových vod a navržených opatření je uvedeno u jednotlivých souvisejících připomínek.

Nesouhlas s vydáním souhlasného stanoviska je vzat na vědomí. Na základě provedeného posouzení však zpracovatel posudku neshledal uvedené skutečnosti samy o sobě důvodem pro doporučení vydat nesouhlasné závazné stanovisko ani pro vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

25) Společné vyjádření veřejnosti II, kontaktní osoba Ing. Martin Černík, ze dne 7. 8. 2026

...

Odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti II

k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ a žádost o veřejné projednání v Chebu

...

S dokumentací v její současné podobě nesouhlasíme, protože dopravní závěry vycházejí z navzájem nesjednocených předpokladů o rozsahu záměru, etapách, počtu zaměstnanců, směnném režimu, noční dopravě a provozu železničního překladiště. Z podkladů proto nelze spolehlivě určit skutečné zatížení ulic v Chebu ani porovnat překladiště v železniční stanici s přímou vlečkou do areálu.

Současně žádáme Ministerstvo životního prostředí o veřejné projednání dokumentace přímo v Chebu, na němž investor srozumitelně vysvětlí níže uvedené rozdíly a předloží porovnání všech železničních variant podle stejných vstupních údajů.

I. Zásadní rozdíl mezi překladištěm a přímou vlečkou

Překladiště v ŽST Cheb a přímá vlečka do SPP nejsou z hlediska silniční dopravy rovnocenná. U překladiště musí být železniční zásilka mezi stanicí a areálem převezena po silnici; přímá vlečka by tento městský úsek odstranila.

Dopravní model převádí na trasu ŽST Cheb–SPP přibližně 100 pohybů těžkých vozidel za 24 hodin, asi 50 v každém směru. Přímá vlečka by tedy u srovnatelného železničního objemu mohla odstranit řádově 100 denních pohybů z městských ulic. Přesný přínos není doložen, protože vlečka nebyla modelována (příloha 10, číslovaná str. 12 a 23; v PDF str. 16 a 27).

Studie proveditelnosti podle manažerského shrnutí prověřila obě řešení a provozně hodnotila příznivěji vlečku, zejména kvůli omezení provozu na ulicích Vrázova a Nižnětagilská. EIA však kvantitativně porovnává jen stav bez překladiště a s překladištěm, nikoliv přímou vlečku.

U varianty bez železnice pokračují veškeré zásilky po silnici až do areálu. Dokumentace pro rok 2035 uvádí 1 020 pohybů nákladních vozidel za 24 hodin u celého SPP. Není vyhodnocen maximální výrobní a logistický scénář podle jednotlivých provozů.

U varianty překladiště v ŽST Cheb vytváří železniční zásilka další silniční úsek ŽST Cheb–SPP přes městské komunikace. Pro SPP dokumentace uvádí jen přibližně 100 pohybů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin, zatímco kapacita překladiště dosahuje až 400 návěsů v jednom směru za 16 hodin plus návraty. Není vyhodnocen celkový provoz překladiště, jeho další uživatelé, prázdné jízdy ani špičky po příjezdu vlaků.

U varianty přímé vlečky do SPP by u zásilek převedených na železnici odpadl silniční úsek mezi stanicí a areálem. Samostatná modelová varianta však v EIA chybí. Není tak vyhodnocena úspora hluku, emisí, rizik a zatížení ulic oproti překladišti.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření odkazuje na možnost přímého železničního napojení Strategického podnikatelského parku Cheb vlečkou, která byla prověřována v rámci dřívější studie proveditelnosti. Přímá vlečka však není součástí záměru předloženého oznamovatelem k posouzení. Důvody jejího nezahrnutí do výsledného řešení byly zástupci oznamovatele blíže vysvětleny při veřejném projednání, a to zejména nízkou předpokládanou intenzitou železniční dopravy vyvolané záměrem ve vztahu k rozsáhlým záborům půdy a dalším územním a technickým nárokům spojeným s realizací vlečky. Přímá vlečka proto nebyla oznamovatelem převzata do záměru předloženého k posouzení. Zápis z veřejného projednání dokládá, že otázka opuštění vlečky a budoucího překladiště byla předmětem projednání.

Neuvedení tohoto širšího kontextu v kapitole B.I.5 dokumentace lze považovat za dílčí nedostatek popisu dříve prověřovaných řešení. Nepředstavuje však nedostatek hodnocení vlivů záměru v podobě předložené k posouzení, neboť přímá vlečka není jeho součástí ani podmínkou jeho realizace.

Dopravně-inženýrské podklady hodnotí pro výhledový rok 2035 úplný rozvoj areálu ve scénáři bez železničního překladiště a ve scénáři s jeho případným využitím. Pro celý areál je stanoveno 5 080 pohybů vozidel za 24 hodin, z toho 1 020 pohybů nákladních vozidel. Ve scénáři s využitím překladiště nevzniká další doprava nad rámec celkové dopravy generované areálem, ale mění se rozdělení její části na komunikační síti. Na trasu mezi areálem a překladištěm je převedeno přibližně 100 pohybů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin, přibližně 50 v každém směru, a to v denní době. Tyto intenzity byly zahrnuty do dopravního modelu a použity jako vstup pro hodnocení hlukových a imisních vlivů.

Údaj o maximální možné četnosti zatížení silniční sítě provozem překladiště až 400 návěsů v jednom směru za 16 hodin je na stranách 25 a 26 dokumentace uveden v rámci rekapitulace sdělení stavebního úřadu MěÚ Cheb o dalších připravovaných projektech souvisejících s posuzovaným záměrem. Nejde o údaj odvozený z přepravních nároků posuzovaného záměru ani

o vstup použitý pro modelování jím vyvolané dopravy. Dokumentace naopak výslovně uvádí, že se v souvislosti s posuzovaným záměrem očekává výrazně nižší dopravní zatížení. Pro hodnocení jeho vlivů je proto rozhodující přibližně 100 pohybů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin mezi areálem a překladištěm, nikoli obecný údaj sdělený stavebním úřadem o možné kapacitě samostatně připravovaného překladiště.

Celkový provoz překladiště, doprava jeho případných dalších uživatelů ani využití jeho budoucí kapacity nejsou vyvolány posuzovaným záměrem. Jejich posouzení náleží do samostatné přípravy a povolování překladiště podle jeho konečného technického a provozního řešení. Prázdné jízdy mezi areálem a překladištěm nejsou opomenuty jako samostatný dodatečný tok, neboť dopravní model pracuje s celkovým počtem pohybů v obou směrech.

Přímá vlečka by představovala odlišné technické řešení dopravní obsluhy areálu, které by mohlo vyloučit silniční přepravu železničních zásilek mezi ŽST Cheb a SPP Cheb. Její konkrétní přínosy však nebyly v dokumentaci kvantifikovány, neboť nebyla součástí záměru předloženého k posouzení. Z provedeného hodnocení současně nevyplývá, že by posuzované dopravní řešení bez přímé vlečky vedlo k významným neposouzeným negativním vlivům, činilo záměr nepřijatelným nebo odůvodňovalo stanovení přímého kolejového napojení jako podmínky závazného stanoviska. Absence samostatného modelového porovnání s přímou vlečkou proto nezpochybňuje použitelnost hodnocení vlivů záměru v předložené podobě.

II. Celkový provoz překladiště a další uživatelé nejsou doloženi

Hlavní dokumentace uvádí, že maximální možné zatížení silniční sítě provozem překladiště činí 400 návěsů s kontejnery v jednom směru za 16 hodin a že v opačném směru se budou vracet prázdné nebo ložené. Současně připouští problém výjezdu do podjezdů v ulicích Pivovarská a Vrázova (hlavní dokumentace, str. 26). Naproti tomu dopravní model při variantě s překladištěm přičítá na profilu překladiště pouze 100 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin, vše v denní době (příloha 10, číslovaná str. 12 a přílohy 7.5–7.6).

Tyto hodnoty nemusí popisovat totéž: 100 pohybů se zjevně vztahuje pouze k obsluze SPP, zatímco údaj 400 návěsů v jednom směru vyjadřuje možnou kapacitu celého překladiště. Dokumentace však neuvádí, zda a v jakém rozsahu bude terminál využíván dalšími firmami, kolik celkové silniční dopravy vytvoří, kudy bude vedena ani zda se její špičky překryjí s dopravou parku. Tvzení, že překladiště „nevytvoří novou dopravu“, proto může platit nanejvýš pro počet pohybů evidovaných u bran SPP, nikoliv automaticky pro celkovou dopravu samostatného terminálu a nově vzniklý silniční úsek přes město.

Požadujeme předložit celkovou provozní bilanci překladiště pro všechny předpokládané uživatele: počet vlaků, kontejnerů a návěsů, naložené i prázdné jízdy, pohyb tahačů, čekání a parkování, provozní dopravu terminálu, směrové rozdělení a maximální hodinovou špičku po příjezdu vlaků. Pro vlivy na Cheb musí být modelován nejen podíl SPP, ale i realistický souběh dopravy ostatních uživatelů až do návrhové kapacity terminálu.

Komentář zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr předpokládá silniční dopravní obsluhu s přednostním vedením nákladní dopravy na dálnici D6. Toto řešení bylo při respektování navržených opatření vyhodnoceno jako přijatelné. Případné využití železničního překladiště v ŽST Cheb představuje pouze výhledový scénář změněného rozdělení části přepravních vztahů záměru, nikoli nezbytnou podmínku jeho realizace nebo provozu.

Údaj o maximální možné četnosti zatížení silniční sítě provozem překladiště v rozsahu 400 návěsů s kontejnery v jednom směru za 16 hodin je na stranách 25 a 26 dokumentace uveden v rámci rekapitulace sdělení stavebního úřadu Městského úřadu Cheb o dalších připravovaných projektech v území. Nejde o údaj odvozený z přepravních nároků posuzovaného záměru ani o vstup použitý pro modelování jím vyvolané dopravy. Dokumentace současně výslovně uvádí, že se v souvislosti s posuzovaným záměrem očekává výrazně nižší dopravní zatížení.

Dopravně-inženýrské podklady proto ve scénáři s využitím překladiště uvažují přibližně 100 pohybů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin mezi areálem a překladištěm, přibližně 50 v každém směru. Tato hodnota vyjadřuje předpokládanou část přepravních vztahů posuzovaného záměru, kterou lze převést na železnici, nikoli celkový provoz nebo maximální kapacitu samostatně připravovaného překladiště. Jak bylo zástupcem oznamovatele vysvětleno také při veřejném projednání, převedení veškeré nákladní dopravy záměru na železnici se nepředpokládá. Uvedené hodnoty proto vyjadřují rozdílné skutečnosti a nejsou ve vzájemném rozporu.

Využitím překladiště se nemění celkový objem dopravy generované posuzovaným záměrem, ale pouze rozdělení její části na dopravní síti. Předpokládaná doprava mezi areálem a překladištěm byla v odpovídajícím rozsahu zahrnuta do dopravního modelu a následně do hodnocení hlukových a imisních vlivů na dotčených městských komunikacích.

Požadavek na zpracování celkové provozní bilance překladiště zahrnující všechny jeho případné uživatele přesahuje předmět posuzovaného záměru. Celkový provoz překladiště, doprava jeho dalších uživatelů ani využití jeho budoucí kapacity nejsou vyvolány posuzovaným záměrem. Jejich vyhodnocení náleží do samostatné přípravy a povolování překladiště, popřípadě záměrů jeho dalších uživatelů, podle jejich skutečného rozsahu a provozního řešení.

Připomínka správně rozlišuje dopravu posuzovaného záměru od maximální možné kapacity samostatně připravovaného překladiště. Doprava vyvolaná posuzovaným záměrem však byla ve scénáři s využitím překladiště zahrnuta do příslušných dopravních, akustických a imisních modelů. Požadavek na zahrnutí maximálního provozu překladiště a dopravy všech jeho případných uživatelů do hodnocení posuzovaného záměru proto není důvodný a nezakládá potřebu vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

III. Dopady na Pražskou, Pivovarskou, Vrázovu a Nižnětagilskou

Varianata překladiště přesouvá část těžké dopravy z přímých dálničních vazeb na městskou trasu mezi ŽST Cheb a SPP. Samotné kapacitní vyhovění křižovatek neprokazuje přijatelnost hluku, emisí, vibrací, bezpečnosti chodců a cyklistů, dopadů na MHD, technického stavu komunikací ani bariérového účinku těžké dopravy. Zvláště významné je, že hlavní dokumentace sama označuje výjezd do podjezdů Pivovarská/Vrázova za problematický a předpokládá světelnou signalizaci (str. 26), aniž je doložen vymahatelný termín její realizace.

Požadujeme proto samostatné dopravněbezpečnostní, hlukové a emisní hodnocení celé trasy překladiště–SPP pro průměrný i maximální provoz terminálu a přímé porovnání se stavem, kdy je železniční náklad přiveden vlečkou přímo do areálu.

Komentář zpracovatele posudku:

Posuzovaný záměr předpokládá silniční dopravní obsluhu s přednostním vedením nákladní dopravy na dálnici D6. Toto řešení bylo při respektování navržených opatření vyhodnoceno jako dopravně realizovatelné a z hlediska posuzovaných hlukových a imisních vlivů přijatelné. Případné využití železničního překladiště v ŽST Cheb představuje výhledový scénář změněného rozdělení části přepravních vztahů záměru, nikoli nezbytnou podmínku jeho realizace nebo provozu.

Ve scénáři s využitím překladiště je část těžké nákladní dopravy namísto přímých silničních tras vedena mezi ŽST Cheb a areálem záměru. Tato změna je zahrnuta v modelovaných intenzitách dopravy na dotčené komunikační síti, včetně ulic Pražská, Pivovarská, Vrázova a Nižnětagilská, a je promítnuta do navazujícího hlukového a imisního hodnocení. Akustická studie samostatně hodnotí výhledové stavy roku 2035 bez překladiště a s jeho využitím.

Dokumentace na základě výsledků uzavírá, že rozdíly mezi oběma dopravními scénáři se v hlukové zátěži dotčených chráněných objektů významně neprojeví.

Dopravně-inženýrské podklady zahrnují vedle celkových intenzit dopravy také kapacitní posouzení dotčených křižovatek, mimo jiné křižovatky ulic Nižnětagilská, K Maškovu a Vrázova. Při tvorbě dopravního modelu bylo podle podkladů přihlíženo rovněž k dopravněbezpečnostním hlediskům, kapacitním omezením a reálnému chování řidičů. Samostatné podrobné posouzení všech namítaných hledisek, zejména bezpečnosti chodců a cyklistů, vibrací, bariérového účinku těžké dopravy a technického stavu jednotlivých komunikací, však z dokumentace nevyplývá. Tato skutečnost sama o sobě nezpochybňuje provedené hodnocení hlukových, imisních a kapacitních vlivů dopravy, nelze ji však nahrazovat pouhým odkazem na kapacitní vyhovění křižovatek.

Informace o problematickém výjezdu do podjezdů v ulicích Pivovarská a Vrázova a předpokládaném osazení světelného signalizačního zařízení je na stranách 25 a 26 dokumentace uvedena v rámci rekapitulace sdělení stavebního úřadu Městského úřadu Cheb o samostatně připravované modernizaci železničního přecladiště. Z dostupných dopravně-inženýrských podkladů nevyplývá, že by realizace této signalizace byla vstupním předpokladem dopravního modelu, podmínkou jeho kapacitních závěrů nebo podmínkou přijatelnosti vlivů posuzovaného záměru. Není proto důvodné podmiňovat ve stanovisku EIA realizaci posuzovaného záměru ani případné využití přecladiště provedením opatření náležejícího k samostatně připravovanému záměru přecladiště.

Požadavek na nové hlukové a imisní hodnocení celé trasy není důvodný, neboť doprava generovaná posuzovaným záměrem mezi areálem a přecladištěm již byla v příslušných modelech zohledněna. Hodnocení maximální kapacity celého přecladiště by zahrnovalo také dopravu jeho dalších případných uživatelů, která není vyvolána posuzovaným záměrem. Její posouzení náleží do samostatné přípravy a povolování přecladiště podle jeho konečného rozsahu, technického řešení a provozních parametrů.

Přímá železniční vlečka do areálu rovněž není součástí posuzovaného záměru. Požadované porovnání s vlečkou by představovalo hodnocení jiného technického řešení, jehož trasa, parametry a územní nároky nejsou v dokumentaci vymezeny. Důvody jejího nezahrnutí do výsledného řešení byly zástupci oznamovatele vysvětleny při veřejném projednání, zejména nízkou předpokládanou intenzitou železniční dopravy vyvolané záměrem ve vztahu k rozsáhlým záborům půdy a dalším územním a technickým nárokům realizace vlečky. Z provedeného hodnocení současně nevyplývá, že by řešení bez přímé vlečky vedlo k významným neposouzeným negativním vlivům nebo činilo záměr nepřijatelným. Absence modelového porovnání s přímou vlečkou proto nezpochybňuje použitelnost hodnocení předloženého dopravního řešení ani výhledového scénáře s využitím přecladiště.

IV. Nejednotný rozsah záměru, etap a počtu zaměstnanců

Hlavní dokumentace rozlišuje tři etapy a uvádí 2 050 zaměstnanců v 1. etapě plus přibližně 1 350 ve 2. a 3. etapě, tedy celkem 3 400 osob. U první etapy je 200 administrativních pracovníků již zahrnuto v uvedených 2 050 FTE (hlavní dokumentace, str. 20–21 a 50). Dopravně-inženýrské podklady naproti tomu pracují se dvěma základními etapami, s 1 300 zaměstnanci ve 2. etapě a s celkovým počtem 3 350 zaměstnanců (příloha 10, číslovaná str. 7; v PDF str. 11).

Současně hlavní dokumentace uvádí, že další záměry v rozvojové ploše budou povolovány samostatně, ale dopravní model roku 2035 zahrnuje naplnění celého SPP včetně subdodavatelských a doplňkových provozů (hlavní dokumentace, str. 22; příloha 10, číslovaná str. 3, 7 a 22–23). Není tak jednoznačné, která doprava patří nyní posuzovanému závodu, která budoucím samostatným záměrům a která představuje pouze obecný

odhad. Požadujeme jednotné členění etap a samostatné bilance pro Daimler Truck, jeho opci, dodavatelský park a ostatní uživatele SPP.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření správně poukazuje na rozdílné členění etap a dílčí rozdíl v počtu zaměstnanců. Dokumentace rozlišuje tři etapy a uvádí celkem přibližně 3 400 zaměstnanců, zatímco dopravně inženýrské podklady pracují se dvěma základními etapami a celkovým počtem 3 350 zaměstnanců. Dopravně inženýrské podklady však další rozvoj areálu rozlišují na část 2A+2B, označenou jako Mercedes-Benz opce, která odpovídá 2. etapě dokumentace, a část 2C+D, označenou jako zbytek strategického podnikatelského parku, která odpovídá 3. etapě dokumentace. Dopravní model pro rok 2035 tak zahrnuje všechny tři etapy popsané v dokumentaci.

Rozdíl 50 zaměstnanců představuje přibližně 1,5 % z celkového předpokládaného počtu zaměstnanců. Vzhledem k tomu, že dokumentace uvádí počet zaměstnanců jako přibližný a dopravní model pracuje s konkrétní modelovou hodnotou, nemá tento rozdíl významný vliv na výsledné dopravní intenzity ani na navazující hodnocení hlukových a imisních vlivů.

Konkrétní provozní náplň 3. etapy dokumentace, tedy části 2C+D podle dopravně inženýrských podkladů, není v současné fázi přípravy známa. Podrobnější rozdělení zaměstnanců a dopravy mezi jednotlivé budoucí uživatele a provozní vztahy by proto bylo zatíženo vysokou mírou nejistoty. Pro účely hodnocení je tato část záměru zohledněna prostřednictvím svého plošného rozsahu, předpokládané zastavěnosti, počtu zaměstnanců a souhrnné predikce související dopravy. Konkrétní budoucí provoz budou při svém povolování podléhat ověření jejich vlivů a použitelnosti závěrů závazného stanoviska EIA.

Rozdílné označení etap, dílčí rozdíl v počtu zaměstnanců a další obdobné nejednotnosti nepřispívají k přehlednosti dokumentace a jejích odborných podkladů a nesvědčí o dostatečné vzájemné koordinaci jejich zpracovatelů. Z jejich věcného obsahu je však současně zřejmé, že jednotlivá hodnocení usilují o postižení různých fází rozvoje areálu a relevantních provozních situací, a to na základě dostatečně reprezentativních, v některých případech též konzervativních předpokladů. Uvedené nejednotnosti tak místy mohou vést ke zbytečné nepřehlednosti a dílčím rozporům, nevedou však k opomenutí některé etapy záměru ani k podhodnocení posuzovaných vlivů.

Pro účely posouzení vlivů je rozhodující, že dopravní model roku 2035 zahrnuje souhrnnou dopravu všech tří etap v rozsahu odpovídajícím plnému rozvoji areálu v aktuálně předpokládané podobě. Zjištěné terminologické a dílčí číselné nejednotnosti proto nezpochybňují výsledky dopravního, hlukového ani imisního hodnocení a nejsou důvodem k vrácení dokumentace k doplnění.

V. Rozpor ve směnném režimu a noční dopravě

Hlavní dokumentace stanoví dvousměnný provoz pět dnů v týdnu a v netechnickém shrnutí jej znovu označuje za dvousměnný (str. 21, 50 a 231). Posouzení veřejného zdraví uvádí provoz pouze od 6:00 do 22:00 v denních hodinách (příloha 5, str. 9). Dopravně-inženýrské podklady však odvozují špičky z třísměnného provozu a noční dopravu z výměny noční směny odpovídající nepřetržitému provozu (příloha 10, číslovaná str. 7–8 a 11; v PDF str. 11–12 a 15).

Pro rok 2029 model dále uvažuje v nočním období 550 příjezdů a 550 odjezdů osobních vozidel, zatímco nákladní dopravu v noci zcela vylučuje (příloha 10, číslovaná str. 22; v PDF str. 26). Akustická studie provozu počítá s 550 osobními vozidly v nejhluchnější noční hodině 5:00–6:00 a pro jistotu i s nočním provozem výrobních prostor (příloha 4b, str. 12–13). Není tedy zřejmé, jaký směnný režim a jaké noční intenzity byly skutečně posouzeny.

Požadujeme stanovit jeden závazný provozní režim a podle něj sjednotit dopravní, hlukové, rozptylové a zdravotní hodnocení. Pokud noční zásobování a expedice nemají nastat, musí být jejich zákaz výslovnou, kontrolovatelnou podmínkou; jinak musí být posouzena i realistická noční varianta.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření oprávněně upozorňuje na terminologický rozpor v popisu směnného režimu. Dokumentace, rozptylová studie a posouzení vlivů na veřejné zdraví vycházejí z dvousměnného provozu v době od 6:00 do 22:00, zatímco dopravně inženýrské podklady používají označení třísměnného, resp. nepřetržitého provozu a zmiňují výměnu noční směny. Podle vysvětlení zpracovatele dokumentace poskytnutého rovněž na veřejném projednání se však s noční směnou nepočítá a uvedená označení v dopravně inženýrských podkladech jsou nepřesná.

Tato terminologická nepřesnost neznamena, že by noční doprava zaměstnanců nebyla v hodnocení zohledněna. I při dvousměnném provozu vznikají v noční době vymezené od 22:00 do 6:00 příjezdy zaměstnanců před zahájením ranní směny a odjezdy zaměstnanců po skončení odpolední směny. Dopravní podklady proto pro rok 2029 uvažují v nočním období 550 příjezdů a 550 odjezdů osobních vozidel. Akustická studie provozu záměru tuto dopravu promítá do nejhluchnější noční hodiny od 5:00 do 6:00. Hluková studie z dopravy současně hodnotí dopravní hluk za celé noční období a autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví přebírá výsledky pro denní i noční dobu.

Akustická studie provozu záměru dále v noční době hodnotí stacionární technologické zdroje, u nichž se předpokládá provoz také mimo dobu výrobních směn, zejména vzduchotechnická zařízení, chlazení, tepelná čerpadla a klimatizace. Při výpočtu přitom neuvažuje jejich případný tlumený noční režim. Noční hlukové působení záměru proto nebylo opomenuto.

Nákladní doprava záměru je v podkladech uvažována výhradně v denní době, protože zásobování a expedice mají probíhat pouze mezi 6:00 a 22:00. Posouzení varianty noční nákladní dopravy proto není nezbytné, přičemž omezení zásobování a expedice na denní dobu je zohledněno v návrhu podmínek závazného stanoviska.

Připomínka je tedy důvodná ve vztahu k nesprávnému označení třísměnného, nepřetržitého provozu a noční směny v dopravně inženýrských podkladech. Z věcného hlediska však byly relevantní noční vlivy zohledněny, a to včetně osobní dopravy zaměstnanců a provozu stacionárních technologických zdrojů. Terminologická nejednotnost proto snižuje přehlednost podkladů, nevede však k podhodnocení hlukových vlivů ani nevyžaduje přepracování dopravního, hlukového, rozptylového nebo zdravotního hodnocení.

VI. Tvrzeň úbytek neodpovídá etapové bilanci logistiky

Hlavní dokumentace uvádí, že ve 2. etapě nedojde ke zvýšení výrobní kapacity a má nastat úbytek nákladní dopravy, protože více komponent bude montováno na místě (str. 20). Dopravní podklady však etapě 2A+2B připsují dalších 240 pohybů nákladních vozidel denně a části 2C+D dalších 140. Celkový počet nákladních příjezdů a odjezdů tak roste z 640 denně v roce 2029 na 1 020 denně v roce 2035 (příloha 10, číslovaná str. 10–11 a 22–23; v PDF str. 14–15 a 26–27).

Celkový růst může být částečně způsoben 3. etapou a dalšími provozy, dokumentace ale neodděluje očekávané snížení logistiky závodu od dopravy nových firem. Bez samostatné bilance vstupních komponent, expedice, hotových vozidel jedoucích po vlastní ose a dopravy každé etapy nelze tvrzení o úbytku ověřit ani posoudit, kolik dopravy by skutečně odstranila vlečka.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření oprávněně upozorňuje, že slovní tvrzení dokumentace o úbytku nákladní dopravy v důsledku montáže většího množství komponent přímo v areálu není doloženo údaji uvedenými v dopravně-inženýrských podkladech. Ty pro úplný rozvoj areálu naopak předpokládají zvýšení celkové nákladní dopravy z 640 pohybů za 24 hodin v první etapě na 1 020 pohybů za 24 hodin ve výhledovém roce 2035. Tento nárůst zahrnuje 240 pohybů připadajících na část 2A+2B, označenou jako Mercedes-Benz opce, a 140 pohybů připadajících na část 2C+D, označenou jako zbytek Strategického podnikatelského parku Cheb.

Rozdílné etapové členění dokumentace a dopravně-inženýrských podkladů neznámá, že by území označované v dokumentaci jako třetí etapa nebylo v dopravním hodnocení zohledněno. Dopravně-inženýrské podklady je zahrnují jako část 2C+D do souhrnného výhledového stavu úplného rozvoje areálu v roce 2035. Pro tuto část je uvažována předpokládaná zaměstnanecká i nákladní doprava. Konkrétní provozní náplň ani podrobné rozdělení dopravy mezi jednotlivé budoucí provozy, vstupní komponenty, expedici a další přepravní vztahy však v současném stupni přípravy nejsou známy. Jejich podrobnější členění by proto bylo zatíženo značnou nejistotou. Hodnocení namísto toho vychází ze souhrnné predikce dopravy odpovídající předpokládanému plošnému a funkčnímu rozvoji této části areálu. Konkrétní budoucí provozy budou při svém povolování posouzeny podle svých skutečných parametrů a ve vztahu k mezím záměru posouzeného v procesu EIA.

Z předložených podkladů nelze samostatně oddělit případné snížení vstupní logistiky hlavního výrobního závodu od nárůstu dopravy vyvolaného jeho rozšířením a umístěním nových dodavatelských, subdodavatelských a doplňkových provozů. Nelze proto ověřit konkrétní rozsah tvrzeného úbytku dopravy hlavního výrobního závodu. Tento nedostatek snižuje ověřitelnost příslušného slovního tvrzení dokumentace, nevede však k podhodnocení výsledných dopravních, hlukových a imisních vlivů. Příslušné modely vycházejí z vyšší souhrnné intenzity 1 020 pohybů nákladních vozidel za 24 hodin, která zahrnuje předpokládaný úplný rozvoj areálu ve výhledovém roce 2035.

Přímá železniční vlečka do areálu není součástí posuzovaného záměru. Dopravní podklady proto nevyčísľují množství silniční dopravy, které by její realizace mohla případně odstranit. Posuzován je výhledový dopravní scénář s využitím železničního překladiště v ŽST Cheb, při němž se celkový objem dopravy generované areálem nemění, ale dochází ke změně rozdělení části těžké nákladní dopravy na komunikační síti.

Připomínka je tedy důvodná ve vztahu k nedostatečnému doložení slovního tvrzení o úbytku nákladní dopravy hlavního výrobního závodu. Nezpochybňuje však výsledné posouzení dopravních, hlukových a imisních vlivů, které vychází z vyšší souhrnné intenzity dopravy zahrnující předpokládaný úplný rozvoj posuzovaného území v rozsahu odpovídajícím současnému stupni jeho přípravy.

VII. Neprůhledné kategorie vozidel a osobní doprava

Hotová nákladní vozidla odjíždějící po vlastní ose jsou zahrnována mezi těžká vozidla, smluvní svozové autobusy jsou rovněž zahrnuty v kategorii vozidel nad 3,5 t a nejsou vykazovány samostatně. Současně je počet osobních automobilů snižován neurčeným podílem spolujízdy a svozů.

Dopravní model předpokládá, že pouze přibližně 33 % osobní dopravy zaměstnanců bude pocházet z Chebu a jeho bezprostředního okolí, zatímco přibližně 58 % má přicházet ze širšího regionu, zejména z Karlových Varů, Sokolova a Německa, a zbývajících 9 % z Františkových Lázní a dalších sídel (příloha 10, číselovaná str. 8; v PDF str. 12). Většina zaměstnanecké dopravy je tedy v modelu předpokládána mimo Cheb.

Pokud je přitom záměr veřejně prezentován jako významný zdroj pracovních příležitostí pro obyvatele Chebu a okolí, je nutné tento rozpor vysvětlit. Skupina 58 % navíc není rozdělena mezi Karlovy Vary, Sokolov a

Německo, takže nelze ověřit, zda bude hlavní dopravní zatížení směřovat po dálnici D6 na východ, nebo na západ. Pokud bude ve skutečnosti vyšší podíl zaměstnanců z Chebu, může být podhodnoceno zatížení městských komunikací; pokud budou převažovat zaměstnanci z Karlovarska nebo Německa, může být podhodnocena zátěž dálnice D6 a jejích napojení.

Požadujeme proto doložit původ použitého směrového rozdělení personální nebo dopravní studií, samostatně vyčíslit předpokládané podíly zaměstnanců z Chebu, Karlových Varů, Sokolova, Německa a Františkových Lázní a zpracovat citlivostní scénáře pro různé varianty náboru.

Požadujeme samostatně vykázat běžnou nákladní dopravu, hotová vozidla po vlastní ose, lehká nákladní vozidla, smluvní autobusy, MHD a osobní automobily a doplnit citlivostní scénáře pro různý podíl zaměstnanců z Chebu a okolí. Jen tak lze ověřit dopravní špičky i skutečné účinky železničních variant.

Komentář zpracovatele posudku:

Členění vozidel použité v dopravních, akustických a imisních modelech odpovídá účelu jednotlivých hodnocení. Pro jejich použitelnost není nezbytné samostatné vykázání každého provozního druhu vozidla, pokud jsou hotová nákladní vozidla jedoucí po vlastní ose, smluvní autobusy a další dopravní prostředky zahrnuty do odpovídajících výpočtových kategorií a celkových intenzit na posuzované komunikační síti. Z připomínky nevyplývá, že by některý druh dopravy nebyl do modelu zahrnut nebo byl zařazen způsobem vedoucím k podhodnocení hlukových, imisních či kapacitních vlivů. Metodické podklady pro hodnocení hluku přitom připouštějí společné zahrnutí nákladních vozidel a autobusů do příslušných výpočtových skupin.

Směrové rozdělení zaměstnanecké dopravy představuje prognostický předpoklad jejího přiřazení na komunikační síť, nikoli závazný plán náboru podle budoucího bydliště zaměstnanců. Dopravně-inženýrské podklady vycházejí z podkladů objednatele, dostupných dopravních modelů a průzkumů, databází obdobných výrobních a logistických areálů a znalostí dopravních vazeb v území. Samostatná personální studie dokládající předpokládaný územní původ zaměstnanců však součástí dokumentace není.

Prezentace záměru jako zdroje pracovních příležitostí pro Cheb a okolí není sama o sobě v rozporu s dopravním modelem. Takové obecné vymezení neurčuje konkrétní podíly budoucích zaměstnanců podle místa bydliště a skutečná struktura náboru není v současné fázi známa. Na veřejném projednání zástupci oznamovatele uvedli, že předpokládají potřebu kvalifikovaných a dlouhodobých zaměstnanců z regionu. Zápis však neobsahuje podrobné vysvětlení konkrétních podílů spolujízd, smluvních svozů ani územního rozdělení zaměstnanecké dopravy.

Lze souhlasit, že souhrnná skupina 58 % není v textové části dopravně-inženýrských podkladů dále rozdělena mezi jednotlivé oblasti, zejména Karlovy Vary, Sokolov a Německo. Transparentnost vstupních předpokladů by byla vyšší, pokud by bylo toto rozdělení a jeho věcný základ uvedeno podrobněji. Pro navazující hodnocení vlivů jsou však rozhodující výsledné intenzity přiřazené jednotlivým úsekům komunikační sítě, které jsou v dopravně-inženýrských podkladech zachyceny v modelových výstupech a použity jako vstup pro akustické a imisní hodnocení. Připomínka neidentifikuje konkrétní chybu v tomto přiřazení ani nedokládá, že by zatížení určité komunikace bylo podhodnoceno.

Nevypracování samostatných citlivostních scénářů pro jednotlivé hypotetické varianty územního původu zaměstnanců proto snižuje podrobnost a kontrolovatelnost použitých prognostických předpokladů, samo o sobě však neprokazuje nesprávnost výsledných intenzit ani podhodnocení hodnocených vlivů. Požadované podrobnější členění vozidel, rozdělení zaměstnanecké dopravy mezi jednotlivé oblasti a doplnění variantních náborových scénářů proto nejsou nezbytné pro použitelnost dokumentace a nezakládají důvod k jejímu vrácení k doplnění nebo přepracování. Při podstatné změně předpokládaného rozdělení dopravy na

komunikační síti však bude nutné ověřit další použitelnost provedeného dopravního a navazujícího environmentálního hodnocení.

VIII. Kapacitní závěry roku 2035 závisejí na dalších stavbách

Model roku 2035 zahrnuje nové komunikační propojení přes Ottův most s napojením do ulice Truhlářská a současně předpokládá realizaci dalších rozvojových záměrů (příloha 10, číslovaná str. 18 a 22; v PDF str. 22 a 26). Není doloženo, že všechny tyto změny budou před zahájením plného provozu skutečně dokončeny.

Požadujeme proto kapacitní a bezpečnostní scénář také bez Ottova mostu a bez dalších nejistých infrastrukturních opatření a stanovení podmínek, které nepřipustí plný provoz dříve než nezbytné úpravy komunikací.

Komentář zpracovatele posudku:

Dopravní model pro rok 2029 hodnotí provoz první etapy záměru na komunikační síti bez Ottova mostu. Model pro rok 2035 již Ottův most zahrnuje, což je s ohledem na pokročilou přípravu stavby a veřejně deklarované zahájení výběru zhotovitele v roce 2027 přiměřeným výhledovým předpokladem.

Další rozvojové záměry nepředstavují opatření podmiňující funkčnost komunikační sítě, ale její dodatečné zatížení. Jejich zahrnutí do modelu je proto metodicky správné a na straně bezpečnosti hodnocení. Záměry bez reálného časového horizontu realizace zahrnuty nebyly.

Požadavek na další scénář roku 2035 bez Ottova mostu a bez ostatních rozvojových záměrů není důvodný. Počáteční provoz je posouzen bez Ottova mostu a jeho zahrnutí do výhledu roku 2035 je dostatečně relevantní, zatímco vypuštění dalších rozvojových záměrů by vedlo ke snížení modelovaného zatížení. Zvolené scénáře jsou proto pro posouzení dopravních, hlukových a imisních vlivů dostatečně reprezentativní.

IX. Požadavky na doplnění dokumentace

- Nařídit veřejné projednání dokumentace v Chebu a uložit investorovi srozumitelně vysvětlit všechny rozdíly ve vstupních údajích.
- Zpracovat rovnocenné porovnání variant bez železnice, s překladištěm v ŽST Cheb a s přímou vlečkou do SPP podle stejného rozsahu záměru, kapacity a směnného režimu.
- Provéřit možnost vedení přímé vlečky do SPP z prostoru chebského letiště s využitím vlečky umístěné na pozemku parc. č. 1548/86 v k. ú. Cheb a tuto variantu zahrnout do rovnocenného dopravního a environmentálního posouzení.
- Vyčíslit, kolik silničních jízd na trase ŽST Cheb–SPP by přímá vlečka odstranila, a porovnat hluk, emise, klima, bezpečnost a veřejné zdraví.
- Předložit celkovou bilanci překladiště pro všechny předpokládané uživatele, nejen 100 denních pohybů přiřazených SPP, včetně scénáře maximálního využití.
- Doložit počet vlaků, kontejnerů a návěsů, naložené i prázdné návraty, pohyb tahačů, provozní dopravu terminálu a špičku po příjezdu vlaků.
- Samostatně vyhodnotit celou městskou trasu překladiště–SPP a stanovit závazná dopravněbezpečnostní, protihluková a emisní opatření.
- Sjednotit tři versus dvě etapy, počet 3 400 versus 3 350 zaměstnanců a oddělit dopravu závodu od ostatních budoucích firem v SPP.
- Sjednotit dvousměnný versus třísměnný či nepřetržitý režim a podle něj přepočítat denní, noční a špičkovou dopravu.

- Doložit samostatné bilance logistiky každé etapy a vysvětlit, jak tvrzený pokles ve 2. etapě souvisí s růstem z 640 na 1 020 nákladních pohybů denně.
- Stanovit závazné maximální počty jízd jednotlivých kategorií vozidel, časová omezení, povolené trasy a jejich průběžné automatické sledování a zveřejňování.
- Stanovit přímou vlečku jako podmínku dosažení předem určené výrobní nebo logistické kapacity, nebude-li odborným variantním posouzením prokázáno environmentálně rovnocenné řešení.

Komentář zpracovatele posudku:

Veřejné projednání dokumentace se uskutečnilo dne 8. 9. 2026 v Chebu. V jeho rámci byly projednány zejména namítané rozdíly v etapizaci, počtech zaměstnanců, směnném režimu, dopravních vstupech a způsobu zohlednění železničního překladiště. Zástupci oznamovatele a zpracovatelé dokumentace potvrdili jako rozhodující maximální výrobní kapacitu 34 000 vozidel ročně, dvousměnný provoz od 6:00 do 22:00 a cílový počet 3 400 zaměstnanců. Současně uvedli, že dopravní modely vycházejí z aktuálně dostupných podkladů a hodnotí maximální předpokládané zatížení.

Uplatněné připomínky oprávněně poukazují na dílčí terminologické, číselné a popisné nejednotnosti mezi dokumentací a jejími přílohami. Tyto nedostatky snižují přehlednost a kontrolovatelnost některých vstupních předpokladů. Z provedeného přezkumu však nevyplývá, že by v rozhodujících odborných hodnoceních vedly k opomenutí některé hodnocené etapy nebo významné složky dopravy ani k podhodnocení výsledných dopravních, hlukových, imisních nebo zdravotních vlivů. Výhledové modely zahrnují předpokládaný úplný rozvoj areálu, přičemž podrobnější členění dopravy dosud neurčených budoucích provozů by v současném stupni přípravy bylo zatíženo značnou nejistotou.

Posuzovaný záměr předpokládá silniční dopravní obsluhu s přednostním vedením nákladní dopravy na dálnici D6. Toto řešení bylo při respektování navržených opatření vyhodnoceno jako přijatelné. Případné využití železničního překladiště v ŽST Cheb představuje výhledový dopravní scénář změněného rozdělení části přepravních vztahů záměru, nikoli nezbytnou podmínku jeho realizace nebo provozu. Doprava generovaná záměrem mezi překladištěm a areálem byla zahrnuta do dopravního modelu a navazujícího hlukového a imisního hodnocení na dotčených městských komunikacích.

Požadavek na doložení celkové kapacity a provozní bilance překladiště pro všechny jeho případné uživatele přesahuje předmět posuzovaného záměru. Celkový provoz překladiště ani doprava jeho dalších uživatelů nejsou vyvolány posuzovaným záměrem. Jejich vyhodnocení náleží do samostatné přípravy a povolování překladiště, popřípadě záměrů jeho dalších uživatelů, podle jejich skutečného rozsahu a konečného technického a provozního řešení. Pro posuzovaný záměr je rozhodující doprava, kterou sám generuje a která byla v dopravních a navazujících environmentálních modelech zohledněna.

Přímé železniční napojení areálu vlečkou bylo prověřováno mimo dokumentaci EIA, nebylo však zahrnuto do záměru předloženého oznamovatelem k posouzení. Zástupci oznamovatele při veřejném projednání jeho nezahrnutí odůvodnili zejména nízkou předpokládanou intenzitou železniční dopravy vyvolané záměrem ve vztahu k rozsáhlým záborům půdy, investiční náročnosti a dalším územním a technickým nárokům realizace vlečky. Přímá vlečka proto nepředstavuje rozpracovanou rovnocennou variantu posuzovaného záměru. Z téhož důvodu není opodstatněný ani požadavek na prověření konkrétního vedení vlečky z prostoru chebského letiště nebo na stanovení vlečky jako podmínky dosažení určité výrobní či logistické kapacity.

Z provedeného hodnocení nevyplývá, že by řešení bez přímé vlečky vedlo k významným neposouzeným negativním vlivům, činilo záměr nepřijatelným nebo vyžadovalo stanovení

přímého kolejového napojení jako podmínky závazného stanoviska. Požadavky na rovnocenné posouzení přímé vlečky, vyčíslení jejích hypotetických přínosů a zpracování dalších variantních studií proto nejsou pro posouzení předloženého záměru důvodné.

Požadavek na stanovení závazných maximálních počtů jízd, povolených tras a časových omezení je důvodný pouze v rozsahu, v němž jsou tyto parametry nezbytné k zachování přijatelnosti vlivů záměru a vycházejí z jeho posouzených charakteristik. Samostatné automatické sledování a zveřejňování všech kategorií dopravy nelze požadovat bez doložení jeho potřeby ve vztahu ke konkrétnímu významnému vlivu. Případná kontrolní a monitorovací opatření proto musí odpovídat skutečně zjištěným vlivům a podmínkám stanoveným v závazném stanovisku.

Zjištěné nejednotnosti byly v posudku identifikovány a vyhodnoceny podle jejich významu pro výsledky posouzení. Nezakládají však potřebu zpracovat a posoudit jiný záměr ani neprokazují, že by podklady nebyly použitelné pro posouzení vlivů předloženého řešení. Požadované doplnění dokumentace, její vrácení k doplnění nebo přepracování a opakování navazujících procesních úkonů proto není z hlediska zjištěných vlivů a potřeb jejich odborného posouzení odůvodněno.

X. Odůvodněný nesouhlas a žádost o veřejné projednání

Na základě výše uvedeného vyslovujeme odůvodněný nesouhlas s dokumentací v její současné podobě. Dokumentace neumožňuje spolehlivě ověřit celkový provoz překladiště, dopravu jeho dalších uživatelů, skutečné zatížení městských ulic ani přínos přímé vlečky. Bez sjednocení vstupů nelze považovat závěry o dopravních, hlukových a emisních vlivech za dostatečně přezkoumatelné.

Žádáme proto Ministerstvo životního prostředí o vrácení dokumentace k doplnění, o veřejné projednání v Chebu a o zapracování výše uvedených podmínek do stanoviska EIA.

Použité podklady

Dokumentace EIA záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“, kód MZP539, červen 2026.

Příloha č. 10 – Dopravně-inženýrské podklady, ETC, červen 2026, rev. 00.

Příloha č. 4b – Akustická studie z provozu záměru, květen 2026.

Příloha č. 5 – Autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví.

Studie proveditelnosti SPP Cheb – návrhová část, Manažerské shrnutí.

...

Komentář zpracovatele posudku:

S ohledem na naplnění zákonných podmínek pro jeho konání se veřejné projednání dokumentace uskutečnilo dne 8. 9. 2026 od 15:00 hodin v Chebu. Požadavek na uskutečnění veřejného projednání přímo v dotčeném území tak byl naplněn i z důvodu charakteru ostatních obdržných připomínek.

K požadavku na vrácení dokumentace zpracovatel posudku uvádí, že jednotlivé námítky týkající se rozsahu a parametrů záměru, etapizace, počtu zaměstnanců, směnného režimu, noční dopravy, železničního překladiště, dopravních intenzit a navazujících hlukových a imisních vlivů byly posouzeny a vypořádány v předchozích částech tohoto vyjádření. Na základě zhodnocení úplnosti a správnosti dokumentace a s přihlédnutím k obsahu obdržných vyjádření a způsobu jejich vypořádání zpracovatel posudku neshledal důvody pro vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

Nesouhlas s dokumentací a s vydáním souhlasného závazného stanoviska je vzat na vědomí. Na základě provedeného posouzení však zpracovatel posudku neshledal uvedené skutečnosti důvodem pro doporučení vydat nesouhlasné závazné stanovisko ani pro vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

26) CHEVAK Cheb, a.s., ze dne 11. 8. 2026

...

Z pohledu provozovatele veřejné kanalizace CHEVAK Cheb, a.s. nemáme k předloženému záměru zásadní připomínky. Napojení záměru na veřejný vodovod a kanalizaci a předpokládané množství odebírané pitné vody a odváděných splaškových odpadních vod odpovídají předchozímu projednání záměru.

Případné vypouštění technologických odpadních vod do veřejné kanalizace je možné pouze za podmínek stanovených kanalizačním řádem a provozovatelem kanalizace. Technologické odpadní vody, které nebudou splňovat stanovené podmínky pro vypouštění do veřejné kanalizace, musí být odděleně shromažďovány a předávány oprávněné osobě k odstranění.

Vzhledem k tomu, že v předložené dokumentaci jsou technologické odpadní vody v některých případech uváděny jak jako vody určené k vypouštění do veřejné kanalizace, tak jako kapalné odpady předávané oprávněné osobě, požadujeme v navazující projektové dokumentaci jednoznačně specifikovat druh a předpokládané množství technologických odpadních vod určených k vypouštění do veřejné kanalizace.

V případě havarijního úniku nebo vzniku kontaminovaných vod je nutné zajistit jejich zachycení tak, aby nedošlo k jejich nekontrolovanému vypouštění do veřejné kanalizace.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření CHEVAK Cheb, a.s. je souhlasné a potvrzuje, že navržené napojení záměru na veřejný vodovod a kanalizaci i předpokládané množství odebírané pitné vody a odváděných splaškových odpadních vod odpovídají předchozímu projednání záměru. Připomínky se týkají především konečného vymezení technologických odpadních vod určených k vypouštění do veřejné kanalizace a zabezpečení kanalizace proti nekontrolovanému vniknutí kontaminovaných vod při havárii.

Dokumentace řeší splaškové a technologické odpadní vody zejména v kapitole B.III.2. U splaškových odpadních vod uvádí jejich odvádění areálovou splaškovou kanalizací do veřejné kanalizace a následné čištění na městské čistírně odpadních vod Cheb. Pro první etapu předpokládá produkci splaškových odpadních vod přibližně 75 500 m³ za rok a po dokončení třetí etapy přibližně 100 000 m³ za rok. Současně odkazuje na dřívější vyjádření CHEVAK Cheb, a.s. ze dne 18. 11. 2024, podle kterého je možné přijímat splaškové vody v objemu 450 m³ za den. Aktuální vyjádření provozovatele veřejné kanalizace tyto údaje ani navržený způsob napojení nezpochybňuje.

Technologické odpadní vody jsou v dokumentaci identifikovány podle jednotlivých zdrojů jejich vzniku. Jedná se zejména o vody z testování vodotěsnosti kabin, koncentrát z reverzní osmózy, vody z čištění systému úpravy vody, vody z oplachu rámu podvozku a odpadní kyselinu z proplachování mycího systému. U jednotlivých proudů dokumentace uvádí také jejich předpokládaná množství. Z dešťového testu má vznikat přibližně 510 m³ odpadních vod za rok, provozem reverzní osmózy až 200 m³ koncentráту za rok, čištěním systému změkčování přibližně 45 m³ za rok a výměnou vody v systému mytí rámu do 300 m³ za rok.

Pro vody z testování vodotěsnosti kabin dokumentace předpokládá vypouštění do splaškové kanalizace za podmínky splnění požadavků provozovatele kanalizace a limitů kanalizačního řádu. Při nadměrném znečištění nebo zhoršení kvalitativních parametrů mají být tyto vody

shromažďovány v IBC kontejnerech a předávány oprávněné osobě v režimu odpadů. U vod z oplachu rámu podvozků je jako základní způsob uvedeno shromažďování v IBC kontejnerech a předávání oprávněné osobě. Alternativně dokumentace připouští vypouštění do splaškové kanalizace, avšak pouze po splnění limitů kanalizačního řádu a po předčištění zaolejovaných vod na areálové čistírně. Technologie případného předčištění má být upřesněna v dalším stupni projektové přípravy. Odpadní kyselina z proplachování mycího systému má být odstraněna jako odpad a nemá být vypouštěna do kanalizace.

Dokumentace dále obecně stanoví, že technologické odpadní vody budou v maximální možné míře recirkulovány a opakovaně využívány. Při jejich odstranění připouští dvě možnosti: předání oprávněné osobě jako odpadní vody nebo kapalného odpadu, případně vypouštění do splaškové kanalizace za předpokladu splnění kanalizačního řádu města Cheb. Před vypouštěním mají být ověřeny limitní hodnoty stanovené provozovatelem kanalizace, zejména pH, nerozpuštěné látky, ropné látky, CHSK, BSK₅, rozpuštěné soli a specifické chemické látky používané v technologii. Základní požadavek CHEVAK Cheb, a.s., že do veřejné kanalizace mohou být vypouštěny pouze vody splňující kanalizační řád a podmínky provozovatele, je tedy v dokumentaci výslovně zohledněn.

Připomínka CHEVAK Cheb, a.s. je však oprávněná v tom, že dokumentace dosud neurčuje konečný způsob nakládání se všemi technologickými odpadními vodami jednoznačně. U některých proudů ponechává jako alternativu vypouštění do veřejné kanalizace nebo předání oprávněné osobě podle jejich výsledného složení a splnění limitů kanalizačního řádu. V kapitole o odpadech jsou navíc kapalně odpady vznikající při oplachu komponentů, provozu reverzní osmózy, změkčování vody a testování vodotěsnosti souhrnně uváděny jako odpadní vody obsahující nebezpečné látky, soustředěvané v IBC kontejnerech a předávané oprávněné osobě, a to v celkovém množství přibližně 1 150 t za rok. Tato formulace není plně v souladu s kapitolou B.III.2, která u částí těchto vod připouští jejich vypouštění do veřejné kanalizace.

Nejde o nedostatek, který by znemožňoval posouzení vlivů záměru nebo zásadně měnil jeho závěry. Konečné rozhodnutí o způsobu nakládání s jednotlivými technologickými vodami bude záviset na podrobném technickém řešení výrobních a předčišťovacích technologií a na skutečném množství a kvalitativních parametrech jednotlivých proudů. Dokumentace však zatím neposkytuje jednoznačnou bilanci rozdělující technologické odpadní vody na vody určené k vypouštění do veřejné kanalizace a kapalně odpady určené k předání oprávněné osobě. Tento požadavek je proto třeba splnit v navazující projektové dokumentaci, kdy již budou známy konečné parametry technologií a bude možné řešení projednat s provozovatelem veřejné kanalizace.

Požadavek na zabezpečení proti nekontrolovanému vypuštění kontaminovaných vod je v dokumentaci zohledněn obecně. Dokumentace předpokládá oddělení čistých a potenciálně kontaminovaných vod, vodohospodářské zabezpečení míst určených pro nakládání s nebezpečnými látkami a odpady, použití záchytných a shromažďovacích prostředků, vybavení prostředky pro likvidaci případných úkapů a zpracování a uplatňování plánu opatření pro případy havárie. Potenciální negativní vlivy mimořádného úniku závadných látek mají být omezeny technickým zabezpečením areálu, oddělenými kanalizačními systémy a havarijními opatřeními.

Dokumentace však neurčuje dostatečně konkrétně způsob, kterým bude při havárii zabráněno vniknutí kontaminovaných vod právě do veřejné splaškové kanalizace. Není jednoznačně popsáno, zda budou příslušné části areálové kanalizace vybaveny uzavíratelnými prvky, havarijní akumulací nebo jiným technickým opatřením umožňujícím kontaminované vody bezpečně zachytit a oddělit od veřejného kanalizačního systému. Požadavek CHEVAK Cheb, a.s. proto v tomto ohledu představuje potřebnou konkretizaci obecně navrženého havarijního zabezpečení.

Zpracovatel posudku se tak s ohledem na výše uvedené s požadavky CHEVAK Cheb, a.s. ztotožňuje. Dokumentace sice stanoví základní principy nakládání s technologickými odpadními vodami správně, ale konečné rozdělení jednotlivých proudů mezi vypouštění do veřejné kanalizace a předávání oprávněným osobám a konkrétní technické zabezpečení veřejné kanalizace pro případ havárie ponechává k dořešení. Zpracovatel posudku tyto požadavky přebírá do návrhu podmínek závazného stanoviska EIA.

27) Jan Huml, nedatováno (doručeno v zákonné lhůtě)

...

v příloze zasílám stanovisko jako nesouhlasné vyjádření k EIA k chystanému průmyslovému parku PP2 Cheb území Horní Dvory na ploše 142 ha a žádám, aby ministerstvo ŽP vydalo zamítavé stanovisko s tímto záměrem a to z mnoha důvodů a případná výstavba by byla dokonce protizákonná.

Mám vyjádření i pracovníků z Unesco a min. kultury, kde uvádí, že projekt na této ploše je nepřipustný z důvodů ochrany nejen UNESCO, ale i ochrany spodních minerálních vod, pramenů a zřidel blízkých Františkových Lázní jež jsou pod mezinárodní ochranou a Horní Dvory jsou navíc v ochranné zóně wider setting UNESCO.

Příloha vyjádření

VĚC: Vyjádření k dokumentaci EIA záměru „Strategický podnikatelský park Cheb – PP2“ – UPOZORNĚNÍ NA SYSTÉMOVÁ RIZIKA A NEZÁKONNOST ZÁMĚRU

Jako člen nově vznikající opoziční strany města Chebu a zástupci dotčené veřejnosti podáváme k dokumentaci EIA toto zásadní vyjádření. S realizací záměru v předložené podobě vyjadřujeme striktní nesouhlas.

Záměr vykazuje závažné právní a věcné vady, které hrubě ignorují ochranu lázeňského fondu, hydrologickou stabilitu regionu a kapacitní možnosti infrastruktury města Chebu. Požadujeme, aby příslušný úřad vydal nesouhlasné závazné stanovisko, neboť realizací projektu dojde k porušení níže uvedených právních předpisů. V případě schválení tohoto nezákonného postupu jsme připraveni využít veškerých prostředků správního soudnictví, jakož i podat podněty k přezkumnému řízení vůči odpovědným osobám pro podezření ze zneužití pravomoci úřední osoby a porušení povinnosti při správě cizího majetku.

I. Přímé ohrožení zdrojů minerálních vod a porušení Nařízení vlády č. 152/1992 Sb.

Pozemky Horní Dvory (pouhých 5,1 km od hranice UNESCO) leží v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně.

Zákaz hlubinných prací: Zakládání obřích hal vyžaduje hlubinné pilotování (vrty a piloty nad 10 metrů), což představuje přímé riziko destabilizace hydrogeologického zázemí minerálních pramenů.

Důkaz: Ministerstvo kultury ČR (Sekce kulturního dědictví) výslovně potvrzuje, že nárazníková zóna světového dědictví je právně podložena právě Nařízením vlády č. 152/1992 Sb. Žádáme, aby si Krajský úřad vyžádal závazné stanovisko Českého inspektorátu lázní a zřidel (ČIL). Bez tohoto posouzení je řízení nezákonné.

Komentář zpracovatele posudku:

Předmětem procesu EIA je posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb. Posouzení zákonnosti navazujících povolovacích postupů ani rozhodování o případné trestní odpovědnosti úředních osob není předmětem zpracování posudku a v procesu EIA je ani není možné věcně přezkoumávat.

Dotčené území se nachází v ochranném pásmu II. stupně II B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně, stanoveném nařízením vlády č. 152/1992 Sb. Tato

skutečnost je v dokumentaci identifikována a při hodnocení záměru zohledněna. Z dokumentace současně nevyplývá, že by zakládání staveb bylo navrženo formou hlubinného pilotování přesahujícího 10 m, což zpracovatel posudku rovněž podrobně rozebírá v rámci posudku včetně nesouladu s hloubkou uváděnou v ÚP Cheb pro danou lokalitu. Případné založení staveb pod uvedenou hloubku je požadováno doložení hydrogeologického posouzení Ministerstvu zdravotnictví, Českému inspektorátu lázní a zřídel. Tvrzení o nezbytnosti takového způsobu založení není doloženo konkrétním technickým řešením posuzovaného záměru.

Poukazované Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřídel, se jako příslušný ústřední orgán státní správy na úseku ochrany přírodních léčivých zdrojů přímo vyjádřilo také k předložené dokumentaci. Ve vyjádření č. j. MZDR 22059/2026-2/ČIL-V ze dne 6. 8. 2026 potvrdilo umístění záměru v ochranném pásmu II. stupně II B a upozornilo na zákaz činností, které by mohly negativně ovlivnit vlastnosti, zásoby nebo vydatnost přírodních léčivých zdrojů. Z hlediska zájmů chráněných lázeňským zákonem a souvisejícími právními předpisy však k dokumentaci neuplatnilo žádné připomínky. Současně výslovně uvedlo, že jeho vyjádření nenahrazuje závazná stanoviska, vyjádření a rozhodnutí vydávaná podle § 37 lázeňského zákona k jednotlivým činnostem v navazujících povolovacích postupech. Požadované odborné posouzení příslušným orgánem tedy bylo pro účely procesu EIA provedeno, přičemž tímto nejsou dotčeny jeho pravomoci v navazujících řízeních.

Zmíněné Ministerstvo kultury rovněž uplatnilo vyjádření k dokumentaci ze dne 10. 8. 2026, č. j. MK 49152/2026 OPP, přičemž ministerstvo není pro tvrzené ohrožení přírodních léčivých zdrojů relevantní. Ministerstvo kultury se vyjadřovalo z hlediska státní památkové péče a archeologického dědictví. Ve vyjádření nepotvrdilo, že nárazníková zóna světového dědictví je v dotčeném území právně založena nařízením vlády č. 152/1992 Sb., ani neposuzovalo hydrogeologická rizika zakládání staveb. Požadovalo zpracování archeologické rešerše, realizaci sběrů a mikrosond. Nad rámec tohoto požadavku neuplatnilo další zásadní připomínky. Toto vyjádření proto nelze použít jako důkaz nepřipustnosti záměru z hlediska ochrany přírodních léčivých zdrojů.

Zpracovatel posudku na základě dokumentace a vyjádření věcně příslušného orgánu neshledal podklad pro závěr, že umístění záměru v ochranném pásmu nebo dosud předpokládaný způsob zakládání staveb samy o sobě zakládají nezákonnost záměru či odůvodňují vydání nesouhlasného závazného stanoviska EIA. Konkrétní technické řešení zakládání staveb musí respektovat ochranné podmínky nařízení vlády č. 152/1992 Sb. a podle povahy navržených prací bude podléhat příslušným stanoviskům, vyjádřením nebo rozhodnutím Ministerstva zdravotnictví v navazujících povolovacích postupech.

II. Urbanistické zničení rekreační zóny Jesenice a ignorování širšího okolí (Wider Setting)

Zásah do krajinného rázu: Lokalita Horní Dvory bezprostředně sousedí s vodní nádrží Jesenice, která je nejvýznamnější rekreační, chatovou a přírodní zónou v kraji s přesahy do SRN. Výstavba průmyslových hal (tzv. "již miliontá hala" v okolí Chebu) vizuálně a hlukově zničí tento krajinný ráz.

Ignorování mezinárodních závazků: V blízkosti se nachází Františkovy lázně, které jsou od roku 2021 pod ochranou UNESCO tzv. great spa wellness tj. soubor 11-ti evropských lázní z nichž 3 jsou v české republice. Centrum světového dědictví UNESCO striktně vyžaduje ochranu tzv. Wider Setting (širšího okolí památky), které zajišťuje vizuální a funkční integritu lázeňského regionu. Zpevnění desítek hektarů půdy a výstavba hal tuto zónu nevratně urbanisticky zatíží. UNESCO se zabývá i otázkami klidu, lázeňského relaxu a dalšími navazujícími otázkami - já tedy odpovídám položením otázky pokud do oblasti bude přivedeno 5000 lidí z celého světa, nedojde k narušení lázeňského klidu a mnoha dalších aspektů, které jsou právě pod ochranou UNESCO?

Komentář zpracovatele posudku:

Dokumentace ani její přílohy blízkost vodní nádrže Jesenice a její rekreační využití neopomíjejí. Vodní nádrž je uvedena jako významná vodní a rekreační plocha v širším okolí záměru ve vzdálenosti přibližně 1,2 km. Tvzení, že plocha záměru s vodní nádrží bezprostředně sousedí, proto není přesné.

Vliv záměru na krajinný ráz byl v příloze č. 7 hodnocen v individuálně vymezeném dotčeném krajinném prostoru, nikoliv pouze v hranicích plochy záměru. Hodnocení zahrnuje analýzu viditelnosti založenou na digitálním modelu povrchu a 24 nejvyšších bodech záměru a vizualizace z reprezentativních stanovišť. Záměr bude viditelný zejména v okruhu do 2 km, včetně otevřených ploch směrem k Dřenicím a vodní nádrži Jesenice; ve vzdálenosti 2 až 5 km především jižně a jihozápadně. Směrem k Františkovým Lázním byla vyhodnocena pouze rozptýlená a lokální viditelnost bez souvislého plošného zásahu.

Hodnocení identifikovalo zásah zvýšené intenzity do krajinného rázu, zejména z hlediska vizuální a prostorové proměny území, s ohledem na stávající technicko-průmyslový charakter širšího území, návaznost na významnou dopravní infrastrukturu a navržená zmírňující opatření jej však vyhodnotilo jako podmíněně akceptovatelný. Vliv na přírodní charakteristiku, významné krajinné prvky, estetické hodnoty, harmonické měřítko a vztahy v krajině byl hodnocen jako středně silný, vliv na kulturní charakteristiku jako slabý a vliv na kulturní dominanty jako žádný.

K omezení vizuálního působení je po obvodu areálu navržen přibližně 50 m široký pás izolační zeleně o rozloze přibližně 22,81 ha. Viditelnost východní části záměru byla prověřena také z okraje Přírodního parku Český les na vyvýšeném terénu svažujícím se k vodní nádrži Jesenice. Hodnocení uzavírá, že po realizaci vegetačních opatření bude záměr z většiny významných vyhlídkových míst pohledově odstíněn nebo bude jeho vizuální uplatnění omezeno natolik, že nebude představovat významný negativní zásah do krajinného rázu ani do pohledově exponovaných částí území. Hlukové vlivy byly samostatně posouzeny v přiložených akustických studiích, které nedovozují zánik nebo znemožnění rekreačního využití vodní nádrže. Tvzení o vizuálním a hlukovém „zničení“ rekreační zóny proto neodpovídá výsledkům odborných hodnocení a není doloženo jiným odborným podkladem.

Františkovy Lázně jsou od roku 2021 součástí nadnárodního sériového statku světového dědictví „Slavná lázeňská města Evropy“. Jeho výjimečná světová hodnota spočívá zejména v minerálních pramenech, historické lázeňské urbanistické struktuře, architektuře a infrastruktuře a v terapeutickém a rekreačním prostředí zasazeném do krajiny. Podle Lokálního management plánu komponenty Františkovy Lázně pro období 2023 až 2027 má vlastní komponenta rozlohu 367 ha a její nárazníková zóna 872 ha. Zpracovatel posudku z dostupných podkladů nezjistil, že by komponenta nebo její nárazníková zóna zasahovaly do plochy záměru. Tuto skutečnost nedokládá ani předmětné vyjádření.

Management plán požaduje zachování vizuálních a prostorových vztahů komponenty k širší krajině a ochranu konkrétních atributů její výjimečné světové hodnoty. Pojem „wider setting“ však nevymezuje jako další samostatné ochranné pásmo s vlastními zákazy nebo technickými limity. Možný vliv záměru v širším okolí je proto nutné hodnotit podle jeho skutečného působení na konkrétní atributy výjimečné světové hodnoty, autenticitu a integritu statku, nikoliv pouze podle vzdálenosti od Františkových Lázní.

Z oficiálních podkladů UNESCO ani z Lokálního management plánu nebyla pro posuzovaný záměr mimo komponentu a její nárazníkovou zónu zjištěna povinnost zpracovat samostatné posouzení vlivu na výjimečnou světovou hodnotu statku. Relevantní vlivy byly v dokumentaci posouzeny prostřednictvím hodnocení krajinného rázu, analýzy viditelnosti a dálkových pohledů, akustických a rozptylových studií, dopravního posouzení, hodnocení

hydrogeologických poměrů, ochrany přírodních léčivých zdrojů a návrhu hospodaření se srážkovými vodami. Skutečnost, že dokumentace tato hodnocení nesdružuje pod označení „wider setting“ nebo v samostatné kapitole věnované UNESCO, neznamená, že věcně relevantní vlivy nebyly posouzeny.

Vyjádření dále spojuje provoz záměru s příchodem 5 000 osob „z celého světa“ a s narušením lázeňského klidu. Dokumentace však takový počet nově přistěhovaných zahraničních pracovníků ani jejich ubytování ve Františkových Lázních nepředpokládá. Z počtu pracovních míst nelze bez personálního a ubytovacího plánu dovodit shodný počet nových obyvatel, jejich původ, místo ubytování ani konkrétní působení na území komponenty nebo její nárazníkové zóny. Oproti tomu Lokální management plán se zvýšenou návštěvností Františkových Lázní zabývá a uvádí, že město má dlouhodobé zkušenosti s cestovním ruchem a odpovídající ubytovací a turistickou infrastrukturu. Tyto údaje samy o sobě nevylučují případné místní důsledky přistěhování nových zaměstnanců, nepodporují však ani obecný závěr, že samotný příchod většího počtu osob nebo jejich zahraniční původ nutně naruší lázeňský klid či hodnoty chráněné zápisem na Seznam světového dědictví. Takový závěr by musel být doložen konkrétními údaji o počtu nových obyvatel, jejich ubytování, dopravních vazbách a skutečném působení na dotčené území.

Zpracovatel posudku proto připomínku nepovažuje za důvodnou v tvrzení, že dokumentace opomíjí rekreační oblast Jesenice, širší krajinné vztahy nebo ochranu statku světového dědictví. Dokumentace identifikovala zásah zvýšené intenzity do krajinného rázu, vyhodnotila jeho vizuální dosah včetně směru k vodní nádrži Jesenice a navrhla vegetační a další zmírňující opatření, při jejichž realizaci byl záměr vyhodnocen jako podmíněně akceptovatelný. Ve vztahu k Františkovým Lázním nebylo doloženo umístění záměru v komponentě nebo její nárazníkové zóně ani konkrétní zásah do atributů výjimečné světové hodnoty, autenticity nebo integrity statku. Tvrzení o zničení rekreační zóny, porušení závazků vyplývajících z ochrany světového dědictví a narušení lázeňského klidu příchodem 5 000 zahraničních pracovníků proto nejsou dostatečně doložena a zpracovatel posudku je hodnotí jako nedůvodné.

III. Demografický a infrastrukturní kolaps města Chebu

Předložená dokumentace EIA zcela bagatelizuje sekundární socioekonomické dopady.

Absence infrastruktury: Plánovaný příchod cca 5 000 zahraničních pracovníků vyvolá masivní demografický tlak. V regionu dlouhodobě chybí kritická infrastruktura – Policie ČR, lékaři, zubaři a kapacity ve školství (učitelé).

Destrukce lázeňského klidu: Tito pracovníci budou ubytováni v okolních obcích (včetně Slatiny a Františkových Lázní). To povede k narušení lázeňského klidu, zvýšení kriminality, přetížení dopravy a definitivní likvidaci lázeňské atmosféry, která je základem ekonomiky regionu. Dopravní zátěž v Chebu je již nyní abnormální a neudržitelná.

Komentář zpracovatele posudku:

Vyjádření vychází z předpokladu příchodu přibližně 5 000 zahraničních pracovníků a jejich ubytování ve Františkových Lázních, Slatině a dalších okolních obcích. Dokumentace však takový počet nově přistěhovaných osob ani konkrétní způsob a místo jejich ubytování neuvádí. Z předpokládaného počtu pracovních míst nelze bez personálního plánu dovodit, kolik pracovních míst bude obsazeno obyvateli regionu, dojíždějícími nebo nově přistěhovanými osobami. Nelze proto potvrdit ani tvrzený rozsah demografického tlaku na okolní obce.

Kapacity Policie ČR, zdravotnických zařízení, stomatologické péče a školství jsou primárně předmětem veřejné správy, regionálního rozvoje a územního plánování. V procesu EIA mohou být zohledněny tehdy, projeví-li se konkrétními vlivy záměru na životní prostředí nebo veřejné

zdraví. Vyjádření však neuvádí údaje o současných kapacitách těchto služeb, jejich vytiženosti ani vyčíslení dodatečných nároků vyvolaných záměrem. Obecné tvrzení o jejich nedostatku proto neprokazuje, že realizace záměru způsobí infrastrukturní nebo demografický kolaps. Na veřejném projednání bylo naopak uvedeno, že hospodářský a populační rozvoj spojený se záměrem může zvýšit atraktivitu regionu pro poskytovatele veřejných a soukromých služeb, včetně lékařů a dalších odborných pracovníků. Ani tento možný pozitivní účinek nelze v současné fázi přesně kvantifikovat, dokládá však, že socioekonomické dopady záměru nelze bez konkrétních podkladů hodnotit pouze jednostranně jako negativní.

Tvrzení o zvýšení kriminality není doloženo žádnými údaji a nelze je odvozovat od počtu, původu nebo státní příslušnosti budoucích zaměstnanců. Stejně tak není doloženo, že budou zaměstnanci ubytováni právě ve Františkových Lázních nebo že jejich přítomnost povede k narušení lázeňského klidu či „likvidaci lázeňské atmosféry“. Takový závěr by vyžadoval konkrétní údaje o počtu nově ubytovaných osob, jejich rozmístění, způsobu dopravy a skutečném působení na území lázeňského města.

Dopravní zatížení vyvolané záměrem dokumentace nebagatelizuje. Dopravně inženýrské podklady, které tvoří přílohu č. 10 dokumentace, hodnotí výhledové stavy k rokům 2029 a 2035, včetně kumulace dopravy záměru s vývojem dopravy na okolní silniční síti. Kapacitní posouzení bylo provedeno mikrosimulačním modelem a uzavírá, že komunikační síť je při respektování navržených úprav a organizace provozu schopna výhledové zatížení přenést bez plošného přetížení a systémového šíření kongescí. Nákladní doprava má být vedena přednostně na dálnici D6 přes východní napojení areálu, čímž se omezuje zatížení městské uliční sítě.

Dokumentace současně nezastírá nepříznivé důsledky dopravy. Hlukové hodnocení identifikovalo chráněné objekty, u nichž může dojít ke zvýšení hlukové zátěže, a stanovilo protihluková opatření. Při jejich realizaci mají být dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu. U ostatních chráněných objektů dotčených dopravou je předpokládán nárůst hluku bez překročení příslušných limitů. Rozptylová studie zahrnuje provozní i navazující dopravu a uzavírá, že záměr ani v kumulaci s výhledovým nárůstem dopravy nezpůsobí překročení hodnocených imisních limitů.

Připomínka tedy neprokazuje plánovaný příchod 5 000 zahraničních pracovníků, jejich ubytování v okolních obcích, zvýšení kriminality, narušení lázeňského klidu ani kolaps veřejné infrastruktury. Zpracovatel posudku je proto hodnotí jako nedůvodné. Relevantní vlivy související zejména s dopravou, hlukem, ovzduším a veřejným zdravím byly v dokumentaci vyhodnoceny na základě odborných podkladů a jsou spojeny s konkrétními zmírňujícími opatřeními. Obecně formulované socioekonomické obavy nezakládají důvod k vrácení dokumentace ani k vydání nesouhlasného závazného stanoviska.

IV. Ignorování Brownfieldů a ničení přírodních zdrojů (Pískovna)

Město Cheb disponuje rozsáhlými plochami typu brownfield, které mají být pro průmysl prioritně využívány. Namísto toho dochází k bezhlavému záboru úrodné orné půdy a likvidaci polí. V těsné blízkosti Horních Dvůrů se navíc nachází ložisko písku a pískovna. Zastavěním tohoto území dojde k zablokování přístupu k surovinovému fondu státu a nevratnému poškození hydrologické retence (vsakování vody do podloží).

Komentář zpracovatele posudku:

Plocha záměru byla pro ekonomické aktivity vymezena v územně plánovací dokumentaci a její vhodnost byla posuzována již v rámci příslušných územně plánovacích postupů. Obecná existence brownfieldů na území města proto sama o sobě neprokazuje nevhodnost zvolené lokality ani nezakládá povinnost oznamovatele předložit lokalizační variantu na blíže neurčeném brownfieldu.

Zábor zemědělské půdy dokumentace neignoruje. Vymezuje dotčené pozemky, rozsah trvalých a dočasných záborů, třídy ochrany zemědělského půdního fondu, objem skrývky kulturních vrstev půdy i způsob jejich dalšího využití. Pro celý strategický park předpokládá trvalý zábor přibližně 105,52 ha zemědělské půdy a skrývku přibližně 317 tis. m³ ornice. Dotčené půdy jsou zařazeny převážně do III. a okrajově do V. třídy ochrany ZPF. Nejde tedy o přehlédnutý vliv, ale o významný nepříznivý vliv, který je v dokumentaci identifikován a vyhodnocen a jehož přípustnost bude dále posuzována v samostatných postupech ochrany zemědělského půdního fondu.

Dokumentace rovněž identifikuje výhradní ložisko štěrkopísků Dřenice, nevýhradní ložisko Dřenice-západ, chráněné ložiskové území Dřenice a dobývací prostory Dřenice a Dřenice I. Plocha záměru není umístěna přímo do stávajících dobývacích prostorů. Z dokumentace ani dostupných podkladů nevyplývá existence takových zásob nerostných surovin v ploše záměru, jejichž dobývání by realizace záměru prokazatelně znemožnila. Přístup k provozované pískovně je současně zachován přeložkou stávající příjezdové komunikace vedenou východně a jižně od plochy záměru. Tvrzení, že zastavěním území dojde k zablokování přístupu k surovinovému fondu státu, proto neodpovídá navrženému řešení ani dostupným podkladům.

Dokumentace se zabývá rovněž změnou infiltračních a odtokových poměrů v důsledku zpevnění ploch a navrhuje systém retence, vsakování, regulovaného odvádění a využívání srážkových vod. Dle doložených údajů nepředstavují přípovrchové vrstvy v území příliš dobré podmínky pro vsakování, viz přítomnost mokřadních ploch na zemědělských plochách během jarních období. Významná část areálu bude zároveň ozeleněna. Tvrzení o nevratném poškození hydrologické retence není adekvátní. Potřeba podrobnější kvantifikace změn vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace a odtoku a ověření účinnosti navržených opatření je zohledněna požadavky pro navazující projektovou přípravu.

V. Hydrogeologická kritika: Ohrožení zvodnělých kolektorů a mechanismu vývěru pramenů

Předložená dokumentace EIA hrubě zanedbává specifické hydrogeologické poměry zájmového území Horní Dvory. V této oblasti je infiltrace (vsakování) srážkových vod kriticky závislá na propustnosti povrchových vrstev tvořených pískem a jíly širší pánve. [1]

Generační cyklus podzemních vod: Srážková voda se přes toto specifické vrstvené podloží filtruje a vsakuje do hlubokých podzemních struktur (tzv. zvodní) po dobu 50 až 100 let. Současné srážky v Horních Dvorech tak tvoří základ pro minerální prameny, které budou zřídla ve Františkových Lázních poskytovat budoucím generacím za půl století.

Mechanismus vývěru a CO₂: Zdejší přírodní léčivé zdroje vyvěrají pod tlakem (artéským či plynovým) za zásadní pomoci přírodního oxidu uhličitého (CO₂), který stoupá z hlubinných zlomů. Jakýkoliv drastický zásah do nadloží – zejména rozsáhlé plošné zpevnění desítek hektarů půdy střechami hal a betonem – radikálně sníží hydrostatický tlak v podzemní zvodni. Snížení tlaku a infiltrace naruší jemnou rovnováhu sycení plynem, což může vést k nevratnému poklesu vydatnosti nebo úplnému zastavení vyvěrání pramenů.

Komentář zpracovatele posudku:

Dokumentace specifické geologické a hydrogeologické poměry území neopomíjí. Popisuje sedimentární výplň Chebské pánve, jednotlivá souvrství, hydrogeologické kolektory a izolátory, tektonické poměry i ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů Františkových Lázní. Zabývá se rovněž změnami infiltrace a odtoku srážkových vod v důsledku rozsáhlého zpevnění území a navrhuje retenční, vsakovací a regulační opatření. Tvrzení, že dokumentace hydrogeologické poměry území „hrubě zanedbává“, proto neodpovídá jejímu obsahu.

Vyjádření však pro tvrzenou dobu oběhu podzemních vod 50 až 100 let ani pro přímou souvislost mezi infiltrací srážek v prostoru Horních Dvorů a budoucí vydatností minerálních

pramenů ve Františkových Lázních neuvádí konkrétní odborný podklad. Bez doložení hydraulického propojení nelze z obecné geologické stavby Chebské pánve dovodit, že srážkové vody vsakující se v ploše záměru významně přímo dotují zřidelní strukturu Františkových Lázní nebo že se v ní projeví v uvedeném časovém horizontu.

Rovněž tvrzení, že plošné zpevnění území radikálně sníží hydrostatický tlak v hluboké zvodni a může vést až k zastavení vývěru pramenů, není doloženo hydrogeologickým výpočtem nebo modelem. Plošné zpevnění ovlivňuje především místní vodní bilanci, infiltraci, evapotranspiraci a povrchový odtok. Jeho vliv na tlakové poměry hlubších kolektorů by závisel na skutečném rozsahu omezení infiltrace, geologické stavbě, hydraulickém propojení mělkých a hlubších zvodní a na výsledném způsobu hospodaření se srážkovými vodami. Samotná přítomnost oxidu uhličitého a tlakový mechanismus vývěru pramenů takovou příčinnou souvislost neprokazují.

Dokumentace současně nepředpokládá úplné odvedení srážkových vod mimo území, ale jejich zadržování, využívání, regulované odvádění a v přípustném rozsahu vsakování. Přesto je vzhledem k rozsahu zpevněných ploch důvodné požadovat v navazující projektové přípravě podrobnější kvantitativní vyhodnocení změn vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace a odtoku, ověření funkčnosti navrženého systému hospodaření se srážkovými vodami a odborné posouzení případné hydraulické vazby k hlubším podzemním vodám a přírodním léčivým zdrojům. Součástí tohoto posouzení musí být také konečné technické parametry záměru, zejména rozsah zpevněných ploch a způsob a hloubka založení staveb.

Český inspektorát lázní a zřidel ve vyjádření k dokumentaci potvrdil umístění záměru v ochranném pásmu II. stupně II B přírodních léčivých zdrojů Františkových Lázní, avšak k dokumentaci neuplatnil připomínky. Současně uvedl, že tím nejsou nahrazena jeho stanoviska, vyjádření nebo rozhodnutí k jednotlivým činnostem v navazujících povolenacích postupech. Konečné projektové řešení proto musí respektovat příslušné podmínky ochranného pásma a podle povahy navržených prací být projednáno s Ministerstvem zdravotnictví.

Připomínka je tedy důvodná v požadavku na podrobnější kvantitativní ověření změn hydrologických a hydrogeologických poměrů po zpřesnění technického řešení záměru. Nepředkládá však odborné podklady pro závěr, že srážkové vody z plochy Horních Dvorů přímo dotují minerální prameny Františkových Lázní, že realizací záměru dojde k radikálnímu snížení tlaku hluboké zvodně ani že hrozí nevratný pokles vydatnosti nebo zastavení vývěru pramenů. Uvedené požadavky jsou proto zohledněny podmínkami pro navazující projektovou přípravu, nejsou však důvodem k vrácení dokumentace ani k vydání nesouhlasného závazného stanoviska.

VI. Otázka budoucí odpovědnosti a princip předběžné opatrnosti

Vznášíme zásadní dotaz na zpracovatele dokumentace EIA a schvalující orgány: Kdo převezme hmotnou, právní a trestní odpovědnost za 30 let, kdy se v plné míře projeví sekundární hydrogeologické dopady této stavby?

Neodvratné škody: Pokud v horizontu desítek let dojde k poklesu vydatnosti, změně chemického složení nebo teploty unikátních minerálních pramenů, dojde k okamžitému kolapsu celého lázeňského regionu Františkovy Lázně zapsaného na seznamu UNESCO. Škody pro město, stát a mezinárodní prestiž mohou být vyčísleny v desítkách miliard korun.

Porušení zákona: Schválením tohoto záměru v chráněné zóně mezinárodního významu dochází k hrubému porušení principu předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí). Tento princip jasně říká, že hrozí-li nebezpečí nevratného poškození, nesmí být nedostatek vědecké jistoty důvodem pro odklad opatření, která mají poškození zabránit. Umístění obřího průmyslového parku s hlubinným zakládáním nad rezervoáry minerálních vod je hazardem, který si v zájmu ochrany zdrojů nedovolil realizovat ani bývalý totalitní režim. Po kom budou budoucí generace vymáhat škody, až developerské entity zaniknou

nebo budou převedeny na zahraniční offshore struktury? Odpovědnost padne plně na stát a úředníky, kteří toto stanovisko vydali. [1]

Komentář zpracovatele posudku:

Otázky případné odpovědnosti nejsou předmětem procesu EIA, jehož účelem je posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a stanovení podmínek k prevenci, vyloučení nebo zmírnění nepříznivých vlivů. Závazné stanovisko EIA odpovědnost podle jiných právních předpisů nezakládá ani nenahrazuje.

Tvrzení, že se za 30 let projeví hydrogeologické dopady vedoucí k poklesu vydatnosti, změně složení či teploty minerálních pramenů, kolapsu lázeňského regionu a škodám v řádu desítek miliard korun, není doloženo odborným posouzením, výpočtem ani jiným podkladem. Stejně tak není doloženo hlubinné založení staveb zasahující do rezervoárů minerálních vod. Uvedené následky proto představují hypotetický scénář, nikoliv prokázaný nebo důvodně předpokládaný vliv záměru.

Podle § 13 zákona č. 17/1992 Sb. nesmí být odborná nejistota důvodem k odkladu opatření, lze-li se zřetelem ke všem okolnostem důvodně obávat závažného nebo nevratného poškození životního prostředí. Princip předběžné opatrnosti však neznamená automatický zákaz každého záměru, u něhož nelze vyloučit veškerou nejistotu, ale vyžaduje přiměřená opatření odpovídající věcně odůvodněnému riziku.

Dokumentace identifikuje umístění záměru v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů Františkových Lázní a zabývá se hydrogeologickými poměry, podzemními vodami, změnami infiltrace a hospodařením se srážkovými vodami. Český inspektorát lázní a zřidel ve vyjádření k dokumentaci potvrdil umístění záměru v ochranném pásmu II. stupně II B, k dokumentaci však neuplatnil připomínky. Současně uvedl, že tím nejsou nahrazena jeho stanoviska, vyjádření a rozhodnutí ke konkrétním činnostem v navazujících povolovacích postupech.

Princip předběžné opatrnosti je zohledněn požadavkem, aby konečný způsob zakládání staveb a nakládání se srážkovými vodami vycházel z podrobnějšího inženýrskogeologického, hydrogeologického a hydrologického posouzení, respektoval ochranné podmínky nařízení vlády č. 152/1992 Sb. a byl podle povahy navržených prací projednán s příslušným orgánem ochrany přírodních léčivých zdrojů. Součástí navazující přípravy bude rovněž zpřesnění změn vodní bilance, infiltrace a odtokových poměrů a návrh odpovídajícího monitoringu podzemních vod. Pokud by tato posouzení prokázala nepřijatelné riziko pro přírodní léčivé zdroje, muselo by být technické řešení upraveno, případně by příslušná část záměru nemohla být povolena.

Z dostupných odborných podkladů ani z vyjádření příslušného orgánu nevyplývá důvodný předpoklad, že realizace záměru způsobí nevratné poškození minerálních pramenů. Tvrzené porušení principu předběžné opatrnosti proto nebylo prokázáno. Požadavek na prevenci možných hydrogeologických vlivů je zohledněn podmínkami pro podrobnější průzkum, posouzení konečného technického řešení, projednání s příslušným orgánem a monitoring; připomínka proto nezakládá důvod k vrácení dokumentace ani k vydání nesouhlasného závazného stanoviska.

VII. Požadavek na alternativní řešení (Přesun na Sokolovsko & Agrosolár)

Jako politická opozice nedevastujeme průmysl ani příjmy státu. Upozorňujeme však, že projekt je situován do nejméně vhodné lokality.

Alternativa 1 (Lokální): Na předmětných polích navrhujeme realizaci Agrosolárního parku (argosolar) s termo panely, pěstováním biomasy a kryobaterií. Toto řešení zachová zemědělský fond, umožní pastvu dobytka, udrží retenci vody v krajině, zajistí energetickou soběstačnost a vygeneruje obrovské finanční prostředky

přímo do rozpočtu města Chebu z prodeje tepla a elektřiny, tedy město nepřijde o příjmy a ty mohou být z dlouhodobého hlediska dokonce ještě větší.

Alternativa 2 (Regionální): Celý logistický projekt hal navrhujeme v rámci územního plánování Karlovarského kraje přesunout o několik kilometrů dál na Sokolovsko. Tamní krajina je již zničená těžbou (výsypky, lomy), projekt tam nenaruší žádná ochranná pásma vod ani UNESCO a místní obyvatelé na rozdíl od Chebu trpí vysokou nezaměstnaností a nová pracovní místa uvítají, tedy nemusíte dovážet tisíce nových lidí, ale užitek z tohoto budou mít zejména místní.

Komentář zpracovatele posudku:

Navrhovaný agrosolární park s termickými panely, pěstováním biomasy a kryobateriovým úložištěm představuje zcela jiný záměr s odlišným účelem, technologií a způsobem využití území. Není ani oznamovatelem předloženou variantou posuzovaného záměru a prosazování tohoto samostatného záměru proto není předmětem probíhajícího procesu EIA.

Ani požadavek na přesun posuzovaného záměru na Sokolovsko nepředstavuje konkrétní lokalizační variantu předloženou oznamovatelem. Tvzení, že krajina na Sokolovsku je již zničená těžbou, a proto je pro záměr vhodnější, nelze považovat za odborné porovnání variant.

Předmětem procesu EIA je posouzení vlivů záměru předloženého oznamovatelem, nikoliv výběr jiného investičního záměru ani vyhledávání a prosazování nové lokality podle představ podatele vyjádření. Navrhovaný agrosolární park ani blíže neurčené přemístění na Sokolovsko proto nepředstavují reálné a porovnatelné varianty posuzovaného záměru a nejsou důvodem k doplnění nebo vrácení dokumentace ani k vydání nesouhlasného závazného stanoviska.

VIII.

Z výše uvedených důvodů žádáme Krajský úřad, aby vydal toto rozhodnutí - výstavba Průmyslového parku PP2 Horní Dvory u Chebu byla zamítnuta, nebo-li aby dokumentaci EIA zamítl a vydal nesouhlasné stanovisko.

Komentář zpracovatele posudku:

V procesu EIA se nerozhoduje o zamítnutí výstavby ani o schválení či zamítnutí dokumentace. Jeho výsledkem je závazné stanovisko k vlivům záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Předložené vyjádření neprokázalo takové nepřijatelné vlivy ani nedostatky dokumentace, které by odůvodňovaly vydání nesouhlasného závazného stanoviska. Věcně odůvodněné požadavky byly zohledněny v hodnocení a v návrhu podmínek závazného stanoviska.

2. Vypořádání jednotlivých vyjádření k dokumentaci, které příslušný úřad obdržel po uplynutí zákonné lhůty (dle § 8 odst. 3 ZPV k těmto vyjádřením příslušný úřad nepřihlíží)

- **Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje zaslané dne 17. 8. 2026 (datované ke dni 13. 8. 2026)**

...

KHS KK po vyhodnocení souladu výše předložené dokumentace s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví konstatuje, že se záměrem Mercedes-Benz Truck Park v Chebu lze souhlasit za předpokladu, že budou dodržena všechna zpracovatelem dokumentace navržená protihluková opatření (striktní dodržení směřování dopravy z areálu na dálnici D6 východním směrem, vytvoření 50 metrů širokého pásu izolační zeleně, omezování hluku ze stacionárních zdrojů, provedení individuálních protihlukových opatření na chráněných objektech či snížení rychlosti v kritických úsecích silnic).

Komentář zpracovatele posudku:

Souhlasné vyjádření KHS KK vychází z předpokladu, že při dodržení protihlukových opatření navržených v dokumentaci budou splněny hygienické limity hluku, případně nedojde k dalšímu zhoršení stávající nevyhovující hlukové situace. S tímto základním požadavkem se zpracovatel posudku ztotožňuje.

Zpracovatel posudku však na základě vlastní analýzy hlukových vlivů nepovažuje opatření navržená v dokumentaci za dostatečná, aby s potřebnou mírou jistoty zajistila dosažení deklarovaného vyhovujícího stavu. Z tohoto důvodu zpracovatel posudku nepřebírá opatření navržená v dokumentaci do návrhu podmínek závazného stanoviska EIA v jejich původním znění, na které odkazuje rovněž vyjádření KHS KK, ale zpřesňuje je na základě vlastního posouzení. Navržené podmínky sledují stejný cíl jako požadavky KHS KK, tedy ochranu veřejného zdraví a zajištění dodržení hygienických limitů hluku, stanovují však konkrétnější požadavky na prověření hlukové situace, výběr a realizaci protihlukových opatření a ověření jejich účinnosti. Zpracovatel posudku považuje takto upravené podmínky za přísnější a průkaznější způsob zajištění požadované ochrany před hlukem.

Vzhledem k obsahu je zbylá část vyjádření vzata pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

- **Městského úřadu Cheb, odboru stavebního a životního prostředí, zaslané dne 19. 8. 2026 (datované ke dni 19. 8. 2026)**

...

Na úsecích ochrany zemědělského půdního fondu (Ing. Martina Trkovská/532), ochrany přírody a krajiny (Ing. Kateřina Maříková/143), státní správy lesů (Petra Stará/516), vodního hospodářství (Ing. Olga Podorská/525) a odpadového hospodářství (Ing. Luboš Rychlík/526) nemáme k výše uvedenému oznámení připomínky a souhlasíme s jeho závěrem. Proto nenavrhujeme posouzení záměru dle shora uvedeného zákona.

Komentář zpracovatele posudku:

Vzhledem k obsahu je vyjádření vzato pouze na vědomí, bez potřeby dalšího komentáře.

3. Vypořádání vyjádření uplatněných na veřejném projednání

Veřejné projednání dokumentace se ve smyslu § 17 zákona uskutečnilo dne 8. 9. 2026 od 15:00 hodin v Kulturním centru Svoboda, Za Mostní branou 5, 350 02 Cheb. V jeho úvodu byl představen záměr, výsledky dokumentace EIA a dosavadní závěry posudku. Následně byli zástupci dotčených územních samosprávných celků vyzváni k uplatnění připomínek k záměru a dokumentaci. Relevantní dotazy, připomínky a jejich vypořádání vychází ze zápisu z veřejného projednání MŽP č. j. MZP/2026/910/3393 ze dne 23. 9. 2026. Doplnující vypořádání relevantních okruhů připomínek z pohledu zpracovatele posudku je uvedeno níže.

Z přítomných zástupců dotčených územních samosprávných celků vystoupil za Karlovarský kraj Ing. Jan Vrba, radní kraje, který uvedl, že neuplatňovali žádné připomínky.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Bez potřeby doplňujícího komentáře.

Za město Cheb vystoupil také Ing. Jan Vrba, jakožto starosta, s tím, že též neuplatňovali žádné připomínky k dokumentaci.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Bez potřeby doplňujícího komentáře.

Za Krajský úřad Karlovarského kraje se vyjádřila Ing. Regina Martincová, vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství, s vyjádřením, že zhodnotili dokumentaci jako úplnou a nemají k ní připomínky.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Bez potřeby doplňujícího komentáře.

Následně byla zahájena diskuse, ve které uplatnil své vyjádření pan Černík, který zpochybnil rozdílné údaje o výrobní kapacitě závodu, počtu zaměstnanců, provozním režimu, dopravních modelech a hlukových výpočtech a požadoval jednoznačné určení závazných parametrů záměru pro navazující řízení. Kritizoval také označení dokumentace, nedostatečné posouzení dopadů na obyvatele Dřenic, chybějící podrobnější vyhodnocení vlivů na vodní režim, mikroklima a nádrž Jesenice, stejně jako nejasnosti v hodnocení významných krajinných prvků (dále jen „VKP“). V dopravní oblasti namítal nedostatečné zdůvodnění opuštění železniční vlečky a nepřesvědčivé vyhodnocení budoucího železničního překladiště. Současně otevřel otázku plánované cyklostezky do Dřenic, která byla dříve veřejnosti prezentována jako součást souvisejících opatření, avšak není předmětem posuzovaného záměru. Vyjádřil obavu, že bez jejího zahrnutí do procesu EIA ani bez jasného harmonogramu realizace nelze dostatečně posoudit dopady záměru na dopravní obslužnost území. Na závěr setrval na svém nesouhlasném vyjádření a požádal MŽP o vrácení dokumentace k doplnění nebo přepracování.

Zástupci oznamovatele a zpracovatelé dokumentace uvedli, že rozhodující jsou údaje v hlavní dokumentaci a rozdíly v podkladových studiích představují pouze formální nepřesnosti bez vlivu na výsledky. Kapacita 34 000 vozidel ročně je maximální projektovaná kapacita, zatímco 25 000 vozidel odpovídá počáteční fázi výroby. Potvrdili dvousměnný provoz (6:00 až 22:00), přičemž noční období bylo hodnoceno pouze kvůli dopravě zaměstnanců a provozu některých technologií. Noční zásobování ani expedice se nepředpokládají. Cyklostezka je nadále plánována, není však součástí posuzovaného záměru a bude řešena samostatně. U hluku vysvětlili, že byly hodnoceny nejvíce zatížené referenční body a rozdíly mezi studiemi vyplývají z odlišných metod výpočtu a zahrnutých zdrojů hluku. K vodnímu režimu a mikroklimatu připustili dílčí negativní vlivy zástavby, které mají zmírnit plánované plochy zeleně, mokřady a izolační pásy. Běžné metodiky podle nich nevyžadují podrobné výpočty evapotranspirace ani změn mikroklimatu. K vlečce a železničnímu překladišti uvedli, že jejich budoucí

podoba není známa a případné překladiště bude samostatným záměrem s vlastními povolovacími procesy, přičemž dokumentace již nyní hodnotí maximální dopravní zatížení území. Dopravní modely vycházejí z aktuálně dostupných podkladů a hodnotí maximální předpokládané zatížení. Rozdíly v počtu zaměstnanců souvisejí s různými etapami rozvoje a účely studií. Konečný počet činí 3 400 osob. K Dřenicím uvedli, že byly posuzovány nejvíce exponované chráněné objekty dle legislativy, zatímco rekreační objekty nejsou z hlediska hlukových limitů chráněny. U nádrže Jesenice konstatovali, že záměr nebude využívat její vodu ani do ní vypouštět vody a vlivy budou sledovány monitoringem podzemních vod. Dotčené meliorační strouhy nepovažují za funkční vodní toky ani VKP. Konečné posouzení přísluší orgánu ochrany přírody. Označení dokumentace označili za formální záležitost bez vlivu na závěry. Zástupci MŽP i zpracovatel posudku zdůraznili, že výsledek procesu EIA ani případné doplnění dokumentace nelze v této fázi předjímat, protože připomínky budou vypořádány až v oponentním posudku a následném stanovisku EIA.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

V rámci zpracování posudku byly prověřeny připomínky týkající se rozdílných údajů o kapacitě výroby, počtu zaměstnanců, provozním režimu a dopravních intenzitách. Bylo potvrzeno, že v podkladových studiích se vyskytují dílčí nesoulady a nepřesnosti, které je vhodné v navazujících stupních přípravy sjednotit a jednoznačně vymezit rozhodné parametry záměru. Současně však nebylo zjištěno, že by tyto rozdíly v rozsahu hodnocení vedly ke zpochybnění základních závěrů dokumentace.

K připomínce týkající se hlukového zatížení, dopravního modelování a hodnocení vlivů na obyvatele Dřenic bylo ověřeno, že dokumentace vychází z metodických postupů běžně používaných v procesu EIA a hodnotí legislativně chráněné objekty. Současně byly v posudku identifikovány některé metodické nedostatky a nejednotnosti podkladů, které však nemění základní závěr o plnění příslušných limitů. Problematika Dřenic byla proto v posudku podrobněji rozebrána.

V oblasti vodního režimu, mikroklimatu a nádrže Jesenice lze připomínky považovat za částečně relevantní. Dokumentace identifikuje hlavní vlivy záměru a navrhuje odpovídající zmírňující opatření, avšak některé podklady neobsahují podrobnější kvantifikaci změn vodní bilance, retenční schopnosti území nebo mikroklimatických efektů. Tyto skutečnosti byly v posudku zohledněny a byly navrženy odpovídající podmínky pro navazující projektovou přípravu.

V případě hodnocení významných krajinných prvků, melioračních zařízení a souvisejících přírodních hodnot bylo ověřeno, že konečné posouzení jejich právního statusu přísluší příslušným orgánům ochrany přírody. Posudek v této souvislosti doporučuje vycházet z aktuálních závěrů těchto orgánů a z výsledků navazujících řízení.

K otázce železniční vlečky, budoucího překladiště a cyklostezky do Dřenic je třeba uvést, že tyto záměry nejsou součástí předloženého záměru a nemohou být v rámci procesu EIA hodnoceny jako jeho přímé součásti. Jejich případná realizace by podléhala samostatnému posouzení podle charakteru a rozsahu konkrétního řešení. Posudek nicméně ověřil, že dokumentace hodnotí dopravu konzervativně pro předpokládané maximální zatížení území.

Na základě provedeného přezkumu nebyly identifikovány skutečnosti, které by samy o sobě odůvodňovaly vrácení dokumentace k přepracování. Výhrady vznesené v rámci veřejného projednání však byly při zpracování posudku podrobně prověřeny a v relevantních případech promítnuty do hodnocení správnosti dokumentace a do návrhu podmínek stanoviska EIA.

Dále se vyjádřil pan Kabaluk a upozornil, že dopravní situace v Chebu, zejména v oblasti Pražské ulice a Dolních Dvůrů, je již dnes podle jeho zkušeností kritická. V dopravních špičkách jsou komunikace přetížené, řidiči využívají objízdné trasy přes okolní lokality a z vedlejších komunikací je obtížné vyjždět

kvůli souvislému proudu vozidel. Obává se, že realizace záměru povede k dalšímu výraznému zhoršení dopravní situace. Současně navrhl zvážit rozšíření komunikace v Dolních Dvorech, případně doplnění dalších jízdních či odbočovacích pruhů.

Zástupci oznamovatele a zpracovatele dokumentace uvedli, že si stávajících dopravních problémů jsou vědomi a že byly vyhodnoceny v rámci kapacitního posouzení dopravní sítě. Podle výsledků analýz by bez navržených úprav infrastruktury nebylo možné novou dopravní zátěž bezpečně absorbovat, proto záměr počítá s posílením kapacity klíčových křižovatek, úpravami napojení na dálnici D6, přestavbou křižovatky u Tesca a McDonald's a současně zohledňuje i budoucí realizaci Hotovského mostu. Zástupce oznamovatele dále uvedl, že potřebná dopravní opatření mají být provedena před uvedením záměru do provozu a že otázka dalšího zvyšování kapacity komunikací bude projednávána s Karlovarským krajem jako správcem dotčených silnic.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Připomínky týkající se stávající dopravní situace v Chebu lze považovat za relevantní a odpovídající dlouhodobě známým problémům některých částí dopravní sítě. V rámci posudku byla věnována zvýšená pozornost zejména správnosti dopravních podkladů, kapacitnímu posouzení klíčových křižovatek a předpokladům použitým v dopravním modelu. Přestože byly identifikovány dílčí nejasnosti a nepřesnosti v některých podkladových materiálech, nebyly zjištěny skutečnosti, které by samy o sobě zpochybňovaly základní závěr, že realizace navržených dopravních opatření představuje nezbytnou podmínku přijatelnosti záměru.

Posudek současně konstatuje, že část předpokládaných dopravních opatření není vyvolána pouze posuzovaným záměrem, ale reaguje rovněž na stávající a očekávané dopravní zatížení území. Je proto nezbytné, aby v navazujících řízeních byla jednoznačně prokázána realizace a funkčnost rozhodujících infrastrukturních opatření před uvedením záměru do plného provozu.

Požadavek na další rozšiřování komunikací nebo doplnění jízdních a odbočovacích pruhů představuje možné technické řešení v kompetenci příslušných správců komunikací a navazujících dopravních řízení. Proces EIA však primárně posuzuje přijatelnost vlivů záměru při předpokládaném dopravním uspořádání a nenahrazuje vlastní dopravně-inženýrské návrhy jednotlivých staveb.

Pan Blažko vystoupil s kritikou připravenosti předkladatelů i zpracované dokumentace, kterou označil za nedostatečnou a plnou rozporů. Současně zdůraznil svou osobní zkušenost s dotčenými pozemky, kde podle něj probíhal agronomický výzkum, a uvedl, že se jedná o jedny z nejkvalitnějších půd v Chebské pánvi. Dále zpochybnil přístup k ochraně rekreačních objektů v Dřenicích a poukázal na to, že běžní občané musí při stavbě i menších staveb absolvovat složité povoloovací procesy, zatímco u velkého záměru podle něj není ochrana okolních vlastníků dostatečná. V této souvislosti se ptal, zda nejde o diskriminační přístup.

Zástupci oznamovatele a zpracovatele dokumentace reagovali tím, že kvalita půdy byla ověřena odborným pedologickým průzkumem, který ji zařadil do 3. třídy kvality, a že zábor půdy bude částečně kompenzován využitím ornice pro zelený izolační pás. K námitce diskriminace uvedli, že postupují podle platné legislativy a že na rozdíl od běžných staveb prochází tento záměr rozsáhlým procesem EIA, odborným posuzováním a veřejným projednáním. Podle jejich názoru nejde o diskriminaci, ale naopak o důkladné posouzení všech dopadů záměru.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Připomínky týkající se kvality zemědělské půdy a rozsahu jejího záboru byly v rámci posudku prověřeny. Dokumentace vychází z výsledků provedeného pedologického průzkumu a z veřejně dostupných údajů k ochraně zemědělského půdního fondu. Posudek nezjistil důvody ke zpochybnění použitých podkladů ani závěrů o charakteru dotčených půd. Současně však

konstatuje, že zábor zemědělské půdy představuje jeden z významných negativních vlivů záměru, který je nutné hodnotit jako trvalý a nevratný.

K otázce ochrany rekreačních objektů v Dřenicích posudek ověřil, že dokumentace vychází z platných právních předpisů a hodnotí vlivy na chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb ve smyslu příslušné legislativy. Skutečnost, že některé rekreační objekty nespadají do kategorie chráněných objektů podle hlukových předpisů, nemění potřebu zabývat se celkovou změnou kvality prostředí v území, což bylo v posudku zohledněno.

Námítka týkající se údajné nedostatečné ochrany vlastníků okolních nemovitostí nepředstavuje primárně odbornou otázku posouzení vlivů na životní prostředí, ale procesní a legislativní aspekt přípravy záměru. Posudek v této souvislosti konstatuje, že předmětný záměr podléhá posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., včetně veřejného projednání a možnosti uplatňování připomínek ze strany dotčené veřejnosti. Z tohoto pohledu nebyly identifikovány skutečnosti, které by nasvědčovaly odlišnému postupu oproti požadavkům platné právní úpravy.

Pokud jde o výhrady k úplnosti a kvalitě dokumentace, posudek potvrzuje existenci některých dílčích nejasností, nepřesností a nesouladů mezi jednotlivými podklady. Tyto nedostatky byly v posudku identifikovány, vyhodnoceny a v relevantních případech promítnuty do návrhu podmínek stanoviska EIA. Nebylo však prokázáno, že by jejich rozsah vedl ke zpochybnění základních závěrů dokumentace nebo znemožňoval dokončení procesu posuzování.

Pan Vokáč upozornil na možné negativní dopady záměru na obyvatele a životní prostředí. Zpochybňuje legitimitu veřejné podpory záměru, resp. výsledek referenda, vyjadřuje obavy z nárůstu kamionové dopravy, hluku a emisí ve čtvrti Švédský vrch, požaduje ochranu biokoridorů před světelným znečištěním, zajištění ochrany vodních zdrojů a kvality vody v oblasti Jesenice, upozorňuje na možná sociální a bezpečnostní rizika spojená s přílivem zahraničních pracovníků, zpochybňuje dlouhodobé ekonomické přínosy záměru vzhledem k záboru zemědělské půdy a upozorňuje také na možné přetížení již nyní nedostatečných kapacit zdravotní péče v regionu. Současně požaduje přijetí konkrétních kompenzačních a ochranných opatření a podrobné vypořádání všech vznesených připomínek v procesu EIA.

Zástupce města uvedl, že referendum proběhlo v souladu se zákonem a jeho neplatnost byla dána nízkou účastí. Zástupci oznamovatele uvedli, že hlukové a emisní studie neprokázaly překračování limitů, budou instalována opatření na ochranu přírody, odlučovače ropných látek a retenční systémy pro hospodaření s vodou. Oznamovatel odmítl obavy z masového využívání agenturních pracovníků s tím, že potřebuje především kvalifikované a dlouhodobé zaměstnance z regionu. Současně bylo uvedeno, že záměr realizuje česká společnost odvádějící daně v ČR a že část kompenzačních prostředků má podpořit rozvoj chebské nemocnice.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Vznesené připomínky zahrnují dílem otázky přímo související s předmětem posuzování vlivů na životní prostředí, dílem otázky ekonomické, sociální a územně-politické povahy, které překračují rámec procesu EIA. V rámci posudku byly podrobně prověřeny zejména vlivy záměru na dopravní zatížení, hlukovou a imisní situaci, ochranu vod, biologickou rozmanitost a krajinné prostředí. Přestože byly identifikovány některé dílčí nedostatky a metodické nejasnosti dokumentace, nebyly zjištěny skutečnosti, které by zpochybňovaly základní závěry odborných studií o přijatelnosti záměru při splnění navržených opatření a podmínek.

K obavám z nárůstu dopravy, hluku a emisí ve Švédském vrchu posudek konstatuje, že tyto vlivy byly předmětem samostatných odborných hodnocení a byly dále ověřeny v rámci

přezkumu dokumentace. Současně byly do návrhu stanoviska promítnuty podmínky směřující k ověření předpokladů hodnocení a minimalizaci dopadů na okolní obytné území.

Požadavky na ochranu biokoridorů, vodních zdrojů a kvality vod v oblasti Jesenice lze považovat za relevantní. Posudek v této souvislosti ověřil, že dokumentace navrhuje soubor technických a přírodě blízkých opatření k ochraně povrchových a podzemních vod i k zachování ekologických funkcí území. Současně byly navrženy podmínky pro další rozpracování a kontrolu těchto opatření v navazujících stupních přípravy záměru.

Připomínky týkající se sociálních dopadů, struktury pracovních sil, ekonomických přínosů záměru, výsledků místního referenda nebo kapacit zdravotní péče mají pouze omezenou vazbu na zákonem vymezený předmět procesu EIA. Přesto je lze vnímat jako legitimní součást veřejné diskuse o záměru. Jejich posouzení však náleží primárně investorovi, samosprávě a dalším příslušným orgánům, nikoliv procesu hodnocení vlivů na životní prostředí.

Požadavek na přijetí konkrétních kompenzačních a ochranných opatření je zohledněn v návrhu stanoviska EIA, které obsahuje soubor podmínek zaměřených na minimalizaci a kontrolu identifikovaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pan Tancoš namítl, že dokumentace nezohledňuje dekarbonizační potenciál dotčené zemědělské půdy. Uvedl, že pozemky by mohly sloužit pro solární teplárnu a pěstování biomasy pro dekarbonizaci chebského dálkového vytápění, a jejich zastavění by tuto možnost znemožnilo. Požadoval proto, aby byl tento aspekt zahrnut do hodnocení vlivů na životní prostředí. Současně navrhl, aby investor využíval záruky původu elektřiny z českých obnovitelných zdrojů, a vyjádřil obecný nesouhlas s realizací záměru v Chebu.

Zástupci oznamovatele, zpracovatel posudku, zástupci města i MŽP uvedli, že předmětem projednání dokumentace jsou pouze vlivy předloženého záměru, nikoli alternativní energetické záměry nebo politická diskuse o budoucím využití území.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Připomínky týkající se alternativního využití dotčených pozemků pro energetické účely, včetně výroby obnovitelné energie nebo biomasy, nepředstavují primárně hodnocení vlivů předloženého záměru na životní prostředí, ale úvahy o jiném možném rozvojovém využití území. Proces EIA je zaměřen na posouzení předloženého záměru a jeho vlivů, nikoliv na porovnávání s hypotetickými alternativními projekty, které nejsou součástí návrhu oznamovatele.

Posudek nicméně potvrzuje, že zábor zemědělské půdy představuje jeden z významných negativních vlivů záměru, který byl v dokumentaci i posudku identifikován a vyhodnocen. Součástí hodnocení byly rovněž klimatické souvislosti záměru, přičemž dokumentace obsahuje vyhodnocení vlivů na změnu klimatu a adaptační opatření odpovídající charakteru posuzovaného projektu.

Požadavek na využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů a záruk původu lze považovat za environmentálně odůvodněný návrh, jehož realizace by mohla přispět ke snížení nepřímé uhlíkové stopy provozu. Jedná se však o otázku provozní a obchodní strategie investora, která není nezbytnou podmínkou pro posouzení přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí v procesu EIA.

Obecný nesouhlas s realizací záměru v předložené lokalitě je z hlediska procesu EIA legitimním stanoviskem účastníka veřejného projednání. Posudek však při přezkumu dokumentace neidentifikoval skutečnosti, které by na základě předložených odborných podkladů odůvodňovaly nepřijatelnost záměru výhradně z důvodu existence alternativních představ o budoucím využití dotčeného území.

Pan Kulišan se ptal především na to, proč nebyly posouzeny jiné možné lokality pro umístění závodu a zda nebylo možné využít například vytěžené doly nebo jiné brownfieldy. Dále se zajímal o budoucí robotizaci výroby a možné dopady na zaměstnanost. Vzněl také otázky k rozsahu budoucí výroby, zejména zda by zde mohla probíhat výroba vozidel pro armádu. Další okruh dotazů se týkal pyrotechnického průzkumu, ochranného pásma letiště Cheb a možných dopadů stavby na jeho provoz. Významnou část jeho vystoupení tvořily připomínky k ochraně chráněných druhů ptáků a mokřadních biotopů, k účinnosti navržených kompenzačních opatření, k hospodaření s dešťovou vodou a k budoucí spotřebě vody závodu. Na závěr se ptal, zda některá z projednávaných nejistot může vést k zamítavému stanovisku v procesu EIA.

Zástupci oznamovatele a zpracovatelé dokumentace uvedli, že lokalita vychází ze schválených Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje a jiné vhodné pozemky nebyly majetkově dostupné. Robotizace má být omezená, protože výroba nákladních vozidel je silně individuální a vyžaduje vysoký podíl ruční práce. V Chebu se podle současných plánů mají vyrábět civilní nákladní vozidla nad 18 tun, nikoliv speciální vojenská technika. Pyrotechnický průzkum v době jednání ještě probíhal a žádná munice nebyla nalezena. Záměr má souhlasná stanoviska z hlediska ochranného pásma letiště a výška budov nemá překročit 20 metrů. Dopady na chráněné druhy mají být kompenzovány novými mokřady, tůňmi a zelenými plochami, přičemž opatření byla konzultována s orgány ochrany přírody. Hospodaření s dešťovou vodou má být řešeno retenčně-vsakovacími objekty a maximální roční spotřeba vody byla odhadnuta na přibližně 80 až 100 tisíc m³ (komentoval pan Hlavica). K možnosti zamítavého stanoviska EIA zástupce ministerstva uvedl, že závěr nelze předjímat a případné problémy lze zpravidla řešit závaznými podmínkami stanoviska EIA.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Připomínky týkající se výběru lokality záměru byly v rámci posudku prověřeny. Posuzovaný záměr je navržen v ploše dlouhodobě vymezené pro hospodářský rozvoj v územně plánovací dokumentaci kraje a města. Proces EIA není nástrojem pro opětovné přehodnocování územně plánovacích rozhodnutí, posudek se proto zaměřil na ověření úplnosti a správnosti hodnocení vlivů záměru v navržené lokalitě.

Otázky budoucí robotizace výroby, struktury zaměstnanosti nebo případné změny výrobního programu mají pouze omezený vztah k předmětu posouzení vlivů na životní prostředí. Pro proces EIA jsou rozhodující parametry záměru předložené v dokumentaci, z nichž vychází hodnocení jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví.

K připomínce týkající se ochranného pásma letiště Cheb a pyrotechnického průzkumu posudek konstatuje, že se jedná o problematiku řešenou především v navazujících povolenacích procesech. Předložené podklady však nedoložily existenci překážek, které by z uvedených důvodů bránily realizaci záměru.

Za relevantní lze považovat připomínky vztahující se k ochraně chráněných druhů, mokřadních biotopů, hospodaření s dešťovými vodami a spotřebě vody. Tyto oblasti byly v rámci posudku podrobně přezkoumány. Posudek ověřil, že dokumentace identifikuje hlavní dopady a navrhuje odpovídající kompenzační, ochranná a monitorovací opatření. Současně byly v některých případech navrženy podmínky směřující k jejich dalšímu upřesnění a kontrole v navazujících stupních přípravy záměru.

K otázce možnosti vydání nesouhlasného stanoviska EIA posudek konstatuje, že samotná existence nejistot nebo požadavků na doplnění podkladů automaticky neznamená nepřijatelnost záměru. Rozhodující je, zda byly identifikované vlivy dostatečně popsány, odborně vyhodnoceny a zda je možné jejich případné negativní dopady účinně eliminovat nebo minimalizovat prostřednictvím navržených opatření a podmínek stanoviska EIA. Na základě

výsledků provedeného přezkumu nebyly zjištěny skutečnosti, které by samy o sobě odůvodňovaly vydání nesouhlasného stanoviska.

Pan Huml vyjádřil nesouhlas s plánovaným záměrem s odkazem na nařízení vlády č. 152/1992 Sb., o ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně, které podle něj omezuje průmyslovou výstavbu, manipulaci s ropnými a chemickými látkami a hlubinné vrty v ochranném pásmu lázeňských zdrojů. Upozornil na možné ohrožení podzemních vod a přírodních léčivých pramenů ve Františkových Lázních v důsledku provozu závodu, manipulace s chemickými látkami a případných havárií. Dále poukázal na riziko narušení hydrogeologických poměrů při zakládání staveb a vrtání pilotů a namítal možný střet záměru s ochranou území UNESCO. Současně navrhl přesun záměru do průmyslově vhodnější lokality na Sokolovsku.

Zástupci MŽP uvedli, že podle vyjádření Ministerstva zdravotnictví, Českého inspektorátu lázní a zříděl, není záměr v rozporu s nařízením vlády č. 152/1992 Sb. a k záměru nebyly z tohoto hlediska vzneseny připomínky. Zástupci oznamovatele, zpracovatele dokumentace a zpracovatel posudku konstatovali, že vlivy na podzemní vody jsou součástí odborného hodnocení a budou dále prověřeny, včetně oponentního hydrogeologického posouzení. Zástupci oznamovatele zdůraznili navržená opatření k prevenci havárií, dodržení limitů pro zakládání staveb a povinnost získat příslušná povolení pro hlubší vrty. Ve vztahu k UNESCO uvedli, že záměr se nachází mimo ochranné pásmo světového dědictví a podle jejich hodnocení nepředstavuje s touto ochranou kolizi.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

... Připomínky týkající se ochrany přírodních léčivých zdrojů, podzemních vod a hydrogeologických poměrů byly v rámci posudku podrobně prověřeny. Z dostupných odborných podkladů, vyjádření příslušných orgánů i doplněných hydrogeologických podkladů nevyplývá, že by realizace záměru byla v rozporu s podmínkami ochrany lázeňských zdrojů Františkových Lázní nebo že by při dodržení navržených opatření představovala nepřijatelné riziko pro jejich množství či kvalitu. Současně však posudek považuje ochranu podzemních vod za jedno z klíčových témat záměru a doporučuje pokračování monitoringu a důslednou kontrolu plnění navržených ochranných opatření v navazujících fázích přípravy a realizace.

K otázce manipulace s nebezpečnými látkami a možných havarijních stavů posudek konstatuje, že dokumentace obsahuje standardní preventivní opatření odpovídající charakteru průmyslového provozu. Hodnocení vychází z předpokladu dodržení příslušných technických, provozních a legislativních požadavků, přičemž případná rizika byla zohledněna v rámci odborných studií.

Námítky týkající se zakládání staveb, vrtání pilotů a možného ovlivnění hydrogeologických poměrů lze považovat za relevantní. Posudek ověřil, že tato problematika byla v dokumentaci řešena a že její další upřesnění bude předmětem podrobnější projektové přípravy a navazujících povolení řízení. V této souvislosti byly navrženy podmínky směřující k ověření hydrogeologických poměrů a minimalizaci případných rizik.

Ve vztahu k ochraně světového dědictví UNESCO nebyly v průběhu posouzení zjištěny skutečnosti nasvědčující významnému negativnímu ovlivnění hodnot, pro které byly Slavné lázně Evropy zapsány na Seznam světového dědictví. Posudek proto v tomto směru neshledal rozpor mezi realizací záměru a požadavky na ochranu tohoto území.

Požadavek na umístění záměru do jiné lokality představuje alternativní variantu řešení, která není předmětem předloženého návrhu. Posudek se proto soustředil na vyhodnocení přijatelnosti vlivů záměru v navržené lokalitě a neidentifikoval skutečnosti, které by na základě provedených odborných hodnocení odůvodňovaly jeho nepřijatelnost z důvodu kolize s ochranou lázeňských zdrojů nebo území UNESCO.

Pan Vávra uvedl, že vystupuje za občany Dřenic i vlastníky rekreačních chat v této lokalitě, kteří s plánovaným záměrem nesouhlasí. Vyjádřil obavy z budoucí hlukové zátěže a požadoval opětovné prověření hodnocení vlivů hluku. Současně se dotázal, zda je v areálu plánována také výroba vojenských vozidel.

Zástupce MŽP uvedl, že otázka výroby vojenských vozidel již byla dříve zodpovězena oznamovatelem s tím, že taková výroba není plánována. K problematice hluku konstatoval, že byla rovněž projednána a že u chráněných venkovních prostor staveb v dané oblasti byly posouzeny hlukové limity. U ostatních objektů, které nejsou podle legislativy chráněnými venkovními prostory staveb, podle něj zvláštní ochrana před hlukem z právních předpisů nevyplývá.

Doplňující komentář zpracovatele posudku:

Připomínky týkající se hlukového zatížení v lokalitě Dřenice byly v rámci posudku podrobně prověřeny. Posudek ověřil správnost použitých hlukových podkladů, předpokladů provozu i vyhodnocení chráněných venkovních prostor staveb. Současně byly identifikovány některé dílčí nejasnosti a nesoulady v podkladových materiálech, které byly v posudku vyhodnoceny a zohledněny. Nebyly však zjištěny skutečnosti, které by samy o sobě zpochybňovaly základní závěry hlukové studie o plnění příslušných hygienických limitů.

Posudek současně konstatuje, že změna charakteru území a subjektivně vnímaná změna akustické pohody může být u obyvatel a uživatelů rekreačních objektů oprávněným zdrojem obav, a to i v případech, kdy jsou legislativní limity dodrženy. Tato skutečnost byla při hodnocení vlivů na obyvatelstvo a kvalitu života zohledněna.

K otázce rekreačních objektů v Dřenicích posudek potvrzuje, že hodnocení hluku bylo provedeno v souladu s platnými právními předpisy, které vymezují okruh chráněných venkovních prostor staveb. Současně však byly v posudku samostatně posouzeny i širší souvislosti vlivů záměru na rekreační funkci území.

Otázka případné budoucí výroby vojenských vozidel není předmětem předloženého záměru. Posouzení vlivů na životní prostředí vychází z parametrů výroby uvedených v dokumentaci EIA a případná podstatná změna výrobního programu s významným dopadem na závěry hodnocení vlivů na životní prostředí předloženého záměru by musela být posouzena podle příslušných právních předpisů samostatně.

Následně již nebyl položen žádný další dotaz ani vznesena žádná připomínka.

Veřejné projednání bylo ukončeno dne 8. 9. 2026 v 18:45 h.