

Vyjádření odborů MŽP k dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí

Vyjádření odboru strategií a finančních nástrojů ze dne 5. 8. 2026:

Za odbor 350 bez připomínek.

Vyjádření odboru výkonu státní správy II ze dne 17. 7. 2026:

Za OVSS II nemáme připomínky.

Vyjádření odboru adaptace na změnu klimatu ze dne 28. 7. 2026:

Vyjádření je uvedeno v samostatné příloze.

Vyjádření odboru územní ochrany přírody a krajiny ze dne 15. 7. 2026:

Záměrem nebudou dotčeny chráněné zájmy v gesci 0620.

Vyjádření odboru druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků ze dne 3. 8. 2026:

Za 630 bez připomínek.

Vyjádření odboru geologie ze dne 22. 7. 2026:

Za odbor 650 bez připomínek.

Vyjádření odboru cirkulární ekonomiky a odpadů ze dne 20. 7. 2026:

Vyjádření je uvedeno v samostatné příloze.

Vyjádření odboru environmentálních rizik a ekologických škod ze dne 17. 7. 2026:

Za odbor 940 bez připomínek.

Vyjádření odboru ochrany vod ze dne 5. 8. 2026:

Za odbor 950 bez připomínek.

Vyjádření odboru politiky ochrany klimatu ze dne 15. 7. 2026:

Za odbor 960 bez připomínek.

Vyjádření odboru ochrany ovzduší ze dne 21. 7. 2026:

Vyjádření je uvedeno v samostatné příloze.

Praha dne 20. července 2026
Č. j.: MZP/2026/930/3723
Vyřizuje: Ing. Jiří Mařík

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí**

Ministerstvo životního prostředí

Vyjádření odboru 930 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2026/329774

Vážený pane řediteli,

v rámci spolupráce na dokumentaci záměru EIA „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ Vám sděluji, že odbor cirkulární ekonomiky a odpadů uplatňuje následující připomínky.

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.

S pozdravem

Ing. Bc. Jan Maršák, Ph.D.

ředitel odboru cirkulární ekonomiky
a odpadů

schváleno elektronicky

Praha dne 21. července 2026
Č. j.: MZP/2026/910/2253
Vyřizuje: Ing. Alena Rybníčková

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**
Ministerstvo životního prostředí

Vyjádření odboru ochrany ovzduší k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ zaslané pod č.j. MZP/2026/910/2786

Vážený pane řediteli,

níže zasílám vyjádření odboru ochrany ovzduší k výše uvedenému záměru.

Posuzovaným záměrem je výstavba nového výrobního závodu Mercedes-Benz Truck Park v Chebu, umístěného ve Strategickém podnikatelském parku jižně od dálnice D6, východně od města Cheb. Předmětem záměru je výroba nákladních vozidel, včetně vozidel s elektrickým i dieselovým pohonem. Součástí areálu budou výrobní a skladové haly, administrativní a sociální objekty, testovací a dokončovací plochy, parkoviště, technická infrastruktura a související dopravní napojení.

Fáze výstavby bude probíhat v období let 2026 až 2028. Výstavba zahrnuje zejména hrubé terénní úpravy, přeložky komunikací, výstavbu dopravní a technické infrastruktury, výstavbu výrobních objektů a zpevněných ploch, realizaci izolační zeleně a související krajinářské úpravy. V období výstavby je předpokládána vyvolaná doprava ve výši 100 příjezdů a 100 odjezdů osobních vozidel a 100 příjezdů a 100 odjezdů těžkých nákladních vozidel za den.

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 PM_{10} dosahují hodnoty $13,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a $PM_{2,5}$ hodnoty $8,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, přičemž příslušné imisní limity činí $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro PM_{10} a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro $PM_{2,5}$. Denní koncentrace PM_{10} dosahují hodnoty přibližně $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ při imisním limitu $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. U benzo(a)pyrenu se jedná o hodnoty do $0,3 \text{ ng}/\text{m}^3$ při imisním limitu $1 \text{ ng}/\text{m}^3$.

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 PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a benzen. Tyto nové imisní limity budou relevantní pro období provozu záměru. Nově bude pro PM_{10} stanoven roční imisní limit $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a denní imisní limit $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ s povoleným počtem překročení 18x za rok. Pro $PM_{2,5}$ bude roční imisní limit $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nově bude zaveden denní imisní limit pro $PM_{2,5}$ ve výši $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 PM_{10} maximálně $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, k $PM_{2,5}$ maximálně $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a k denním koncentracím PM_{10} maximálně $9,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. U benzo(a)pyrenu se jedná o hodnoty v řádu tisícín ng/m^3 . 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 $1,7 \text{ m}/\text{s}$. Za těchto podmínek je vhodné zintenzivnit všechna opatření na minimalizaci emisí prachu během stavebních prací. Počet dní v roce s imisním příspěvkem nad hodnotou $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ byl u denních koncentrací prachových částic PM_{10} vypočten po dobu maximálně 1 dne za rok, nad hodnotou $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maximálně 6 dní za rok, nad $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 PM_{10} ve výši přibližně $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a k denním koncentracím PM_{10} ve výši přibližně $13,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. U ročních koncentrací $PM_{2,5}$ byl u nejbližší obytné zástavby vyhodnocen maximální příspěvek přibližně $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. U benzo(a)pyrenu se jedná o hodnoty v řádu tisícín ng/m^3 .

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 $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$

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.

S pozdravem

Ing. Kurt Dědič

ředitel odboru ochrany ovzduší

schváleno elektronicky

Praha dne: 28. července 2026

Č. j.: MZP/2026/610/1530

Vyřizuje: Ing. Eva Warausová

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Vyjádření odboru 610 ENV/2026/329774 - MZP/2026/910/2786 - Rozeslání dokumentace EIA k záměr "Mercedes-Benz Truck Park v Chebu"

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.

S pozdravem

Ing. Linda Stuchlíková

ředitelka odboru adaptace na změnu klimatu

schváleno elektronicky



Váš dopis zn.: MZP/2026/910/2786
Ze dne: 10.07.2026
Naše zn.: POH/30543/2026-2/037300

Vyřizuje: Ing. Jindřich Hönig
Tel.: 474 636 290
Mobil:
E-mail: honig@poh.cz

Datum: 14.07.2026

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 00 Praha 10 – Vršovice

9gsaax4

Strategický podnikatelský park Cheb (SPP Cheb) – „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ – vyjádření k dokumentaci o vlivech záměru na životní prostředí

Na základě Vašeho oznámení o zveřejnění informace o dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí k výše uvedené akci ze dne 10. července 2026, Vám sdělujeme naše stanovisko, které platí dva roky ode dne vydání.

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 polder 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“

Ing. Lenka Bartošová



Digitální podpis:
15.07.2026 06:57

Ing. Lenka Bartošová
vedoucí odboru VH plánování
podepsáno elektronicky

Povodí Ohře, státní podnik

Bezručova 4219
Chomutov 430 03

tel +420 474 636 111
ID datové schránky 7ptt8gm

e-mail poh@poh.cz
web www.poh.cz

IČO 70889988
DIČ CZ70889988

Zapsán v obchodním rejstříku u Krajského soudu v Ústí nad Labem v oddílu A, vložce č. 13052

Rozdělovník

1114 4531, -883410, -1022470



OBVODNÍ BÁŇSKÝ ÚŘAD PRO ÚZEMÍ KRAJE KARLOVARSKÉHO

BOŽENY NĚMCOVÉ 1932, 356 01 SOKOLOV

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 00 PRAHA 10
IDDS: 9gsaax4

Váš dopis značky/ze dne

MZP/2026/910/2786

Naše značka

č.j. SBS 41942/2026/OBÚ-08
spis. zn. SZ SBS 39366/2026

Vyřizuje/linka

Ing. Nerad/352350748

V Sokolově dne

24. 7. 2026

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

Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského obdržel dne 13. 7. 2026 Vaši informaci o zveřejnění dokumentace k výše uvedenému záměru. Vzniknout by zde měla linka umožňující výrobu nákladních automobilů se spalovacím, ale i s elektrickým pohonem.

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.

„otisk razítka“

Ing. Dušan Špinetti
zástupce předsedy úřadu

Dokument je podepsán elektronickým podpisem
Podpisující: Ing. Dušan Špinetti
Organizace: Český báňský úřad
Sériové č. cert.: 24355732
Vydavatel cert.: PostSignum Qualified CA 4
Datum a čas: 24.07.2026 10:24:59
Dřívod:
Místo:



Č. j.	MZDR 22059/2026-2/ČIL-V	Ministerstvo životního prostředí
JID	 MZDRX021DJZW	Odbor posuzování vlivů na životní prostředí Vršovická 1442/65 100 10 Praha 10 ID DS: 9gsaax4
Datum	<i>uvedeno v doložce e-podpisu</i>	
Místo	Praha	
Vyřizuje	Mgr. Monika Vojáková	
Kontakt	Monika.Vojakova@mzd.gov.cz +420 224 972 581	
Váš dopis zn.	MZP/2026/910/2786	
Ze dne	10.července 2026	

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí

Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zřidel (dále jen „ministerstvo“) obdrželo dne 10. července 2026 informaci o dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí a zasílá k předložené dokumentaci ve smyslu § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) následující vyjádření.

Záměr je v Informačním systému EIA veden pod kódem MZP539, přičemž je zde zařazen podle přílohy č. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí do kategorie II, a to pod body II/96, II/106, II/107 a II/109.

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**.

Toto vyjádření však nenahrazuje závazná stanoviska, vyjádření a rozhodnutí k některým činnostem, která ministerstvo jako ústřední úřad státní správy podle § 35 lázeňského zákona vydává dle § 37 lázeňského zákona.

vz. RNDr. Pavel Procházka

Mgr. Zdeněk Třískala
vedoucí oddělení Český inspektorát lázní a zřidel

KRAJSKÝ ÚŘAD KARLOVARSKÉHO KRAJE

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Váš dopis značka / ze dne
MZP/2026/910/2786 / 10. 7. 2026

Naše značka
KK/3257/ZZ/26

Vyřizuje / linka
Ing. Mariňáková / 571

Karlovy Vary
7. 8. 2026

„Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ - vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) podle § 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

Ochrana přírody a krajiny (Ing. Vavříková/507)

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 (Ing. Poláková/415)

Z dokumentace vyplývá, že záměr představuje vybudování výrobního závodu společnosti Daimler Truck AG ve Strategickém podnikatelském parku Cheb (dále jen „SPP Cheb“), a to na pozemcích v katastrálním území Dolní Dvory a Dřenice u Chebu. Inženýrské sítě pro SPP Cheb, které jsou též součástí záměru, budou vybudovány na pozemcích v katastrálním území Dolní Dvory, Dřenice u Chebu, Chvoječná, Hradiště u Chebu, Horní Dvory, Cheb, Potočistě a Obilná. Realizace záměru bude probíhat i na pozemcích zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a je spojena s nezemědělským využitím zemědělské půdy do 1 roku (stavba inženýrských sítí) a trvalým zábořem půdy pro výstavbu objektů výrobního areálu, zpevněných ploch, objektů technické a dopravní infrastruktury. Záměrem je dotčen ZPF o výměře větší než 1 ha. Pro realizaci 1. etapy záměru bude nutné provést trvalé odnětí zemědělské půdy ze ZPF v rozsahu 68,6760 ha (plocha 1. etapy záměru a souvisejících technických a dopravních objektů). Pro všechny etapy rozvoje SPP Cheb bude proveden trvalý zábor ZPF v rozsahu celkem cca 105,5239 ha, a to postupně na základě žádostí o vynětí pro jednotlivé projekty, které budou navzájem navazovat, aby nevznikaly zbytné plochy.

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 (Ing. Raška/217)

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 štěrkopísků. Podrobnosti k řešení 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 (filtrovat) → nerostné suroviny → Surovinový informační systém (SurIS).

Ochrana ovzduší (Mgr. Zemanová/297)

Dokumentace záměru řeší výstavbu a provoz nového závodu na koncovou výrobu nákladních vozidel. Vzniknout by měla linka na výrobu vozů se spalovacím i elektrickým pohonem. Součástí areálu bude související administrativní, logistické, skladové a prodejní zázemí a související infrastrukturní objekty na území o celkové rozloze cca 110,17 ha. Záměr bude umístěn v tzv. Strategickém podnikatelském parku (SPP) situovaném východně od města Cheb v bezprostřední blízkosti dálnice D6. Nejbližší obytné objekty jsou situovány při ulici Pražská ve vzdálenosti minimálně 200 m západně.

V areálu budou v rámci 1. etapy vybudována parkoviště s celkem 775 parkovacími stáními pro osobní vozidla, 40 stáními pro nákladní vozidla (zásobování) a celkem 750 stáními pro vyrobená nákladní vozidla. V rámci 2. a 3. etapy bude vybudováno dalších 380 parkovacích stání pro osobní vozidla a 30 stání pro nákladní vozidla (zásobování).

Záměr je spojen také s realizací související dopravní a technické infrastruktury. K obsluze areálu je navrženo vybudování třech okružních křižovatek při vjezdech do areálu, výstavba cyklostezky, přeložka stávající příjezdové komunikace ke štěrkopískovně a zkapacitnění dvou okružních křižovatek při exitech 152 a 154 z dálnice D6. Veškerá provozní nákladní doprava bude organizována tak, aby byla primárně vedena přes nová napojení rovnou na dálnici D6, čímž bude minimalizováno zatížení městské uliční sítě a negativní vlivy na obytné území.

Technologickými zdroji znečišťování ovzduší budou:

- automatizovaná lakovna podvozků (2 stříkací boxy a elektrická sušárna) o celkové roční spotřebě 272 tun lakovací směsi a projektované výrobní kapacitě 34 000 podvozků nákladních aut a dokončovací lakovna podvozků (kombinovaná stříkací a sušící kabina)
- 3 naftové záložní zdroje elektrické energie a 2 naftová čerpadla požárního systému

Vytápění budov a výroba tepla pro technologické procesy (např. lakovnu) bude zajištěno pomocí tepelných čerpadel. Žádný spalovací tepelný zdroj nebude provozován.

Navržená kompenzační opatření:

Po celém obvodu záměru bude realizován veřejně přístupný 50 m široký izolační zelený pás. Při jižním okraji areálu, v rámci zeleného pásu, budou vytvořeny zelené plochy osázené lesostepními porosty. Součástí kompenzačních opatření bude také realizace náhradní výsadby za odstraněnou zeleň. Podél veřejně přístupných ploch (parkoviště, komunikace mezi kruhovými objezdy a další zpevněné plochy) a podél nově vybudovaných komunikací bude realizována výsadba dřevin.

Pro dobu výstavby jsou navržena technická a organizační opatření ke snižování sekundární prašnosti – např. pro staveništní nákladní dopravu v maximální možné míře využívat východní sjezd/nájezd na dálnici D6, při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky, provádět čištění staveništních ploch a staveništních komunikací, odkryté suché plochy skrápět, a to v době déletrvajícího sucha nebo při větrném počasí, skrápět drcený materiál v drtičce odpadů, zaplachtovat automobily, které budou odvážet a dovážet surovinu s frakcí menší než 4 mm, aplikovat další opatření k předcházení vzniku prašnosti a k omezování jejího šíření

na staveništi při provádění staveb, terénních úprav nebo odstraňování staveb podle přílohy č. 10 k zákonu č. 201/2012 Sb. Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Vliv výstavby a provozu záměru byl hodnocen samostatnou rozptylovou studií (Zambojová, 05/2026). V rámci studie byl počítán imisní příspěvek provozu závodu způsobený novými technologickými zdroji emisí i generovanou osobní i nákladní automobilovou dopravou realizovanou v areálu závodu i na veřejných příjezdových komunikacích. Počítány byly také imisní příspěvky stavebních činností včetně generované dopravy v etapě výstavby závodu.

Dle rozptylové studie je kvalita ovzduší v řešené oblasti dobrá a jsou zde s rezervou plněny zákonné imisní limity pro všechny sledované znečišťující látky (NO_x , PM_{10} i $\text{PM}_{2,5}$, benzen a benzo(a)pyren). Z hlediska znečištění ovzduší bude prioritním zdrojem emisí znečišťujících látek doprava zajišťující obsluhu výrobního areálu (osobní doprava zaměstnanců, dovoz dílů a dalšího materiálu, odvoz vyrobených nákladních aut zákazníkům, odvoz odpadů,...). Emise z technologických zdrojů (lakovna) a z náhradních zdrojů energie (dieselaagregáty a požární čerpadla) budou minimální. Dle závěrů rozptylové studie nebude navrhovaný záměr významným zdrojem emisí znečišťujících látek a kvalita ovzduší bude i nadále splňovat limity stanovené platnou legislativou, a to jak po dobu výstavby záměru, tak i po jeho uvedení do plného provozu.

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 (Ing. Moudrá/581)

Na základě předložené dokumentace záměru bude záměr zdrojem pouze srážkových vod pocházejících ze střech a zpevněných ploch.

Vlivy na vody jsou hodnoceny jako negativní, nicméně přijatelné. Důvodem je skutečnost, že realizací záměru lze očekávat významné zvětšení zpevněných ploch, a tím omezení přirozeného vsaku atmosférických srážek do horninového prostředí. Pro minimalizaci těchto vlivů jsou navrhována nápravná opatření spočívající ve vybudování retenčně vsakovacích objektů s možností zasakování čistých nebo předčištěných srážkových vod v místě dopadu. V případě naplnění retenčních nádrží budou vody řízeně odváděny nově vybudovanou dešťovou kanalizací do vodního toku – řeky Ohře.

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.**

Ing. Regina Martincová
Karlovarský kraj
Dne: 07.08.2026 09:38

Ing. Regina Martincová
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



Č. j. MK 49152/2026 OPP
Sp. Zn. MK-S 6606/2026 OPP
Vyřizuje Ing. M. Exnarová
Kontakt 257 085 487
Datum 10. 8. 2026

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Ing. Kateřina Tytlová
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Vyjádření Ministerstva kultury - posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů – rozeslání a zveřejnění informace o dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí

Ministerstvo kultury obdrželo Vaši informaci o rozeslání a zveřejnění informace o dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí ze dne 10. července 2026 pod č. j. MZP/2026/910/2786.

Předmět žádosti:

Dokumentace je zveřejněna v Informačním systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia, pod kódem záměru MZP539.

Předkladatel: Daimler Truck AG, Fasanenweg 10, 70771, Leinfelden-Echterdingen (Dirk Schlicht, vedoucí projektu)

Zpracovatel: DEKONTA, a.s., Dřetovice 109, 273 42 Stehelčevy (řešitel Ing. Pavel Veselý a kol.)

Datum zpracování: červen 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.

S pozdravem

Ing. Michaela Exnarová

ředitelka Odboru památkové péče Ministerstva kultury

Elektronický podpis: 10.8.2026

Certifikát autora podpisu:

Jméno: Ing. Michaela Exnarová

Vydal: PostSignum Qualified CA 4

Platnost do: 17.5.2029 08:18 +02:00

Na vědomí:

Národní památkový ústav, generální ředitelství, Ing. Milena Andrade Dneboská

Hlavní 504
353 01 Mariánské Lázně
tel.: 951 424 101
ID DS: w9kdyqm
e-mail: slavkovsky.les@aopk.gov.cz
www.aopk.gov.cz

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence
Vršovická 1442/65
Praha 10
100 10

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/0461/SL/2026 - 2

VYŘIZUJE: Mgr. Pavla Tájková

DATUM: 12. 8. 2026

VYJÁDŘENÍ

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, obdržela žádost Ministerstva životního prostředí, odboru posuzování na životní prostředí a integrované prevence, o vyjádření v rámci procesu vedeného dle 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 (dále jen „Zákon“) v souvislosti s rozesláním a zveřejněním informace o dokumentaci vlivů na životní prostředí záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ (dále také „záměr“). Zpracováním vyjádření bylo pověřeno Regionální pracoviště Správa CHKO Slavkovský les.

Záměrem je výstavba závodu společnosti Daimler Truck AG pro koncovou výrobu nákladních automobilů Mercedes-Benz v rámci Strategického podnikatelského parku Cheb (SPP Cheb). Předmětem výroby je kompletace (z dovezených komponent) nákladních vozů se spalovacím i elektrickým – bezemisním pohonem s předpokládaným zahájením výroby v roce 2029.

Součástí areálu bude související administrativní, logistické a skladové zázemí a související infrastruktura a dopravní objekty. Investorem infrastrukturálních objektů je Státní investiční a rozvojová společnost (SIRS).

Řešené území SPP Cheb představuje souvislý celek o celkové výměře 133 ha s převážně obdélníkovým tvarem orientovaným v západovýchodním směru. Po obvodu SPP Cheb je navržen veřejně přístupný pás izolační zeleně o šířce přibližně 50 m. Rozloha zeleného izolačního pásu je 22,81 ha. V rámci informačního systému EIA na internetových stránkách www.mzp.cz/eia je záměr evidován pod kódem **MZP539**.

Z hlediska plošného uspořádání je možno záměr rozdělit na tři základní etapy:

- 1. etapa o rozloze cca 65,32 ha, která zahrnuje hlavní výrobní závod Mercedes-Benz,
- 2. etapa o rozloze cca 25,5 ha (opce Daimler Truck AG) umožňující rozšíření výrobního závodu, a
- 3. etapa o rozloze cca 16,4 ha + 2,94 ha s možností vybudování subdodavatelských a doplňkových provozů pro Daimler Truck AG.

Dokumentaci záměru zpracovala firma DEKONTA, a.s., odpovědný řešitel Ing. Pavel Veselý (autorizovaná osoba dle §19 Zákona).

Hodnocení vlivu zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 67 zák. č. 114/1992 Sb. bylo zpracováno k 29. 6. 2026 autorizovanou osobou dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody

a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“), pro účely provádění hodnocení ve smyslu § 67 ZOPK Ing. Kateřinou Lagner Zímovou.

Dle Zákona se posuzují 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.

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 3 druhy chráněné ZOPK (kulík hnědý, vodouš rudonohý a bekasina otavní) 6 druhů z Červeného seznamu ČR a 4 druhy chráněné směrnicemi EU (viz příloha), přičemž jsou výjimečně vysoké i početnosti hejn (až 90 ks labutí velkých či pravidelně 200 ks, vzácně až 2 tisíce ks čejek chocholatých). Celkový seznam druhů významně dotčených záměrem včetně druhů chráněných dle směrnice EU je uveden v Příloze I.

Mokřad však slouží také jako hnízdní biotop, a to pro čejku chocholatou a kulíka říčního (druhy dle Červeného seznamu v kategorii zranitelné). V minulosti zde byla zaznamenána také ropucha krátkonohá.

Navrhovanými kompenzačními opatřeními jsou tůňky na otevřeném prostranství v pásu 50 m podél jižního okraje Truck parku. I přes charakter tůňek (bez doprovodné výsadby, s pozvolným sklonem břehů), které hodnotíme velmi pozitivně, **se jedná svou rozlohou o nedostatečné kompenzační opatření**, které nemůže nahradit ztrátu téměř 2 ha významného polního mokřadu.

Rozlohu jižního zeleného pásu s vodními prvky doporučujeme proto zvětšit (rozšířit) minimálně na dvojnásobek. Dle odborného názoru také nelze předpokládat, že ponechání již tak citelně redukováné plochy náhradních biotopů v 50 m pásu v těsné vazbě na areál a halové objekty budou plnit na 100 % své ekologické funkce tak, jako by je plnily na původním otevřeném prostranství daného biotopu. Veškeré negativní vlivy ze záměru plynoucí (rušení hlukem, světlem, provozem obecně, existencí staveb, změna mikroklimatických podmínek) budou toto náhradní stanoviště citelně ovlivňovat. Proto by měla být realizována ve větší míře a pokud možno i dále od areálu samotného s predikcí, že na těchto místech ani v budoucnu (další etapy) nedojde ke kolizi zájmů investora a funkcí, které mají náhradní biotopy plnit.

Ostatní doporučení k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativního vlivu záměru jsou vhodně zpracována v biologickém hodnocení v kap. 6, s důrazem na osetí a následnou údržbu lučních společenstev květnatou směsí s následným sečením s možností odkvětu rostlin a podporou mozaikovitosti (rozrůzněnost seče ploch v čase). Velmi důležité je k výsadbám zvolit původní druhy

dřevin. Velmi také doporučujeme zelené střechy (alespoň na doprovodných budovách) a v případě, že zelené střechy nejsou technicky možné, tak vertikální zelené stěny. Velice kladně hodnotíme revitalizaci koryta vodního toku u jižní hranice záměru. Z dokumentace není patrné umístění suchého poldru zachycujícího dešťovou vodu. Velmi vhodné by bylo ho umístit do blízkosti nebo přímo dovnitř jižního zeleného pásu. Svody dešťové vody by bylo dobré doplnit zdroj vody pro tůň a 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** (kosení, vyřezávání náletů, likvidace invazivních druhů) **a zajištění dostatku vody** (některé tůně se stabilním stavem vodní hladiny, jiné alespoň po část roku) může být postačující jako náhradní opatření pro některé z dotčených zjištěných zvláště chráněných druhů (ropucha obecná, čolek obecný, čmeláci, netopýři a druhy ptáků zemědělské krajiny – koroptev polní, bramborníček hnědý, strnad luční, ůhýk obecný atd.).

Součástí dokumentace záměru je i navrženo osazení **fotovoltaických panelů** na 60 % plochy střechy, což dle odhadů činí 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 je tomu u vodních ploch. Vodní ptáci (např. kachny, potápky) si panely mohou splést s vodou, pokusit se na nich přistát, a utrpět tak zranění. (Tento jev je dobře doložený z rozsáhlých pouštních solárních parků v USA.)

Pro případnou instalaci fotovoltaické elektrárny proto **důrazně doporučujeme** na základě metodiky (Mitigační opatření pro snížení mortality ptáků a netopýřů na větrných a solárních elektrárnách, AOPK ČR 2025) **tato opatření** (která chybí v biologickém hodnocení !):

- 1) **Aplikace antireflexních** vrstev představuje jediné technicky ověřené řešení pro snížení polarizace. Laboratorní studie prokázaly, že snižují polarizaci až o 12 %. Komerční panely stále častěji využívají antireflexní vrstvy, které snižují míru odlesků a pomáhají zvyšovat propustnost světla a tím i celkovou účinnost fotovoltaického modulu. Opatření je tak výhodné i z ekonomického hlediska. Vhodné je tuto antireflexivní vrstvu doplnit také o prvky odrážející UV světlo. Polepy jsou doplněny vrstvami obsahující UV vzory viditelné pouze pro ptáky, které je na panely upozorní a odrazují je od přistání.
- 2) **Začlenění bílé mřížky** z nepolarizujícího materiálu na povrch solárních panelů vedlo ke snížení jejich přitažlivosti pro vodní hmyz o 80–95 %, přičemž toto opatření bylo účinné pro více taxonů (jepice, chrostíci, komáři). Solární aktivní plocha se tímto opatřením snížila jen o 2–3 %. Účinná tloušťka linie mřížky je 1–5 mm, přičemž maximálního účinku bylo dosaženo, když nepolarizující povrch pokrýval 2–6 % plochy panelu. Účinnost opatření potvrdily terénní studie z Evropy i Severní Ameriky (Black a Robertson 2020). V době tvorby tohoto dokumentu však nejsou k dispozici žádné větší studie, které by testovaly účinnost opatření u velkokapacitních solárních elektráren.

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, rozsáhlé zemědělské plochy v okolí umožňují delší pohledové vazby. Nový areál bude pohledově exponovaný zejména ze severních a východních směrů a lokálně také z rekreačních oblastí v okolí vodní nádrže Jesenice. Záměr je viditelný z vyvýšených míst jako je 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, výškou a funkčními požadavky. Všechny budovy jsou navrženy jako jednoduché jednopodlažní průmyslové haly s velkými podlahovými plochami a betonovou podlahou. Tvar budov bude obdélníkový s minimální členitostí fasády, světlou výškou od 8 do 12 m a plochými nebo mírně svažitými střechami vybavenými technologickou nástavbou. Výška stavebních objektů nepřesáhne výškový limit 20 m stanovený územním plánem. Architektonické řešení fasád bude v šedých odstínech s jemnou mikroprofilací povrchu, která omezuje odrazivost fasádních ploch, snižuje riziko vzniku rušivých světelných odlesků. Konkrétní odstíny budou zvoleny v rámci spektra šedých tónů odpovídajících celkovému architektonickému řešení stavby.

Střešní konstrukce je navrhovaná **v bílé barvě**. Vzhledem k velkým rozlohám střešních ploch **doporučujeme opět šedavé odstíny**. Nejvhodnějším řešením je využití zelených střech, a to alespoň na budovách, kde to je technicky možné (doprovodných, skladovacích a administrativních budovách).

Plánovaný zelený izolační pás s výsadbou dřevin může představovat významnou roli ke zmírnění vizuálních dopadů a k lepšímu začlenění areálu do okolní krajiny. Navrhujeme jeho využití na alespoň 70 % obvodu areálu (nevysazovat mimo okolí vodních prvků v biopásu na jižní straně). Kde není možné využít výsadbu, využít vhodnou modelaci terénu (zemní val apod.)

Důležitým faktorem určujícím míru začlenění do krajiny, ale i vliv na biotu je **osvětlení celého areálu**, resp. snaha o minimální světelné znečištění okolí. **Všechna osvětlovací i reklamní zařízení musí splňovat normu ČSN 36 0459 Omezování nežádoucích účinků venkovního osvětlení.**

Dle dokumentace bude venkovní areálové osvětlení a osvětlení parkovišť instalováno v nejnižší možné výšce v souladu s provozními požadavky a bude směřovat výhradně dolů – lampy budou vybaveny stíněním, aby se zabránilo rozptýlu světla směrem vzhůru a do okolí, s použitím teplých LED zdrojů o barevné teplotě 2700 K. Po ukončení výrobního provozu bude intenzita osvětlení výrazně omezena, případně zcela vypnuta. Navržené řešení minimalizuje světelné emise do okolní krajiny a omezuje jejich vliv na noční krajinný ráz i na okolní ekosystémy. Při definování světelného spektra budou dále zohledněny požadavky metodiky U500 – Metodika hodnocení vlivů světelného znečištění na volně žijící živočichy a ekosystémy.

Důležitou podmínkou je **vypnutí či významné snížení úrovně osvětlení v době od 22:30 do 5:30**. Zelené plochy zůstanou neosvětlené z důvodu ochrany hmyzu a drobných zvířat. Osvětlení bude významně eliminováno směrem k náhradním biotopům v jižní části zeleného pásu.

Z hlediska krajinného rázu náš úřad souhlasí s hodnocením krajinného rázu CHKO Český les (Vondráčková 9/2025): Ve smyslu ustanovení § 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 hodnotit jako **podmíněně akceptovatelný** z hlediska ochrany krajinného rázu.

„otisk kulatého
úředního razítka“

„podepsáno elektronicky“

Ing. Jindřich Horáček, Ph.D.
ředitel regionálního pracoviště

Rozdělovník

- originál je součástí elektronického spisu: SR/0461/SL/2026
- stejnopis se doručí v digitální podobě:
Ministerstvo životního prostředí ČR, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, Vršovická 1442/65, Praha 10, PSČ 100 10, IDDS: 9gsaax4

Příloha I – seznam druhů ptáků vázaných na polní mokřad v severní části (pozorování dle Nálezové databáze AOPK ČR od roku 2006), významně dotčených navrhovaným záměrem, pro které jsou navrhujiící kompenzační opatření dle názoru AOPK ČR **nedostatečná**.

Z druhů zvláště chráněných v jednotlivých kategoriích dle jejich ohrožení dle ZOPK a vyhlášky č. 395/1992 Sb.:

Kriticky ohrožené druhy (KO):

- Kulík hnědý (*Charadrius morinellus*) – druh směrnice BD I, Červený seznam: RE, na lokalitě zaznamenán celkem 5x, nehnízdící
- Vodouš rudonohý (*Tringa totanus*) – Červený seznam: CR, zaznamenán na průtahu

Silně ohrožené druhy (SO):

- Bekasina otavní (*Gallinago gallinago*) – Červený seznam: EN, zaznamenávána pravidelně, pravděpodobně nehnízdící

Druhy uvedené v Červeném seznamu (v kategorii zranitelný, VU), bez zvláštní druhové ochrany:

- Čejka chocholátá (*Vanellus vanellus*) – zaznamenávána pravidelně, v roce 2008 až 2 tisíce jedinců, v dalších letech 200 ex. hejna na průtahu. Na lokalitě i hnízdící.
- Husa velká (*Anser anser*) – v ploše zaznamenávána pravidelně
- Kulík říční (*Charadrius dubius*) – v ploše zaznamenávána pravidelně
- Labuť velká (*Cygnus olor*) – zaznamenávána pravidelně, až 95 ex. na průtahu.
- Racek chechtavý (*Chroicocephalus ridibundus*) - v ploše zaznamenávána pravidelně

Druhy chráněné směrnicemi EU (nezařazené jako zvláště chráněné druhy dle ZOPK a mimo Červený seznam):

- Jespák bojovný (*Calidris pugnax*) – druh směrnice BD I
- Kulík zlatý (*Pluvialis apricaria*) – druh směrnice BD I
- Labuť zpěvná (*Cygnus cygnus*) – druh směrnice BD I
- Vodouš bahenní (*Tringa glareola*) – druh směrnice BD I

Příloha II. – Seznam citované literatury

Black, T.V. & Robertson, B.A. 2020. How to disguise evolutionary traps created by solar panels. *Journal of Insect Conservation*. 24(2):241–247. DOI: 10.1007/s10841-019-00191-5.

Hodnocení krajinného rázu CHKO Český les Ing. arch. Simona Vondráčková, Ph.D. 9/2025



KARLOVARSKÝ KRAJ

ČLEN RADY KARLOVARSKÉHO KRAJE

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Váš dopis značka / ze dne
MZP/2026/910/2786 / 10. 7. 2026

Naše značka
KK/3258/ZZ/26

Vyřizuje / linka

Karlovy Vary
11. 8. 2026

„Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ – vyjádření podle § 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

Záměrem je vybudování a provoz výrobního závodu společnosti Daimler Truck AG na kompletaci nákladních vozidel Mercedes-Benz se spalovacím i elektrickým pohonem, a s roční výrobní kapacitou 34 000 nákladních vozidel. Součástí areálu bude související administrativní, logistické, skladové a prodejní zázemí a související infrastrukturní objekty na území o celkové rozloze cca 110,17 ha. Záměr je situován v nově budovaném Strategickém podnikatelském parku Cheb (dále jen „SPP Cheb“) situovaném východně od města Cheb v bezprostřední blízkosti dálnice D6, a to na pozemcích v katastrálních územích Dolní Dvory a Dřenice u Chebu, a to zejména na p. p. č. 1212/1 v k. ú. Dřenice u Chebu. Inženýrské sítě pro SPP Cheb, které jsou součástí záměru, budou vybudovány na pozemcích v katastrálních územích Dolní Dvory, Dřenice u Chebu, Chvoječná, Hradiště u Chebu, Horní Dvory, Cheb, Potočiště a Obilná.

V rámci záměru bude v 1. etapě vybudováno celkem 775 parkovacích míst pro osobní vozidla, 40 míst pro nákladní vozidla (zásobování) a celkem 750 míst pro vyrobená nákladní vozidla. V rámci 2. a 3. etapy bude vybudováno dalších 380 parkovacích stání pro osobní vozidla a 30 stání pro nákladní vozidla (zásobování). V rámci záměru dojde také k vybudování související dopravní a technické infrastruktury, a to třech okružních křižovatek při vjezdech do areálu, cyklostezky, přeložky stávající příjezdové komunikace ke štěrkopískovně a zkapacitnění dvou okružních křižovatek při exitech 152 a 154 z dálnice D6. Veškerá provozní nákladní doprava bude organizována tak, aby byla primárně vedena přes nová napojení rovnou na dálnici D6, čímž bude minimalizováno zatížení městské uliční sítě a negativní vlivy na obytné území. Po obvodu SPP Cheb bude realizován veřejně přístupný pás izolační zeleně o šířce cca 50 m. Při jižním okraji areálu, v rámci zeleného pásu, budou vytvořeny zelené plochy osázené lesostepními porosty. Součástí kompenzačních opatření bude také realizace náhradní výsadby za odstraněnou zeleň. Podél veřejně přístupných ploch a nově vybudovaných komunikací bude realizována výsadba dřevin. Pro dobu výstavby jsou navržena technická a organizační opatření ke snižování sekundární prašnosti.

Oznamovatelem je Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o., Bucharova 2928/14a, 158 00 Praha, IČO: 06277781.

Vliv výstavby a provozu záměru byl hodnocen samostatnou Rozptylovou studií (Zambojová, 05/2026), ve které byly počítány imisní příspěvky provozu závodu i imisní příspěvky generované osobní i nákladní automobilové dopravy. Počítány byly také imisní příspěvky stavebních činností včetně generované dopravy v etapě výstavby závodu. Dle závěrů rozptylové studie je kvalita ovzduší v řešené oblasti dobrá a jsou zde s rezervou plněny

zákonné imisní limity pro všechny sledované znečišťující látky. Předmětný záměr nebude významným zdrojem emisí znečišťujících látek a kvalita ovzduší bude i nadále splňovat limity stanovené platnou legislativou, a to jak po dobu výstavby záměru, tak i po jeho uvedení do plného provozu.

K záměru byly vypracovány akustické studie hodnotící výstavbu záměru, provoz záměru a generovanou automobilovou dopravu. Z uvedených studií vyplývá riziko překročení platných hlukových limitů pro několik chráněných staveb v blízkosti stávajících komunikací, a to již za současného stavu v důsledku dopravní zátěže. Toto riziko vlivem realizace záměru dále vzroste, proto jsou pro jeho minimalizaci navržena protihluková opatření spočívající buď v technických opatřeních přímo na komunikaci (snížení maximální povolené rychlosti na ulici Pražská v lokalitě u železničního viaduktu) nebo přímo na chráněných objektech (rekuperace, větrací štěrby). Neopomenutelným opatřením je směrování nákladní dopravy primárně na východní sjezd/nájezd na dálnici D6, tj. Exit 152. Při realizaci navržených opatření nebudou hlukové limity pro denní i noční dobu překračovány.

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

Ing. Jan Vrba
P540444
Karlovarský kraj
Dne: 11.08.2026 13:15

Ing. Jan Vrba
člen Rady Karlovarského kraje

Věc: Vyjádření k dokumentaci EIA – kód záměru MZP539

Název záměru: Mercedes-Benz Truck Park v Chebu

Adresát:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

ID datové schránky: 9gsaax4

E-mail: posta@mzp.cz

Podavatel vyjádření:

Jméno a příjmení: **Tomáš Peták**



Dotčená obec: Cheb

Jakožto dotčená veřejnost podávám v zákonné lhůtě v souladu s § 8 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, toto vyjádření k dokumentaci výše uvedeného záměru.

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 přírodě 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.

2. Doprava a převedení zátěže na železnici

- **Kolejová doprava:** Aby se předešlo enormnímu zatížení silniční sítě v Chebu, požaduji prověřit a zapracovat řešení, které přivede kolejovou dopravu (vlečku) přímo do areálu Truck Parku, a převede tak maximum nákladu na železnici.
- **Posouzení kapacity silnic:** Žádám o detailní dopravně-inženýrské posouzení zohledňující kumulativní vlivy s již existujícími zónami, aby nákladáky nezpůsobovaly dopravní kolapsy na stávajících komunikacích.

- **Požaduji 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 pruhů pro oddělení nákladní dopravy směřující do areálu od ostatního provozu.**
- **Požaduji prověřit a navrhnout místa s dostatkem parkovacích ploch pro nákladní automobily (kamiony) , kde budou řidiči trávit čas před vykládkou/ nakládkou a povinné pauzy.**
- Požaduji 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.

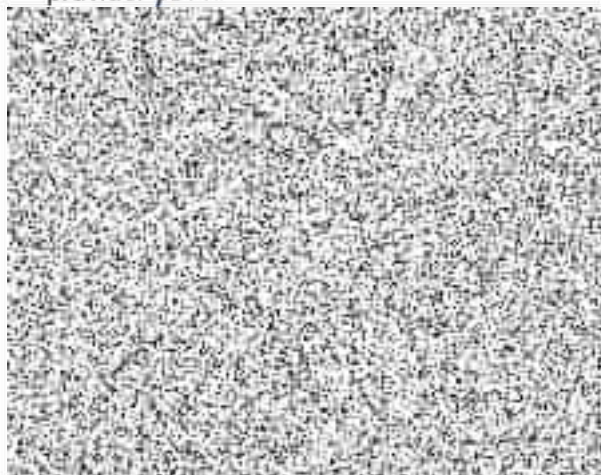
3. Hluková zátěž, vibrace a ovzduší

- **Ochrana před hlukem v režimu 24/7:** Požaduji 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.

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.



Podatel

Michal Tancoš

**Adresát**

Ministerstvo životního prostředí ČR
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

Datovou schránkou

Cheb 17. 07. 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 řešení*¹ (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.

¹ Strategický podnikatelský park Cheb. Dokumenty. Odborné posouzení konceptu v oblasti energetických řešení. Červen 2025. Online: https://www.parkcheb.cz/wp-content/uploads/2025/06/Posouzeni_Enviros.pdf

² TEREa Cheb s.r.o. Cena tepla od 01. 01. 2026. Online: <https://www.terea-cheb.cz/index.php/dodavky-tepla-a-energie/cena-tepla-2026>

- [4] Podkladem pro studii SIRS byla studie podatele³ 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 elektrofloty. 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 spadal 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 ole-

³ Studie podatele. Únor 2025. Online: <https://www.protizone.cz/zdroje/policy-paper-podnikatelsky-park-cheb-unor-2025.pdf>

⁴ MPO ČR. Emisní faktor CO₂ z hrubé výroby elektřiny za rok 2025. Online: https://mpo.gov.cz/assets/cz/energetika/statistika/elektrina-a-teplo/2026/4/Metodika-emisni-faktor-CO2_elektrina_2025.pdf

je⁵ 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 směšného 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 ušlou 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

⁵ MPO ČR. Výpočet úspor emisí CO₂. Online: <https://mpo.gov.cz/dokument6794.html>

⁶ Bressler, R.D. The mortality cost of carbon. *Nat Commun* 12, 4467 (2021). Online: <https://doi.org/10.1038/s41467-021-24487-w>

⁷ Columbia University, New York. Center for Environmental Economics and Policy (CEEP). Working paper 11. Srpen 2020, s. 2. Online: <https://ceep.columbia.edu/sites/ceep.columbia.edu/files/content/papers/n11.pdf>

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 nejefektivnější 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 spo-

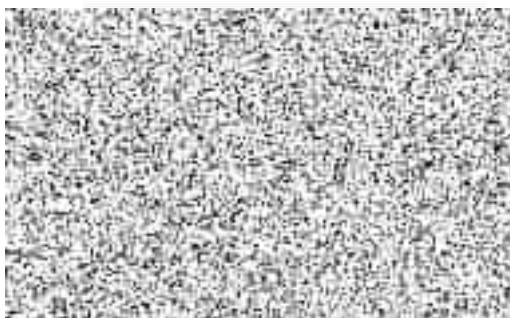
třebovávat elektřinu z českého mixu s významným podílem fosilní elektřiny a dle odhadu emisního faktoru v roce 2029 produkovat 21 625 t CO₂ ročně, což je nad hodnotou 20 000 t CO₂ ročně, od které podle metodiky EU projekt vyžaduje hodnocení uhlíkové stopy.

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 nejefektivnější 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.



910 3/-

Podatel: Ing. Tomáš Ciba



Centrální podatelna MŽP
8803554659
Ev. č.: **ENV/2026/337180**
Listy p.řil.: 3/0/0 Došlo: 23.7.2026 7:20
Číslo jednací:

Ministerstvo životního prostředí

odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

IDS: 9gsaax4 | e-mail: posta@mzp.gov.cz

V Chebu dne 20.07.2026

ODŮVODNĚNÉ NESOUHLASNÉ VYJÁDRĚNÍ K DOKUMENTACI EIA

Záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ – požadavek na závaznou protihlukovou bariéru v ulici Pražská a na veřejné projednání

Kód záměru MZP539 | č. j. MZP/2026/910/2786 | lhůta pro vyjádření do 12. 8. 2026

Podle § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), podávám jako veřejnost toto odůvodněné nesouhlasné vyjádření k dokumentaci záměru. Jsem dlouhodobým obyvatelem ulice Luční v Chebu, tedy obytného území v blízkosti dopravně zatížené ulice Pražská.

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.

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

Požadují, 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.

4. Požadavek na veřejné projednání

Protože toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti k dokumentaci, požadují, 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 požadují zejména objasnit:

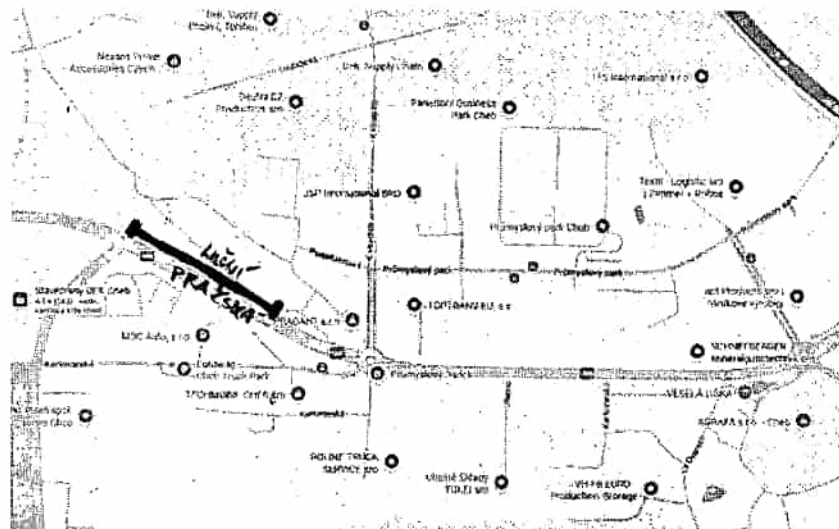
- jak bude právně a technicky zajištěno snížení rychlosti na 50 km/h ještě před zahájením provozu a jak bude jeho dodržování kontrolováno,
- proč dokumentace ponechává protihlukovou stěnu jen jako případnou pozdější alternativu, přestože předpokládá další nárůst hluku u již nadlimitně zatížených objektů,
- 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.

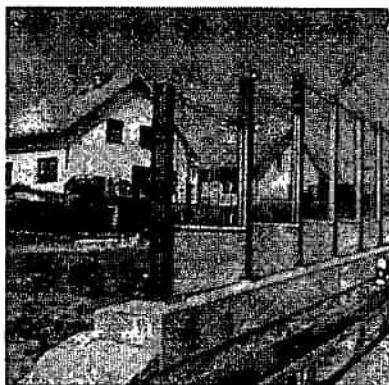


Příloha č. 1 – orientační umístění protihlukové bariéry



Červeně je vyznačen orientační úsek požadované protihlukové bariéry podél ulice Pražská. Přesnou polohu, délku a výšku musí určit podrobná akustická studie.

Příloha č. 2 – ilustrační typ protihlukové bariéry



ilustrační konstrukce: betonový sokl, kovové sloupky a protihlukové panely. Konečné provedení musí mít doložené akustické vlastnosti a odpovídat výsledkům akustické studie.

Použité podklady

- Informace o dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“, MŽP, č. j. MZP/2026/910/2786 ze dne 10. 7. 2026.
- Dokumentace EIA záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“, kód MZP539, DEKONTA, a.s., 07/2026, zejména str. 181–184 a 210–211.
- Příloha č. 1 – orientační mapové vyznačení požadovaného úseku protihlukové bariéry.
- Příloha č. 2 – ilustrační fotografie možného konstrukčního řešení protihlukové bariéry.

Ministerstvo životního prostředí
odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 PRAHA

Dobrý den,

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 (NOx, 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 PM2.5 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)?

S pozdravem

Ing. Pavel Nový



Adresát:

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

Datová schránka: **9gsaax4**

NAŠE ZN.: SPP/VIII/2026

VYŘIZUJE: Licková

TELEFON: +420 777 293 278

E-MAIL: info@oponent.cz

DATUM: 07.08.2026

Vyjádření k záměru s kódem **MZP539**

Vyjádření podávám jako **dotčená veřejnost** podle zákona č. 100/2001 Sb. § 3 písm. i) bod 2: Dotčenou veřejností je právnická osoba soukromého práva, jejímž předmětem činnosti je podle zakladatelského právního jednání ochrana životního prostředí nebo veřejného zdraví, a jejíž hlavní činností není podnikání nebo jiná výdělečná činnost.

OPONENT, z.s. je právnická osoba soukromého práva, splňující výše uvedenou definici. Právnická osoba OPONENT, z.s. byla registrována dne 08.04.2008.

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, a to:

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 dikce 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 (podléhá posuzování, stanoví-li tak závěr zjišťovacího řízení) 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 parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 parkovacích stání) - kategorie II (podléhá posuzování, stanoví-li tak závěr zjišťovacího řízení) 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, 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 oblastech:

- (1) ZMĚNY EVAPOTRANSPIRACE, včetně opatření navrhovaných pro posuzovaný záměr, s ohledem na rozsáhlé plochy záměru horizontální a vertikální, na rozsáhlé plochy zastavěné a zpevněné, na výšku budov, na klimatizaci (a její vliv zvyšování teploty ovzduší na výstupu, vně budov);
- (2) 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 PLZ LM Františkovy Lázně;
- (3) HORNINOVÉHO PROSTŘEDÍ, s ohledem na chybějící administrativní povinnost, kterou je odpis příslušné části zásob ložiska hnědého uhlí, nebo chybějící informaci, zda (ne)došlo k zachycení ložiskově významných poloh štěrkopísků jako pokračování ložiska Dřenice severním směrem při realizaci inženýrsko geologického nebo hydrogeologického průzkumu.
- (4) AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY K ŽELEZNIČNÍMU PŘEKLADIŠTI, z pohledu střetu předkládaných zájmů, kdy průmyslová zóna byla úmyslně umístěna „co možná nejdál“ od ploch bydlení, rekreace, popř. drobných služeb a výroby, ovšem 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 záborem cca 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 cca 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. Zároveň z Klimatické studie – Příloha č. 9, 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.

Což jsou 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 doporučovaných pro rozsáhlé průmyslové areály, měla by obsahovat zejména:

1. Kvantifikaci evapotranspirace

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

Například pomocí modelů Urban Adaptation Model, InVEST, ENVI-met, CROPWAT, FAO Penman-Monteith.

2. Povinný podíl vysoce evapotranspiračních ploch

Ne pouze procento zeleně, ale specifikaci:

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

Travník 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,
- tůňe,
- bioswales,
- vegetační průlehy,
- dešťové zahrady.

4. Zelené střechy

Klimatická studie uvádí přípravu cca 60 % střechy pro FVE. Neřeší však kombinaci FVE + extenzivní zelená střecha, která bývá z hlediska mikroklimatu výrazně účinnější.

5. Stromové aleje a stínící prvky

Především v částech areálu:

- parkoviště,
- logistické plochy,
- manipulační dvory,

které patří mezi největší zdroje přehřívání areálu.

6. Povinnost využití srážkové vody

Nejen její retence. Vhodné je:

- závlahové využití,
- 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 jak u samotného záměru, tak ani v případě hodnocení kumulace.

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

(2) INFILTRACE

Záměr je umístěn:

- v CHOPAV Chebská pánev podle § 28 vodního zákona,
- v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně,
- a současně dochází k záboru více než stovky hektarů dosud převážně nezastavěného území.

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

Evapotranspirace představuje jen 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 méně vody vrátí do atmosféry prostřednictvím vegetace, ale i otázka, zda se méně 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. Proto by dokumentace měla hodnotit nejen množství zadržené dešťové vody v retenčních nádržích, ale i otázky:

- zda po realizaci areálu bude 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 NV č. 152/1992 Sb. Omezení stanovené uvedeným NV č. 152/1992 Sb., že je zakázáno budovat a provozovat velkokapacitní zemědělské stavby, které by mohly negativně ovlivnit přírodní léčivé zdroje, však není jediným opatřením.

K dalším opatřením patří mj. 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 / izolace mělkých přípovrchových zvodní a 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 podnět, že dopady na léčivé zdroje nebyly 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, nemluvě o kumulaci.

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

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

(3) HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

1. Výhradní ložisko hnědého uhlí a neprovedený odpis zásob

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

- existenci výhradního ložiska,
- jeho bilanční či 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 totiž dva různé 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 štěrkopísků Dřenice

Pokud byl pro strategický park prováděn inženýrskogeologický (viz např. str. 115 dokumentace), hydrogeologický (viz např. str. 76 dokumentace) a území se nachází v bezprostřední návaznosti na známé ložisko štěrkopísků Dřenice, pak vznášíme námitku, proč inženýrskogeologický průzkum nebyl popsán podrobněji.

Připomínáme, že § 12 horního zákona stanoví 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 inženýrsko geologického průzkumu byly zjišťovány vlastnosti horninového prostředí pro zakládání staveb, avšak byla vyhodnocena otázka případného pokračování štěrkopískových akumulací směrem do zájmového území? Prokázaly vrty mocné štěrkopískové sedimenty, obdobnou geologickou stavbu jako na ložisku Dřenice, 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 ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Františkovy Lázně

V kombinaci s námitkou týkající se změny vodní bilance, infiltrace, evapotranspirace, CHOPAV Chebská pánev a OP PLZ LM Františkovy Lázně vzniká další námitka, a to že dokumentace nehodnotí území jako funkční celek, ale posuzuje jednotlivé složky odděleně, přestože mezi hydrogeologií, horninovým, půdním prostředím území existují přímé souvislosti a nepřímé vazby k fauně a flóře a ke klimatu.

(4) AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA K ŽELEZNIČNÍMU PŘEKLADIŠTI

Upozorňujeme na vnitřní rozpor argumentace 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, přičemž silniční přeprava je směřována z průmyslové oblasti - cíleně umístěné mimo obytnou zástavbu, do ulice Vrázova, která prochází plochami bydlení, rekreace, drobné výroby a služeb, řadových garáží, smíšeného obytného území, do ulice, kde sídlí mj. i Hasičský záchranný sbor Správy železnic (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 svedeny k překladišti přes území s funkcí bydlení, rekreace atd., jímž Vrázova ulice prochází.

Za nedostatečné je proto považováno hodnocení alternativy s překladištěm, které nestanoví opatření zajištění logistické vazby k železničnímu překladišti způsobem, jenž by respektoval deklarovaný princip oddělení průmyslových aktivit od ploch bydlení, rekreace aj.

Děkuji,
s pozdravem

Dne: 07.08.2026

RNDr. Bc. Gabriela Licková, Ph.D.

M: +420 777 293 278

za OPONENT, z.s.

350 02 Cheb, Blanická 20

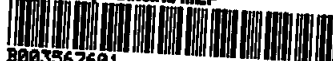
IČ: 22676406

info@oponent.cz

Ing. Martin Černík



Centrální podatelna MŽP



Ev. č.: **ENV/2026/347061**

Listy/přil.: 1/044 Došlo: 10.8.2026 9:34

Číslo jednací:

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10
ID datové schránky: 9gsaax4

V Chebu dne 7. srpna 2026

PRŮVODNÍ DOPIS

Předložení odůvodněného nesouhlasného vyjádření veřejnosti k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ (kód MZP539, č. j. MZP/2026/910/2786) a žádost o veřejné projednání v Chebu

Vážení,

v příloze Vám v zákonné lhůtě předkládám odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci výše uvedeného záměru, podpořené podpisy občanů.

Žádám o jeho řádné zařazení mezi vyjádření k dokumentaci a o zohlednění všech v něm uvedených námitek a požadavků při zpracování posudku a stanoviska EIA.

S ohledem na obsah podání a § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí nařídilo veřejné projednání. Současně žádáme, aby se konalo prezenčně přímo v Chebu, v čase dostupném veřejnosti, za účasti oznamovatele, investora infrastruktury a zpracovatelů příslušných odborných částí dokumentace tak, aby mohly být uvedené rozpory a nejasnosti veřejně a srozumitelně vysvětleny.

Prosím o potvrzení přijetí tohoto podání a jeho zařazení do procesu posuzování vedeného pod kódem MZP539.

S pozdravem

Ing. Martin Černík

kontaktní osoba pro doručování

Příloha:

Odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ včetně podpisových listin

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

datová schránka: 9gsaax4

Č. j.: MZP/2026/910/2786 Kód záměru: MZP539 Lhůta: do 12. 8. 2026

ODŮVODNĚNÉ NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI

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

Kontaktní osoba pro doručování: _ Ing. Martin Černík _ Adresa / e-mail: _

My, níže podepsaní občané, nesouhlasíme s tím, aby byla předložená dokumentace v nynější podobě považována za dostatečný podklad pro vydání souhlasného závazného stanoviska EIA. Neodmítáme záměr bez diskuse; požadujeme, aby byly veřejně a srozumitelně vysvětleny jeho skutečné parametry a dopady. Toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti ve smyslu § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

Zásadní rozpory a nejasnosti

- 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.
- 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 třísměnného 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.
- 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.
- 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.
- 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, ačkoliv 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 rekreačních, chatářů, 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 Dřenic. 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. Nedostatků 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, RUIAN 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 šterkopískovny a rozvodny 110/22 kV. Pro Dřenic, 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.

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.
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.
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 Odry, na niž je nádrž vybudována (hlavní dokumentace, str. 108–110). Sama klimatická studie přitom předpokládá prodloužení 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 popsané 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 šterkopískovnou 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.
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. Požadují 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 požadují 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 požadují 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.

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.

V Chebu dne: 6.8.2026

Poznámka: Odkazy na strany odpovídají tištěnému číslování jednotlivých dokumentů a příloh zveřejněných pod kódem MZP539.

Podpisy občanů

Jméno a příjmení	Adresa bydliště / obec	Podpis
MARTIN ČERNÍK		
LUCIE VLEČKOVÁ		
MARTIN CHÁLEA		
ZDĚŮKA BROŽOVÁ		
Tomáš Kubát		
MARTIN TUMA		
MARIE MÜLLEROVÁ		
STEFAN MÜLLER		
JOSEF VENTURA		
ETELA ČERVENÁ		
NADEŽDA MUSÍLKOVÁ		
VÍŠKOVÁ MILANA		

Podpisy občanů

[illegible]

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

datová schránka: 9gsaax4

Č. j.: MZP/2026/910/2786 Kód záměru: MZP539 Lhůta: do 12. 8. 2026

ODŮVODNĚNÉ NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI

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

Kontaktní osoba pro doručování: _ Ing. Martin Černík _ Adresa / e-mail: _

My, níže podepsaní občané, nesouhlasíme s tím, aby byla předložená dokumentace v nynější podobě považována za dostatečný podklad pro vydání souhlasného závazného stanoviska EIA. Neodmítáme záměr bez diskuse; požadujeme, aby byly veřejně a srozumitelně vysvětleny jeho skutečné parametry a dopady. Toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti ve smyslu § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

Zásadní rozpory a nejasnosti

- 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 MZP rozeslalo jako dokumentaci podle § 8 zákona. Není zřejmé, zda jde o konečnou verzi a zda po označené pracovní verzi nenásledovaly změny.
- 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.
- 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.
- 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 součástek 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.
- 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, ačkoliv 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 třisměnného, 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. Nedostatků 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, RUIAN 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 šterkopískovny 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.

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.
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.
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 Odry, 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 popsané 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 zeď plně funkční. Požadují proto doplnit místní mikroklimatické a vodo hospodářské 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 šterkopískovnou 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 zadržování vody, včetně jejich rozsahu, termínu realizace, následné péče a kontroly účinnosti.
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. Požadují 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 požadují 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 požadují 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.

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.

V Chebu dne: _____

Poznámka: Odkazy na strany odpovídají tištěnému číslování jednotlivých dokumentů a příloh zveřejněných pod kódem MZP539.

Podpisy občanů

Jméno a příjmení	Adresa bydliště / obec	Podpis
VÍF HANUS		
LIBOR STANEK		
JANOSLAV BARTÁK		
IRENA URBANOVÁ		
PETR OTÍPKA		
NADĚJA ISAKOVA		
VĚRA ROKOUŠ		
PETR STRECHANEČ		
Gregor Bilík		
Jiří Hrbek		
Michael ROL		
IRENA URBANOVÁ		

Podpisy občanů

[illegible]

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

datová schránka: 9gsaax4

Č. j.: MZP/2026/910/2786 Kód záměru: MZP539 Lhůta: do 12. 8. 2026

ODŮVODNĚNÉ NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI

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

Kontaktní osoba pro doručování: _ Ing. Martin Černík _ Adresa / e-mail: _

My, níže podepsaní občané, nesouhlasíme s tím, aby byla předložená dokumentace v nynější podobě považována za dostatečný podklad pro vydání souhlasného závazného stanoviska EIA. Neodmítáme záměr bez diskuse; požadujeme, aby byly veřejně a srozumitelně vysvětleny jeho skutečné parametry a dopady. Toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti ve smyslu § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

Zásadní rozpory a nejasnosti

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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, ačkoliv 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 nevychází. 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 překladistištěm uvádí zvýšení až o 2,16 dB (příloha 4c, str. 51–52; příloha 5, str. 49–50). Dokumentace srozumitelně nevysvětluje 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 třisměnného, 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 Dřenic. 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. Nedostatků 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 šterkopískovny a rozvodny 110/22 kV. Pro Dřenic, 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.

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.
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.
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 Odry, na niž 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 popsané 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 šterkopískovnou 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.
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. Požadují 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 požadují 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 požadují stanovit závazné podmínky pro omezení nebo přerušování 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.

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.

V Chebu dne: _____

Poznámka: Odkazy na strany odpovídají tištěnému číslování jednotlivých dokumentů a příloh zveřejněných pod kódem MZP539.

Podpisy občanů

Jméno a příjmení	Adresa bydliště / obec	Podpis
Petra Hanušová		
Jiří Dučinský		
Jolánka Pokorná		
Daniel Pot		
KAROL VLA DÍMIS		
ZDENĚK KŘÁČ		
JANA VRÁLOVÁ		
ALOIS HYNEK		
JANA STÁNKOVÁ		
Radka Štáhl		
VĚRA JURÁSKOVÁ		
Tereza Kudínová		

Podpisy občanů

[illegible]

Ministerstvo životního prostředí
 Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
 Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
 datová schránka: 9gsaax4

Č. J.: MZP/2026/910/2786 Kód záměru: MZP539 Lhůta: do 12. 8. 2026

ODŮVODNĚNÉ NESOUHLASNÉ VYJÁDRĚNÍ VEŘEJNOSTI

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

Kontaktní osoba pro doručování: Ing. Martin Černík Adresa / e-mail:

My, níže podepsaní občané, nesouhlasíme s tím, aby byla předložená dokumentace v nynější podobě považována za dostatečný podklad pro vydání souhlasného závazného stanoviska EIA. Neodmítáme záměr bez diskuse; požadujeme, aby byly veřejně a srozumitelně vysvětleny jeho skutečné parametry a dopady. Toto podání je odůvodněným nesouhlasným vyjádřením veřejnosti ve smyslu § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.

Zásadní rozpory a nejistoty

- 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.
- 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.
- Líší 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.
- 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.
- 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, ačkoliv 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 rekreačních, 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 překladistištěm 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 třisměnného, 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 Dřenic. 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. Nedostatků 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 šterkopískovny a rozvodny 110/22 kV. Pro Dřenic, 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 rozporů a nedostatků musí investor a zpracovatelé příslušných studií veřejně a srozumitelně vysvětlit při veřejném projednání v Chebu.

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.
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.
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 Odry, 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 popsané 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 vodo hospodářské 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 šterkopískovnou 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.
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 připouští 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. Požadují 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 požadují 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 přivalových srážkách. Pro období sucha požadují stanovit závazné podmínky pro omezení nebo přerušování 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.

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 šterkópiskovnou, místní vsakovací zkoušku a kontrolovatelná opatření. Do odstranění rozporů nesouhlasíme s vydáním souhlasného stanoviska EIA.

V Chebu dne: _____

Poznámka: Odkazy na strany odpovídají tištěnému číslování jednotlivých dokumentů a příloh zveřejněných pod kódem MZP539.

Podpisy občanů

[illegible]

910 1/1

Ing. Martin Černík



Centrální podatelna MŽP



8003567603

Ev. č.: **ENV/2026/347062**

Listy příl.: 1/0/1 Došlo: 10.8.2026 9:42

Číslo jednací:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha 10

ID datové schránky: 9gsaax4

V Chebu dne 7. srpna 2026

PRŮVODNÍ DOPIS

Předložení odůvodněného nesouhlasného vyjádření veřejnosti II k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ (kód MZP539, č. j. MZP/2026/910/2786) a žádost o veřejné projednání v Chebu

Vážení,

v příloze Vám v zákonné lhůtě předkládám odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci výše uvedeného záměru, podpořené podpisy občanů.

Žádám o jeho řádné zařazení mezi vyjádření k dokumentaci a o zohlednění všech v něm uvedených námitek a požadavků při zpracování posudku a stanoviska EIA.

S ohledem na obsah podání a § 17 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, žádáme, aby Ministerstvo životního prostředí nařídilo veřejné projednání. Současně žádáme, aby se konalo prezenčně přímo v Chebu, v čase dostupném veřejnosti, za účasti oznamovatele, investora infrastruktury a zpracovatelů příslušných odborných částí dokumentace tak, aby mohly být uvedené rozpory a nejasnosti veřejně a srozumitelně vysvětleny.

Prosím o potvrzení přijetí tohoto podání a jeho zařazení do procesu posuzování vedeného pod kódem MZP539.

S pozdravem

Ing. Martin Černík

kontaktní osoba pro doručování

Příloha:

Odůvodněné nesouhlasné vyjádření veřejnosti k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ včetně podpisových listin

1x

Ministerstvo životního prostředí
Odbor posuzování vlivů na životní prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
datová schránka: 9gsaax4

Č. j.: MZP/2026/910/2786 Kód záměru: MZP539 Lhůta: do 12. 8. 2026

ODŮVODNĚNÉ NESOUHLASNÉ VYJÁDŘENÍ VEŘEJNOSTI II

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

Kontaktní osoba pro doručování: Ing. Martin Černík Adresa / e-mail:

Níže podepsaní občané tímto v zákonné lhůtě podávají společné odůvodněné nesouhlasné vyjádření k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“. Toto podání činí každý z podepsaných vlastním jménem; kontaktní osoba uvedená níže je oprávněna pouze k organizační komunikaci a převzetí informací souvisejících s tímto podáním.

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.

Varianta	Silniční dopad	Údaj v dokumentaci	Co není vyhodnoceno
Bez železnice	Veškeré zásilky pokračují po silnici až do areálu.	Rok 2035: 1 020 pohybů nákladních vozidel za 24 h u celého SPP.	Maximální výrobní a logistický scénář podle jednotlivých provozů.
Překladiště v ŽST Cheb	Železniční zásilka vytváří další silniční úsek ŽST Cheb–SPP přes městské komunikace.	Pro SPP jen cca 100 pohybů TNV/24 h; kapacita překladiště až 400 návěsů v jednom směru/16 h plus návraty.	Celkový provoz překladiště, další uživatelé, prázdné jízdy a špičky po příjezdu vlaků.
Přímá vlečka do SPP	U zásilek převedených na železnici odpadá silniční úsek mezi stanicí a areálem.	Samostatná modelová varianta v EIA chybí.	Úspora hluku, emisí, rizik a zatížení ulic oproti překladišti.

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.

III. Dopady na Pražskou, Pivovarskou, Vrázovu a Nižnětagilskou

Varianta 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. Zvlášť 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 dopravně-bezpečnostní, hlukové a emisní hodnocení celé trasy překladiště–SPP pro průměrný i maximální provoz terminálu a přímé porovnání se stavem, kdy je železniční náklad přivezen vlečkou přímo do areálu.

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 záводу, 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.

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 třisměnného 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.

VI. Tvrzený 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 připisují 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.

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, číslovaná 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.

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 infrastrukturálních opatření a stanovení podmínek, které nepřipustí plný provoz dříve než nezbytné úpravy komunikací.

IX. Požadavky na doplnění dokumentace

- Nařídít 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.

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.

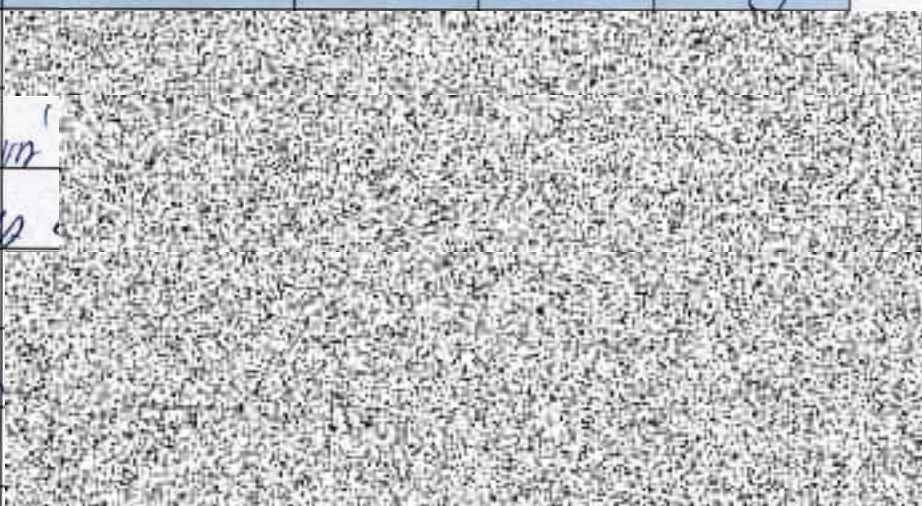
Použité podklady

- 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.

Poznámka k odkazům: u přílohy č. 10 je uváděno číslo vytištěné na stránce; pro snadné dohledání je současně doplněno číslo stránky zobrazené v PDF prohlížeči, které je o čtyři vyšší.

PODPISOVÁ LISTINA

Podpisem potvrzuji, že se připojuji ke společnému vyjádření veřejnosti k dokumentaci záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“, kód MZP539, v celém jeho rozsahu. Pro další podpisy lze tuto podpisovou stranu vytisknout ve více vyhotoveních.

Poř. č.	Jméno a příjmení	Adresa bydliště	Datum narození*	Datum	Podpis
1	MARTIN ČERMÁK				
2	ALENA CIBOVÁ				
3	ADOLF CIBBA				
4	F. Bransar				
5	LENKANOJOTNA				
6	TOMÁŠ CIBA				
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65

100 10 Praha

ISDS: 9gsaax4

Váš dopis:

MZP/2026/910/2786

Naše značka:

CHEVAK-O/2026/1689

Vyřizuje/linka:

Marešová/354 414 220

V Chebu dne:

11.8.2026

Písemné vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na životní prostředí

Společnost Daimler Truck AG plánuje v rámci Strategického podnikatelského parku Cheb (SPP Cheb) ve spolupráci s městem Cheb a Státní investiční a rozvojovou společností, a.s. (SIRS) realizovat závod pro koncovou výrobu moderních nákladních automobilů Mercedes-Benz jak se spalovacím, tak s elektrickým – bezemisním pohonem. Součástí areálu bude související administrativní, logistické a skladové zázemí a související technická a dopravní infrastruktura, napojení na stávající komunikační síť a vnitroareálové dopravní řešení.

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.



Ing. Eva Marešová
referent vodorozvoje

Jan Huml



za nově vznikající stranu

Věc: Vyjádření k EIA k průmyslovému parku PP2 Cheb lokalita Horní Dvory 142 ha

-odpovídám v zákonné lhůtě-

Váženné ministerstvo životního prostředí

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 nepřípustný 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.

Veškeré vyjádření a možnosti řešení jsou v příloze.

za mě a za kolegy

S pozdravem

Jan Huml

Vyjádření k dokumentaci EIA k chystanému průmyslovému parku (PP2 Cheb – Horní Dvory)

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 zřídels (ČIL)**. Bez tohoto posouzení je řízení nezákonné.

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?

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.

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. Zastavením tohoto území dojde k zablokování přístupu k surovinovému fondu státu a nevratnému poškození hydrologické retence (vsakování vody do podloží).

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 písky 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.

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]

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.

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**.

V Chebu, dne ...21.7.2026.....

.....Jan Huml.....

[jméno, příjmení]

za opoziční vznikající stranu a dotčenou veřejnost města Chebu

KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE

KARLOVARSKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V KARLOVÝCH VARECH

adresa: Závodní 360/94, 360 21 Karlovy Vary, tel: 355 328 311, e-mail: sekretariat@khskv.cz, ID: t3jai32

Váš dopis č.j.:	MZP/2026/910/2786	DS
Ze dne:	10.07.2026	┌
Č. j.:	KHSKV 8696/2026/HOK/Daš-S10	└
Vyřizuje:	Mgr. Andrea Dašková	Ministerstvo životního prostředí
Telefon	355 328 243	Vršovická 1442/65
E-mail:	andrea.daskova@khskv.cz	100 10 Praha 10
Datum:	13.08.2026	└

Vyjádření k dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí podle 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 – zveřejnění dokumentace vlivu záměru zařazeného v kategorii II „**Mercedes-Benz Truck Park v Chebu**“

Na základě žádosti Ministerstva životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10, posoudila Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje se sídlem v Karlových Varech (dále jen „KHS KK“), jako dotčený orgán státní správy dle § 77 odst. 1 a § 82 odst. 1 a 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, výše uvedenou dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

Oznamovatelem záměru je společnost Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o., IČO 06277781, se sídlem Aspira Business Center, Bucharova 2928/14a, 158 00 Praha. Zhotovitelem dokumentace je společnost DEKONTA, a.s., Dřetovice 109, 273 42 Stehelčevy, IČO 25006096, odpovědným řešitelem Ing. Pavel Veselý, autorizovaná osoba dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Hlukové studie (dále také jen „HS“) vyhotovili zástupci společnosti Studio D – akustika s.r.o., U Sirkárny 467/2a, 370 04 České Budějovice, Ing. Jan Němec a Ing. Ondřej Bartůšek, Rozptylovou studii (dále také jen „RS“) RNDr. Marcela Zambojová, Hruškovská 888, 190 12 Praha 9 a Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví (dále jen „posouzení vlivu na veřejné zdraví“) RNDr. Alexander Skácel, CSc., Průkopnická 24, 700 30 Ostrava.

Společnost Daimler Truck AG, Fasanenweg 10, 70771, Leinfelden-Echterdingen, ID: HRB 762884 plánuje v rámci Strategického průmyslového parku (SPP) Cheb ve spolupráci s městem Cheb a Státní investiční a rozvojovou společností, a.s. (SIRS) realizovat výrobní závod pro koncovou výrobu moderních nákladních automobilů (dále jen „NA“) Mercedes-Benz. Projekt představuje významnou a dlouhodobou strategickou investici, která je prioritní pro vládu ČR, Karlovarský kraj i město Cheb. Záměr je v souladu se zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, klasifikován jako strategická investiční stavba. Spadá do oblasti výroby související s elektromobilitou a moderními technologiemi v automobilovém průmyslu a představuje významnou investici do výroby těžkých NA nové generace – zakotven v příloze č. 3 uvedeného zákona, pod bodem 1. Dle platné územně plánovací dokumentace města Cheb se záměr umístí v ploše HU a VL plochy výroby a skladování (Z.262).

Území pro umístění záměru se nachází východně od městské části města Cheb Dolní Dvory, v bezprostřední blízkosti dálnice D6 (osa Karlovy Vary – Cheb – Německo). Severní stranu území lemuje silnice III/0218, jižně se nachází areál štěrkopískovny Dřenice. Okolní pozemky jsou využívány převážně k zemědělské činnosti (západně, severně a východně od areálu) nebo jako plocha pro těžbu štěrkopísku (jižně). Lokalita leží na území obcí Cheb a Odrava, v katastrálních územích Dřenice u Chebu, Dolní Dvory, Horní Dvory, Chvoječná, Cheb, Potočiště, Obilná a Hradiště. Nejbližší obytné objekty jsou v ulici Pražská ve vzdálenosti minimálně 200 m západně. Řešené území SPP Cheb představuje souvislý celek o celkové výměře 133 ha s převážně obdélníkovým tvarem orientovaným v západovýchodním směru. Po obvodu SPP je navržen veřejně přístupný pás izolační zeleně o šířce přibližně 50 m.

Předmětem projektu je výstavba výrobního areálu pro kompletaci NA z dovezených komponentů a finální produkci nákladních vozů s pohonem spalovacím i bezemisním (elektrickým). Součástí záměru je zřízení souvisejícího administrativního, logistického a skladového zázemí, realizace technické a dopravní infrastruktury, napojení areálu na stávající komunikační síť a řešení vnitroareálové dopravy.

V rámci dokumentace jsou porovnány následující varianty:

Varianta nulová (0) – bez záměru; varianta 0 je použita jako referenční pro zhodnocení vlivů záměru na životní prostředí.

Varianta aktivní (1) – se záměrem je jedinou uvažovanou variantou a zahrnuje posouzení jak dočasných vlivů záměru na životní prostředí spojené s jeho výstavbou (zejména emise do ovzduší, hlukové emise, produkce odpadů, zábor ZPF, skryvka ornice apod.) tak i vlivů trvalých spojených s budoucím provozem výrobního areálu a navazujících provozů v rámci SPP Cheb.

Tato varianta je posuzována ve 2 subvariantách dopravního řešení k roku 2035:

1. subvarianta bez železničního překladiště (čistě silniční distribuce).
2. subvarianta s realizací železničního překladiště v železniční stanici (ŽST) Cheb (předpoklad po roce 2032) - v této subvariantě se nemění celkový objem logistiky, ale dochází k ekologickému převedení přibližně 100 NA za 24 hodin ze silnice na železnici (trasa areál – překladiště ŽST Cheb).

Záměr je rozdělen na 3 základní etapy:

- 1. etapa o rozloze cca 65,32 ha zahrnuje výstavbu hlavního výrobního závodu Mercedes-Benz (haly montáže, skladů a testování) s plánovaným spuštěním ostré výroby v roce 2029
- 2. etapa o rozloze cca 25,5 ha – územní opce pro Daimler Truck AG umožňující rozšíření výrobního závodu po roce 2032, počítá se s integrací robotizovaných linek a montáží komponentů přímo na místě (zejména kompletace bateriových modulů pro elektromobily), což sníží externí logistickou náročnost
- 3. etapa o rozloze cca 16,4 ha + 2,94 ha s možností vybudování subdodavatelských a doplňkových provozů pro Daimler Truck AG

Dopravní napojení záměru na dálnici D6 bude vedeno po silnici III/0218 a přes 2 nové kruhové křižovatky (jedna situována severozápadně, druhá severovýchodně). Veškerá provozní i staveništní nákladní doprava bude striktně vedena přes severovýchodní napojení areálu přímo na mimoúrovňovou křižovatku dálnice D6 (EXIT 152). Tím se zcela vyloučí průjezd těžké dopravy centrem Chebu a obytnou zástavbou Dolních Dvůrů a Hradiště. Z hlediska hluku z dopravy bude problematická noční doba mezi 5. a 6. hodinou ranní (příjezd zaměstnanců osobními vozidly na ranní směnu), kdy do areálu může vjet až 550 osobních aut za hodinu.

Intenzita dopravy

- 1. etapa rok 2029: záměr vygeneruje 1 540 příjezdů a 1 600 odjezdů vozidel za 24 hodin, z toho 290 příjezdů a 350 odjezdů NA. Pro vyrobené NA bude vytvořeno 750 parkovacích stání, pro NA zajišťující logistiku a návoz komponentů 40 stání, pro osobní automobily (dále jen „OS“) zaměstnanců a návštěv 775 míst.
- cílový stav rok 2035: celkem 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů za 24 hodin, z toho 480 příjezdů a 540 odjezdů NA. Nově budou vytvořena parkovací místa pro 30 NA určených k zásobování a 380 míst pro OA.

Cílem investora je během 1–2 let po zahájení výroby zajistit návoz komponentů do areálu elektrickými NA, a to až z 30 %. Odstavené vyrobené NA nebudou mít plné provozní nádrže paliva, ani plný objem provozních náplní, ale jen množství nutné na dojetí k nejbližší čerpací stanici pohonných hmot. Provozní kapaliny vč. nafty budou plněny do nákladních vozidel v rámci výrobní linky, na konci výrobního procesu. Zároveň bude záložní možnost natankovat u zásobníku nafty prostřednictvím tankovací pistole. Vlastní komerční čerpací stanice v areálu plánována není.

V cílovém stavu je plánována roční kapacita ve výši 34 000 vyrobených NA. Výrobní zařízení umožní vyrábět dieselová a bezemisní (elektrická) NA. Poměr produkce jednotlivých typů se bude řídit poptávkou ze strany zákazníků.

V záměru je po uvedení do provozu uvažován dvousměnný provoz v denní době (8 hodin hrubého času, 5 dní v týdnu), s možností nasazení až 50 pracovních sobot ročně.

V 1. etapě se počítá s 2 050 zaměstnanci (1 850 ve výrobě, 200 v administrativě). V rámci plného rozvoje (2. a 3. etapa) přibude dalších cca 1 350 pracovníků na celkových cca 3 400 zaměstnanců při zachování poměru mezi zaměstnanci ve výrobě a administrativě.

Hlavní vzájemně propojené výrobní objekty:

budova montáže podvozků a kompletace kabin (největší hala, 61 600 m²)

hlavní sklad komponentů (14 700 m²).

budova montáže předních modulů „front box“ (19 000 m²)

budova testování a dokončování vozidel (19 100 m²)

Vedlejší budovy:

budovy kantýny, šaten a administrativní část

školicí centrum a zákaznické centrum

V rámci areálu bude umístěna řada podpůrných provozů:

provoz odpadového hospodářství,

sklad nebezpečných látek,

sklad baterií,

skladové hospodářství kapalných látek (venkovní zastřešený prostor o rozloze cca 750 m²)

nabíjecí stanice pro nákladní vozidla,

venkovní skladové plochy a přístřešky,

strojovna sprinklerového systému a dva nadzemní sprinklerové zásobníky

strojovny kompresorů, záložních zdrojů a trafostanice jako přístavky jednotlivých budov,

odstavné plochy pro vyrobená NA, parkoviště pro zaměstnance a návštěvníky, vč. nabíjecích stanic

dvě severní a jedna jižní vrátnice

areálová rozvodna 110/22 kV

Popis hlavních technologických činností v jednotlivých objektech

1. v hlavním skladu – logistika
2. v budově montáže podvozků a kompletace kabin (hlavní výrobní budova) - hlavní výrobní pracoviště:
 - montáže rámu podvozků
 - kompletace podvozků
 - automatizovaná lakovna podvozků
 - kompletace kabin
 - finální montáže nákladních vozidel
3. v budově montáže předních modulů („front box“)
 - kompletace předního modulu vozidla z jednotlivých prvků (motoru, převodovky, ventilačních a chladičích rozvodů, vzduchových systémů a filtrů atd.)
4. v budově testování a dokončování
 - finální zkoušky vyrobených nákladních vozidel a poslední dokončovací práce

Areál bude napojen na vodovodní řad ve správě CHEVAK Cheb a.s., splaškové vody budou odvedeny splaškovou kanalizací do centrální čerpací stanici odpadních vod, technologické vody budou recirkulovány v uzavřených cyklech, případně odváženy v IBC kontejnerech k likvidaci. Čisté srážkové vody ze střech se budou vsakovat v místě (retenční objekty). Srážkové vody z parkovišť a komunikací budou předčištěny na odlučovačích lehkých kapalin (ORL) se sorpčními a koalescenčními filtry. Vytápění budov a výroba tepla pro technologické procesy (např. lakovnu), ohřev vody a chlazení budov bude zajištěno tepelnými čerpadly s rekuperací tepla. Celý areál bude oplocený s kontrolovaným vstupem prostřednictvím 3 vrátnic s bránami.

Posouzení akustické situace v okolí záměru

1. v době výstavby – HS č. zakázky 26018590.A-I, datum vydání 20.05.2026

Cílem HS bylo vyhodnotit hladiny hluku ze stavební činnosti ve vztahu k nejbližším chráněným objektům dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „NV 272/2011“). Veškeré práce na stavbě budou probíhat maximálně v době od 7 do 21 hodin. Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku A (dále jen L_{Aeq}) ze stavební činnosti $L_{Aeq,s}$ v chráněném venkovním prostoru staveb (dále jen „CHVPS“) je 65 dB.

Referenčními body pro výpočty hladin hluku ze stavební činnosti byly zvoleny tyto nejvíce hlukově ovlivněné objekty vůči řešenému záměru:

- stavba pro administrativu Dolní Dvory 8, Cheb – 1 bytová jednotka
- zemědělská stavba U Farmy 30/11, Cheb – školní statek Ekocentrum Cheb
- rodinný dům (dále jen „RD“) Ve Dvorech 12, Cheb
- RD U Farmy 5/1, Cheb
- Objekt k bydlení Tršnická 45/25, Cheb

Hluk byl vypočítán pro stavy, kdy bude na stavbě použito nejvíce mechanizace najednou.

HS obsahuje názvy jednotlivých dílčích staveb a schéma stavebních prací, ze kterého je patrné, jaká stavební mechanizace, stroje a zařízení a po jak dlouhou dobu budou při různých dílčích stavbách užívané. HS detailně popisuje vliv dílčích staveb na nejbližší referenční body.

Nejvyšší L_{Aeq} byly vypočteny při stavbě:

hrubé terénní úpravy - 56,0 dB (u objektu Dolní Dvory 8)

zkapacitnění okružní křižovatky (D1a), - 54,3 dB (u RD Ve Dvorech 12)

dešťová kanalizace a VN (IS8, IS9) - 54,2 dB (u objektu Tršnická 45/25)

stavba výrobního areálu - 53,5 dB (u objektu Dolní Dvory 8)

demolice komunikace - 49,1 dB (u objektu Dolní Dvory 8)

inženýrské sítě a rozvodna - 48,1 dB (u objektu Dolní Dvory 8)

u ostatních staveb byly vypočteny nižší hladiny hluku.

Závěr zpracovatele:

Při dodržení plánovaného nasazení mechanismů a pracovní doby výstavba ve všech etapách plně vyhovuje požadavkům NV 272/2011.

2. v době provozu záměru – HS č. zakázky 26018590.A-III, datum vydání 20.05.2026

Cílem HS bylo vyhodnotit hladiny hluku z provozu záměru dle požadavků NV 272/2011. Nejvyšší přípustné L_{Aeq} ze stacionárních zdrojů hluku v CHVPS jsou 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu.

Výpočty byly provedeny ve výšce 4 m nad terénem (popř. dle podlaží), 2 m před okny obytných místností nejbližších chráněných objektů. Referenčními body byly zvoleny:

- RD Potočiště 34, Odrava
- stavba pro administrativu Dolní Dvory 8, Cheb – 1 bytová jednotka
- zemědělská stavba U Farmy 30/11, Cheb – školní statek Ekocentrum Cheb
- RD Dřenice 337, Cheb
- RD U Farmy 5/1, Cheb

Předpokládaná výsledná hladina hluku v době provozu záměru je energetický součet hladin hluku z provozně výrobních prostor, parkování/zásobování + pohyb vozidel (v denní i noční době) a stacionárních zdrojů hluku ve venkovním prostoru (v denní i noční době). U zemědělské stavby byl energetický součet celkového hluku tvořen také hlukem stávajících provozoven včetně související dopravy (v současné době areál firmy AGRAFA s.r.o., areál B&B - Kranballast s.r.o. a autoservis – pouze v denní době).

Zdroje hluku uvažované ve výpočtu HS:

a) vnitřní výrobní prostory

Ve výrobních objektech budou umístěny provozně výrobní prostory s provozem v denní době (od 6 do 22:00) s $L_{A,eq,T} \leq 75$ dB a $L_{A,max} < 85$ dB. Výpočet byl proveden na straně bezpečnosti a počítal i s nočním provozem těchto provozně výrobních prostor.

b) venkovní stacionární zařízení (technologie)

Jedná se o technické vybavení závodu umístěné na střechách objektů nebo přímo na terénu, které bude v provozu v denní i noční době

- tepelná čerpadla pro administrativu i sklady/produkci – jedná se o dominantní zdroje hluku, u kterých se počítá s akustickými kryty zajišťujícími útlum 15 dB
- záložní dieselagregáty a čerpadla sprinklerů – slouží pouze pro nouzové stavy, v noci neběží, do výpočtu denního hluku byly zahrnuty z důvodu pravidelného testování (1× měsíčně po dobu 1 hodiny)
- kompresorová stanice – trvalý zdroj hluku
- klimatizační jednotky (AC VRV) - umístěné převážně na střechách o rozměrech 2×1,5 m
- vzduchotechnické (VZT) jednotky pro sklady a produkci a pro administrativní budovu
- výfuky technologií (pouze denní provoz) - výfuk z lakovny (stříkací boxy), výfuk ze sušárny lakovny a výfuk z myčky podvozků a laseru
- trafostanice (22/04 kV) - zdroj o rozměrech 10×3,5 m s garantovaným akustickým výkonem $L_{WA} = 75$ dB běžící ve dne i v noci
- nabíjecí stanice pro elektromobily

Významným zdrojem hluku bude dle HS areálová rozvodna, která bude vybudována v severozápadním cípu areálu SPP ve vzdálenosti cca 340 m k nejbližšímu chráněnému objektu. V této fázi projektu nebylo možné stanovit jednu přesnou hodnotu hladiny hluku, která by byla univerzálně platná pro všechny provozní stavy zařízení. Výsledná úroveň hluku bude záviset zejména na konkrétním typu a výrobci transformátoru, způsobu chlazení, aktuálním zatížení zařízení, a případných dalších technologických prvcích instalovaných v rámci rozvodny – vyhodnocení hluku z tohoto zdroje vč. návrhu případných protihlukových opatření (např. využití tišší technologie, výstavba protihlukových stěn) musí být dle doporučení zpracovatele HS řešeno v další fázi projektu.

c) vnitroareálová doprava – pohyb vozidel a zásobování

Hluk vznikající pohybem vozidel po vnitroareálových komunikacích a parkovištích s maximální povolenou rychlostí 40 km/h:

- osobní automobilová doprava (denní i noční provoz) - celkem 2 500 pohybů za 24 hodin; z hlediska hluku bude nejkritičtější noční špička mezi 5 a 6 ráno (příjezd ranní směny), kdy do areálu může vjet až 550 osobních aut za hodinu – tento nárazový hluk způsobuje nadlimitní stav u nejbližšího objektu (bytová jednotka adm.budovy Dolní Dvory č.p. 8).
- lehké NA (pouze denní provoz) - celkem 80 pohybů za 24 hodin (zásobování kantýny, lehké dodávky),
- těžké NA (pouze denní provoz) - celkem 560 pohybů za 24 hodin (příjezd NA s materiálem a expedice hotových NA)

HS prokázala bezpečné dodržení hygienických limitů hluku stacionárních zdrojů v denní době u všech referenčních bodů. K lokálnímu překročení limitu o 7,7 dB dochází pouze u objektu Dolní Dvory 8, a sice v nočních hodinách, v důsledku dopravy generované příjezdy ranní směny. Dle zpracovatele HS bude toto nutné řešit individuálními protihlukovými opatřeními (např. rekuperace do objektu, větrací štěrby, odejmutí venkovního chráněného prostoru) v rámci samostatné projektové dokumentace.

U zemědělské stavby Ekocentra Cheb provedl zpracovatel energetický součet (kumulativní posouzení) stávajícího pozadí (48,9 dB) a vypočtený příspěvek z nově projektovaného záměru Mercedes-Benz (39,9 dB pro denní dobu). Výsledná kumulativní hladina hluku v denní době činí 49,4 dB. Zpracovatel tak jednoznačně doložil, že i po započtení stávajícího hluku v lokalitě nebude hygienický limit v denní době překročen.

3. z automobilové dopravy vyvolané plánovanou výstavbou (staveništní doprava) a samotným provozem záměru – HS č. zakázky 26018590.A-II, datum vydání 29.05.2026

Akustické posouzení vychází z podrobných Dopravně-inženýrských podkladů (DIP) zpracovaných společností European Transportation Consultancy, s.r.o. (04/2026), které zohledňují stávající stav, růstové koeficienty i kumulativní vlivy ostatních plánovaných záměrů v území. Všechny dotčené pozemní komunikace byly zprovozněny před 1. lednem 2001, z čehož vyplývají platné hygienické limity hluku z dopravy: 68 dB pro denní dobu (6–22) a 58 dB pro noční dobu (22–6).

HS hodnotí hluk z dopravy ve 3 časových horizontech:

- **fáze výstavby (rok 2027):** modeluje se staveništní doprava generovaná zemními pracemi a výstavbou infrastruktury spolu s nasazením těžké stavební mechanizace,
- **fáze provozu – 1. etapa (rok 2029):** záměr vygeneruje celkem 1 540 příjezdů a 1 600 odjezdů vozidel za 24 hodin, z čehož je 290 příjezdů a 350 odjezdů NA,
- **cílový stav (rok 2035):** celý areál (etapy 1 až 3) bude generovat 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů vozidel za 24 hodin, z toho 480 příjezdů a 540 odjezdů NA,
- **varianta s železničním překladištěm (k roku 2035):** počítá s vybudováním překladiště v ŽST Cheb; celkový objem dopravy se nezvýší, ale dojde k převodu přibližně 100 NA za 24 hodin obousměrně z přímé silniční sítě na trasu mezi areálem a železniční stanicí.

K hodnocení hlukové zátěže v CHVPS bylo vytipováno 28 chráněných objektů (převážně rodinných domů). Výpočtové body byly standardně umístěny ve výšce 4 m nad terénem a 2 m před oknem obytných místností.

Pro validaci matematického modelu bylo z 28 referenčních bodů vybráno 8 měřících bodů, které byly pro šíření hluku z automobilové dopravy po řešených komunikacích do okolí směrem k obytné zástavbě nejreprezentativnější. V květnu 2026 zde byla provedena reálná měření hluku z dopravy s následujícími přesnými vzdálenostmi od krajnice (bílé čáry) přilehlých komunikací:

- RD č.p. 12, parc. č. 13/1, Dolní Dvory, vzdálenost 6,0 m od krajnice ulice Pražská
- RD č.p. 17, parc. č. 25, Dolní Dvory, vzdálenost 10,3 m od krajnice ulice Pražská
- RD č.p. 41, parc. č. 62, Hradiště u Chebu, vzdálenost 6,4 m od krajnice ulice Pražská
- RD č.p. 110, parc. č. 64, Hradiště u Chebu, vzdálenost 4,0 m od krajnice ulice Pražská
- objekt k bydlení parc. č. 35, Hradiště u Chebu, vzdálenost 4,5 m od ulice Karlovarská a 8,4 m od ulice Ke Hřbitovu
- RD č.p. 34, parc. č. 42, Potočiště, vzdálenost 4,5 m od západní krajnice směrem k nadjezdu dálnice D6
- admin. budova č.p. 8 s bytovou jednotkou, parc. č. 59, Dolní Dvory, vzdálenost 7,0 m od krajnice přilehlé komunikace
- RD č.p. 1752, parc. č. 2126, Cheb, vzdálenost 3,5 m od severní krajnice ulice Pražská.

Měření hluku bylo zjištěno, že v lokalitě u železničního viaduktu v ulici Pražská jsou z důvodu dopravy na této komunikaci hlukové limity překračovány již v současné době. Nejvyšší L_{Aeq} byly měřeními zjištěny u RD č.p. 1752 v ulici Pražská v Chebu (58,4 dB), u kterého dále byl výpočtem zjištěn další nárůst hladin hluku z dopravy ve všech sledovaných variantách, a tedy překročení hygienického limitu hluku pro dopravu v noční době (58 dB). Dle výpočtů je tento bod zpracovatelem hodnocen jako kritický. Níže uvedená protihluková opatření směřují k tomuto bodu.

Z HS vyplývají tyto závěry:

1. **Vlivem staveništní dopravy** generované např. prováděním zemních prací, přesunů stavebních hmot a pohybu těžké stavební mechanizace, dojde v CHVPS k mírnému nárůstu hlukových hladin v denní době (max. o 0,2 dB). Nárůst je charakterizován jako dočasný a krátkodobý (omezený na dobu trvání stavebních prací). Hygienický limit hluku z dopravy pro denní dobu bude ve všech sledovaných výpočtových bodech dodržen.
2. **Fáze provozu – 1. etapa (rok 2029):** Vlivem provozu v 1. etapě dochází k nárůstu hluku z dopravy v denní i noční době o 0,1 – 1,9 dB. U kritického bodu RD č.p. 1752 stoupne hluk v denní době z 66,9 dB na 67,2 dB a v klíčové noční době vlivem průjezdů osobních automobilů zaměstnanců příjíždějících a odjíždějících na směnu o 1,6 dB (z 58,4 dB

na 60,0 dB), což prohlubuje již existující nadlimitní stav. U ostatních výpočtových bodů se nejedná o hladiny hluku překračující hygienické limity (58/68dB).

- **Cílový stav rok 2035 - výhled bez ŽST překladiště** (etapa 1+2): V tomto výhledovém roce dochází k celkovému navýšení hladin hluku v rozmezí 0,1 - 2,4 dB. Nejvýraznější nárůsty v tomto rozmezí (kolem 2,0 - 2,4 dB) se projevují v nočních hodinách u objektů v těsnější blízkosti hlavních tras (opět vlivem průjezdů osobních automobilů zaměstnanců přijíždějících a odjíždějících na směnu). U kritického bodu je nárůst specifický hlavně v noční době (o 2,2 dB), kdy hladina hluku překročí hygienický limit až o 2,6 dB. U ostatních výpočtových bodů se nejedná o hladiny hluku překračující hygienické limity.
- **Cílový stav rok 2035 – varianta s ŽST překladištěm** (etapa 1+2): Tato varianta představuje nejnepríznivější situaci celé studie, jelikož kombinuje vliv obou etap a započítává i provoz uvažovaného logistického/železničního překladiště. V této variantě byly vypočteny mírné nárůsty (0,1 – 0,4 dB) oproti variantě bez překladiště, avšak výsledné hladiny hluku jsou stále podlimitní v denní i noční době, vyjma kritického bodu, kde bude situace shodná s variantou bez překladiště. Z tohoto srovnání vyplývá, že samotné překladiště již nepředstavuje pro nejkritičtější místa (jako je ulice Pražská) zásadní hlukový zlom. Hlavním zdrojem hlukového znečištění v území zůstává samotná doprava generovaná výrobním a dodavatelským areálem (Etapa 1 a 2).

HS jasně prokázala, že doprava generovaná záměrem v cílovém stavu způsobí prokazatelné navýšení imisního hluku v nočních hodinách u stávající obytné zástavby. Záměr je proto z hlediska vyvolané dopravy dlouhodobě neudržitelný bez realizace garantovaných protihlukových opatření ještě před spuštěním samotného provozu. HS prezentuje výpočty L_{Aeq} u kritického bodu po realizaci protihlukového opatření – **snížení rychlosti v daném úseku ze současných 70km/h na 50 km/h**. Z výsledků vyplývá, že by snížením rychlosti na 50 km/h došlo k poklesu hladin hluku z automobilové dopravy o 2,7 až 2,8 dB. Tím by byl hygienický limit hluku z dopravy u kritického bodu dodržen. Návrh tohoto protihlukového opatření byl převzat do dokumentace s poznámkou, že v případě nemožnosti realizace snížení rychlosti jsou možná další opatření např. protihlukové stěny, změna povrchu vozovky, větrací štěrby, rekuperace do chráněných objektů – pozbytí CHVPS apod., která budou v případě potřeby prověřena v dalším stupni projektové přípravy.

Závěry rozptylové studie

V rámci rozptylové studie pro záměr bylo podrobně hodnoceno 5 hlavních znečišťujících látek, pro které zákon o ochraně ovzduší stanovuje imisní limity – oxid dusičitý, suspendované částice PM_{10} a $PM_{2,5}$, benzen a benzo(a)pyren. Při výstavbě záměru lze očekávat zvýšenou prašnost. Předložená studie proto navrhla vhodná technická a organizační opatření k minimalizaci sekundární prašnosti ze stavební činnosti jako kropení a čištění NA a veřejných komunikací. V závěru na základě výpočtů a vyhodnocení zpracovatel uvádí, že posuzovaný záměr je dobře přijatelný. Provoz ani výstavba záměru nezpůsobí překročení platných ani výhledových imisních limitů znečištění ovzduší. V řešené lokalitě jsou imisní limity všech sledovaných škodlivin bezpečně plněny s velkou rezervou.

Posouzení vlivů záměru na veřejné zdraví

V hodnocení vlivů realizace projektovaného záměru na veřejné zdraví byla posuzována fyzikální škodlivina hluk a chemické polutanty – imise škodlivin. V závěru hodnocení zpracovatel uvádí, že zdravotní riziko způsobené realizací řešeného záměru není ve srovnání se současnou zátěží prostředí významné, dominantním vlivem bude i do budoucna současná zátěž atmosféry a komunální zátěž prostředí z dopravního provozu na komunikační síti, která je charakteristická pro nulovou variantu. V případě realizace záměru a dodržení deklarovaných parametrů způsobu jeho provedení a četnosti dopravy nebudou proto intenzity působení a expoziční koncentrace sledovaných polutantů objektivní příčinou významné a objektivně nepřijatelné změny rizika ohrožení veřejného zdraví potenciálně dotčených obyvatel pro žádný z modelovaných a hodnocených provozních scénářů. Předpokládá se však důsledné dodržování navržených opatření pro omezení krátkodobých emisí prašnosti, především v období výstavby SPP. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví se očekává za současného stupně zátěže životního prostředí převaha pozitivních důsledků realizace záměru především v oblasti celospolečensky významného zřízení a provozu výrobního areálu pro

rozvoj automobilismu s důsledkem pro nový rozvoj ekonomiky na Chebsku. Z hlediska hlukové zátěže prostředí nebudou objektivně významně ovlivněny podmínky ochrany veřejného zdraví v denní ani noční době (vyjma jednoho imisního referenčního bodu). Hlukovou situaci však je doporučeno ověřit v období po zahájení činností v rámci řešeného záměru. Z hlediska imisní situace se očekává pro většinu škodlivin zanedbatelná změna současného stavu v osídlených oblastech v okolí záměru a v okolí přepravních cest. V nejbližším okolí záměru je nutno počítat s krátkodobými pachovými událostmi a pro jejich minimalizaci je potřebné důsledně dodržovat příslušná opatření.

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).

MUDr. Hana Bártová v. r.
ředitelka Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje
se sídlem v Karlových Varech

Digitálně podepsal MUDr. Hana
Bártová
Datum: 2026.08.13 11:56:05 +02'00'

Kopie
KHS KK – oddělení hygieny obecné a komunální 2



MĚSTSKÝ ÚŘAD CHEB

ODBOR STAVEBNÍ A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14, 350 20 Cheb

Č.j: MUCH 90509/2026

Cheb, dne: 19.08.2026

Spis. zn.: KSÚ/10381/2026

Vyřizuje: Alena Eretová

E-mail: eretova@cheb.cz

Telefon: 354 440 523

Žadatel: Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10, ISDS:9gsaax4

SOUHRNNÉ VYJÁDŘENÍ

z hlediska ochrany životního prostředí k dokumentaci „**Mercedes-Benz Truck Park v Chebu**“ ve zjišťovacím řízení podle 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 (dále jen „zákon EIA“).

Dne 10. 07. 2026 obdržel Městský úřad Cheb, odbor stavební a životního prostředí, žádost o vyjádření dotčených správních úřadů k dokumentaci „**Mercedes-Benz Truck Park v Chebu**“ ve zjišťovacím řízení zahájeném podle zákona EIA.

Záměrem je výstavba závodu společnosti Daimler Truck AG pro koncovou výrobu nákladních automobilů Mercedes-Benz v rámci Strategického podnikatelského parku Cheb (SPP Cheb). Předmětem výroby je kompletace (z dovezených komponent) nákladních vozů se spalovacím i elektrickým – bezemisním pohonem s předpokládaným zahájením výroby v roce 2029. Součástí areálu bude související administrativní, logistické a skladové zázemí a související infrastrukturní a dopravní objekty na území o celkové rozloze cca 110,17 ha. Investorem infrastrukturních objektů je Státní investiční a rozvojová společnost (SIRS).

Vyjádření z hlediska úřadu obce s rozšířenou působností v oblasti ochrany životního prostředí podle zvláštních právních předpisů:

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.

Ing. Jaroslav Šinka

vedoucí odboru stavebního a životního prostředí

Vyjádření obdrží:

Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10, ISDS:9gsaax4