Sokolov, 26. srpna 2026

Vážený pane starosto,

Děkujeme obci Staré Sedlo za předání dotazů a připomínek občanů, které se objevily v souvislosti s dokumentací EIA k záměru „Zóna ekonomického rozvoje Severozápad“. Vnímáme zájem veřejnosti o připravovaný projekt a považujeme za důležité, aby jednotlivé otázky dostaly srozumitelnou a věcnou odpověď.

Podněty ze sociálních sítí jsme prověřili zejména ve vztahu k dokumentaci EIA a jejím odborným přílohám. Při přípravě odpovědí jsme vycházeli z konkrétních a ověřitelných informací, které nyní poskytujeme obci Staré Sedlo tak, aby s nimi mohla být seznámena také veřejnost. Otevřenou a průběžnou komunikaci s obcí i místními obyvateli považujeme za důležitou součást další přípravy záměru. Naším cílem je, aby diskuse o projektu vycházela z úplných a srozumitelných informací a aby bylo možné věcně reagovat také na další konkrétní otázky, které se v průběhu projednávání objeví.

Ve vztahu ke komunikaci prostřednictvím sociálních sítí bychom rádi předeslali, že preferujeme komunikaci prostřednictvím obce Staré Sedlo, přímého kontaktu či našich webových stránek, kde budeme informace průběžně zveřejňovat. Sociální sítě totiž z naší zkušenosti nejsou ideálním prostředím pro věcné a odborné vysvětlení komplexních témat.

S úctou,

Tým Industrial Park Sokolov

Jana Pavlíková
Tisková mluvčí skupiny Sokolovská uhelná a SUAS GROUP
pavlikova@suas.cz

Příloha č.1: Reakce na facebookové příspěvky neoficiálních stránek Starého Sedla

Příloha č.1: Reakce na Facebookové příspěvky neoficiálních stránek Starého Sedla

1. Proč investor nereaguje přímo na Facebooku a obchází obecní úřad?
Obec Staré Sedlo určitě obcházet nechceme, právě naopak. Považujeme ji za přirozeného a klíčového partnera pro komunikaci s místními občany. Naším cílem je poskytovat souhrnné, ověřené a srozumitelné informace a chceme, aby k nim měli obec i veřejnost co nejjednodušší přístup, a to jak prostřednictvím obce, tak formou přímého kontaktu.

Chápeme, že Facebook a další sociální sítě jsou dnes přirozeným místem, kde někteří lidé sdílejí své otázky a připomínky. Konstruktivní podněty vnímáme a a vážíme si jich. Domníváme se však, že nejsou vhodným prostorem pro podrobnou odbornou diskusi ani pro řešení konkrétních požadavků, jejichž naplnění vyžaduje koordinaci investora, projektantů, obce, občanů a případně také dotčených orgánů, jen tak lze některé podněty řádně vyhodnotit a zajistit jejich skutečné vyřešení.

Za nejvhodnější způsob komunikace proto považujeme spolupráci vedenou především za účasti zástupců Obce Staré. Jsme připraveni obci průběžně poskytovat potřebné podklady, odpovídat na konkrétní dotazy, účastnit se společných jednání a srozumitelné závěry zveřejňovat na našich webových stránkách. Chceme, aby komunikace kolem projektu byla otevřená, transparentní a věcná.

2. Doprava, hluk a emise – porovnání s právními limity

Požadované porovnání výsledků hlukového a imisního posouzení s příslušnými právními limity je součástí dokumentace EIA a jejích odborných příloh.

Dokumentace EIA používá označení „konzervativní modelový scénář“ nebo „maximální provozní stav“. Pro hlukové posouzení je uvažováno plné využití zahrnutých zdrojů hluku v denní i noční době a dopravní model vychází z maximálního uvažovaného využití areálu. Posuzované hodnoty tak představují provozní rámec, v jehož mezích musí být záměr dále projektován a povolován.

Akustická studie porovnala hluk z provozu areálu i z dopravy vyvolané záměrem s příslušnými hygienickými limity. Výpočet u hodnocené obytné zástavby neprokazuje jejich překročení. Při dodržení posuzovaných provozních parametrů a realizaci navržených protihlukových opatření je proto záměr z hlediska akustické situace hodnocen jako akceptovatelný a realizovatelný.

Rozptylová studie porovnala příspěvky záměru se zákonnými imisními limity, a to rovněž po přičtení stávajícího imisního pozadí. U nejbližší obytné zástavby nebylo vypočteno překročení žádného z hodnocených imisních limitů. Při dodržení posuzovaných parametrů a navržených preventivních opatření je proto záměr z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší hodnocen jako akceptovatelný.

Případná významná změna dopravy, provozního režimu nebo technologie, která by překračovala posuzované hlukové či emisní parametry, musí být před realizací samostatně odborně vyhodnocena.

Výše uvedené závěry představují stručné shrnutí hlavních výsledků. Úplný rozsah vstupních dat, použitých metod, modelových předpokladů, hodnocených referenčních bodů, dílčích výsledků a navržených opatření je obsažen v akustické a rozptylové studii, které jsou přílohami dokumentace EIA. Jednotlivé hodnoty je nutné posuzovat v kontextu těchto podkladů; jejich izolované přebírání bez vazby na metodiku, posuzovaný provozní scénář a související opatření může vést ke zkresleným závěrům. Pro podrobné odborné informace proto odkazujeme na úplné znění obou studií. Jejich obsah není v tomto vypořádání znovu přepisován, neboť je veřejně dostupnou a nedílnou součástí dokumentace EIA.

3. Noční osvětlení – v dříve sdíleném článku investor zmiňoval, že občany nejvíce zajímá, zda je v noci bude rušit světlo z hal. Na tento dotaz, však neodpověděl.

Článek ze dne 7. července 2026 byl stručným informačním shrnutím průběhu veřejného setkání, nikoliv úplným zápisem všech položených dotazů a odborných odpovědí. Otázku možného rušení obyvatel nočním osvětlením jsme v článku nezamlčeli, naopak jsme ji výslovně uvedli mezi tématy, která zajímala občany Starého Sedla.

V době zveřejnění článku však ještě nebyl dokončen podrobný návrh osvětlení ani souhrn opatření zapracovávaných do dokumentace EIA. Nepovažovali jsme proto za vhodné zveřejňovat dílčí nebo předběžné technické informace bez vazby na dokončené podklady. Takový postup by mohl vést k nepřesnostem, rozdílným výkladům nebo následnému vytrhávání jednotlivých údajů z kontextu. Podrobná opatření byla proto shromážděna a následně uvedena souhrnně v dokumentaci EIA.

Dokumentace stanovuje zejména následující zásady:

- osvětlení bude používáno pouze v rozsahu nezbytném pro bezpečnost osob, dopravy a provozu areálu;
- svítidla budou směrována dolů a pouze na funkčně potřebné plochy, zejména komunikace, manipulační plochy, parkoviště, doky a vstupy;
- bude omezeno vyzařování do horního poloprostoru, boční únik světla, oslnění a přímé osvětlování pozemků mimo areál;
- zvláštní pozornost bude věnována omezení světelných projevů směrem k obytné zástavbě v ulici Na Valech;
- přednostně budou použita svítidla s teplým bílým světlem a omezeným podílem modré spektrální složky;
- v noční době bude podle skutečného provozu využíváno snížení intenzity, zónové spínání, časové řízení nebo jiné prvky regulace;
- nebudou instalovány stroboskopické, laserové, dynamické ani jiné rušivé světelné efekty;
- reklamní a orientační osvětlení bude omezeno na funkční a přiměřený rozsah;
- protihlukové stěny, zemní valy, terénní modelace a vegetační pásy budou současně omezovat přímé pohledové působení osvětleného areálu a reflektorů vozidel směrem k obytné zástavbě.

Konkrétní rozmístění, výkon, směrování a způsob regulace jednotlivých svítidel budou stanoveny ve světelně-technickém návrhu v navazujícím stupni projektové přípravy. Tento návrh musí respektovat zásady stanovené dokumentací EIA a minimalizovat rušivé působení osvětlení na obytnou zástavbu, krajinu a noční prostředí.

Výše uvedené představuje stručné shrnutí. Úplný rozsah navržených opatření je uveden v dokumentaci EIA, na kterou odkazujeme pro podrobné informace. Rádi bychom ale zdůraznili, že ačkoli stručný informační článek neobsahoval kompletní technický popis připravovaného osvětlení, neznamená to, že jsme se otázkou nezabývali.

4. Noční hluk – dle studie noční hlukový limit u nejbližšího domu studie splňuje jen o 1,4 dB. Studie však přiznává, že samotné měření může mít chybu až 2 dB. Rezerva je tedy menší než chyba.

Akustická studie uvádí pro nejzatíženější hodnocený bod u nejbližší obytné zástavby vypočtenou hodnotu nočního hluku 38,6 dB při hygienickém limitu 40 dB. Výpočtový odstup od limitu tedy činí 1,4 dB.

Není však správné tento odstup přímo porovnávat s hodnotou ±2 dB uvedenou v jiné části studie. Hodnota ±2 dB se vztahuje k nejistotě technického měření stávajícího hlukového pozadí, které bylo provedeno v lokalitě v denní době. Hodnota 38,6 dB naproti tomu není výsledkem tohoto měření, ale výsledkem výpočtového modelu budoucího nočního provozu areálu. Nejistotu měření ±2 dB proto nelze automaticky přičíst k vypočtené hodnotě 38,6 dB a na základě tohoto součtu dovozovat překročení hygienického limitu.

Současně je nutné vysvětlit, že akustický model záměrně nespoléhá na protihlukový účinek stávající dřevinné vegetace mezi areálem a obytnou zástavbou. V modelu je splnění hygienického limitu založeno na stavebně-technických opatřeních, zejména protihlukových stěnách a zemních valech. Tato opatření byla navržena tak, aby byl hygienický limit splněn i bez započtení případného akustického útlumu stávajícím porostem, kdyby v budoucnu došlo k jeho vykácení.

Současná vegetace tak představuje další příznivý prvek nad rámec modelu. Dokud bude porost mezi areálem a obytnou zástavbou zachován, bude skutečné šíření hluku dále omezovat. Jeho účinek však nebyl použit jako podmínka splnění limitu, protože dlouhodobý rozsah, hustotu a akustické vlastnosti vegetace nelze po celou dobu provozu areálu spolehlivě garantovat.

I přes výše uvedené nepovažujeme výpočtový odstup 1,4 dB za důvod k podcenění další kontroly. V navazujícím stupni projektové přípravy bude akustické posouzení aktualizováno podle konkrétních zařízení, jejich garantovaných

akustických parametrů, skutečného umístění zdrojů a předpokládaného nočního provozu. Každá budoucí technologie nebo změna provozu, která by mohla překračovat parametry použité ve stávajícím modelu, musí být před svým umístěním samostatně akusticky prověřena.

Po zahájení provozu bude za reprezentativních podmínek provedeno kontrolní měření nočního hluku u nejbližší obytné zástavby. Měření bude vyhodnoceno podle platné metodiky, včetně zohlednění hlukového pozadí, nejistoty měření a případného tónového nebo informačního charakteru hluku.

Pokud by aktualizovaný výpočet nebo kontrolní měření neprokázaly splnění hygienického limitu, budou přijata dodatečná technická nebo provozní opatření, bez těch by totiž nebylo možné stavbu zkolaudovat. Podle zjištěné příčiny může jít zejména o zvýšení nebo prodloužení protihlukových stěn, doplnění dalších clon, instalaci tlumičů na technická zařízení, úpravu umístění zdrojů, omezení souběhu nejhlučnějších nočních činností, omezení noční manipulace u doků orientovaných k obytné zástavbě nebo použití tišší manipulační techniky.

Podrobný popis výpočtového modelu, vstupních parametrů, referenčních bodů a navržených protihlukových opatření je uveden v akustické studii, která je přílohou dokumentace EIA. Jednotlivé údaje je nutné posuzovat v kontextu celé studie; přímé porovnání výpočtové rezervy s nejistotou jiného, technického měření vede k nesprávnému závěru.

5. Měření hluku – měření proběhlo pouze jednou mezi 8.00 a 10.00 hodinou. Studie však tvrdí, že v noci nebude docházet k překračování stanovených limitů, neboli „bude vše v pořádku“.

Uvedená připomínka směšuje účel technického měření stávajícího hluku v lokalitě s výpočtovým posouzením budoucího provozu záměru. Měření provedené dne 7. dubna 2026 mezi 8.00 a 10.00 hodinou nebylo určeno k charakterizaci celé denní a noční akustické situace ani k přímému ověření budoucího nočního provozu. Jeho účelem bylo zjistit, zda se v území projevují stávající průmyslové, resp. stacionární zdroje hluku, které by bylo nutné zahrnout do hodnocení. Z tohoto důvodu byla prováděna intervalová měření v době útlumu dopravy.

Hluk ze silniční dopravy nebyl hlavním předmětem tohoto technického měření. Dopravní hluk byl ve studii posouzen samostatně na základě dopravních intenzit a výpočtového modelu. V průběhu měření nebyl v lokalitě identifikován akusticky významný příspěvek stávajícího průmyslového zdroje; naměřené hodnoty byly ovlivňovány především dopravou a dalšími složkami běžného hlukového pozadí. Opakování stejného měření bez existence nebo identifikace konkrétního stacionárního zdroje by proto pro daný účel nepřineslo podstatně odlišný podklad.

Závěr o splnění hygienického limitu v noční době není odvozen z ranního měření. Budoucí noční provoz záměru byl posouzen samostatným výpočtem pro nejhlučnější jednu hodinu noční doby, a to při uvažování maximálního provozního stavu areálu, zahrnutých zdrojů hluku a navržených protihlukových opatření. Výsledkem studie tedy není obecné tvrzení, že „bude vše v pořádku“, ale odborný závěr, že při dodržení posuzovaných vstupních parametrů, provozního režimu a navržených opatření nebude hygienický limit hluku v noční době překročen.

6. Kamiony – podle studie bude příjezd, vykládka a odjezd trvat jednomu kamionu přibližně 1,2 minuty. Při přepočtu to představuje 1 728 kamionů za 24 hodin.

Akustická studie vychází u nákladního vozidla z přibližně 1,2 minuty akusticky významného pohybu. Jedná se o dobu najíždění, couvání a následného odjezdu vozidla, včetně případné akustické signalizace při couvání. Nejde o celkovou dobu příjezdu, nakládky nebo vykládky a odjezdu. Vlastní nakládka nebo vykládka může trvat podstatně déle, odstavené vozidlo však po celou tuto dobu nevytváří hluk odpovídající pohybujícímu se a manévrujícímu kamionu.

Hlučné manévry nákladních vozidel byly v akustickém modelu záměrně rozmístěny do většího počtu reprezentativních míst u doků. V současné fázi totiž nejsou známi konkrétní nájemci ani konečné rozdělení dopravy mezi jednotlivé doky. Některé doky mohou být využívány pouze omezeně, mohou zůstat nevyužité nebo mohou být zaslepeny. Pro návrh protihlukových stěn a zemního valu byl proto posuzován nepříznivý stav, při kterém se hlučné manévry mohou odehrávat v různých místech celé dotčené linie doků.

Jde o konzervativní zadání určené k ověření účinnosti protihlukových opatření. Počet a rozmístění modelových zdrojů nevyjadřují počet současně odbavovaných vozidel ani dopravní kapacitu areálu. Z těchto údajů proto nelze zpětně vypočítávat počet kamionů za 24 hodin.

Údaj 1 728 kamionů za 24 hodin není vstupem akustické studie ani výsledkem jejího dopravního modelu. Dopravním vstupem dokumentace je celkem 530 nákladních automobilů za 24 hodin, z toho 375 vozidel v denní době a 155 vozidel v noční době. Příjezd a odjezd každého vozidla jsou v dopravním výpočtu zohledněny jako dvě jízdy. Akustický model tedy nepočítá s 1 728 kamiony za den, ale s deklarovanou dopravní intenzitou a s konzervativním rozmístěním hlučných manévrů u doků.

7. Protihluková stěna – ventilace na střeše haly A je ve výšce 30 m, avšak plánovaná protihluková stěna má výšku pouze 3,7 m. Obyvatelům přijde tato výška nedostačující.

Hodnota 30 m představuje výšku haly A po atiku, nikoliv automaticky výšku umístění jednotlivých ventilátorů nebo jejich výdechů. Protihluková stěna o výšce 3,7 m zároveň není navržena k odstínění celé haly nebo všech zdrojů umístěných na její střeše.

Účelem protihlukové stěny je především omezení šíření hluku z nízko položených zdrojů v prostoru doků a manipulačních ploch, zejména z pojezdů a manévrování nákladních vozidel, couvání, obsluhy doků a související areálové dopravy. Právě ve vztahu k těmto zdrojům je rozhodující poloha, délka a výška stěny vůči manipulačním plochám a nejbližší obytné zástavbě. Výška stěny byla stanovena na základě akustického výpočtu, ve kterém byla stěna zahrnuta v navržené poloze a rozsahu.

Střešní vzduchotechnické zdroje jsou v akustickém modelu zahrnuty včetně možnosti jejich provozu v denní i noční době. Jejich hluk se neřeší nepřiměřeně vysokou obvodovou stěnou, ale opatřeními přímo u zdroje. Konkrétní zařízení musí být zvolena tak, aby nepřekročila akustické parametry použité ve studii. Podle výsledného technického řešení mohou být využity zejména nízko-hlučné ventilátory, tlumiče hluku, akustické kryty, vhodná orientace výdechů směrem od obytné zástavby a umístění zařízení za atikou tak, aby byl využit její stínicí účinek.

Protihluková stěna a opatření u vzduchotechnických zdrojů tedy plní rozdílné funkce. Stěna omezuje zejména hluk z provozu na úrovni terénu a doků, zatímco hluk střešních zařízení je omezen volbou jejich akustických parametrů a technickým řešením přímo u zdroje. Zvyšování obvodové protihlukové stěny až na úroveň střechy haly by nebylo funkčně odůvodněné a nepředstavovalo by přiměřený způsob omezení hluku z výše umístěných bodových zdrojů. Hlavním důvodem je existence účinnějších opatření.

8. Limit hluku – ve studii se počítá s výhodnější „slevou“ za starou hlukovou zátěž. Bez této slevy činí rezerva u jednoho z domů pouze 0,1 dB, tedy prakticky nulu.

Označení použité korekce jako „slevy“ pro investora není přesné. Hygienický limit hluku z dopravy se podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. stanoví v závislosti na druhu chráněného prostoru, denní nebo noční době a právním režimu posuzované komunikace. Nejde tedy o individuální úlevu, o kterou by investor žádal nebo kterou by si mohl zvolit, ale o obecně závazný způsob stanovení příslušného hygienického limitu.

Současná právní úprava již nepoužívá původní pojem „stará hluková zátěž“. Příloha č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. rozlišuje hluk z dopravy na komunikacích umístěných a povolených před 1. lednem 2001 a na komunikacích umístěných a povolených po 31. prosinci 2000. Pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb činí korekce u komunikací umístěných a povolených před 1. lednem 2001 +18 dB, zatímco u pozdějších komunikací činí +10 dB. V noční době se v obou případech přičítá další korekce -10 dB. Základní hodnota 50 dB tak vede u starších komunikací k limitu 68 dB v denní a 58 dB v noční době, u novějších komunikací k limitu 60 dB v denní a 50 dB v noční době.

Použití příslušné korekce se řídí charakterem a dobou umístění a povolení komunikace, nikoliv datem vzniku jednotlivého záměru, jehož doprava bude komunikaci využívat. Posuzované veřejné komunikace jsou v dotčeném území prokazatelně historicky přítomné již před rokem 2001, což akustická studie dokládá archivními mapovými podklady. Konečné posouzení splnění zákonných podmínek pro použití příslušného hygienického limitu však náleží místně příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví.

Tato korekce se vztahuje pouze na hluk z dopravy na příslušných veřejných komunikacích. Nevztahuje se na provozní hluk uvnitř posuzovaného areálu, tedy například na vzduchotechnická zařízení, manipulaci u doků nebo jízdy vozidel po vnitroareálových komunikacích. Pro tyto areálové zdroje byl ve studii použit hygienický limit 50 dB v denní a 40 dB v noční době.

U referenčního bodu, na který připomínka odkazuje, činí vypočtená hladina dopravního hluku v noční době 49,6 dB ve výhledovém stavu bez záměru a 49,9 dB ve stavu se záměrem. Vlivem realizace záměru tedy dochází k vypočtenému zvýšení o 0,3 dB. Při právně příslušném limitu 58 dB činí rezerva 8,1 dB.

Hodnota 0,1 dB uvedená v připomínce vznikla porovnáním výsledku 49,9 dB s hypotetickým limitem 50 dB, který právní předpis stanoví pro noční hluk z dopravy na komunikacích umístěných a povolených po 31. prosinci 2000. Ani při tomto hypotetickém porovnání však výpočet neprokazuje překročení limitu. Takové porovnání současně nemění skutečnost, že hygienický limit musí být stanoven podle zákonné kategorie konkrétní komunikace, nikoliv libovolným odebráním příslušné korekce.

Akustická studie tedy neuplatňuje individuální „slevu“ pro investora. Používá zákonnou korekci odpovídající posuzovaným veřejným komunikacím a samostatně vyhodnocuje změnu hlukové situace vyvolanou záměrem. Konečné potvrzení použitého hygienického limitu a posouzení výsledků je v pravomoci příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

9. Jemný prach $PM_{2,5}$ – podle studie má dosahovat 47 % dnešního limitu. Od roku 2030 bude ale platit přísnější limit, přičemž vůči němu již dnes dosahujeme 93–95 % (první etapa záměru).

Hodnoty 47 % současného imisního limitu, případně 93–95 % budoucí přísnější hodnoty, nepředstavují příspěvek záměru. Jde o celkovou modelovanou koncentraci po přičtení stávajícího imisního pozadí.

Rozptylová studie vychází z imisního pozadí 9,2 µg/m³. Samotné toto pozadí představuje 46 % současného imisního limitu 20 µg/m³ a při orientačním porovnání s budoucí hodnotou 10 µg/m³ by představovalo 92 %. Nejvyšší příspěvek samotného záměru u hodnocené obytné zástavby činí pouze 0,133 µg/m³. Celková koncentrace po jeho přičtení dosahuje 9,33 µg/m³.

Záměr tedy u obytné zástavby nepřispívá 93–95 % budoucího limitu. Jeho nejvyšší vypočtený příspěvek odpovídá 0,67 % současného limitu, případně 1,33 % budoucí hodnoty 10 µg/m³. Rozhodující část uváděné koncentrace tvoří již existující imisní pozadí, nikoliv emise posuzovaného záměru.

Hodnota 93–95 % je navíc pouze orientačním porovnáním současného imisního pozadí a modelového příspěvku záměru s budoucí přísnější hodnotou. Rozptylová studie neobsahuje prognózu imisního pozadí pro rok 2030 a netvrdí, že současná hodnota pozadí 9,2 µg/m³ zůstane do roku 2030 beze změny. Z uvedeného procentního přepočtu proto nelze dovozovat, jaká bude skutečná koncentrace $PM_{2,5}$ v lokalitě v roce 2030.

Současně není přesné tvrzení, že výsledky odpovídají pouze první etapě záměru. Rozptylová studie zahrnuje celý posuzovaný provozní rámec hal A, B a C, související vytápění, vyvolanou dopravu i pohyb vozidel na areálových komunikacích a manipulačních plochách.

Evropská právní úprava skutečně stanoví pro roční koncentraci $PM_{2,5}$ přísnější hodnotu 10 µg/m³, které má být dosaženo do 1. ledna 2030. Tuto skutečnost není důvod zpochybňovat. Pro posouzení záměru je však nutné oddělit stávající celkové zatížení území od vlastního příspěvku záměru a nezaměňovat orientační porovnání se současným imisním pozadím za prognózu stavu ovzduší v roce 2030.

Bez ohledu na nízký vypočtený příspěvek záměru budou při provozu areálu uplatňována opatření ke snižování emisí suspendovaných částic, zejména pravidelné čištění areálových komunikací a manipulačních ploch, údržba zpevněných povrchů, omezení znečišťování areálových i navazujících veřejných komunikací a zachování navržené izolační zeleně. Tato opatření jsou zaměřena především na omezení resuspenze prachu způsobené pohybem vozidel a manipulací v areálu a přispějí k tomu, aby skutečný příspěvek záměru ke koncentracím $PM_{2,5}$ zůstal na úrovni odpovídající výsledkům rozptylové studie, případně byl ještě nižší.

Připomínka odkazuje na budoucí mezní hodnotu roční koncentrace $PM_{2,5}$ ve výši 10 µg/m³ stanovenou směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881, které má být dosaženo do 1. ledna 2030. Tato hodnota však v době zpracování rozptylové studie nepředstavuje platný český imisní limit. Podle aktuálně účinného zákona č. 201/2012

Sb., o ochraně ovzduší, činí roční imisní limit pro $PM_{2,5}$ nadále 20 µg/m³, a proto byla rozptylová studie správně vyhodnocena ve vztahu k tomuto platnému limitu.

Porovnání výsledků s hodnotou 10 µg/m³ lze uvést jako doplňkové a orientační zohlednění budoucí evropské právní úpravy. Nelze je však vydávat za hodnocení podle současného českého imisního limitu ani za prognózu skutečné kvality ovzduší v roce 2030. Budoucí imisní pozadí v lokalitě není v rozptylové studii stanoveno a jeho skutečná hodnota bude záviset na budoucím vývoji emisí a kvality ovzduší v celém regionu. Není však aktuální z hlediska platných zákonných požadavků.

10. Znečištění ovzduší – studie nepoužila skutečně naměřená data, ale pouze vlastní odhad, který vyšel nižší než naměřená data. Se skutečnými daty je limit platný od roku 2030 překročen.

Tvrzení, že rozptylová studie nepoužila skutečná data a pracovala pouze s vlastním odhadem zpracovatele, není správné. Pro stanovení ročního imisního pozadí $PM_{2,5}$ byly použity oficiální pětileté klouzavé průměry koncentrací za období 2020–2024 zveřejněné Českým hydrometeorologickým ústavem ve čtvercové síti 1 × 1 km.

Tyto mapové hodnoty představují oficiální plošný podklad pro hodnocení úrovně znečištění v konkrétním území. Nejde o vlastní měření nebo libovolný odhad zpracovatele rozptylové studie. Hodnota použitá pro hodnocenou lokalitu činí 9,2 µg/m³ a odpovídá hodnotě uvedené ČHMÚ pro čtverec, ve kterém se nachází posuzovaný záměr.

Jednotlivé měřicí stanice se nacházejí v konkrétních místech a jejich výsledky jsou ovlivněny polohou stanice, místními zdroji, charakterem okolní zástavby a stanovenou územní reprezentativností. Hodnotu z jedné stanice proto nelze bez dalšího přenést do jiné lokality a nahradit jí oficiální plošnou hodnotu ČHMÚ pro příslušný čtverec území. Stejně tak nelze porovnávat krátkodobé, měsíční nebo průběžné hodnoty naměřené na stanici s imisním limitem stanoveným pro průměrnou roční koncentraci.

Tvrzení, že použitá hodnota 9,2 µg/m³ je nižší než skutečně naměřená data, navíc neodpovídá zveřejněným verifikovaným údajům ČHMÚ. Na měřicí stanici Sokolov činila roční průměrná koncentrace $PM_{2,5}$ v roce 2024 hodnotu 8,2 µg/m³ a v roce 2025 hodnotu 9,0 µg/m³. Rozptylová studie tedy pro hodnocenou lokalitu použila hodnotu vyšší, než byly roční průměry naměřené na stanici Sokolov v těchto letech.

Podle současně platné české právní úpravy činí roční imisní limit $PM_{2,5}$ 20 µg/m³ a tento limit není po přičtení příspěvku záměru překročen. Hodnota 10 µg/m³ stanovená evropskou směrnicí pro rok 2030 není v době zpracování studie platným českým imisním limitem. Lze ji použít pouze pro doplňkové orientační porovnání.

Ani při tomto orientačním porovnání však výpočet překročení hodnoty 10 µg/m³ neprokazuje. U nejbližší obytné zástavby činí nejvyšší celková koncentrace po přičtení příspěvku záměru 9,33 µg/m³. Nejvyšší hodnota v celé výpočtové síti činí 9,46 µg/m³. Příspěvek samotného záměru u obytné zástavby dosahuje maximálně 0,133 µg/m³.

Z uvedených výsledků proto nevyplývá, že by při použití oficiálních dat ČHMÚ docházelo k překročení současného imisního limitu nebo při orientačním porovnání ani budoucí evropské hodnoty 10 µg/m³.

11. Topná a plynová zařízení – Oznámení počítá se 122 těmito zařízeními, přičemž studie počítá pouze s 54. Kam zmizelo zbylých 68 zařízení (cca 55,74 %)?

Uvedená čísla vyjadřují dva rozdílné údaje. Rozptylová studie stejně jako dokumentace EIA počítá se všemi 122 navrženými plynovými zařízeními, konkrétně se 4 kondenzačními kotli o výkonu 45 kW, 8 kondenzačními kotli o výkonu 35 kW, 28 vytápěcími plynovými jednotkami a 82 tmavými plynovými zářiči.

Emise byly nejprve vypočteny souhrnně z úplné bilance všech 122 zařízení. Zahrnut je tak jejich celý topný výkon, spotřeba zemního plynu i odpovídající produkce emisí. Pro potřeby rozptylového modelu však nebylo každé fyzické topné zařízení zadáno jako jeden samostatný modelový zdroj. Vypočtené celkové emise jednotlivých hal byly následně rozděleny mezi 54 plošných modelových zdrojů, z nichž byla vytvořena síť nad jednotlivými halami. Konkrétně bylo použito 26 plošných zdrojů nad halou A, 8 nad halou B a 20 nad halou C.

Tento postup je v dokumentaci výslovně popsán: původní bodové zdroje byly pro účely výpočtu nahrazeny plošnými zdroji vytvářejícími síť nad halami. Takové prostorové rozdělení odpovídá způsobu šíření emisí z většího počtu přímotopných zařízení rozmístěných v jednotlivých objektech.

Úplné zahrnutí všech zařízení dokládá rovněž shoda celkové energetické a emisní bilance v dokumentaci EIA a v rozptylové studii. V obou podkladech je uvažován celkový topný výkon 5 493 kW, maximální hodinová spotřeba zemního plynu 600,6 m³/h a roční spotřeba 1 213 155 m³ zemního plynu.

Žádných 68 zařízení tedy z posouzení nezmizelo. Všech 122 zařízení bylo zahrnuto do výpočtu souhrnných emisí; číslo 54 označuje pouze počet plošných zdrojů tvořících výpočtovou síť, mezi které byly tyto emise pro účely rozptylového modelu prostorově rozděleny.

12. Ochrana před hlukem – studie přiznává, že zeleň není považována za hlavní garantované protihlukové opatření. Tento zelený pás se však v prezentacích objevuje jako ochrana před hlukem.

Uvedené informace nejsou ve vzájemném rozporu. Hluková studie správně uvádí, že „vegetace je uvažována jako doplňkový prvek, nikoli jako rozhodující akustická clona“. Účinnost vegetace se totiž může měnit v závislosti na její šířce, hustotě, druhovém složení, stáří, ročním období a následné údržbě. Z těchto důvodů nelze splnění hygienických limitů založit pouze na předpokládaném útlumu zeleného pásu.

Útlum hluku působený stávající ani navrhovanou zelení proto nebyl do akustického modelu započten. Výpočty byly provedeny konzervativně, jako kdyby se mezi areálem a obytnou zástavbou žádný vegetační porost nenacházel. Splnění hygienických limitů je prokázáno pouze na základě stavebně-technických opatření, zejména protihlukových stěn a zemního valu, jejichž parametry lze jednoznačně stanovit, realizovat a následně kontrolovat.

Zelený pás je v prezentacích uváděn jako součást ochrany obytné zástavby proto, že doplňuje navržená stavebně-technická opatření. Vedle možného dalšího snížení šíření hluku zajišťuje pohledové oddělení areálu, zakrytí zdrojů hluku a omezení přímého vizuálního kontaktu obyvatel s provozem. Tím přispívá také k příznivějšímu subjektivnímu vnímání akustické situace.

Po zachování stávající vegetace a postupném zapojení nově navrženého zeleného pásu lze proto očekávat, že skutečná situace bude příznivější než stav vypočtený v akustickém modelu. Velikost tohoto dodatečného účinku však není ve studii účelově započítána ani využívána k prokázání splnění limitů. Zeleň představuje dodatečnou ochranu nad rámec garantovaných protihlukových opatření, nikoliv podmínku jejich funkčnosti.

13. Součet studií? – Ani jedna ze studií nepočítá se sousedními záměry, jako například parkoviště nákladních vozidel, další etapy zóny, rozšíření lomu apod. Každý záměr je posuzován zvlášť a nepřičítá se k ostatním.

Tvrzení, že dokumentace posuzuje záměr izolovaně a sousední záměry vůbec nezohledňuje, není správné. Dokumentace EIA obsahuje samostatnou kapitolu věnovanou možnosti kumulace s jinými záměry. V ní jsou popsány známé související a okolní projekty, které byly v době zpracování dokumentace dostupné a dostatečně konkrétně vymezené.

Kumulativní vlivy nelze posuzovat mechanickým sečtením výsledků všech studií zpracovaných v širším okolí. K jejich společnému hodnocení je důvod tehdy, pokud se jednotlivé vlivy mohou skutečně prostorově a časově překrývat, působit na stejnou složku životního prostředí a ovlivňovat stejné chráněné objekty nebo skupiny obyvatel. Současně musí být známé alespoň základní parametry druhého záměru, zejména jeho umístění, kapacita, dopravní zatížení, zdroje hluku a emisí a předpokládaná doba realizace.

Dokumentace EIA prověřuje zejména související technickou a dopravní infrastrukturu, připravované Středisko správy a údržby dálnic Sokolov, další relevantní záměry evidované v Informačním systému EIA a těžební činnosti v širším území. Výslovně je uveden také záměr „Rozšíření kamenolomu Vítkov – Vítkov III a IV“. Není tedy pravda, že by rozšíření lomu bylo při analýze možných kumulací opomenuto.

Doprava z rozšíření kamenolomu Vítkov má být vedena po silnici II/210 směrem na Sokolov a následně na dálnici D6. Nevyužívá proto stejnou místní přístupovou trasu po silnici III/2099 mezi posuzovaným areálem a Starým Sedlem. Případné společné působení dopravy je tak relevantní zejména v širší dopravní síti, nikoliv automaticky u stejných chráněných objektů v obci Staré Sedlo.

Rozptylová studie hodnotí příspěvek posuzovaného záměru po jeho přičtení ke stávajícímu imisnímu pozadí. V tomto pozadí jsou již obsaženy vlivy existujících zdrojů znečišťování v širším území. Akustická studie obdobně

vychází ze stávající dopravní situace a samostatně k ní přičítá dopravu vyvolanou posuzovaným záměrem. Nejde tedy o hodnocení záměru v území bez stávající dopravy, zdrojů emisí a hlukového pozadí.

Připomínka blíže neurčuje, který konkrétní záměr označuje jako „parkoviště nákladních vozidel“. Pokud je tím míněno stávající parkoviště nákladních vozidel u dálnice D6, jde o součást současného stavu území, nikoliv o nezohledněný budoucí záměr. Pokud jsou tím míněna nákladní stání připravovaného SSÚD Sokolov, dokumentace tento sousední záměr identifikuje a řeší koordinaci jeho dopravního a technického napojení. Jestliže autor připomínky odkazuje na jiný projekt, je nezbytné jej určit alespoň názvem, umístěním, kapacitou nebo investorem; bez těchto údajů nelze ověřit jeho skutečnou existenci, parametry ani možnost společného působení.

Za „další etapy zóny“ současně nelze považovat haly A, B a C. Všechny tři haly a jejich související provoz, doprava, vytápění a manipulační plochy jsou součástí nyní posuzovaného záměru a byly zahrnuty do odborných studií. Případné budoucí rozšíření nad rámec tohoto posuzovaného záměru zatím nemá konkrétně stanovenou kapacitu, technologie ani dopravní zatížení, a nelze je proto věrohodně vložit do současných výpočtových modelů.

Pokud bude v budoucnu připravován další konkrétní záměr nebo rozšíření zóny, musí být jeho vlivy posouzeny na základě skutečných projektových parametrů a ve spojení s již existujícími nebo povolenými provozy v území. Nelze tedy předem povolit neurčitou budoucí kapacitu pouze s odkazem na výsledky současných studií.

Analýza možných kumulací je v dokumentaci EIA provedena na základě dostupných informací o známých a dostatečně definovaných záměrech. Z připomínky nevyplývá žádný konkrétní, jednoznačně identifikovaný projekt, který by byl při této analýze prokazatelně opomenut.

Výsledky odborných studií současně ukazují, že vlastní příspěvky posuzovaného záměru k zatížení obytné zástavby ve Starém Sedle jsou omezené. Vliv na kvalitu ovzduší představuje pouze malý příspěvek ke stávajícímu imisnímu pozadí a akustické posouzení prokazuje splnění hygienických limitů i při konzervativně stanoveném provozním zatížení a bez započtení případného útlumu vegetací. U známých okolních záměrů nebylo na základě jejich umístění, dopravního napojení a dostupných provozních parametrů identifikováno takové prostorové a časové spolupůsobení, které by u chráněné obytné zástavby Starého Sedla mělo vést k překročení příslušných limitů nebo k významnému kumulativnímu vlivu. To však nepředstavuje předem vytvořenou kapacitní rezervu pro libovolné další projekty. Každý budoucí konkrétní záměr musí prokázat svou přijatelnost také ve spojení s již existujícími, povolenými nebo současně připravovanými provozy v území.

14. Zaměstnanci – investor veřejnost informoval, že v areálu má pracovat až 3 740 lidí, což je přibližně 4,7krát více než počet obyvatel obce, který činí 796 obyvatel. Jen na jedné směně má být v areálu přes 1 590 lidí.

Údaje 3 740 zaměstnanců a 1 590 osob na první směně odpovídají údajům uvedeným v dokumentaci EIA. Je však nutné správně vysvětlit, co tato čísla představují. Současně jde o horní návrhovou kapacitu odpovídající úplnému obsazení všech tří hal a jejich maximálnímu provoznímu využití.

Porovnání celkového počtu zaměstnanců za všechny směny s počtem obyvatel Starého Sedla je matematicky možné, samo o sobě však nevypovídá o velikosti vlivů záměru na obec. Zaměstnanci se nestávají obyvateli Starého Sedla, nebudou v areálu přítomni všichni současně a jejich příjezdy a odjezdy budou rozloženy mezi jednotlivé směny. Areál je současně koncipován jako zařízení regionálního významu s přímou vazbou na dálnici D6 a s předpokládaným využitím pracovní síly ze Sokolova a dalších měst a obcí v širším okolí.

Pro posouzení vlivů nejsou rozhodující samotné poměry mezi počtem zaměstnanců a počtem obyvatel obce, ale konkrétní zatížení, které provoz vyvolá. Dokumentace proto samostatně hodnotí dopravu zaměstnanců, kapacitu parkovacích ploch, spotřebu pitné vody, produkci odpadních vod, hluk, emise do ovzduší a požadavky na dopravní a technickou infrastrukturu. Tyto bilance vycházejí z maximálního provozního stavu a zahrnují plné využití všech tří hal.

Dopravní model pro odborné studie uvažuje celkem 2 720 osobních automobilů, 50 užitkových vozidel a 530 nákladních automobilů za 24 hodin. Příjezdy a odjezdy vozidel jsou v hlukových a rozptylových výpočtech zohledněny. Součástí přípravy území je rovněž úprava silnice III/2099, vybudování okružních křižovatek, nové autobusové zastávky, chodníky a cyklistické vazby. Cílem je umožnit dopravní obsluhu areálu a současně vytvořit podmínky pro využívání veřejné dopravy, spolujízdy, pěší a cyklistické dopravy.

Údaj o maximálním počtu zaměstnanců tedy nebyl v dokumentaci zatajen ani podceněn. Naopak byl použit jako konzervativní podklad pro dimenzování dopravní a technické infrastruktury a pro posouzení souvisejících vlivů. Samotné porovnání tohoto součtu s počtem obyvatel Starého Sedla bez rozlišení směn a bez návaznosti na konkrétní

environmentální vlivy může vyvolávat zkreslenou představu, že se v areálu bude současně nacházet téměř pětinásobek počtu obyvatel obce, což z dokumentace nevyplývá.

15. „Výrazné překročení limitu“ – investor tvrdí, že je naplánováno 1 840 parkovacích míst pro osobní automobily a 39 míst pro nákladní automobily, čímž výrazně překračuje limit 500 míst, při jehož překročení se záměr posuzuje přísněji. Zároveň má zastavěná a zpevněná plocha činit přibližně 291 000 m², přičemž limit je 10 000 m². Celá plocha záměru přesahuje 38 ha.

Uvedené kapacitní údaje odpovídají dokumentaci EIA. Jejich interpretace jako překročení maximálních povolených limitů však není správná. Hodnoty 500 parkovacích míst, 10 000 m² a 20 ha nejsou hygienickými, emisními ani jinými limity přípustnosti záměru. Jde o prahové hodnoty stanovené přílohou č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., které slouží k určení, zda záměr podléhá postupům podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Záměr naplňuje několik bodů kategorie II přílohy č. 1 zákona:

- bod 106 – výstavba skladových komplexů s celkovou zastavěnou plochou od 10 000 m²;

- bod 107 – průmyslové zóny a záměry rozvoje průmyslových oblastí s rozlohou od 20 ha;

- bod 109 – parkoviště nebo garáže s kapacitou od 500 parkovacích míst v součtu pro celou stavbu.

Celková zastavěná plocha záměru činí 172 943m². Celková plocha zastavěných a zpevněných ploch činí 291 009m² a celková plocha řešeného území přibližně 38,6 ha, **z těchto ploch činí celkové zatravněné plochy 94 901m²**. Navrženo je 1 840 parkovacích stání pro osobní automobily a 39 stání pro nákladní automobily, tedy celkem 1 879 parkovacích stání.

Pro zařazení podle bodu 106 je rozhodující samotná zastavěná plocha 172 943,18 m², nikoliv součet zastavěných a zpevněných ploch. I tato zastavěná plocha však bezpečně překračuje prahovou hodnotu 10 000 m² a zařazení záměru podle bodu 106 je proto jednoznačné.

Výraz „výrazně překračuje“ použitý v dokumentaci vyjadřuje pouze matematický vztah kapacity záměru k prahové hodnotě pro jeho zařazení podle zákona EIA. Nejde o tvrzení, že záměr výrazně překračuje hygienické nebo environmentální limity nebo že jeho vlivy musí být automaticky významné či nepřijatelné.

Překročení uvedených prahových hodnot neznamená, že je záměr nad zákonem povolenou maximální velikostí. Znamená, že záměr musí být předmětem posouzení podle zákona EIA. Právě proto byly jeho parametry otevřeně uvedeny a byly zpracovány odborné podklady hodnotící hluk, kvalitu ovzduší, dopravu, vody, půdu, biologickou rozmanitost, krajinu a další složky životního prostředí.

Samotný násobek překročení prahové hodnoty nelze převádět na násobek vlivu na životní prostředí. Například počet parkovacích stání není výslednou hladinou hluku ani koncentrací znečišťujících látek. Pro odborné hodnocení jsou rozhodující skutečné předpokládané intenzity dopravy, rozmístění komunikací a parkovacích ploch, provozní režim, vzdálenost od obytné zástavby, navržená ochranná opatření a výsledky hlukových a rozptylových výpočtů.

Odborné studie byly zpracovány pro celý deklarovaný rozsah záměru. Dopravní, hlukové a emisní výpočty tedy nezohledňují pouze kapacitu odpovídající 500 parkovacím místům nebo zastavěné ploše 10 000 m², ale skutečně navrženou kapacitu všech tří hal, všech parkovacích a manipulačních ploch a souvisejícího provozu.

Záměr se tedy nesnaží vyhnout posuzování tím, že by své kapacity uváděl pod zákonnými prahy. Naopak jsou uvedeny v plném rozsahu a právě jejich velikost je důvodem, proč je záměr zkoumán podle zákona EIA. O přijatelnosti záměru nerozhoduje samotné překročení procesních prahových hodnot, ale výsledky odborného posouzení jeho skutečných vlivů a podmínky stanovené pro jeho další přípravu, povolení a provoz.

16. Vodovodní přípojka – investor veřejnost informoval, že celý areál má být zásobován ze stejného vodovodu jako obec. Přípojka pro tento vodovod však není postavena, a nastává tedy otázka, kdo bude výstavbu nové přípojky financovat.

Tvrzení, že areál bude zásobován „ze stejného vodovodu jako obec“, je nutné technicky upřesnit. Areál má být zásobován ze stejné nadřazené vodárenské soustavy, tedy ze skupinového vodovodu Horka. Nemá však být bez dalších opatření napojen na stávající místní rozvod v obci Staré Sedlo, který zásobuje jednotlivé domácnosti.

Pro rozvojovou lokalitu je připravována nová samostatná vodovodní infrastruktura. Předpokládá se napojení na stávající skupinový vodovodní řad DN 350 v armaturní komoře u bývalého Transmotelu. Součástí řešení mají být nové zásobní a navazující vodovodní řady, měření odběru, hlavní uzávěry, provozní armatury a podle konečného technického návrhu také vodojemy a automatická tlaková stanice.

Vybudování této infrastruktury je řešeno v rámci samostatně připravovaného projektu dopravní a technické infrastruktury pro rozvojovou lokalitu Staré Sedlo. Skutečnost, že vodovodní řady a přípojky dosud nejsou postaveny, odpovídá současné fázi projektové přípravy. Areál nemůže být uveden do provozu dříve, než bude vybudováno a povoleno kapacitně vyhovující zásobování pitnou vodou.

Náklady na vybudování infrastruktury potřebné pro rozvoj průmyslové zóny a na vlastní napojení posuzovaného areálu jsou nákladem investorů a developerů připravujících rozvojovou lokalitu. Nejde o investici, která má být hrazena z rozpočtu Obce Staré Sedlo nebo prostřednictvím mimořádných plateb jejích obyvatel. Přesné rozdělení nákladů mezi jednotlivé investory, budoucí vlastnictví nových vodovodních řadů a podmínky jejich následného provozování budou upraveny v rámci projektové, smluvní a majetkoprávní přípravy.

Správcem a provozovatelem vodárenské infrastruktury v území je společnost Vodárna Sokolovsko, s.r.o. Konečné technické řešení, dimenze potrubí, tlakové poměry, rezervovaná kapacita, způsob měření a podmínky připojení musí být s tímto provozovatelem projednány a odsouhlaseny. Připojení areálu nebude možné, pokud nebude prokázána dostatečná kapacita systému a bezpečné zásobování stávajících odběratelů.

Dokumentace pro maximální provozní stav areálu uvažuje průměrnou potřebu pitné vody přibližně 250 m³ za den a maximální denní potřebu přibližně 375 m³. Tyto hodnoty jsou podkladem pro dimenzování nové infrastruktury; nejde o odběr, který by měl být bez technického ověření připojen na stávající obecní rozvod.

Zásobování průmyslové zóny tedy nemá být řešeno na úkor dodávek vody pro obyvatele Starého Sedla. Záměr využije společný nadřazený vodárenský systém, ale musí mít vybudováno vlastní kapacitně odpovídající napojení a jeho realizace je podmínkou budoucího provozu areálu.

17. Kanalizace – investor zveřejnil v oznámení, že aktuální kanalizační systém není dostačující pro potřeby plánovaného rozvojového území. Vyvstává tedy stejná otázka, kdo bude výstavbu kanalizace financovat?

Otázka financování nové kanalizace je zcela legitimní. Dokumentace otevřeně uvádí, že stávající tlaková splašková kanalizace podél silnice III/2099 nemá pro celé rozvojové území dostatečnou kapacitu. Záměr proto nemá být bez dalších opatření připojen na tento nevyhovující systém.

Pro průmyslovou zónu bude vybudována nová kanalizační infrastruktura zahrnující kanalizační řady, čerpací stanice a společný výtlak vedený pod dálnicí D6 směrem na ČOV Sokolov. Náklady na páteřní infrastrukturu a na vlastní napojení areálu budou hrazeny v rámci investiční přípravy rozvojové zóny jejími investory a developery, nikoliv z rozpočtu Obce Staré Sedlo. Přesné rozdělení nákladů, budoucí vlastnictví řadů a podmínky jejich provozování budou upraveny smluvně v další projektové přípravě.

Areál nebude možné uvést do provozu, dokud nebude nová kanalizace vybudována a dokud provozovatel kanalizace a ČOV Sokolov nepotvrdí její kapacitu a podmínky připojení. Dokumentace předpokládá produkci přibližně 250 m³ splaškových vod denně a podle předběžných informací má ČOV Sokolov pro napojení lokality kapacitu; definitivně to však musí potvrdit její provozovatel.

Dešťové vody nebudou odváděny společně se splaškovými vodami na ČOV. Budou řešeny samostatně pomocí předčištění, retenčních objektů a regulovaného odtoku. Stávající nedostatečná kanalizace tedy nebude průmyslovým areálem přetížena; její nedostatečnost je právě důvodem pro vybudování nového kapacitního systému.

Oznámení záměru OV 4238 – Hana Zikmundová – „Co skutečně říkají studie k plánovanému areálu (a co raději neříkají nahlas)“

„Přečetli jsme obě odborné studie k plánovanému areálu — hlukovou i tu o kvalitě ovzduší. Nejdůležitější zjištění shrnujeme jednoduše, přímo podle toho, co studie samy uvádějí.

Noční hlukový limit u nejbližšího domu (asi 55 m od areálu) studie splňuje jen o 1,4 decibelu. Sama studie přitom přiznává, že její vlastní měření může mít chybu až 2 decibely. Rezerva je tedy menší, než je chyba jejich vlastního přístroje.

Hluk v noci se vůbec neměřil. Měření proběhlo jen jednou, dvě hodiny, dopoledne mezi 8. a 10. hodinou. Přesto studie tvrdí, že v noci bude vše v pořádku — na základě výpočtu, ne měření.

Podle vlastních čísel studie stihne jeden kamion u nakládací rampy přijet, couvnout, vyložit a odjet za 1,2 minuty. Kdo viděl kamion couvat k rampě, ví, že tak rychle to nejde.

Ventilace na střeše haly A je ve výšce 30 metrů — to je jako desetipatrový dům, údajně 14 metrů blíže k vesnici. Plánovaná protihluková stěna má výšku 3,7 metru. Taková stěna nemůže hluk zastavit.

Limit pro hluk z dopravy studie počítá s výhodnější „slevou“ za starou hlukovou zátěž. Bez ní by rezerva u jednoho z domů byla jen 0,1 decibelu — prakticky nula.

Jemný prach PM2,5 má podle studie dosahovat 47 % dnešního limitu. Od roku 2030 ale bude platit limit dvakrát přísnější, a vůči němu už dnes dosahujeme 93 až 95 % — a to jen z první etapy záměru.

Pro výpočet znečištění ovzduší nepoužili skutečně naměřená data pro Staré Sedlo, ačkoli existují u Karlovarského kraje. Použili vlastní odhad, který vyšel nižší než realita. Se skutečnými daty je limit platný od roku 2030 překročen už jen tím, co je v ovzduší dnes — bez jediného kamionu navíc.

Oznámení počítá se 122 topnými a plynovými zařízeními. Studie o ovzduší ale počítá jen s 54. Kam zmizelo zbylých 68 zařízení, se nedozvíme.“

Výše uvedená tvrzení obsahově opakují připomínky, které jsou jednotlivě a podrobně vypořádány v bodech 4 až 11 tohoto dokumentu. Pro zachování přehlednosti proto nejsou stejné odborné skutečnosti a výpočtové údaje na tomto místě znovu opisovány.

K otázce nočního hluku a nejistoty měření odkazujeme na bod 4, k účelu a době provedeného měření na bod 5, k modelování pohybu nákladních vozidel na bod 6, k funkci protihlukové stěny a řešení střešních zdrojů hluku na bod 7 a k použití zákonné korekce pro hluk z dopravy na bod 8. Problematika koncentrací $PM_{2,5}$, budoucí evropské mezní hodnoty, použitých údajů o imisním pozadí a zahrnutí všech topných a plynových zařízení je podrobně vypořádána v bodech 9 až 11.

V uvedených bodech je současně vysvětlen rozdíl mezi naměřeným stavem území a výpočtovým posouzením budoucího provozu, mezi fyzickými zařízeními a modelovými zdroji a mezi příspěvkem samotného záměru a celkovou koncentrací po započtení stávajícího imisního pozadí. Vytržení jednotlivých čísel z těchto souvislostí může vést k závěrům, které odborné studie samy neobsahují.

1a. Hluk z dopravy počítali podle metodiky z roku 2004. Hluk z provozu haly ale podle podkladu starého čtyřicet let, z roku 1985. Existuje přitom novější, mezinárodně uznávaná metoda — studie ji ale ani jednou nezmiňuje, natož aby vysvětlila, proč ji nepoužila.

Pro výpočet byl použit standardně používaný odborný program HLUK+ ve verzi 14.5. Výsledky byly vyhodnoceny podle platných českých právních předpisů a příslušných hygienických limitů. Právní předpisy pro tento typ posouzení nestanoví povinnost použít výlučně jednu konkrétní mezinárodní výpočtovou metodu. Samotná existence jiné nebo novější metody proto neprokazuje, že použitý výpočtový postup je nepřípustný nebo že výsledky akustické studie nejsou použitelné.

Studie sama přiznává, že zeleň mezi areálem a obcí „není považována za hlavní garantované protihlukové opatření“. Přesto se v prezentacích zelený pás objevuje jako ochrana před hlukem.

Ani jedna ze studií nepočítá se sousedními záměry v okolí — dalšími etapami zóny, parkovištěm kamionů, rozšířením lomu Vítkov. Každý kousek se posuzuje zvlášť, dohromady je nikdy nikdo nesečetl.

A tohle není z odborných studií, ale přímo z vlastního oznámení investora úřadům — a týká se to nás nejvíc:

Investor v oznámení sám uvádí, že v areálu má pracovat až 3 740 lidí — součet za všechny tři směny. Staré Sedlo má dohromady 796 obyvatel, včetně kojenců a důchodců. To je 4,7x víc zaměstnanců, než má naše obec obyvatel. I jen v jedné směně (té největší) má být v areálu najednou přes 1 590 lidí — víc, než kolik nás tu žije celkem.

Na parkování je naplánováno 1 840 míst pro auta a 39 pro kamiony. Sám investor v oznámení píše, že tím skoro čtyřikrát překračuje limit 500 míst, od kterého se záměr musí posuzovat přísněji.

Zastavěná a zpevněná plocha má být přes 291 000 m² — investor sám píše, že tím „výrazně překračuje“ limit 10 000 m², od kterého záměr spadá pod přísnější posouzení. Celá plocha záměru je přes 38 hektarů.

Výše uvedená tvrzení obsahově opakují připomínky, které jsou již jednotlivě a podrobně vypořádány v bodech 12 až 15 tohoto dokumentu. Pro zachování přehlednosti proto nejsou stejné skutečnosti a argumenty na tomto místě znovu opisovány.

K postavení zeleného pásu v systému protihlukové ochrany odkazujeme na bod 12, k posouzení kumulativních vlivů s okolními záměry na bod 13, k počtu zaměstnanců a jeho vztahu k počtu obyvatel obce na bod 14 a k významu prahových hodnot počtu parkovacích míst, zastavěné plochy a rozlohy záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na bod 15.

Uvedené prahové hodnoty nejsou maximálními přípustnými limity záměru ani měřítkem závažnosti jeho vlivů. Určují, zda záměr podléhá procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Stejně tak součet zaměstnanců za všechny tři směny nepředstavuje počet osob současně přítomných v areálu a samotné porovnání tohoto údaje s počtem obyvatel obce nevypovídá o velikosti konkrétních vlivů na životní prostředí.

2a. Areál natrvalo zabere přes 36 hektarů zemědělské půdy.

Uvedený údaj v zásadě odpovídá dokumentaci EIA. Pro realizaci záměru se předpokládá trvalé odnětí celkem 361 042 m², tedy přibližně 36,1 ha, ze zemědělského půdního fondu. Rozsah záboru není v dokumentaci zamlčován a představuje jeden z hodnocených vlivů záměru.

Trvalé odnětí ze ZPF však neznamená, že bude celých 36,1 ha zastavěno budovami nebo zpevněnými plochami. Součástí odnímané plochy budou také nezastavěné části areálu, terénní úpravy, zemní valy a plochy zeleně. Dotčeny budou převážně půdy III. třídy ochrany a v menším rozsahu půdy IV. a V. třídy ochrany; půdy I. ani II. třídy ochrany záměrem dotčeny nejsou. Území je současně podle platné územně plánovací dokumentace určeno pro průmyslové využití.

Před zahájením výstavby bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy. Ornice bude zčásti využita pro sadové a terénní úpravy přímo v areálu a zbývající využitelné množství bude po projednání s příslušnými orgány a zemědělskými subjekty použito ke zlepšení zemědělských pozemků. Podmínky trvalého odnětí a nakládání se skrytou ornicí budou stanoveny příslušným orgánem ochrany zemědělského půdního fondu.

3a. Kvůli související stavbě silnice mezi Sokolovem a Starým Sedlem se má pokácet nejméně 68 vzrostlých stromů podél této cesty.

Uvedený počet vychází z dendrologického průzkumu zpracovaného pro související projekt dopravní a technické infrastruktury. Inventarizováno bylo celkem 78 stromů, přičemž u 68 z nich by vzhledem k jejich rozměrům bylo v případě kácení nutné získat povolení orgánu ochrany přírody. Tento údaj proto nepředstavuje definitivně stanovený minimální počet stromů, které budou pokáceny. Kácení bude možné provést pouze v nezbytném rozsahu odpovídajícím konečnému technickému řešení komunikace a na základě příslušného povolení.
Při konečném řešení stavby mají být zachovány všechny dřeviny, které nebudou v přímé kolizi s komunikací, technickou infrastrukturou nebo požadavky bezpečnosti provozu. Příslušný orgán ochrany přírody současně stanoví podmínky kácení a případný rozsah náhradní výsadby.
Vedle opatření souvisejících přímo se stavbou komunikace je pro samotný areál zpracován projekt sadových úprav. **Ten navrhuje výsadbu celkem 638 nových stromů**, z toho 294 stromů v části haly A, 118 stromů v části haly B a 226 stromů v části haly C. Návrh dále zahrnuje rozsáhlé keřové výsadby, stromořadí, izolační zeleň a zatravněné plochy. Nová výsadba nemůže okamžitě plně nahradit všechny ekologické a krajinářské funkce vzrostlých stromů. Jejím účelem je však postupná obnova a rozšíření vegetačního pokryvu území, pohledové začlenění areálu a zmírnění dopadů odstranění stávajících dřevin. Součástí realizace bude také následná péče a náhrada případných uhynulých výsadeb.

4a. Areál stojí na starém poddolovaném území po těžbě uhlí. Investor sám píše, že přesné řešení základů zatím neví a dořeší se to „v dalších stupních přípravy“ — tedy až bude stavba schválená.

Skutečnost, že se záměr nachází v území historicky ovlivněném těžbou, je v dokumentaci EIA výslovně uvedena a při přípravě záměru není opomíjena. V území jsou evidovány také čtyři staré šachtice o hloubce přibližně 14–16 m. Podle dosud dostupných geotechnických podkladů se však vliv poddolování v povrchových vrstvách neprojevuje, na povrchu nejsou patrné známky dřívější hlubinné těžby a v lokalitě nejsou evidována sesuvná území.
Dokumentace neuvádí, že investor neví, zda lze stavbu bezpečně založit. Uvádí, že konkrétní způsob založení jednotlivých objektů bude stanoven na základě podrobného inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu. Takový postup je u staveb tohoto rozsahu standardní, protože konečný návrh základů musí vycházet z místních geotechnických poměrů, polohy starých důlních děl, zatížení jednotlivých objektů a jejich výsledného konstrukčního řešení.
Proces EIA nepředstavuje povolení stavby ani nahrazení jejího statického a geotechnického návrhu. Posuzuje především možné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Navazující stupně projektové přípravy zahrnují zpracování podrobných průzkumů a projektové dokumentace potřebné pro povolení a následné provedení stavby; neznamenají, že se otázka založení začne řešit až po zahájení výstavby.
Na základě výsledků průzkumu musí být navrženo takové založení, úprava podloží, stabilizace zemin a odvodnění, které zajistí požadovanou únosnost a stabilitu staveb. Pokud by průzkum v některé části území prokázal nepříznivé podmínky nebo dosud neznámé důlní dílo, musí tomu být technické řešení přizpůsobeno. Bez prokázání bezpečného založení nelze příslušné stavební objekty realizovat.

Voda pro celý areál má jít ze stejného vodovodu, který zásobuje i vodojem Staré Sedlo. Přípojka pro celou zónu přitom ještě není postavená — počítá se s ní až v samostatném, dosud neschváleném projektu. Klademe si otázku, kdo bude financovat novou přípojku?

Investor sám v oznámení přiznává, že současná kanalizace u silnice na Staré Sedlo „není pro potřeby plánovaného rozvojového území dostatečná“. Nová kanalizace zatím neexistuje. Klademe si stejnou otázku, jako u přípojky: kdo bude financovat novou kanalizaci?

Výše uvedené otázky jsou již samostatně a podrobně vypořádány v bodech 16 a 17 tohoto dokumentu. K navrženému zásobování areálu vodou, výstavbě nového vodovodního napojení a jeho financování odkazujeme na bod 16. K nedostatečné kapacitě stávající kanalizace, návrhu nové kanalizační infrastruktury a jejímu financování odkazujeme na bod 17.
Pro úplnost uvádíme, že vodovodní ani kanalizační infrastruktura potřebná pro provoz rozvojové zóny není navržena jako investice hrazená z rozpočtu Obce Staré Sedlo. Její příprava, realizace a financování jsou součástí investiční

přípravy rozvojového území. Přesné rozdělení nákladů mezi jednotlivé investory a developery je předmětem jejich smluvních vztahů, nikoliv nákladem obce.

5a. Obavy obyvatel investor v oznámení popisuje jako to, že „menší část populace může mít strach ze změny v území“ — nikoli jako konkrétní připomínky k hluku, dopravě nebo vodě. Považujeme to za projev investorské arogance.

Citovaná věta **nebyla uvedena jako popis konkrétních připomínek obyvatel ani jako jejich vypořádání.** Je součástí stručné souhrnné tabulky hodnotící možné socioekonomické působení záměru a rozdílné postoje veřejnosti k významné změně dosavadního využití území. Nevyjadřuje závěr, že obavy obyvatel jsou neopodstatněné nebo že vycházejí pouze z obecného strachu ze změny.
Konkrétní vlivy, kterých se připomínky veřejnosti týkají, jsou v dokumentaci hodnoceny samostatně. Jde zejména o dopravu, hluk, kvalitu ovzduší, zásobování vodou, odvádění odpadních a srážkových vod, světelné působení, krajinný ráz a vztah záměru k nejbližší obytné zástavbě ve Starém Sedle. Součástí dokumentace jsou také odborné studie a návrhy konkrétních technických, provozních a kompenzačních opatření.
Dokumentace současně výslovně uvádí, že záměr představuje významnou změnu dosavadního využití území a nelze jej charakterizovat jako vlivově zanedbatelný. Zdůrazňuje rovněž význam transparentní komunikace s veřejností. Citovanou větu proto nelze vykládat jako náhradu věcného hodnocení konkrétních obav ani jako zlehčování připomínek obyvatel.
Investor respektuje, že obyvatelé mohou mít k záměru konkrétní a legitimní otázky. Označení citované formulace za projev „investorské arogance“ je hodnotícím názorem autora příspěvku, nikoliv skutečností vyplývající z obsahu dokumentace.

2a. Co v článku ze 7. 7. černé na bílém přiznávají?
https://www.suasgroup.cz/ve-starem-sedle-probehla-dalsi-otevrena-debata-o-planovane-zone/
Když si jejich text rozebereme pod lupou, zjistíme, že vlastně nic konkrétního nevědí – nebo nám to záměrně tají:
Doprava, hluk a emise: Hanka žádala srovnání s nařízením vlády o hluku a zákonem o ochraně ovzduší. SUAS odpověděl, že prezentovaná čísla jsou jen „maximální teoretické zatížení", kterému se realita prý ani nepřiblíží. Jenže schválená EIA platí na roky dopředu. Toto „maximum" se tak stane právně závazným stropem. Pokud se sem za pár let nahrnou stovky kamionů, už se nás nikdo ptát nebude.
Počty zaměstnanců: Hanna vytáhla tvrdá data z trhu, že 3 500 lidí na tuto plochu ukazuje na obří, hlučné logistické centrum. SUAS reagoval, že počty lidí závisí na budoucích nájemcích. Překlad z korporátní řeči: Netušíme, kdo tam bude, ani kolik aut tam bude jezdit. Z čeho tedy ty své slavné studie hluku a dopravy vůbec počítali? Vaří z čisté vody.
Třímetrový „terénní val": Investor slibuje ochranu pomocí speciálního terénního valu. Na schůzi zaznělo, že má mít výšku 3 metry. Průmyslové haly přitom mívají běžně přes 12 metrů. Chtějí nám za domy postavit hory betonu a schovat je za třímetrovou hromadu hlíny. To je jako schovávat slona za zahradní kolečko!
Noční osvětlení: V článku sami přiznávají, že lidi nejvíce zajímá, zda jim bude v noci svítit osvětlení zóny do oken. V celém zbytku textu na to ale raději vůbec neodpověděli a přešli to tichem.
Velké sliby pro Sokolovsko: Proč to vůbec říkají?
V samotném závěru článku nasazují pánové Jiří Stránský a David Chládek těžký sociální kalibr [SUAS]. Mluví o tom, jak „nechtějí nečinně přihlížet, jak se region po ukončení těžby vylidňuje", a slibují, že budou „o každém kroku obyvatele včas informovat" [SUAS].Proč ale investor najednou začal hrát na tuto emotivní strunu?Je to klasická snaha odvést pozornost od chybějících technických řešení. Když nemáte v ruce konkrétní čísla, hlukové studie ani vyřešené pozemky, musíte projekt zabalit do vznešených řečí o zachraňování regionu [SUAS].
Cíl je jasný: vykreslit sami sebe jako zachránce Sokolovska [SUAS] a z nás, kteří se oprávněně ptáme na hluk a emise, udělat v očích veřejnosti ty, kdo prý blokují pracovní příležitosti a rozvoj regionu.Jenže zachraňování regionu zní hezky pouze v tiskových zprávách pro banky a novináře [SUAS]. My ve Starém Sedle nežijeme v PR prezentaci, ale v reálných domech, hned vedle kterých má tato obří zóna vyrůst. Žádné vznešené fráze o vylidňování regionu nenahradí chybějící data o dopravě a zničeném životním prostředí
Tato šachová partie pokračuje.

Souhrnné vyjádření k interpretaci článku ze dne 7. července 2026
Není přesné tvrzení, že investor v článku prohlásil, že se skutečný provoz posuzovaným hodnotám „ani nepřiblíží". Taková formulace v původním článku uvedena není. Článek vysvětluje, že se při hodnocení pracuje s vyšším teoretickým zatížením, aby byly možné vlivy záměru prověřeny při nepříznivém provozním scénáři. Podrobné vysvětlení použitých vstupů, jejich vztahu k hygienickým a imisním limitům a podmínek případných budoucích změn je uvedeno v bodě 2 tohoto dokumentu.
Není přesné ani tvrzení o již „schválené EIA". Článek ze dne 7. července naopak výslovně uváděl, že záměr procesem EIA teprve projde. V té době šlo o informování veřejnosti v průběhu přípravy záměru, nikoliv o prezentaci výsledku ukončeného povolovacího procesu.
Skutečnost, že v současnosti nejsou známi konkrétní budoucí nájemci, neznamená, že odborné studie nemají stanovené vstupní údaje. Hluková a rozptylová studie i dopravní model vycházejí z maximálního návrhového využití všech posuzovaných hal, deklarovaného počtu zaměstnanců, dopravy a zahrnutých technických zdrojů. Výpočty proto nejsou založeny na odhadu libovolně zvoleného budoucího nájemce, ale na konzervativně stanoveném provozním rámci. Podrobné vypořádání počtu zaměstnanců a jeho vztahu k provozním bilancím je uvedeno v bodě 14.
Terénní val není navržen jako prostředek, který má výškově zakrýt celé průmyslové haly. Jeho funkcí je zejména omezení šíření hluku z nízko položených zdrojů, pojezdů a manévrování vozidel a současně vytvoření pohledového a vegetačního oddělení areálu. Val je součástí souboru opatření zahrnujícího rovněž protihlukové stěny, technická opatření přímo u zdrojů hluku, zachování části stávající zeleně a nové izolační výsadby. Účinnost protihlukových opatření byla posouzena výpočtovým modelem; nelze ji hodnotit pouze vzájemným porovnáním výšky valu a výšky haly. Podrobněji je funkce protihlukových opatření vysvětlena v bodě 7.
Problematika nočního osvětlení nebyla v následné dokumentaci přehlédnuta. Dokumentace stanoví zásady směrování, clonění, regulace a omezení venkovního osvětlení, požadavky na omezení světla směřujícího k obytné zástavbě i další opatření k ochraně nočního prostředí. Skutečnost, že stručný informační článek neobsahoval úplný světelně-technický popis, neznamená, že tato otázka nebyla řešena. Podrobné vypořádání je uvedeno v bodě 3.

Vyjádření představitelů investora o potřebě pracovních příležitostí a hospodářské transformaci Sokolovska popisují důvody, proč je záměr připravován a jaké socioekonomické přínosy od něj investor očekává. Nejde o náhradu odborných studií ani o argument, kterým by měly být omlouvány případné nepřijatelné vlivy na životní prostředí. Přijatelnost záměru musí být prokázána samostatně na základě konkrétních technických podkladů, odborných studií, zákonných limitů a podmínek příslušných orgánů.
Tvrzení, že investor nemá k dispozici konkrétní čísla, hlukové studie ani technická řešení, neodpovídá skutečnému stavu přípravy záměru. Dokumentace EIA obsahuje konkrétní kapacitní a provozní údaje a jejími přílohami jsou mimo jiné akustická studie, rozptylová studie, biologické hodnocení, dendrologický průzkum a návrh sadových úprav. Jednotlivé údaje a opatření jsou podrobně vypořádány v předchozích bodech tohoto dokumentu.
Investor respektuje právo veřejnosti záměr kritizovat, tyto hodnoticí soudy však samy o sobě neprokazují žádnou věcnou nesprávnost dokumentace nebo odborných studií.