



**Konzultační
služby**

dekonta

Mercedes-Benz Truck Park v Chebu

Studie k prověřování projektu z hlediska klimatického dopadu
Květen 2026

ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001



Responsible Care®

Identifikační
a kontaktní
údaje
zhotovitele:

DEKONTA, a.s., Dřetovice 109, 273 42 Stehelčeves
Kontaktní adresa: Volutová 2523, 158 00 Praha 5
IČ: 25006096
Tel.: + 420 235 522 252 - 3

Objednatel /
Původce /
Zadavatel /
Odběratel:

Daimler Truck AG
Fasanenweg 10
70771, Leinfelden-Echterdingen
ID: HRB 762884

Kontaktní
osoba:

Dirk Schlicht
vedoucí projektu
e-mail: dirk.schlicht@daimlertruck.com

Číslo zakázky:

1526319

Zakázka:

Studie k prověřování projektu z hlediska klimatického dopadu záměru
Mercedes-Benz Truck Park v Chebu

Odpovědní
řešitelé:

Mgr. Ing. Jana Šípanová, Ing. Aleš Kulháněk, Ph.D.

Přezkoumal a
schválil:

Ing. Jan Vaněk, MBA, člen představenstva

Datum
zpracování:

27. května 2026

Kopie č.:

DTAG DEKONTA, a.s.

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	1
1.1. ÚDAJE O STAVBĚ	1
1.2. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI PROJEKTU	1
1.3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	1
2. ÚVOD	2
3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU A ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	2
3.1. POPIS PROJEKTU	2
3.2. KLIMATICKÁ CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	4
4. STRATEGICKÉ DOKUMENTY V OBLASTI KLIMATU	8
4.1. STRATEGICKÉ DOKUMENTY V OBLASTI KLIMATU NA REGIONÁLNÍ A NÁRODNÍ ÚROVNI	8
4.2. STRATEGICKÉ DOKUMENTY V OBLASTI KLIMATU NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI	9
5. PREDIKCE VÝVOJE KLIMATU	10
6. PROCES PROVĚŘOVÁNÍ Z HLEDISKA KLIMATICKÉHO DOPADU	13
7. POSOUZENÍ KLIMATICKÉ NEUTRALITY	14
7.1. PODROBNÁ ANALÝZA	15
8. POSOUZENÍ ODOLNOSTI PROJEKTU VŮČI ZMĚNĚ KLIMATU	18
8.1. ANALÝZA CITLIVOSTI	18
8.2. ANALÝZA EXPOZICE	21
8.3. ANALÝZA ZRANITELNOSTI	23
9. SHRNUÍ	24
10. INFORMACE O OVĚŘENÍ	26
11. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE	26
11.1. POPIS VŠECH ODLOŽENÝCH ÚKOLŮ SOUVISEJÍCÍCH S PROVĚŘENÍM KLIMATICKÉHO DOPADU	26
11.2. SEZNAM PUBLIKOVANÝCH DOKUMENTŮ	26
12. PODKLADY A ZDROJE	27
13. PŘÍLOHY	0

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: Mercedes-Benz Truck Park v Chebu

Umístění stavby: Karlovarský kraj

Katastrální území: Dřenice u Chebu (kód 651079), Dolní Dvory (kód 651052)

Předmět dokumentace: Studie k prověřování projektu z hlediska klimatického dopadu

1.2. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI PROJEKTU

Název: Daimler Truck Customer Services and Parts s.r.o.

Sídlo: Aspira Business Center, Bucharova 2928/14a, 158 00 Praha

IČ: 06277781

Pověřené zastoupení:

Dirk Schlicht

E-mail: dirk.schlicht@daimlertruck.com

Tel.: +491 608 615 266

1.3. ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název: DEKONTA, a.s.

Sídlo: Dřetovice 109, 273 42 Stehelčevy

IČO/DIČ: 250 06 096/ CZ 250 06 096

Zastoupení: Ing. Jan Vaněk MBA

Tel.: +420 235 522 252

E-mail: jan.vanek@dekonta.cz

2. ÚVOD

Předkládaná studie, zpracovaná jako součást Dokumentace záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ podle zákona č. 100/2001 Sb., je zaměřena na vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na klima, a to zejména z hlediska jeho globálních dopadů na klimatický systém. Součástí dokumentu je rovněž posouzení klimatických rizik, která mohou v budoucím období ovlivnit stabilitu, provozní funkčnost a dlouhodobou udržitelnost hodnoceného záměru.

Posouzení se zabývá jak otázkami zmírňování vlivů záměru na klimatický systém, tak i přizpůsobením navrhovaného projektu předpokládaným změnám klimatu. Struktura studie a použitý postup hodnocení vycházejí z *Technických pokynů pro prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro období 2021–2027 (Sdělení Komise 2021/C 373/01)*, které představují jednotný rámec pro zohlednění aspektů mitigace a adaptace již ve fázi přípravy a navrhování infrastrukturních projektů. Součástí zpracování je rovněž vyhodnocení legislativního a strategického rámce Evropské unie a České republiky v oblasti klimatické politiky a přehled aktuálního vývoje klimatických scénářů.

3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU A ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

3.1. POPIS PROJEKTU

Posuzovaný záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ je umístěn v území přibližně 3 km východně od centrální části města Cheb, v poloze jižně od dálnice D6. 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. Vzniknout by zde měla linka umožňující výrobu vozů jak se spalovacím, tak s elektrickým – bezemisním pohonem. Součástí areálu bude i administrativní, logistické a skladové zázemí a související technická a dopravní infrastruktura včetně napojení na stávající komunikační síť a na vnitroareálové dopravní řešení. Výstavba bude řešena v několika etapách a variantách uspořádání pro dopravní vazby na okolí města Cheb.

SPP Cheb představuje souvislý celek o celkové výměře 133 ha s převážně obdélníkovým tvarem orientovaným v západovýchodním směru. Úhlopříčná vzdálenost mezi severozápadním a jihovýchodním okrajem území činí přibližně 2,3 km, zatímco mezi jihozápadním a severovýchodním cípem dosahuje zhruba 2,1 km vzdušnou čarou. Po obvodu výrobních ploch je navržen pás izolační zeleně o šířce přibližně 50 m a rozloze 22,81 ha.

Záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ v SPP Cheb je situován v bezprostřední blízkosti dálnice D6, která představuje klíčovou nadřazenou komunikační osu ve směru Karlovy Vary – Cheb – státní hranice s Německem. Dopravní napojení areálu je řešeno prostřednictvím stávající silniční sítě, u níž se v souvislosti s realizací záměru předpokládají úpravy zaměřené na zvýšení její kapacity, zejména v oblasti okružních křižovatek situovaných východně a západně od řešeného území. Záměr dále počítá s možností zavedení spojů městské hromadné dopravy a s výstavbou nové cyklotrasy, které zajistí lepší dopravní obslužnost území. Součástí

areálu budou rovněž dopravní a technická infrastruktura, terminál MHD, parkovací plochy pro osobní automobily, odstavná stání pro nákladní vozidla.

Distribuce dopravy generované záměrem je navržena tak, aby byla maximálně využita nadřazená silniční síť a aby nákladní doprava byla vedena primárně mimo městskou uliční síť. Veškerá provozní nákladní doprava je proto organizována tak, aby byla vedena primárně přes východní napojení areálu a dále na mimoúrovňovou křižovatku dálnice D6 východně od areálu (EXIT 152 – D6 x I/21). Tím je minimalizováno zatížení městské uliční sítě a negativní vlivy na obytné území.

Energetika a udržitelnost provozu:

V rámci jednotlivých etap realizace záměru lze očekávat následující nároky na zásobování elektrickou energií:

1. Etapa 40 MW (maximální instalovaný příkon), spotřeba 68 000 MWh/rok
2. Etapa 63 MW (maximální instalovaný příkon), spotřeba 97 000 MWh/rok
3. Etapa 73 MW (maximální instalovaný příkon)

Je předpokládáno, že bude využívána elektřina z obnovitelných zdrojů s certifikátem původu.

Cca 60% střechy hlavní výrobní haly bude připraveno na budoucí osazení FVE.

Vytápění budov a výroba tepla pro technologické procesy (např. lakovnu), ohřev vody a chlazení budov bude zajištěno pomocí tepelných čerpadel vzduch - voda s pomocí rekuperace tepla.

Komponenty do výrobního závodu budou dopravovány elektrickými nákladními automobily – předpokládá se 30% podíl do dvou let od zprovoznění závodu s cílem tento podíl dále navyšovat.

V rámci výstavby 1. etapy bude provedena příprava pro min. 20 nabíjecích stanic pro osobní elektrická vozidla.

Předmětem výroby jsou též bezemisní nákladní vozidla. Ta budou vyráběna v množství na základě objednávek zákazníků. Očekává se, že podíl vyrobených elektrických vozidel bude postupně narůstat.

Srážkové vody ze střech a zpevněných ploch budou shromažďovány v retenčních nádržích a zasakovány v místě záměru. Srážkové vody nad úroveň 5letého deště budou odváděny dešťovou kanalizací do řeky Ohře.

Ochrana klimatu:

Jako chladivo v tepelných čerpadlech a kancelářských A/C split jednotkách bude používán F- plyn R32 (difluoromethan, GWP = 675) o celkovém množství cca 750 kg, a dále přírodní chladivo propan (R290, GWP = 3) o celkovém množství cca 47 kg.

Klimatické systémy vyráběných nákladních vozidel bude plněny chladivem R1234yf s nízkým GWP = 4. Toto chladivo bude skladováno v ocelovém zásobníku o 4 m³ ve skladovém hospodářství kapalných látek. Uvedené chladivo bude do vozidel doplňováno v kontrolovaném režimu v kapalně formě pod tlakem 14+ barů, kdy se v klimatizačním systému vozidla rozpíná

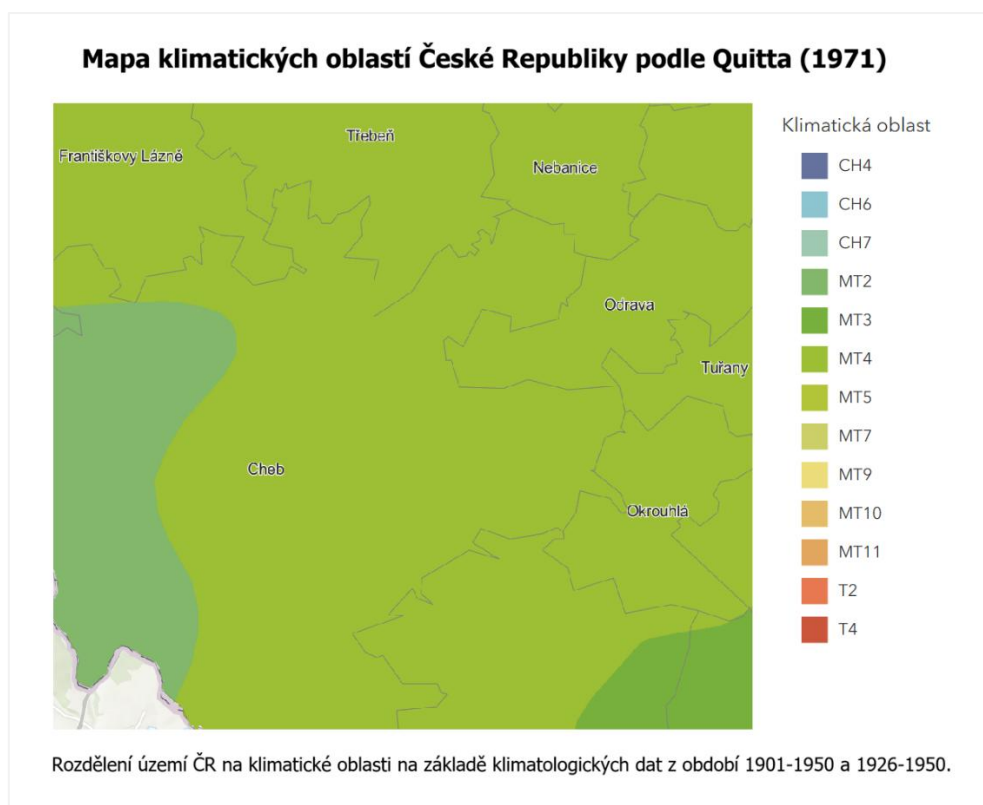
na plyn, aby zůstal ve vozidle po celou dobu jeho životnosti a nedošlo k úniku chladiva do ovzduší.

3.2. KLIMATICKÁ CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

V posledních desetiletích dochází na území Evropy k prokazatelným změnám klimatických podmínek, které se projevují zejména růstem průměrných teplot vzduchu, vyšší četností výskytu extrémních meteorologických jevů a změnami hydrologického režimu krajiny. Zpráva *C3S-WMO European State of the Climate 2025* vydaná programem Copernicus potvrzuje pokračující trend výrazného oteplování evropského klimatu, přičemž Evropa se v současnosti otepluje přibližně dvakrát rychleji než globální průměr. Za posledních 30 let činí tempo oteplování v Evropě přibližně $+0,56\text{ }^{\circ}\text{C}$ za dekádu, zatímco globální průměr dosahuje přibližně $+0,27\text{ }^{\circ}\text{C}$ za dekádu. Rok 2025 zároveň patřil mezi nejteplejší roky v historii měření a téměř celé území Evropy zaznamenalo nadprůměrné teploty. Významným zjištěním studie je také skutečnost, že střední a severozápadní Evropa patřily v roce 2025 mezi nejsušší oblasti kontinentu, přičemž v některých regionech byly roční srážkové úhrny o 10–40 % nižší oproti dlouhodobému průměru. Současně byla zaznamenána jedna z nejnižších hodnot půdní vlhkosti od začátku měření a přibližně 35 % území Evropy čelilo extrémnímu zemědělskému suchu. Studie dále upozorňuje na nárůst četnosti a intenzity vln veder, prodlužování období sucha, časnější začátek jarního období (spojené s rizikem jarních mrazů) a současně vyšší variabilitu srážkového režimu, včetně častějšího výskytu lokálních přívalových srážek a krátkodobých povodňových situací. Klimatická změna se tak stále výrazněji projevuje nejen změnou průměrných klimatických charakteristik, ale především vyšší nestabilitou klimatických a hydrologických podmínek, které mohou ovlivňovat vodní režim krajiny, retenční schopnost území i celkovou odolnost sídel a infrastruktury vůči extrémním meteorologickým jevům.

Na základě klimatické regionalizace území České republiky podle Quitta (1971) je posuzované území zařazeno do mírně teplé klimatické oblasti MT4 (obrázek 1). Tato klimatická oblast je typická mírně teplým charakterem klimatu, který se projevuje spíše chladnějšími léty a zimami s mírnými až chladnými teplotami. Průměrné teploty vzduchu v nejteplejším měsíci roce, kterým je červenec, se obvykle pohybují v rozmezí přibližně $16\text{--}17\text{ }^{\circ}\text{C}$, zatímco průměrná teplota v lednu dosahuje hodnot kolem $-2\text{ }^{\circ}\text{C}$ až $-3\text{ }^{\circ}\text{C}$. Roční úhrn srážek v této oblasti se zpravidla pohybuje mezi 600 a 700 mm, přičemž srážkové úhrny jsou během roku rozloženy poměrně rovnoměrně, s mírným nárůstem v letním období.

Klimatická oblast MT4 se dále vyznačuje středně dlouhým vegetačním obdobím a častějším výskytem teplotních inverzí v chladné části roku, zejména v údolních a snížených polohách. Tyto meteorologické situace jsou typické především pro zimní měsíce a mohou být spojeny s omezenými rozptylovými podmínkami v přízemní vrstvě atmosféry. Za těchto okolností může docházet ke zhoršenému rozptylu znečišťujících látek v ovzduší, což je obecně charakteristický rys daného klimatického regionu.



Obrázek 1: Mapa klimatických oblastí České republiky dle Quitta (zdroj dat: *gis.nature.cz*, upraveno).

Charakteristiky klimatických oblastí v zájmovém území:

MT4 (mírně teplá klimatická oblast) - Jaro bývá mírné a krátké, léto krátké, mírné a převážně suché, podzim mírný a krátký, a zima má mírně teplý, suchý charakter.

Tabulka 1: Klimatologické charakteristiky území.

Charakteristika	MT4
Počet letních dnů	20-30
Počet dnů s průměrnou teplotou nad 10 stupňů Celsia	140-160
Počet mrazových dnů	110-130
Počet ledových dnů	40-50
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	16-17
Průměrná teplota v dubnu	6-7
Průměrná teplota v říjnu	6-7
Průměrný počet dnů se srážkami pod 1 mm	110-120
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350-450
Srážkový úhrn v zimním období	250-300
Suma srážek celkem	600-700
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60-80
Počet dnů zatažených	150-160
Počet dnů jasných	40-50

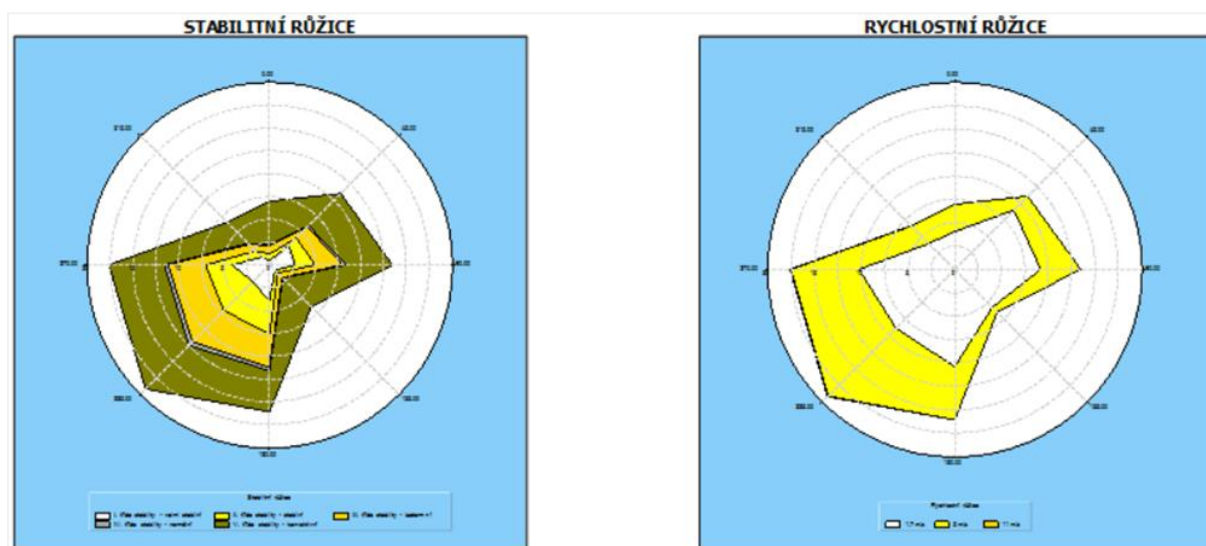
(Zdroj: Quitt, 1971).

Z rozboru větrné růžice zobrazené na obrázku 2 vyplývá, že převládajícím směrem proudění vzduchu v řešené lokalitě je jihozápadní směr, který se vyskytuje s četností téměř 20 %, což odpovídá přibližně 70 dnům v roce. Přesné hodnoty četnosti výskytu rychlosti větru uvádí v procentech tabulka 2.

Významné zastoupení mají rovněž větry západní a jižní, jejichž souhrnná četnost činí 17,59 % a 16,08 %, což odpovídá zhruba 64 dnů, a 59 dnům v roce. Celkový podíl klidových stavů (označených jako „calm“) je relativně nízký. Tento stav představuje pouze 2,6 % celkové četnosti, tedy cca 9,5 dnům v roce.

Zásadní vliv na rozptyl emisí má rychlost větru, jejíž rozložení je následující:

- vítr do rychlosti $2,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ (I. rychlostní třída) se vyskytuje ve 63,93 % případů, tj. přibližně 223 dní v roce,
- vítr o rychlosti $2,6\text{--}7,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ (II. rychlostní třída) se vyskytuje 35,89 %, tedy přibližně 131 dní v roce,
- vítr s rychlostí vyšší než $7,5 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ (III. rychlostní třída) se vyskytuje pouze v 0,18 % případů, tedy jde o pouhý necelý 1 den v roce.



Obrázek 2: Rychlostní větrná růžice (rozptylová studie, Zambojová ©2026).

Tabulka 2: Hodnoty větrné růžice (rozptylová studie, Zambojová ©2026).

Směr větru:	0°	45°	90°	135°	180°	225°	270°	315°	CALM	Součet
I. třída stability - velmi stabilní										
1,70 m/s	0,48	3,01	2,82	0,85	3,91	2,61	4,12	1,19	1,83	20,82
5,00 m/s	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,00 m/s	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
II. třída stability - stabilní										
1,70 m/s	0,24	1,01	1,32	0,37	1,81	1,77	1,57	0,45	0,24	8,78
5,00 m/s	0,46	0,15	0,87	0,05	1,9	2,68	1,31	0,52	0	7,94
11,00 m/s	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III. třída stability - izotermní										
1,70 m/s	0,46	1,28	1,98	0,61	2,15	2,15	2,21	0,53	0,27	11,64
5,00 m/s	0,42	0,43	1,02	0,08	1,43	2,68	1,87	0,48	0	8,41
11,00 m/s	0	0	0	0	0	0,03	0,02	0,01	0	0,06
IV. třída stability - normální										
1,70 m/s	0,07	0,14	0,25	0,07	0,23	0,23	0,2	0,08	0,03	1,3
5,00 m/s	0,06	0,06	0,12	0,01	0,16	0,29	0,18	0,05	0	0,93
11,00 m/s	0	0	0	0	0	0,06	0,05	0,01	0	0,12
V. třída stability - konvektivní										
1,70 m/s	2,78	3,53	2,83	3,81	2,32	2,11	2,12	1,66	0,23	21,39
5,00 m/s	1,98	1,44	2,27	0,6	2,17	4,6	3,94	1,61	0	18,61
11,00 m/s	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celková růžice										
1,70 m/s	4,03	8,97	9,2	5,71	10,42	8,87	10,22	3,91	2,6	63,93
5,00 m/s	2,92	2,08	4,28	0,74	5,66	10,25	7,3	2,66	0	35,89
11,00 m/s	0	0	0	0	0	0,09	0,07	0,02	0	0,18
součet	6,95	11,05	13,48	6,45	16,08	19,21	17,59	6,59	2,6	100

4. STRATEGICKÉ DOKUMENTY V OBLASTI KLIMATU

Otázky související se zmírňováním dopadů na klima a se zvyšováním odolnosti území vůči probíhající změně klimatu jsou řešeny také v rámci strategických a koncepčních dokumentů zpracovaných na národní i regionální úrovni. Tyto dokumenty vytvářejí základní rámec pro systematické zohledňování klimatických aspektů při přípravě a realizaci rozvojových záměrů. Z hlediska svého zaměření je lze rozdělit do dvou hlavních skupin, a to na strategie orientované na snižování příspěvku lidských činností ke změně klimatu (mitigační strategie) a na strategie zaměřené na přizpůsobení se již probíhajícím a očekávaným projevům změny klimatu (adaptační strategie).

Mitigační přístup se soustředí především na omezení emisí skleníkových plynů a na snižování energetické a provozní náročnosti, například prostřednictvím efektivního využívání energie, podpory nízkoemisní dopravy nebo uplatňování úsporných technických řešení. Naproti tomu adaptační opatření se zaměřují na zvýšení odolnosti území, staveb a infrastruktury vůči dopadům změny klimatu, jako jsou extrémní teploty, sucho, intenzivní srážky nebo výkyvy hydrologických poměrů.

V kontextu hodnoceného záměru lze mitigační a adaptační přístupy vnímat jako dva vzájemně se doplňující pohledy, přičemž první z nich se zabývá otázkou, jak realizace a provoz projektu přispívají ke snižování emisní zátěže, zatímco druhý se zaměřuje na to, jak je navrhovaný areál připraven na měnící se klimatické podmínky v průběhu své životnosti.

4.1. STRATEGICKÉ DOKUMENTY V OBLASTI KLIMATU NA REGIONÁLNÍ A NÁRODNÍ ÚROVNI

V České republice (dále jen ČR) jsou usnesením vlády ČR schválené následující dokumenty týkající se změny klimatu na celostátní úrovni:

- *Politika ochrany klimatu v České republice* (schválena usnesením vlády ČR č. 207/2017 ze dne 22.3.2017) platná pro období 2017–2030. Politika se zaměřuje na snižování emisí na území ČR a popisuje klimatické cíle a opatření do roku 2030 a dlouhodobou nízkoemisní strategii ČR s výhledem do roku 2050.
- *Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR* (schválena usnesením vlády č. 785/2021 ze dne 13.9.2021) platná pro období 2021–2030.
- *Koncepce ochrany před následky sucha pro území ČR pro období 2023–2027* (schválena usnesením vlády č. 354/2023 ze dne 17.5.2023). Tato koncepce navazuje na *Národní akční plán adaptace na změnu klimatu*.

V rámci regionální úrovně neexistuje žádný strategický dokument, který by se tématice změny klimatu či adaptačním opatřením přímo věnoval. Karlovarský kraj v současnosti nemá vlastní koncepci nebo akční plán zaměřený výhradně na oblast ochrany klimatu.

4.2. STRATEGICKÉ DOKUMENTY V OBLASTI KLIMATU NA MEZINÁRODNÍ ÚROVNI

Ochrana klimatu je dlouhodobě jedním ze stěžejních témat environmentální politiky Evropské unie (dále jen EU). Evropská komise v roce 2019 představila strategický rámec *Zelené dohody pro Evropu (European Green Deal)*, jehož cílem je nasměrovat hospodářský rozvoj Unie k udržitelnému, oběhovému a klimaticky neutrálnímu modelu. Tato iniciativa usiluje o dosažení klimatické neutrality Evropské unie do roku 2050 prostřednictvím komplexního souboru vzájemně propojených politických a ekonomických nástrojů.

Otázky spojené s mitigací jsou na úrovni Evropské unie řešeny především prostřednictvím klimaticko-energetického rámce EU a iniciativy *Fit for 55*, která stanovuje závazný cíl snížení emisí skleníkových plynů nejméně o 55 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990. Tento legislativní balíček zahrnuje revizi klíčových evropských právních předpisů v oblasti energetiky, dopravy a průmyslu, včetně rozšíření systému obchodování s emisními povolenkami (ETS) a opatření na podporu využívání obnovitelných zdrojů energie. Mitigační opatření jsou koncepčně ukotvena v rámci Zelené dohody pro Evropu, zatímco oblast přizpůsobení se změně klimatu (adaptace) je systematicky řešena prostřednictvím *Strategie Evropské unie pro adaptaci na změnu klimatu (EU Climate Adaptation Strategy)*. Společně tyto strategické a legislativní dokumenty vytvářejí základní rámec pro integrovaný přístup k řízení klimatických rizik, zejména v sektorech energetiky, dopravy, průmyslu a infrastruktury.

Z pohledu projektového financování a environmentálního posuzování má významnou úlohu Evropská investiční banka (EIB), která zpracovala metodický přístup k hodnocení projektů z hlediska emisí skleníkových plynů („*EIB Project Carbon Footprint Methodologies – Methodologies for the assessment of project greenhouse gas emissions and emission variations*“). Tato metodika vymezuje postupy pro kvantifikaci emisí skleníkových plynů a pro posuzování změn emisní bilance projektů podporovaných bankou. Umožňuje tak investorům systematicky a transparentně hodnotit klimatickou udržitelnost projektových záměrů a sladovat jejich realizaci s cíli Pařížské dohody z roku 2015.

Na metodický rámec EIB navazují také *Technické pokyny Evropské komise k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro období 2021–2027*. Tento dokument představuje jednotný nástroj pro zohlednění aspektů zmírňování změny klimatu i přizpůsobení se jejím dopadům již v raných fázích přípravy a projektování infrastrukturních staveb. Prověřování klimatického dopadu tak přispívá k zajištění toho, aby investice financované z prostředků Evropské unie byly dlouhodobě udržitelné a v souladu s evropskými i mezinárodními klimatickými závazky.

Z globálního hlediska představuje klíčový rámec mezinárodní spolupráce v oblasti ochrany klimatu *Rámcová úmluva OSN o změně klimatu (UNFCCC)*, k níž Česká republika přistoupila v roce 1993. Na tuto úmluvu navazují zásadní mezinárodní dohody, zejména *Pařížská dohoda z roku 2015* a *Glasgowský klimatický pakt z roku 2021*, které dále konkretizují závazky smluvních stran v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, přizpůsobení se dopadům změny klimatu a podpory klimatického financování. Významným výsledkem následných vyjednávání je rovněž Dohoda z Dubaje, přijatá na konferenci COP28 v roce 2023, která poprvé explicitně vyzvala k postupnému omezování využívání fosilních paliv a současně posílila závazky

v oblasti adaptace a financování ztrát a škod spojených se změnou klimatu. Tyto mezinárodní rámce společně vytvářejí základní globální institucionální a politickou architekturu, ze které vycházejí evropské i národní klimatické politiky.

5. PREDIKCE VÝVOJE KLIMATU

Budoucí vývoj klimatu na území České republiky je úzce spojen s globálním vývojem emisí skleníkových plynů a s nimi souvisejícím radiačním působením na atmosféru Země. Tato kapitola vychází z dostupných odborných podkladů, zejména ze shrnutí studie *Očekávané dopady změny klimatu v ČR* (Zamouřil, 2021), která navazuje na *Komplexní studii dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR* zpracovanou společností EKOTOXA s.r.o. v roce 2015 pro Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ). Pro popis a odhad možného budoucího vývoje klimatu jsou využívány emisní scénáře Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC), označované jako *Representative Concentration Pathways* (RCP), které vyjadřují úroveň radiačního působení skleníkových plynů v roce 2100, vyjádřenou ve wattech na metr čtvereční (W/m^2). Scénář RCP 2.6 představuje variantu rychlého dosažení klimatické neutrality s omezením radiačního působení na hodnotu $2,6 \text{ W/m}^2$, zatímco scénář RCP 8.5 odpovídá pokračujícímu růstu emisí a nárůstu radiačního působení až na $8,5 \text{ W/m}^2$. Podle vyhodnocení Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) je za nejpravděpodobnější scénář budoucího vývoje v podmínkách České republiky považována střední varianta RCP 4.5, která předpokládá stabilizaci emisí přibližně v průběhu druhé poloviny 21. století. V současných klimatických projekcích (IPCC AR6) jsou místo původních scénářů RCP používány scénáře SSP (Shared Socioeconomic Pathways), které kromě radiačního působení zohledňují také předpokládaný socioekonomický vývoj. Hodnoty uvedené za pomlčkou (např. 4.5) vyjadřují obdobně jako u RCP úroveň radiačního působení v roce 2100.

Skleníkové plyny ovlivňují energetickou bilanci atmosféry tím, že zvyšují množství tepla, které je v ní zadržováno, a tím určují tempo růstu teploty vzduchu. Podle výstupů klimatických modelů lze na území České republiky do konce 21. století očekávat nárůst průměrné roční teploty přibližně o $2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ v případě scénáře RCP 4.5. Při emisně nepříznivém scénáři RCP 8.5 by se zvýšení mohlo pohybovat až kolem $4,1 \text{ }^{\circ}\text{C}$ ve srovnání s referenčním obdobím 1981–2010.

V horizontu do poloviny století budou rozdíly mezi jednotlivými scénáři méně výrazné, protože současný trend oteplování je převážně důsledkem emisí vzniklých v minulých desetiletích. Výraznější odlišnosti ve vývoji teplot lze očekávat zejména po roce 2050, kdy bude další směřování klimatického systému významně ovlivněno přijatými opatřeními ke snižování emisí skleníkových plynů.

Očekávaný nárůst průměrných teplot se projeví zejména zvýšením četnosti tropických dnů, tedy dnů s maximální denní teplotou přesahující $30 \text{ }^{\circ}\text{C}$, a současně poklesem počtu mrazových dnů s minimální teplotou pod $0 \text{ }^{\circ}\text{C}$. V referenčním období 1961–1990 byl v České republice zaznamenáván průměrně pouze 4–5 tropických dnů ročně, zatímco v současnosti jejich počet dosahuje přibližně 30 za rok. Do konce 21. století lze podle scénáře RCP 4.5 očekávat přibližně dvojnásobný nárůst oproti současnému stavu, při scénáři RCP 8.5 dokonce trojnásobný až

čtyřnásobný. Epizody extrémně vysokých teplot, které byly v minulosti spíše výjimečné (např. v letech 2015 a 2018), se tak mohou stát běžnou součástí letního období. Naopak počet mrazových dnů se do konce století pravděpodobně sníží o 35–70 %, což se promítne do charakteru zimního období, délky a stability sněhové pokrývky i do celkové vodní bilance území

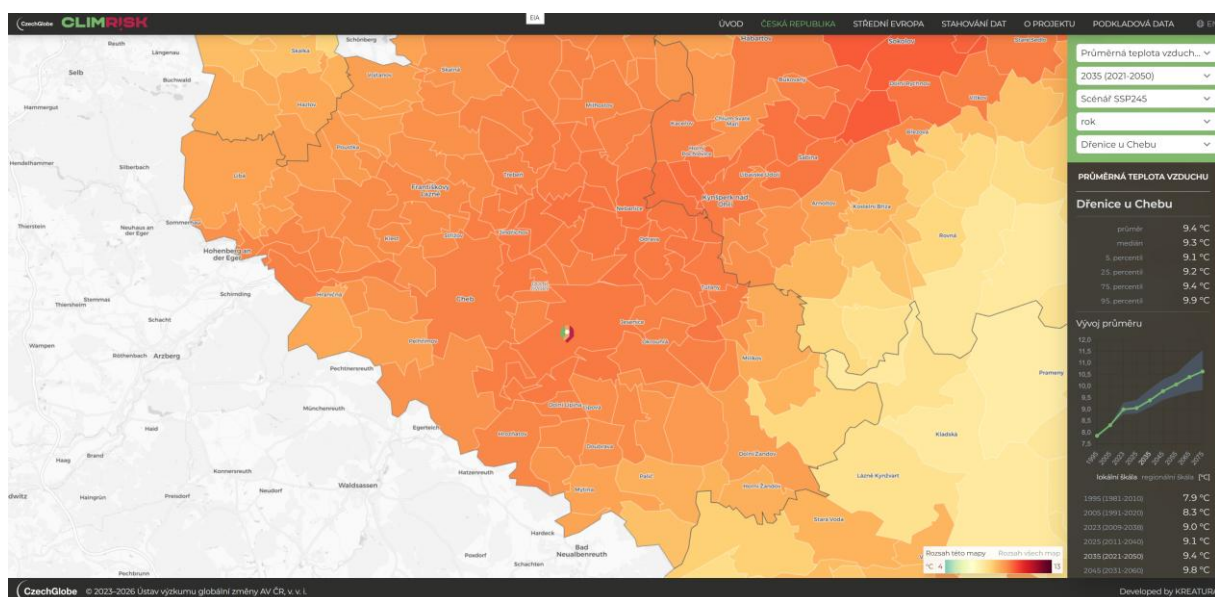
Vývoj srážkového režimu je ve střední Evropě obtížněji predikovatelný vzhledem k přirozené meziroční proměnlivosti. Klimatické modely však ukazují, že i při relativně stabilním ročním úhrnu dochází ke změně rozložení a intenzity srážek. Zvyšuje se četnost přívalových dešťů spojených s bouřkovou činností, zatímco období bez srážek se prodlužují. Současně vyšší teploty podporují intenzivnější výpar z půdy a vegetace, což vede k poklesu vlhkosti krajiny. Lze proto očekávat častější střídání epizod sucha a krátkodobých lokálních záplav. Modelové studie zároveň potvrzují prodlužování a častější výskyt meteorologického sucha, zejména v období od dubna do září.

Změny teplotních a srážkových poměrů se promítají do vodní bilance území. Již v současnosti je v některých povodích patrný pokles odtoku a zvýšení evapotranspirace. Do budoucna se v řadě oblastí předpokládá snižování zásob vody v krajině, pokles průtoků ve vodních tocích a růst teploty povrchových vod. Dlouhodobější sušší podmínky mohou oslabovat samočisticí schopnost vodních ekosystémů, zvyšovat koncentrace znečišťujících látek a v některých případech ohrožovat stabilitu lokálních zdrojů pitné vody. Tím narůstá význam efektivního hospodaření s vodou a technických opatření zajišťujících spolehlivost vodárenských systémů.

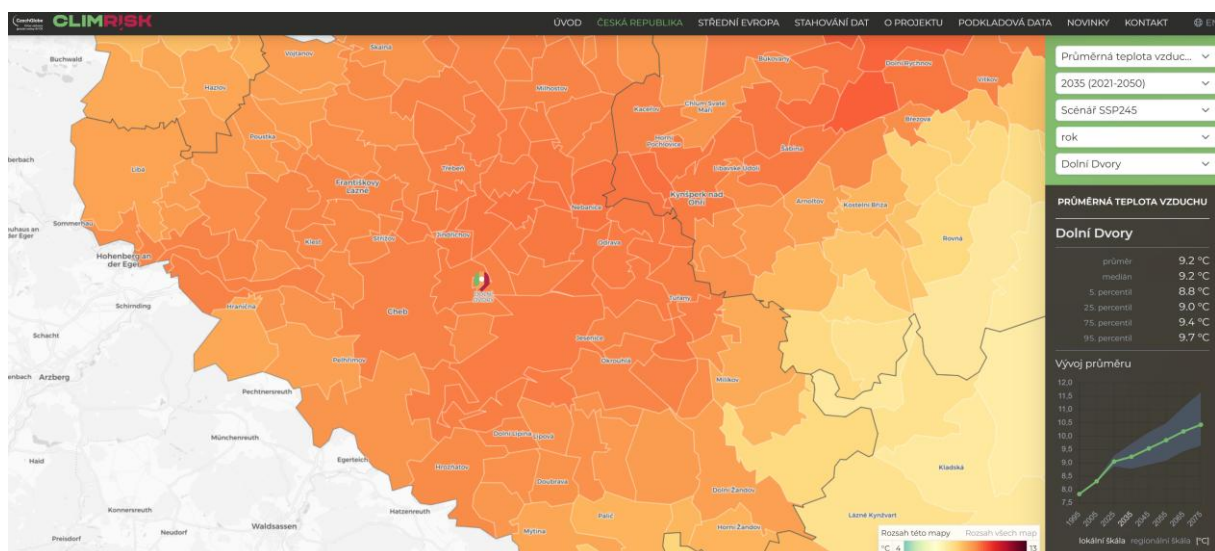
Změna klimatických podmínek se projeví rovněž ve fungování ekosystémů. Nárůst teplot a proměnlivost vláhových poměrů povedou k migraci řady rostlinných a živočišných druhů a k postupné změně druhové skladby. Tato redistribuce biodiverzity může ovlivnit stabilitu ekosystémů a jejich schopnost plnit klíčové ekologické funkce, například zadržování uhlíku či regulaci vodního režimu. Odolnost těchto systémů je přitom zásadní pro adaptační kapacitu krajiny vůči dalším klimatickým změnám.

Tyto závěry potvrzuje také zpráva *C3S-WMO European State of the Climate 2025*, podle níž byly ve střední a severozápadní Evropě v roce 2025 zaznamenány srážkové deficity až o 10–40 % nižší oproti dlouhodobému průměru, zatímco současně narůstá četnost lokálních extrémních srážkových epizod a krátkodobých povodňových situací. Studie zároveň upozorňuje na pokračující pokles půdní vlhkosti a vyšší riziko zemědělského a hydrologického sucha ve střední Evropě.

Celkově lze do konce 21. století v podmínkách České republiky očekávat zvýšení průměrné teploty o 2–4 °C, nárůst počtu tropických dnů, úbytek mrazových dnů, změnu charakteru srážek a zhoršování vodní bilance. Tyto trendy se promítnou do hydrologických poměrů, půdní vlhkosti, vegetačních podmínek i kvality ovzduší.



Obrázek 3: Průměrná teplota vzduchu s výhledem na rok 2035 (2021-2050) v katastrálním území Dřevnice u Chebu (zdroj: climrisk.cz).



Obrázek 4: Průměrná teplota vzduchu s výhledem na rok 2035 (2021-2050) v katastrálním území Dolní Dvory (zdroj: climrisk.cz).

Na obrázku 3 je znázorněno katastrální území Dřevnice u Chebu (kód 651079) a projekce vývoje průměrné teploty vzduchu na tomto území i v jeho bezprostředním okolí dle klimatického scénáře SSP 245 pro období 2021–2050. Stejně informace o vedlejším dotčeném katastrálním území Dolní Dvory (kód 651052) zobrazuje obrázek 4. Barevná škála vyjadřuje očekávané teplotní hodnoty – od nižších průměrných teplot v chladnějších částech území po vyšší teploty v otevřenějších a nižších polohách. Z mapy je patrný celkový trend oteplování regionu, který odpovídá modelovaným klimatickým scénářům pro Českou republiku.

6. PROCES PROVĚŘOVÁNÍ Z HLEDISKA KLIMATICKÉHO DOPADU

Posouzení projektů z hlediska jejich klimatického dopadu tvoří standardní součást environmentálního hodnocení investičních záměrů. Smyslem tohoto postupu je ověřit, zda navrhované projekty přispívají ke snižování emisí skleníkových plynů a současně zda jsou dostatečně připraveny na očekávané projevy změny klimatu. Klimatické prověřování umožňuje včas rozpoznat potenciální zranitelnosti projektu a navrhnout opatření podporující jeho dlouhodobou environmentální i provozní udržitelnost.

Zpracování této části dokumentace vychází z *Technických pokynů Evropské komise pro prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro období 2021–2027* (Sdělení Komise 2021/C 373/01). Struktura a rozsah hodnocení odpovídají osnově uvedené v příloze B, části B.2 uvedeného dokumentu. Metodický rámec vyžaduje posouzení projektu ze dvou základních perspektiv.

První perspektivu představuje mitigace, tedy vyhodnocení příspěvku projektu k emisím skleníkových plynů a jeho směřování ke klimatické neutralitě. Druhou rovinou je adaptace, zaměřená na posouzení schopnosti projektu reagovat na předpokládané změny klimatických podmínek v průběhu jeho životnosti.

Hodnocení z hlediska mitigace obvykle probíhá ve dvou krocích. Nejprve se stanoví, zda je nutné kvantifikovat uhlíkovou stopu projektu. V případě kladného závěru následuje její výpočet a vyčíslení emisí skleníkových plynů, případně jejich ekonomické ocenění. Obdobně je strukturováno i hodnocení adaptační odolnosti. V úvodní fázi se provádí analýza citlivosti, expozice a zranitelnosti projektu vůči klimatickým faktorům. Pokud je identifikováno významnější riziko, navazuje podrobnější analýza, která hodnotí pravděpodobnost výskytu jednotlivých hrozeb a rozsah jejich potenciálních dopadů.

7. POSOUZENÍ KLIMATICKÉ NEUTRALITY

Vyhodnocení emisí skleníkových plynů spojených s realizací a provozem záměru a ověření, zda je nutné zpracovat výpočet uhlíkové stopy projektu, se provádí pomocí posouzení klimatické neutrality. Metodický přístup tohoto posouzení je založen na pokynech uvedených ve *Sdělení Komise (2021/C 373/01) – Technických pokynech pro posuzování klimatického dopadu infrastruktury v období 2021–2027* (dále jen technické pokyny).

V první fázi posouzení se sleduje, zda projekt spadá mezi záměry s významnou produkcí emisí skleníkových plynů. Podle metodiky je hodnocení uhlíkové stopy vyžadováno u projektů, jejichž celkové roční emise oxidu uhličitého (přepočtené na ekvivalent CO₂) mohou překročit hranici 20 000 t/rok. Tato povinnost se typicky vztahuje na projekty v oblasti zpracovatelského, chemického a těžebního průmyslu, na spalovny, skládky, elektrárny, teplárny, přístavy, logistické areály, obnovitelné zdroje energie, přenosové sítě či rozsáhlé dopravní stavby, s výjimkou projektů, které slouží ke snížení hluku z dopravy či zvýšení bezpečnosti. Kompletní seznam kategorií projektů infrastruktury je k dispozici v tabulce č. 2 technických pokynů.

Posuzovaný záměr *“Mercedes-Benz Truck Park v Chebu”* spadá dle tabulky č. 2 technických pokynů do *“kategorie ostatních projektů infrastruktury nebo velikostí projektů, u nichž by absolutní a/nebo relativní emise mohly překročit 20 000 tun CO₂ e/rok (pozitivní nebo negativní změna)”*. Podrobná analýza ověřující, zda emise projektu v absolutním či relativním vyjádření překračují mezní hodnotu 20 000 tun CO₂ ekvivalentu za rok, je obsažena v následující kapitole.

7.1. PODROBNÁ ANALÝZA

Tato podrobná analýza a veškeré uvedené výpočty vychází z oficiální metodiky *EIB Project Carbon Footprint Methodologies Methodologies for the assessment of project greenhouse gas emissions and emission variations* z roku 2023 (Verze 11.3).

1. Ohraničení projektu

Realizace záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ v SPP Cheb je navržena ve třech etapách.

V první etapě záměru (k roku 2029) dojde k realizaci hlavního výrobního závodu společnosti *Daimler Truck AG* včetně logistického zázemí, odpovídající dopravní infrastruktury a infrastrukturních objektů spojených s SPP Cheb. V navazující druhé etapě bude tento výrobní areál rozšířen východním a západním směrem. Ve třetí etapě je plánována realizace subdodavatelských a doplňkových provozů, které funkčně doplní hlavní výrobní celek v rámci rozvojových kapacit SPP Cheb. Plný rozvoj území zahrnující všechny části areálu SPP Cheb je uvažován ve výhledu k roku 2035. Je uvažováno, že část dopravy materiálu a vyrobených nákladních vozidel bude dopravována po železnici. V této variantě se nepředpokládá vznik nové dodatečné dopravy nad rámec celkové generované dopravy areálu, ale změna její struktury.

Vybudování železničního překladiště Cheb je v současné době ve fázi zadání studie proveditelnosti a jeho realizace se předpokládá po roce 2032.

V rámci tohoto posouzení je hodnocena pouze varianta dopravy bez železničního překladiště.

Doprava na veřejných komunikacích:

Pro 1. etapu záměru v roce 2029 je uvažováno celkem 1 540 příjezdů a 1 600 odjezdů za 24 hodin, z toho 290, resp. 350 nákladních vozidel. Vnitropodnikové přesuny nákladních vozidel lze očekávat na úrovni 100 nákladních vozidel za den.

Cílem investora je během 1 – 2 let po zahájení výroby zajistit návoz komponentů do areálu elektrickými nákladními vozidly, a to až z 30 %. Elektrická vozidla budou ve výrobním závodu vyráběna na základě objednávek zákazníků. Očekává se, že podíl vyrobených elektrických vozidel bude postupně narůstat.

V rámci 2. a 3. etapy ve výhledu k roku 2035 bude celý areál generovat celkem 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů za 24 hodin, z toho 480, resp. 540 nákladních vozidel. Vnitropodnikové přesuny nákladních vozidel lze očekávat na úrovni 150 nákladních vozidel za den.

Rozpad uvedené dopravy generované záměrem na navazující komunikační síť je formou tabulek a pentlogramů uveden v *Dopravní studii ETC (04/2026)*.

Vnitroareálová doprava:

V areálu budou v rámci 1. etapy vybudována parkoviště s celkem 775 parkovacími stáními pro osobní vozidla zaměstnanců a návštěvníků, 40 stáními pro nákladní vozidla (zásobování) a celkem 750 stáními pro vyrobená nákladní vozidla.

V rámci výstavby 1. etapy bude provedena příprava pro min. 20 nabíjecích stanic pro osobní elektrická vozidla.

V areálu bude v rámci 2. a 3. etapy vybudováno dalších 380 parkovacích stání pro osobní vozidla zaměstnanců a návštěvníků, 30 stání pro nákladní vozidla (zásobování) a 50 stání pro vyrobená nákladní vozidla.

Délka pojezdu parkujících osobních vozidel na parkovacích stáních v areálu závodu je uvažována v průměru 700 m, průměrná délka pojezdu nákladních vozidel v areálu závodu je uvažována v průměru 1500 m.

2. Vymezení období hodnocení

Vyhodnocení emisí t CO₂ ekv./rok bylo provedeno pro první (2029) a finální etapu záměru (2035), přičemž byly uvažovány pouze varianty bez realizace železničního překladiště.

3. Oblasti emisí, které budou zahrnuty

Do výpočtu byly zahrnuty emise vznikající provozem vozidel vyvolaným realizací záměru v rámci areálu a na navazující silniční síti, a to pomocí členění na jednotlivé kategorie dopravy (osobní automobily, lehká nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla). V rámci předběžné opatrnosti byla ve výpočtu uvažována veškerá doprava realizovaná vozidly se spalovacími motory, a výsledky tak představují konzervativní odhad emisní zátěže.

Komunikace zahrnuté do hodnocení rozdělené na jednotlivé hodnocené dopravní úseky jsou uvedeny v příloze 1 této studie. Emisní faktory použité při hodnocení vycházejí z metodiky *EIB Project Carbon Footprint Methodologies – Methodologies for the Assessment of Project Greenhouse Gas Emissions and Emission Variations* (verze 11.3, 2023). Finální výpočet vychází z dopravně-inženýrských podkladů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ (European Transportation Consultancy, s.r.o., duben 2026).

4. Kvantifikace absolutních emisí z projektu

Vzorec pro výpočet emise CO₂ ekv. ze sledovaného úseku komunikace:

$$\text{CO}_2 \text{ ekv}_{(j,kat)} = \text{EFs} \times \text{RPDI}_{j, kat} \times \text{délka}_j \times 365 / 1\,000\,000$$

Pozn.

CO₂ekv._(j,kat) = emise CO₂ ekvivalentu pro daný úsek komunikace (t/rok)

j = číslo úseku komunikační sítě

kat = kategorie vozidel (osobní automobily/lehká nákladní vozidla/těžká nákladní vozidla)

EFs = emisní faktor pro silniční úseky, odpovídající danému charakteru komunikace (g CO₂ ekv. /vozokm)

RPDI_{j, kat} = odhadovaný roční průměr denních intenzit dopravy (příslušné kategorie vozidel) na úseku j

(počet vozidel za 24 hodin)

délka_j = délka úseku j (km)

Emisní koeficienty byly převzaty z metodického dokumentu EIB v souladu s postupem hodnocení emisí skleníkových plynů uvedeným v této metodice a jsou zobrazeny v tabulce 2.

Tabulka 2: Emisní faktory pro jednotlivé kategorie vozidel

Emisní koeficient dle metodiky EIB		(g CO ₂ ekv. /vozkm)
LNV	lehká vozidla do 3,5 t	241
TNV	těžká vozidla nad 3,5 t	604
OV	osobní vozidla	180

Tabulka 3: Celkové emise skleníkových plynů z dopravy vyvolané záměrem (t CO₂ ekv./rok) pro jednotlivé posuzované scénáře

Posuzovaný scénář	t CO ₂ ekv. /rok
Uvedení 1. etapy do provozu (2029)	1 225,06
Dlouhodobý výhled (2035) při plném rozvoji areálu (1.+2. etapa), varianta bez železničního překladiště	4 618,45

* Výpočet zahrnuje emise z dopravy na vnitroareálových i na veřejných komunikacích. Podrobné výpočty emisí a související podklady nejsou součástí této dokumentace a jsou k dispozici na vyžádání u zpracovatele studie.

Výpočet celkových emisí skleníkových plynů byl proveden pro jednotlivé etapy realizace záměru, a to pro stav uvedení 1. etapy do provozu (rok 2029) a pro výhledový stav při plném rozvoji areálu SPP Cheb (rok 2035) ve scénáři bez realizace železničního překladiště. Hodnocené scénáře se od sebe liší především rozsahem realizovaných stavebních a provozních kapacit, které se promítají do intenzity vyvolané dopravy na navazující silniční síti.

Z výpočtu emisní bilance bylo zjištěno, že celkové roční emise skleníkových plynů dosahují v 1. etapě záměru v roce 2029 hodnoty 1 225,06 t CO₂ ekv./rok, zatímco ve výhledu k roku

2035 po plném rozvoji areálu SPP Cheb v situaci bez železničního překladiště činí 4 618,45 t CO₂ ekv./rok. Oba výpočty zahrnují veškeré emise z dopravy, a to jak na vnitroareálových, tak i na veřejných komunikacích. Tento nárůst emisí je dán především zvýšením intenzity dopravy v souvislosti s postupným rozvojem areálu a rozšířením výrobních a logistických kapacit. Z uvedených výsledků vyplývá, že z hlediska produkce emisí skleníkových plynů představuje 1. etapa realizace záměru (2029) méně emisně zatěžující stav oproti plně rozvinutému SPP Cheb (2035). Nárůst emisí mezi jednotlivými etapami odpovídá očekávanému rozvoji území a s ním spojenému zvýšení dopravní obslužnosti.

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že **záměr nepředstavuje významný vliv z hlediska produkce skleníkových plynů v žádné z posuzovaných etap realizace**. Stanovené hodnoty emisí se ve všech případech pohybují výrazně pod hranicí významnosti 20 000 t CO₂ ekv./rok dle metodiky EIB.

8. POSOUZENÍ ODOLNOSTI PROJEKTU VŮČI ZMĚNĚ KLIMATU

Hodnocení odolnosti projektu vůči změně klimatu je zásadní součástí posuzování jeho environmentální udržitelnosti a dlouhodobé funkčnosti. Smyslem této části je zjistit, zda může být projekt vystaven významným klimatickým rizikům, která by mohla ovlivnit jeho provoz, bezpečnost nebo technickou spolehlivost, a zda je proto nutné přistoupit k podrobnějším analýzám citlivosti, expozice a zranitelnosti. Posouzení odolnosti se zaměřuje zejména na schopnost projektu odolat extrémním a náhlým klimatickým jevům, jako jsou intenzivní srážky a povodňové situace, období sucha, vlny vysokých teplot, silný vítr, lesní požáry či nestability svahů.

Analýza citlivosti identifikuje klimatická nebezpečí, která mohou být obecně relevantní pro daný typ projektu, bez ohledu na jeho konkrétní lokalitu. Naproti tomu analýza expozice hodnotí specifické klimatické podmínky a jevy charakteristické pro území, kde má být projekt realizován, bez ohledu na jeho technický charakter. Analýza zranitelnosti následně oba přístupy propojuje a určuje, která klimatická rizika mohou mít v konkrétních podmínkách dané lokality zásadní význam pro projekt.

8.1. ANALÝZA CITLIVOSTI

Účelem analýzy citlivosti je identifikovat klimatická rizika, která mohou být pro posuzovaný projekt relevantní, a to bez ohledu na jeho konkrétní umístění. Analýza nahlíží na projekt komplexně, neboť hodnotí jeho jednotlivé součásti i jejich vzájemné vazby v rámci širšího systému nebo sítě.

Posouzení se zaměřuje na čtyři hlavní oblasti:

- aktiva a procesy v místě realizace,
- vstupy nezbytné pro provoz (např. dodávky energie, surovin či vody),
- výstupy projektu (např. produkty, služby nebo odpadní toky),
- dopravní a přístupové vazby, které zajišťují funkční propojení projektu s okolím.

Dle *Technických pokynů pro prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro období 2021–2027 (Sdělení Komise 2021/C 373/01)* je výsledkem této analýzy přehledová tabulka, která přiřazuje jednotlivým tématům a klimatickým nebezpečím odpovídající úroveň citlivosti.

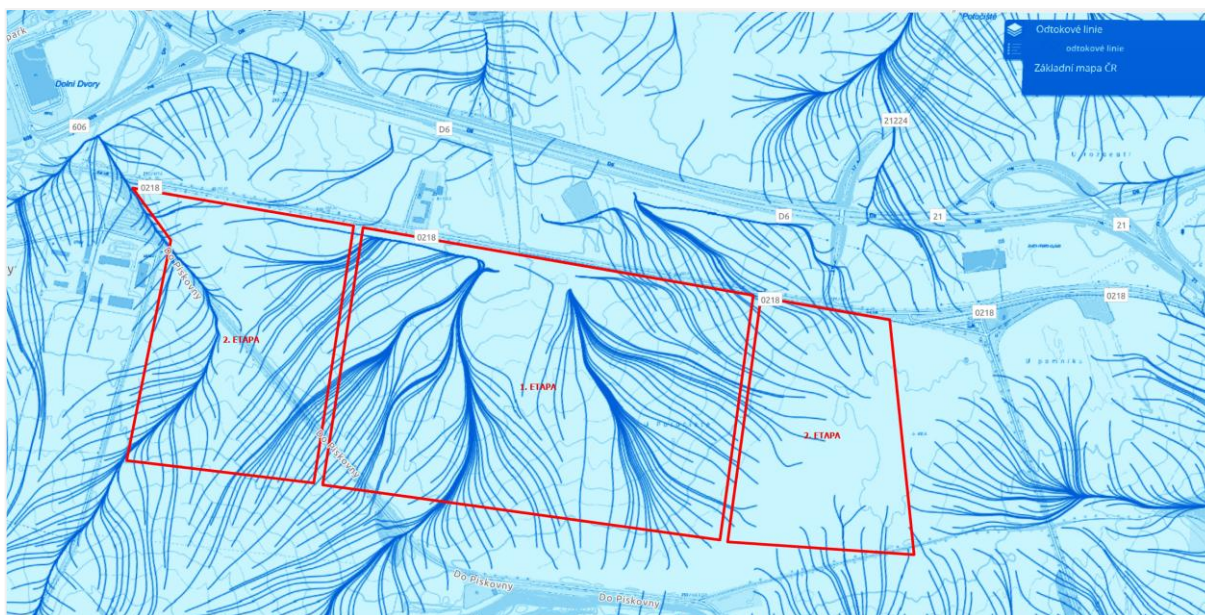
Hodnocení citlivosti probíhá pomocí tří kategorií:

- *nízká citlivost* – klimatické nebezpečí má zanedbatelný nebo pouze omezený dopad,
- *střední citlivost* – klimatické nebezpečí může mít mírný dopad na provoz, vstupy či výstupy projektu,
- *vysoká citlivost* – klimatické nebezpečí může mít výrazný nebo kritický dopad na klíčová aktiva, procesy či infrastrukturu projektu.

Tabulka 4: Analýza citlivosti

<i>Témata / Klimatická rizika</i>	<i>Povodně a přívalové deště</i>	<i>Vydatné srážky</i>	<i>Zvyšování teplot</i>	<i>Extrémně vysoké teploty</i>	<i>Extrémně nízké teploty</i>	<i>Půdní eroze</i>	<i>Sesuv půdy</i>	<i>Požáry vegetace</i>
<i>Aktiva na místě (vlastní infrastruktura)</i>	střední	střední	nízké	střední	střední	nízké	nízké	nízké
<i>Vstupy (energie pro provoz apod.)</i>	nízké	nízké	nízké	nízké	nízké	nízké	nízké	nízké
<i>Výstupy (odpadní srážkové vody)</i>	střední	střední	nízké	nízké	nízké	nízké	nízké	nízké
<i>Dopravní spoje (silniční doprava)</i>	střední	střední	nízké	nízké	střední	nízké	nízké	nízké
<i>Nejvyšší hodnocení citlivosti</i>	střední	střední	nízké	střední	střední	nízké	nízké	nízké

Analýza citlivosti (tabulka 4) ukázala, že projekt průmyslového parku vykazuje střední citlivost zejména vůči extrémním srážkovým událostem, tedy přívalovým a vydatným srážkám, které mohou při vysoké intenzitě krátkodobě zatěžovat systém odvodnění areálu a způsobovat lokální hromadění srážkové vody na zpevněných plochách. Vzhledem k charakteru průmyslových areálů, které obvykle zahrnují rozsáhlé střechy budov, komunikace a parkovací plochy, může docházet k rychlému povrchovému odtoku vody a zvýšenému zatížení dešťové kanalizace. Střední citlivost byla identifikována také ve vztahu k přívalovým povodním, které mohou při intenzivních srážkách vést k lokálnímu zaplavení níže položených částí území nebo přístupových komunikací. Odtokové linie na dotčených pozemcích zobrazuje obrázek 5.



Obrázek 5: Vodní eroze na dotčených pozemcích záměru ([Půda v mapách](#), VÚMOP 2026).

Střední citlivost projektu byla dále vyhodnocena u extrémně nízkých a vysokých teplot. Nízké teploty mohou v zimním období ovlivnit provoz technické infrastruktury, například prostřednictvím zamrznání vody v potrubních systémech, zvýšeného zatížení konstrukcí sněhem nebo zhoršení sjízdnosti komunikací v areálu i jeho okolí. Naopak epizody velmi vysokých teplot mohou vést k přehřívání budov, vyšším nárokům na chlazení technologických zařízení a ke zhoršení pracovních podmínek v exteriéru. Nízká citlivost byla identifikována u procesů souvisejících s půdní erozí, požáry vegetace, sesuvy půdy či se zvyšováním průměrných teplot.

Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že projekt průmyslového parku celkově vykazuje **střední kategorii citlivosti vůči posuzovaným klimatickým rizikům**. Nejvyšší citlivost byla identifikována zejména ve vztahu k extrémním srážkovým událostem a teplotním extrémům, které mohou za určitých podmínek ovlivnit funkčnost technické infrastruktury nebo dopravní dostupnost areálu. U ostatních posuzovaných klimatických jevů byla citlivost vyhodnocena jako nízká. Identifikovaná rizika lze zmírnit vhodnými mitigačními či adaptačními opatřeními, zejména technickým řešením odvodnění areálu, zajištěním dostatečné kapacity retenčních a zasakovacích objektů, dešťové kanalizace a vhodným návrhem stavebních konstrukcí.

8.2. ANALÝZA EXPOZICE

Cílem analýzy expozice je identifikovat klimatická nebezpečí, která jsou relevantní pro území, v němž je projekt plánován, a to nezávisle na typu či charakteru samotného záměru. V souladu s *Technickými pokyny* je výstupem expoziční analýzy tabulka shrnující jednotlivé klimatické proměnné a s nimi související rizika.

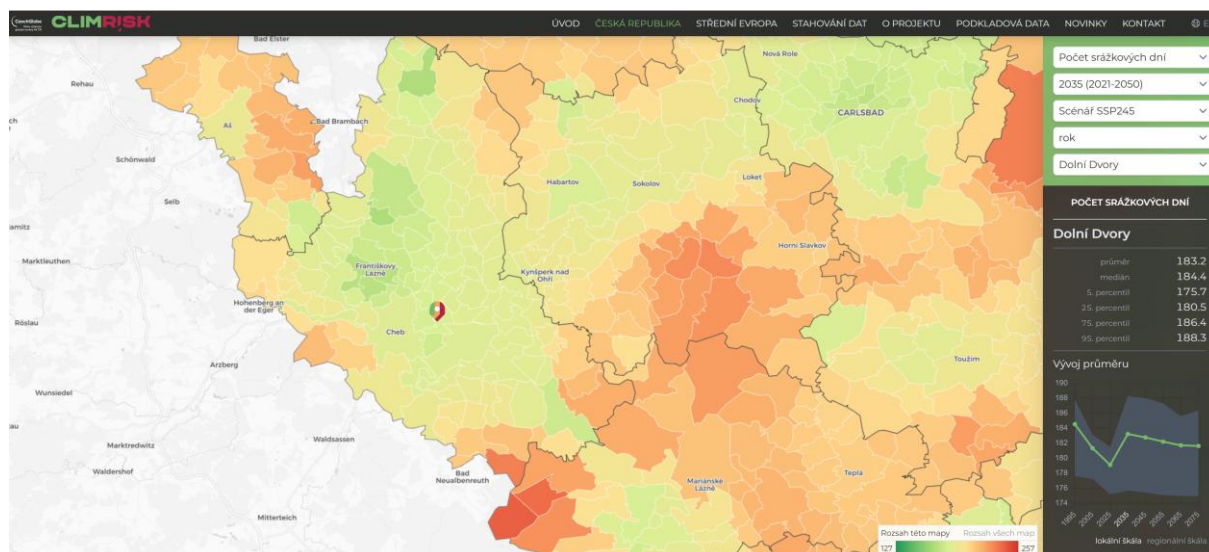
Analýza je rozdělena do dvou částí – hodnocení expozice při současném klimatu a expozice vůči budoucím klimatickým podmínkám. Posouzení současné expozice vychází z dostupných historických a aktuálních klimatických dat, zatímco hodnocení budoucí expozice je založeno na projekcích klimatických modelů (climrisk.cz ©2026), které umožňují odhadnout možné změny klimatických podmínek v daném území. Detailnější predikce vývoje klimatu na území České republiky jsou popsány v kapitole 5.

Kompletní analýzu expozice posuzovaného záměru zobrazuje tabulka 5.

Tabulka 5: Analýza expozice

<i>Skóre expozice (nízké / střední / vysoké)</i>	Povodně a přivalové povodně	Vydatné srážky	Zvyšování teplot	Extrémně vysoké teploty	Extrémně nízké teploty	Půdní eroze	Sesuv půdy	Požáry vegetace
<i>Současné klima</i>	střední	nízké	nízké	nízké	střední	nízké	nízké	nízké
<i>Budoucí klima</i>	střední	střední	střední	střední	nízké	střední	nízké	nízké
<i>Nejvyšší skóre z výše uvedených</i>	střední	střední	střední	střední	střední	střední	nízké	nízké

Analýza expozice ukázala, že většina posuzovaných klimatických jevů vykazuje v dotčeném území nízkou až střední expoziční úroveň. Střední expozice byla identifikována především u jevů souvisejících se srážkovými extrémy, např. u povodňových situací. Vzhledem k tomu, že se v okolí záměru nenachází žádný významný vodní tok, jsou jako povodně v tomto případě uvažovány především tzv. bleskové povodně vznikající náhle v důsledku intenzivních přivalových srážek, které se mohou v regionu lokálně vyskytovat. Přestože oblast Chebu nepatří mezi regiony s extrémně vysokými srážkovými úhrny, krátkodobé intenzivní srážky mohou způsobovat lokální povrchový odtok a související nepříznivé hydrologické jevy. Expoziční úroveň byla v této kategorii proto označena jako nízká. Jak je také patrné z vývojového scénáře počtu srážkových dní (obrázek 6), do roku 2075 budou deštivé dny v oblasti nadále přibývat.



Obrázek 6: Počet srážkových dní s výhledem na rok 2035 (2021-2050) v katastrálním území Dřenice u Chebu (zdroj: climrisk.cz)

Významnější změny expozice jsou dále patrné zejména při hodnocení budoucího vývoje klimatu, kde je u více klimatických proměnných zaznamenán přechod z nízké na střední úroveň. Tento trend souvisí především s očekávaným zvyšováním průměrných teplot a častějším výskytem extrémních meteorologických jevů, jako jsou epizody intenzivních srážek nebo vlny veder. Tyto změny odpovídají projekcím klimatických modelů pro střední Evropu, které předpokládají postupné oteplování a vyšší variabilitu srážkových režimů a jsou v souladu i s modelem klimatického vývoje v obou dotčených katastrálních územích (obrázek 3 a 4). Kategorie extrémně nízkých teplot byla celkově hodnocena jako střední míra expozice. S ohledem na predikovaný vývoj klimatu lze do budoucna očekávat postupný úbytek ledových dnů, tedy dnů, kdy maximální denní teplota nepřekročí 0 °C. Za současných klimatických podmínek se však stále jedná o významný expoziční faktor, který může provoz a fungování záměru ovlivňovat.

Naopak nízká expozice byla identifikována u požárů vegetace, které nejsou pro danou oblast typickým klimatickým rizikem, a to ani v současných, ani v budoucích klimatických podmínkách. Zajímavou kategorií z hlediska hodnocení expozice představují sesuvy půdy. Území Chebska je známé svou zvýšenou seismickou aktivitou, která je v rámci hodnocení klimatické odolnosti a přírodních rizik také zohledněna. Samotná lokalita záměru se však nachází v rovinném území bez výraznějších svahových deformací či strmého reliéfu, a proto zde není předpokládán významný výskyt sesuvných procesů. Potenciální riziko lze uvažovat spíše nepřímým, a to v souvislosti s extrémními srážkovými epizodami, které mohou lokálně ovlivňovat stabilitu povrchových vrstev zeminy. Celkově byla proto tato kategorie vyhodnocena jako nízká míra expozice.

Celkově lze konstatovat, že lokalita nevykazuje výraznou expozici vůči extrémním klimatickým jevům, přičemž většina identifikovaných rizik se pohybuje na úrovni střední expozice, která odpovídá běžným klimatickým podmínkám mírného pásma střední Evropy. Projekt lze tedy hodnotit jako **mírně exponovaný vůči změnám klimatu**.

8.3. ANALÝZA ZRANITELNOSTI

Zranitelnost hodnoceného záměru představuje výslednou syntézu vztahu mezi jeho citlivostí a expozicí vůči identifikovaným klimatickým nebezpečím. Citlivost vyjadřuje, do jaké míry mohou být jednotlivé komponenty projektu ovlivněny konkrétními klimatickými faktory, zatímco expozice charakterizuje pravděpodobnost výskytu těchto jevů v území realizace záměru, a to v kontextu současných i budoucích klimatických podmínek. Analýza zranitelnosti (tabulka 6) představuje integrované vyhodnocení předchozích analýz citlivosti a expozice a umožňuje stanovit celkovou úroveň ohrožení projektu klimatickými riziky.

Tabulka 6: Analýza zranitelnosti

Jednotlivá klimatická nebezpečí dle kombinace		Expozice (nejvyšší skóre)			
		Vysoké	Střední	Nízké	Úroveň zranitelnosti
Citlivost	Vysoké	-	-	-	Vysoká
	Střední	-	Povodně a přívalové povodně, vydatné srážky, extrémně vysoké teploty, extrémně nízké teploty		Střední
	Nízké	-	Zvyšování teplot, půdní eroze	Požáry vegetace, sesuvy půdy	Nízká

Zvýšená citlivost byla identifikována zejména u kategorie povodní a přívalových povodní, vydatných srážek, extrémně vysokých teplot, které mohou ovlivnit funkčnost povrchových konstrukcí i kapacitu odvodňovacích systémů, a také u extrémně nízkých teplot, neboť ty mohou mít negativní vliv na technickou infrastrukturu parku a dopravní dostupnost areálu v důsledku mrazu, sněhové pokrývky či námrazy. Ostatní hodnocená klimatická nebezpečí (zvyšování teplot, půdní eroze, sesuvy půdy, požáry vegetace) se vzhledem k technickému řešení a charakteru a lokalitě stavby ovlivní projekt pouze okrajově.

Z provedené analýzy zranitelnosti vyplývá, že hodnocený záměr vykazuje celkově **střední míru zranitelnosti vůči klimatickým vlivům**. Z hlediska adaptace na změnu klimatu je proto vhodné zaměřit se zejména na opatření snižující dopady intenzivních srážek a teplotních extrémů, například na vhodné hospodaření se srážkovými vodami, tj. zejména na dostatečnou

kapacitu systému retence a zasakování dešťových vod a odvodnění přívalových srážek, odolnost technické infrastruktury vůči extrémním klimatickým podmínkám (např. dimenzovat ventilace a chlazení na vysoké teploty) a zajištění provozních opatření pro extrémní klimatické podmínky. Při zohlednění těchto opatření lze předpokládat, že projekt bude vůči očekávaným klimatickým vlivům dostatečně odolný.

9. SHRUTÍ

Předložená dokumentace k prověřování projektu z hlediska klimatického dopadu se zaměřuje na komplexní hodnocení vlivů záměru „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ na klimatický systém a současně posuzuje jeho odolnost vůči očekávaným změnám klimatu. Dokumentace je zpracována v souladu s *Technickými pokyny Evropské komise (Sdělení Komise 2021/C 373/01) pro období 2021–2027* a navazuje na aktuální evropský a národní strategický rámec v oblasti mitigace a adaptace.

V úvodních částech studie je popsán charakter a umístění záměru. Charakteristika řešeného území vychází z klimatické regionalizace dle Quitta (1971) a ukazuje, že oblast spadá do mírně teplé klimatické oblasti MT4, která je typická relativně mírnými teplotními poměry, středními ročními úhrny srážek a omezeným výskytem výrazných klimatických extrémů. Posuzovaný záměr *Mercedes-Benz Truck Park v Chebu* je situován přibližně 3 km východně od centra města Cheb, jižně od dálnice D6, na souvislém území o rozloze 133 ha.

V rámci procesu prověřování z hlediska klimatického dopadu byl v této klimatické studii zpracován výpočet emisní bilance projektu. Z výpočtu vyplývá, že realizace záměru povede ke zvýšení emisí skleníkových plynů v důsledku vyvolané dopravy, přičemž tento nárůst odpovídá rozsahu i postupnému rozvoji areálu. Celkové roční emise byly stanoveny na 1 225,06 t CO₂ ekv./rok pro 1. etapu v roce 2029 a 4 618,45 t CO₂ ekv./rok pro výhled k roku 2035, kdy se předpokládá rozvoj celého SPP Cheb za situace bez realizace železničního překladiště. Vypočtené hodnoty se v obou hodnocených scénářích pohybují výrazně pod stanovenou hranicí významnosti 20 000 t CO₂ ekv./rok. **Na základě tohoto zjištění lze vliv záměru na změnu klimatu z hlediska produkce skleníkových plynů hodnotit jako nevýznamný.** Výpočet byl proveden na straně bezpečnosti, kdy nebyla uvažována doprava elektrickými vozidly spojená se záměrem.

Kapitola věnovaná vývoji klimatických podmínek shrnuje nejnovější poznatky z klimatických modelů ČHMÚ, podle nichž lze do konce století očekávat zvýšení průměrné teploty o přibližně 2 °C, nárůst počtu tropických dnů, zhoršení vodní bilance a častější výskyt extrémních srážkových událostí. Tyto trendy jsou zásadní pro dlouhodobé plánování liniové dopravní infrastruktury a byly zohledněny při hodnocení odolnosti projektu.

V této návaznosti se studie zaměřuje i na odolnost záměru vůči změně klimatu. Na základě provedeného hodnocení klimatických rizik, které zahrnovalo analýzu citlivosti, expozice a výsledné zranitelnosti projektu, lze konstatovat, že záměr **vykazuje celkově střední míru zranitelnosti vůči klimatickým vlivům.** Nejvýznamnější klimatická nebezpečí souvisejí zejména s extrémními srážkovými událostmi (přívalové a vydatné srážky) a teplotními extrémy, které mohou za určitých podmínek ovlivnit zejména funkčnost technické infrastruktury,

odvodnění areálu nebo dopravní dostupnost lokality. U ostatních posuzovaných klimatických jevů byla zranitelnost vyhodnocena jako nízká. Adaptace na klimatickou změnu bude vyžadovat zvýšené nároky na chlazení a ventilaci výrobních hal a dimenzování retenčních a zasakovacích objektů a dešťové kanalizace.

Z hlediska budoucího vývoje klimatu lze očekávat zejména postupné zvyšování průměrných teplot a vyšší variabilitu srážkových režimů, což může vést k častějším epizodám intenzivních srážek nebo vln veder. Tyto změny však nepředstavují pro daný typ záměru zásadní omezení, pokud budou při návrhu a realizaci projektu zohledněna odpovídající adaptační opatření.

Za klíčová opatření lze považovat zejména vhodné hospodaření se srážkovými vodami, dostatečnou kapacitu systému odvodnění, začlenění zelené infrastruktury a zajištění odolnosti technické infrastruktury vůči extrémním teplotám. Při zohlednění těchto principů lze předpokládat, že projekt bude vůči očekávaným klimatickým vlivům dostatečně odolný a jeho realizace nebude významně omezena klimatickými podmínkami v dané lokalitě.

Závěrem lze konstatovat, že **záměr Mercedes-Benz Truck Park v Chebu je z hlediska vlivů na změnu klimatu akceptovatelný. Realizace záměru povede ke zvýšení emisí skleníkových plynů v důsledku vyvolané dopravy, avšak jejich úroveň zůstává výrazně pod hranicí významnosti a nepředstavuje významný negativní vliv na klimatický systém.** Při zohlednění navržených adaptačních opatření lze současně konstatovat, že záměr je dostatečně odolný vůči očekávaným projevům změny klimatu.

10. INFORMACE O OVĚŘENÍ

V souladu s *Technickými pokyny Evropské komise* se ověření z hlediska klimatických dopadů na tento typ projektu nevztahuje, a nebylo tedy součástí hodnocení.

11. DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE

11.1. POPIS VŠECH ODLOŽENÝCH ÚKOLŮ SOUVISEJÍCÍCH S PROVĚŘENÍM KLIMATICKÉHO DOPADU

V rámci daného projektu nebyly identifikovány žádné úkoly týkající se prověřování z hlediska klimatických dopadů, které by měly být přeneseny do navazujících fází přípravy či realizace.

11.2. SEZNAM PUBLIKOVANÝCH DOKUMENTŮ

Dokumentace k prověřování projektu z hlediska klimatických dopadů byla zpracována jako součást Dokumentace záměru „*Mercedes-Benz Truck Park v Chebu*“ podle zákona č. 100/2001 Sb.

11.3. SEZNAM KLÍČOVÝCH DOKUMENTŮ DOSTUPNÝCH U PŘEDKLADATELE PROJEKTU

Žadatel nedisponuje jakýmkoli dokumentem, který by se týkal oblasti klimatu, resp. hodnocení klimatického dopadu projektu.

12. PODKLADY A ZDROJE

Bilfinger Czech Republic, s.r.o. (2025): Urbanistická studie SPP Cheb – textová část. Praha.

C3S/ECMWF a WMO, 2026: *C3S-WMO European State of the Climate 2025*. Copernicus Climate Change Service, ECMWF, Bonn.

Dopravně inženýrský podklady Mercedes-Benz Truck park v Chebu, duben 2026. European Transportation Consultancy, s.r.o. Praha.

EKOTOXA, 2015: Komplexní studie dopadů, zranitelnosti zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR. Brno. EKOTOXA s.r.o., Ministerstvo životního prostředí ČR.

European Investment Bank (EIB), 2023: EIB Project Carbon Footprint Methodologies: Methodologies for the Assessment of Project Greenhouse Gas Emissions and Emission Variations. Version 11.3, January 2023. European Investment Bank, Luxembourg.

Evropská komise, 2021: Technické pokyny pro prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu pro období 2021–2027, Úřední věstník Evropské unie C 373(1), 92 s.

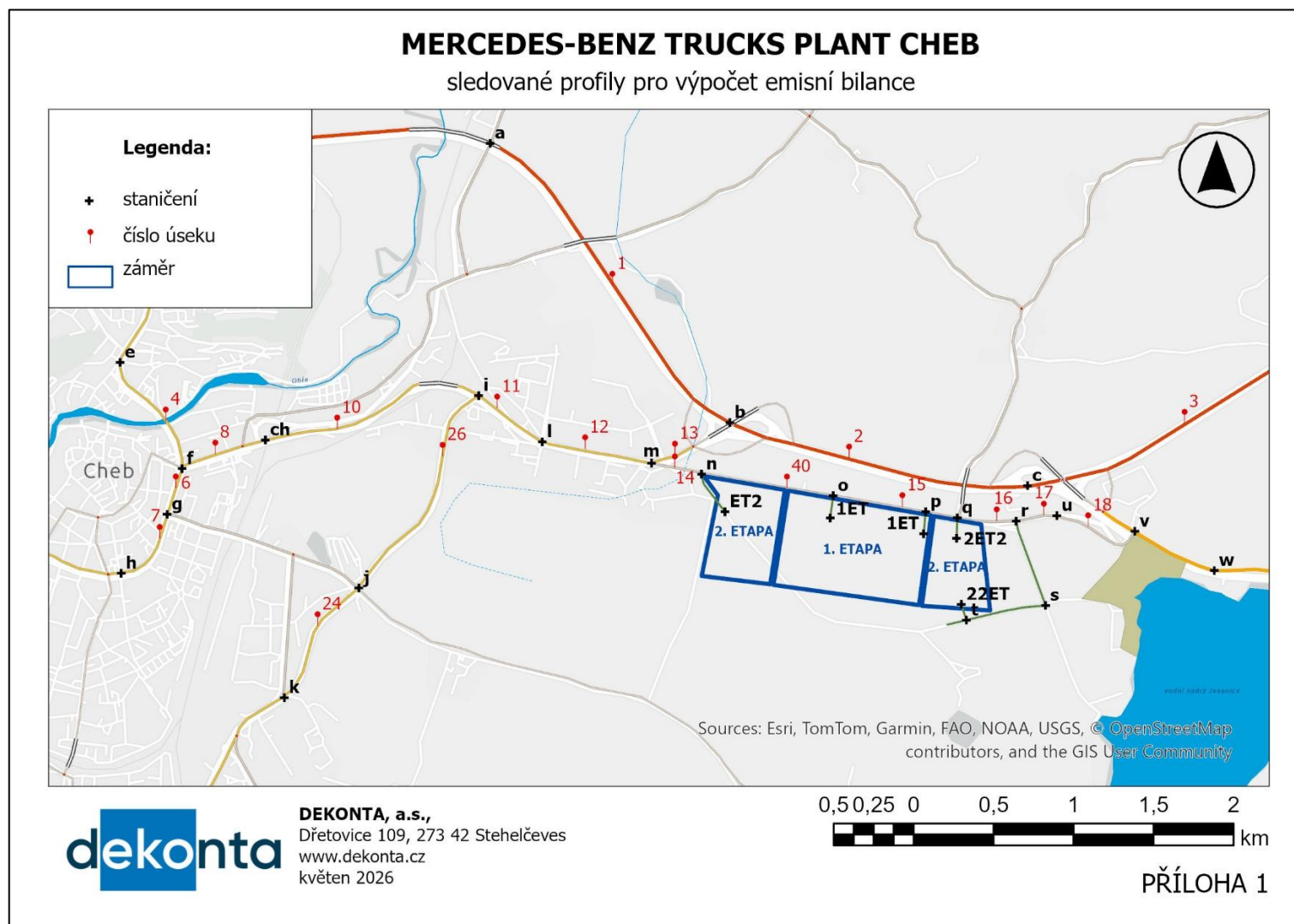
Quitt, E. 1971: Klimatické oblasti Československa. *Studia Geographica*, 16, s. 1–73.

Rozptylová studie “Mercedes-Benz Truck Park v Chebu” (RNDr. Marcela Zambojová, květen 2026).

Zamouřil, J., 2021: Očekávané dopady změny klimatu v ČR: shrnutí dopadové studie vypracované ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav, Ministerstvo životního prostředí ČR.

Podklady od investora záměru Daimler Truck AG a SIRS

13.PŘÍLOHY



Příloha 1: Komunikace zahrnuté do hodnocení rozdělené na jednotlivé hodnocené dopravní úseky

Služby a zařízení
pro lepší životní
prostředí

www.dekonta.cz



Ekologická
havarijní
služba



Čištění
odpadních
vod



Výzkum
a vývoj



Laboratorní
služby



Demolice
a zemní práce



Geologické
průzkumné práce

DEKONTA, a.s.

Sídlo společnosti:

Dřetovice 109

273 42 Stehelčevy

Tel.: +420 312 292 960

E-mail: dretovice@dekonta.cz

Kontaktní adresa:

Volutová 2523

158 00 Praha 5

Tel.: +420 235 522 252

E-mail: info@dekonta.cz



Vodohospodářské
projekty



Průzkum a sanace
kontaminovaných
lokalit



Zpracování
průmyslových
odpadů



Průmyslové
čištění



Čištění
odpadního
vzduchu



Konzultační
služby