

Studie proveditelnosti SPP Cheb Návrhová část

Manažerské shrnutí

Klient

Název Společnosti: Státní investiční a rozvojová společnost, a.s.
Sídlo Společnosti: Na Poříčí 1046/24, Nové Město, 110 00 Praha 1
IČO: 21333858 / CZ 21333858.
Evidence: Zapsaná v obchodním rejstříku pod spisovou značkou B 28761,
vedenou u Městského soudu v Praze



Zhotovitel

Název Společnosti: Bilfinger Czech Republic, s.r.o.
Sídlo Společnosti: Prvního pluku 224/20, 186 00 Praha 8, Česká republika
IČO: 44264186 / CZ 44264186
Evidence: Zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze,
oddíl C, vložka 7222



Manažerské shrnutí

Předmětem studie proveditelnosti je prověření návrhu využití zájmového území Strategického podnikatelského parku, dále jen „SPP Cheb“ dle zadání objednatele, které je specifikováno ve Smlouvě na zpracování Technické Due Diligence, Studie proveditelnosti a Územní studie, uzavřené dne 11.9.2024 mezi Státní investiční a rozvojovou společností, a.s. a Bilfinger Tebodin Czech Republic s.r.o. a výsledků „Technické Due Diligence SPP Cheb“, na kterou studie proveditelnosti navazuje, vypracované společností Bilfinger Czech Republic s.r.o.

Studie obsahuje návrh využití zájmového území Strategického podnikatelského parku Cheb a ověření jeho realizovatelnosti, zahrnuje analýzu dopravní a technické infrastruktury, environmentálních aspektů a proveditelnosti z hlediska nákladů a realizace. Studie slouží jako podklad pro rozhodování o realizaci Strategického podnikatelského parku a poskytuje podklady pro přípravu dalších etap projektové dokumentace.

Předmětem studie je navržení optimálních variant napojení na technickou a dopravní infrastrukturu s cílem vytvoření průmyslové a podnikatelské zóny se zaměřením na inovativní průmysl, bateriovou produkci, případně výrobu polovodičových součástek, včetně návrhu vlastního areálu strategického podnikatelského parku, vodního hospodářství pro technologicky náročné provozování v areálu a celkového řešení infrastrukturních objektů. Technická Due diligence prověřila napojovací body sítě dopravní a technické infrastruktury a maximální dosažitelné kapacity technické infrastruktury pro výše vhodné popsané cílové průmyslové sektory. V rámci této studie proveditelnosti jsou jednotlivá zjištění dopracována do návrhových řešení, která poskytují optimální a technicky realizovatelná opatření.

Území budoucího SPP Cheb je v rámci studie proveditelnosti řešeno jako analýza návrhu funkčního celku, která vychází ze

- Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje ve znění jejich Aktualizace č. 1 z července 2018,
- návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje z ledna 2024,
- aktuálně platného Územního plánu města Cheb ve znění po změně č. 27 územního plánu z října 2023
- zákona č. 416/2009 Sb. přílohy č. 3

Jednotlivá navrhovaná opatření na sebe navazují a vzájemně se doplňují. Nejsou tak řešena jednotlivě a odděleně, ale tvoří součást celkového organického pojetí budoucího SPP Cheb. Zájmové území je řešeno ve své celkové ploše, včetně ploch označených v ÚPD jako územní rezerva.

Studie proveditelnosti SPP Cheb je součástí přípravy projektu Strategického podnikatelského parku Cheb v Karlovarském kraji, jehož realizace je zamýšlena v rozsahu lokality, slouží jako podklad pro následnou územní studii, změnu územního plánu, rozhodování o realizaci Strategického podnikatelského parku a zároveň poskytuje podklady pro přípravu dalších etap projektové dokumentace.

Studie proveditelnosti potvrzuje, že projekt Strategického podnikatelského parku Cheb je realizovatelný za následujících klíčových podmínek: soulad s ÚPD, vybudování kapacitního připojení na síť dopravní a technické infrastruktury, majetkoprávního vypořádání (převážně pro koridory sítě technické infrastruktury) a splnění dalších podmínek vyplývajících z legislativy. Jednotlivé body jsou blíže specifikovány v následujících kapitolách.

Zpracování základního layoutu území

Zájmová lokalita budoucího strategického podnikatelského parku Cheb se nachází necelé tři kilometry východně od centrální části města Cheb, jižně od dálnice D6. Zájmová lokalita tvoří ucelený územní celek s celkovou rozlohou přibližně 145 ha a s obdélníkovým tvarem prolongovaným na ose západ-východ. Úhlopříčná délka propojující severozápadní a jihovýchodní cíp území je necelých 2,3 km a jihozápadní a severovýchodní pak přibližně 2,1 km vzdušnou čarou. Celková plocha SPP Cheb je 141,8 ha.

Urbanistické řešení území vyplývá z předpokládaného využití, napojení sítě dopravní a technické infrastruktury, vybraných prvků ÚPD a současně respektuje nároky cílových průmyslových sektorů. Vypracovány jsou dvě varianty řešení území:

- Ve Variantě I je zájmová plocha připravena pro jednoho investora a je pojata jako jeden výrobní závod typu gigafactory viz kapitola **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..** Zároveň je východní část plochy zájmového území řešena jako plocha vhodná pro umístění menších investorů, kteří mohou být součástí subdodavatelského řetězce hlavního investory typu gigafactory.
- Varianta II řeší území jako plochu rozdělenou na segmenty využitelné více investory viz kapitola **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů..**

V obou případech jsou plochy výroby po obvodu lemované pásem izolační zeleně o šířce 50 m.

V obou variantách je do území přivedena vlečka pro nákladní a osobní dopravu, (vlečka je prověřovaná, uvažuje se ale i s nerealizací vlečky a s realizací překladiště), areál je napojen na stávající silniční síť, kterou však bude nutné zkapacitnit, a to ve smyslu úpravy stávajících okružních křižovatek východně a západně od řešené plochy. Je uvažováno i s přivedením spojů MHD do budoucího podnikatelského parku a vybudováním nových cyklotras, které zprůchodní jeho okolí.

Součástí areálu budou mimo jiné terminál MHD včetně železniční stanice, parkovací stání pro osobní automobily, odstavná stání pro nákladní automobily, budova IZS, provozní budovy, objekty a plochy technické infrastruktury včetně jejich přípojek.

Návrh hrubých terénních úprav (HTÚ)

Před příchodem investora budou vybudovány infrastrukturální sítě a objekty po obvodu a koncový investor bude realizovat samotnou plochu průmyslu, přičemž HTÚ jsou navržena tak, že jednotlivé fáze jsou samostatnými etapami.

Vzhledem k rovinatosti pozemku a běžné geologické skladbě podloží je předpokládána vyrovnaná bilance výsledných hrubých terénních úprav pro SPP. Významnější podíl zemních prací bude v rámci případné realizace železniční vlečky. V rámci terénních úprav není předpokládáno riziko realizovatelnosti záměru či významného dopadu do rozpočtu záměru.

Fáze 1 předpokládá realizaci pouze nutné části infrastruktury po obvodu SPP Cheb. V této variantě je negativní bilance zemin a cca 75 000 m³ bude odejmuto z centrální části území. Fáze 2 počítá s provedením HTÚ v celé ploše území a je navržena s přebytkem zemin o objemu ca. 31 000 m³. Obě fáze uvažují s přebytkem zemin 140 000 m³ v rámci výstavby vlečky.

Násypy budou tvořeny ve vrstvách 0,25 - 0,3 m, zeminy budou zlepšené hydraulickými pojivy. Parametry násypů jsou dle požadavku objednatele $E_{def2} = 45 \text{MPa}$, $E_{def2}/E_{def1} < 2,5$. Pláň bude ochráněna před povětrnostními vlivy vrstvou ornice 0,3m – 0,4m.

Předpokládá se zachování stávajícího směru stékání srážkových vod.

Zpracování návrhu silničního napojení SPP

Kapacitní dopravní napojení na dálnici D6 (exit 162 a 164) je možné ze silnice III/218 prostřednictvím dvou okružních křižovatek.

Pro to, aby bylo možné pojmout očekávané dopravní zatížení generované SPP Cheb, je třeba provést stavební úpravy okružních křižovatek silnice III/0218 se silnicí I/21, resp. II/606 vedoucí ke zvýšení jejich kapacity. U obou křižovatek je navrženo doplnění bypassu a přebudování některých vjezdů na dvoupruhové (částečně spirálovité uspořádání křižovatky). Mezi okružními křižovatkami a příslušnými mimoúrovňovými křižovatkami s D6 je navrženo doplnění (prodloužení) jízdních pruhů s průplety.

SPP Cheb bude napojen přímo na silnici III/0218. Samotná silnice bude rozšířena na tři jízdní pruhy (v úseku od křižovatky s II/606 k východnímu napojení zóny).

Křižovatky napojující zónu jsou navrženy jako okružní, a to buď jako jednopruhové s bypassy nebo turbo-okružní. Při využití napojení nákladní dopravou je nutné prověřit vlečnými křivkami návrh stavebního řešení, aby byl pro nákladní vozidla bez problémů průjezdný. Po ověření kapacity záměru lze některé křižovatky řešit i jako stykové s řadicími pruhy.

Minimální vzdálenost křižovatek podle ČSN 73 6101 je na silnicích III. třídy 250 m.

Zpracování rozložení intenzity nové silniční dopravy

Pro dopravní zatížení byly zpracovány výpočet odhadu intenzity osobní a kamionové dopravy pro SPP Cheb ve fázi plného provozu, kdy je uvažováno s maximálními kapacitami. Pro osobní dopravu se předpokládá 2 875 vozidel / den (5 750 cest za den). Důraz je kladen na doby střídání pracovních směn.

Pro kamionovou dopravu může být kapacita až 1 200 jízd nákladních vozidel / den v obou směrech dohromady. Jedná se o maximální variantu, která bude v případě realizace vlečky výrazně redukována. V rámci navazujících studií se doporučuje řešit vliv generované dopravy na hlukové limity v rámci ul. Pražská.

Ostatní druhy dopravy

Pro obsluhu dalšími druhy dopravy je navrženo prodloužení autobusové linky MHD č.3 a dále vytvoření podmínek pro kvalitní obsluhu veřejnou i neveřejnou linkovou dopravou, dopravou cyklistickou a pěší. V případě realizace železniční vlečky je navrženo její využití i pro dopravu osob do zóny.

Na severním okraji zóny je navržena smíšená stezka pro pěší a cyklisty podél III/0218. Stezka je řešena bezbariérově. V návaznosti na to je řešen v rámci studie proveditelnosti generel cyklistické a pěší dopravy, který navrhuje typologické řešení dle úseků v návaznosti na stávající infrastrukturu města.

V případě realizace železniční vlečky je navrženo její využití i pro dopravu osob do zóny a vybudování železniční zastávky přímo v rámci území SPP Cheb. Budoucímu dopravnímu zatížení nákladní kamionovou dopravou může výrazně ulevit vybudování právě vlečkové koleje do SPP Cheb.

Zpracování návrhu napojení na kolejovou dopravu

Studie proveditelnosti zpracování dvě možná řešení napojení SPP Cheb na kolejovou dopravu.

První varianta řešení spočívá ve vybudování samostatné vlečkové koleje s vyústěním v traťovém uzlu severně od železniční stanice Cheb (2. spouštěcí kolej pod chomutovským zhlavím) a následném připojení do západní části SPP. Druhá možnost je vybudování železničního překladiště v železniční stanici Cheb a následná doprava nákladu do SPP kamionovou dopravou.

Vlečkové napojení SPP je navrženo z chomutovského zhlaví žst. Cheb výhybkou č. 167 ve druhé spouštěcí koleji. Na místo napojení lze přijet ze všech kolejových skupin železničního uzlu rychlostí 40 km/h. Pro zabezpečení jízd vlečkových vlaků je nutné zapojit do staničního zabezpečovacího zařízení výhybky č. 166 a 167. Traťový úsek vlečky má maximální sklon 6,0 ‰ se směrovými parametry 80 km/h. V areálu je navržena jedna kolej pro osobní dopravu s nástupištěm délky 175 m a dvě koleje u nákladíště s užitečnou délkou 750 m. Plocha nákladíště v areálu je velikosti 750 x 25 m. Překládka zboží není omezena. Zabezpečení provozu se předpokládá na úrovni regionální trati. Provoz je zajištěn hnacími vozidly nezávislé trakce – například bateriovými, které jsou již běžně provozovány. Pro variantu vlečky se nabízí i možnost využití pro osobní dopravu přímo do SPP Cheb.

V rámci druhé varianty se uvažuje s možností vybudovat kontejnerové překladiště v železniční stanici Cheb. Kontejnerové překladiště v žst. Cheb mezi vjezdoodjezdovou a směrovou skupinou řeší pouze překládku kontejnerů z vlaku na silniční návěsy. Plocha překladiště s umožňuje dočasné skladování kontejnerů v 5 řadách délky 360 m. V této variantě je doprava nákladu i osob mezi žst. Cheb do vlastního areálu překladiště zajištěna výhradně po silniční síti.

V rámci studie proveditelnosti byly obě varianty porovnány se závěrem, že z hlediska provozního je jednoznačně výhodnější varianta s vlečkou, neboť řeší problémy v souvislosti s navýšením provozu na silniční síti, které by postihly zejména komunikaci v ulici Vrázova, případně Nižnětagilská. Varianta s vlečkou zároveň umožňuje využití vlakové dopravy i pro osobní přepravu. Železniční doprava je využitelná jak pro výstavbu, tak pro vlastní provoz.

Z hlediska investičních nákladů však lépe vychází překladiště v žst. Cheb, které je na pozemcích ČD a včetně technologie jsou náklady odhadovány na 308 mil. Kč. Vlečka mimo areál je za 313 mil. Kč a v areálu včetně technologie překládky a plochy překladiště za 213 mil. Kč. K tomu je ještě nutné připočítat výkup pozemků mimo areál o ploše 6,6 ha. Zvýšený objem nákladní dopravy by v případě

překladiště zatěžoval silniční komunikaci mezi překladištěm a SPP Cheb (ulice Pražská, Vrázova a Nižnětagilská).

Zpracování návrhu vedení inženýrských sítí

Jak bylo v TDD ověřeno je SPP možno napojit na vysokokapacitní technickou infrastrukturu potřebnou pro technologicky nejnáročnější projekty typu Gigafactory. Většina napojovacích bodů se nachází v těsné blízkosti hranice parku. Trasy inženýrských sítí jsou přednostně vedeny mimo pozemky ve vlastnictví soukromých osob. S ohledem na množství dotčených pozemků není možné soukromé vlastníky vyloučit. Většina inženýrských sítí kříží podzemní trasou budoucí pás izolační zeleně po obvodu zájmového území. Jedná se o přípojku VVN 110 kV, VTL plynovod, přívod a odvod technologické vody, optické připojení a bezpečnostní přepad dešťové vody.

Pitná voda

Pro zásobení areálu pitnou vodou bude zapotřebí vybudovat přívodní vodovodní řad DN 300. Tento nový vodovodní řad se bude napojovat severozápadně od SPP Cheb do stávajícího vodovodního řadu CHEVAK a.s. Předávací místo pro zásobování pitné vody v areálu bude umístěno při západní hranice SPP Cheb. Délka nové potrubní trasy činí 2,5 km.

Potřeba vody pro zaměstnance areálu by stanovena na 557 m³/den. Krom toho může být pitná voda uvažována jako vstupní surovina pro výrobu demineralizované vody. Pro výrobu demineralizované vody je uvažováno ca. 1020 m³ pitné vody za den. Celková spotřeba pitné vody může dosáhnout až 1580 m³/den.

Technologická voda

Celkové množství technologické vody je tak stanoveno na 6 798 m³/den včetně potřeby demineralizované vody, pokud byla vyráběna z vody technologické. Pro účely zásobení areálu technologickou vodou bude nutné vybudovat čerpací stanici surové technologické vody u VD Jesenice. Stanice bude vodu čerpat do dvou paralelních potrubí vedoucích do jihovýchodní části SPP Cheb. Zde bude úpravna vody s akumulací nádržemi pro surovou a upravenou vodu. Distribuce upravené technologické vody bude zajištěna areálovými rozvody a přípojkami k jednotlivým výrobním blokům.

Odpadní vody z jednotlivých výrobních bloků budou svedeny na dílčí čistírnu odpadních vod umístěnou v každém bloku. Dále budou odpadní vody svedeny do areálové stoky technologických odpadních vod, která odvede odpadní technologické vody na centrální čistírnu technologických vod. Zde bude odpadní technologická voda vhodně dočištěna a dopravena do vodního toku Odrava.

Splašková voda

Areál bude napojen tlakovou kanalizační přípojkou na kanalizační řad CHEVAK a.s., který se nachází přibližně 2 km jihozápadně od území SPP Cheb. Množství splaškové vody je uvažováno ve stejných hodnotách, jako je objem potřeby pitné vody, tj. 557 m³/den. Areál je rozdělen na pomyslných 5 oblastí, 4 oblasti jsou gravitačně svedeny do dílčích čerpacích stanic, z nichž je odpadní splašková voda následně čerpána na centrální čerpací stanici. Jedna oblast je gravitačně svedena přímo do centrální čerpací stanice. Centrální čerpací stanice bude výtlačným řadem napojena na veřejnou stokovou síť.

Dešťová voda

Se srážkovými vodami bude nakládáno s cílem co největší podpory přirozeného cyklu vody v přírodě. Předpokládá se decentrální způsob nakládání se srážkovými vodami s prvky modrozelené infrastruktury, a podporou akumulace s retencí.

Sytém hospodaření s dešťovými vodami bude osazen bezpečnostními přelivy, které zabraňují přehlcení systému. Tyto přelivy budou svedeny do dešťové kanalizace s odvodem do VD Jesenice. Voda ze zpevněných ploch bude předčištěna v odlučovačích lehkých kapalin.

Elektřina

Připojení SPP Cheb do distribuční soustavy ČEZ Distribuce a.s. bude realizováno z nové distribuční trafostanice 110/22 kV TR Dvory, jejíž výstavba je plánovaná v letech 2029-2030. Z TR Dvory bude do areálové rozvodny SPP Cheb přivedeno vedení 2x110 kV. Tímto způsobem lze zajistit pro zájmové území příkon až 100 MW s termínem připojení 2029–2030.

V případě požadavku příkonu nad 100 MW je nutné přímé napojení do rozvodny 400/110 kV TR Vítkov a realizace nového vedení VVN 110 kV v délce přibližně 19 km. Podmínkou této varianty připojení je rekonstrukce TR Vítkov plánovaná na roky 2033-2037. Přivedení příkonu nad 100 MW je tak realizovatelné v letech 2034-2037.

Plyn

Přípojka VTL plynovodu DN 200 je vedena z napojovacího místa u obce Nové Dvory jihozápadně od SPP Cheb. Délka trasy přípojky je ca. 3 600 m a je zakončená v areálové regulační stanici. Z té je následně plyn rozváděn středotlakým areálovým plynovodem k jednotlivým objektům.

Podmínkou napojení na VTL plynovod společnosti GasNet je změna dimenze tohoto plynovodu z DN100/150 na DN 300 v úseku ca. 2 700 m a navýšení výkonu na předávacích stanicích Sviňomazy a Kolová.

Data

Datové připojení SPP Cheb je uvažováno dvěma nezávislými trasami optického kabelu, a to přivedením kabelů k východní a západní části území. Toto řešení nabízí společnost CETIN. Na optické síti CETINu provozují datové služby velcí poskytovatelé datového připojení jako jsou O2, T-Mobile, Vodafone, ale i řada menších providerů.

Alternativní připojení nabízí společnost T-Mobile, a to formou jedné trasy optického kabelu a současně bezdrátovým spojením. Toto řešení vyžaduje instalaci vysílače na některém z objektů v SPP Cheb.

Posouzení majetkoprávní situace

SPP Cheb představuje unikátní lokalitu také díky rozloze ve veřejném vlastnictví. Převážná část pozemků je ve vlastnictví města Cheb. Pouze pozemky na východě v územní rezervě a dva pozemky v západní části SPP Cheb jsou vlastněny soukromými subjekty. Díky tomu je možné minimalizovat náklady na výkup pozemků v samotné zájmové ploše SPP Cheb. Pozemky pro infrastrukturu jsou buď ve vlastnictví veřejných subjektů jako je město Cheb, nebo Státní pozemkový úřad (část trasy vlečky), nebo ve vlastnictví soukromých osob. V rámci studie proveditelnosti byly prověřeny rovněž majetkoprávní vztahy pro navržené trasy dopravní a technické infrastruktury. Cílem bylo navrhnout takové řešení tras, které by se vylučovalo velké množství soukromých vlastníků, avšak při navrhování tak rozsáhlých koridorů se nelze velkému počtu soukromých vlastníků vyhnout. Prioritní pozornost doporučujeme věnovat majetkoprávnímu zajištění trasy vlečky, zejména v úseku křížení s ulicí Nižnětagilskou a poblíž plánované komerční zóny (Euro Zona Cheb) se jedná o kritický bod, protože možnosti pro vedení alternativní trasy jsou prostorově omezené.

Zpracování výstupů dodaných průzkumů

Ve studii proveditelnosti jsou zpracované výstupy z inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu a rovněž z biologického průzkumu.

Na základě informací obsažených v inženýrskogeologickém a hydrogeologickém průzkumu je konstatováno, že zakládání nenáročných konstrukcí bude možno provádět plošně, ale pouze po předchozí úpravě zemin pojivy, např. vápnem. U náročnějších staveb jako jsou haly je třeba uvažovat hlubinné založení. Vsakování srážkových vod je s ohledem na prostředí sprašových sedimentů označit jako nevhodné.

Biologický průzkum poukazuje na skutečnost, že se v zájmovém území nachází přírodní biotopy, územní systém ekologické stability, významný krajinný prvek, mimolesní dřeviny, obecně chráněné druhy a volně žijící ptáci, zvláště chráněné druhy a jejich biotopy. Jsou navržena kompenzační opatření, jejichž součástí je vytvoření izolačního pásu zeleně s přírodě blízkými opatřeními podél celé jižní hranice území, který bude navazovat na stávající biocentra a biokoridory. Součástí pásu budou mokřady.

Udržitelnost v SPP Cheb

Studie proveditelnosti klade velký důraz na udržitelnost v rámci SPP Cheb. Za tímto účelem jsou navržena a popsána opatření na energetickou efektivitu, hospodaření s vodou, využití přirozeného světla a vytvoření zelených ploch s minimalizací efektu tepelného ostrova. Součástí je taktéž navržení kompenzačních opatření, která vyplývají z biologického průzkumu a zaměřují se jak na plochy zeleného pásu, tak na plochy v okolí SPP Cheb. Vedle těchto popsaných opatření se zároveň předpokládá snaha o co nejefektivnější využívání obnovitelných zdrojů v rámci jednotlivých průmyslových provozů koncových investorů. V tomto ohledu se jedná o současný trend, který je zvláště patrný u provozů zaměřených na výrobky s vyšší přidanou hodnotou a high-tech.

SPP Cheb má potenciál stát se vzorovým projektem udržitelnosti a ochrany životního prostředí. Tento projekt by mohl být příkladem efektivního využívání moderních technologií a postupů, které by byly implementovány s ohledem na dlouhodobou udržitelnost. Mezi taková opatření patří instalace fotovoltaických panelů, využití bateriových systémů, inteligentní řízení spotřeby energií. Dále se jedná o systémy zachytávající dešťovou vodu a její opětovné využití jako vody užitkové, které jsou již pro SPP Cheb navrženy. Pro minimalizaci efektu „vyhřívání ostrova“ je vhodné vytvořit zelené střechy a fasády, případně na fasádách a střeších budov použít materiály s vysokou odrazivostí, které snižují zahřívání povrchů. Uvnitř budov je pak v maximální možné míře vhodné využít denní světlo, což přispěje k energetické efektivitě a přirozenějšímu pracovnímu prostředí.

Odhad nákladů na vybudování SPP Cheb

V rámci odhadu nákladů na vybudování SPP Cheb je vycházeno z aktuálních cen a jedná se o agregované ceny dle reálných projektů a zkušeností společnosti Bilfinger. V rámci tohoto stupně před projektové přípravy je počítáno běžně počítáno s rezervou + 40 %. Tato rezerva bude zpřesňována v navazujících stupních projektové dokumentace. Ke zpřesnění zároveň může dojít poté, co budou známy přesné požadavky a parametry konkrétních investičních záměrů. Rozpočtový odhad byl vytvořen na dvě varianty.

První varianta využití počítá včetně přípravy nezbytné dopravní a technické infrastruktury i s rozsáhlými hrubými terénními úpravami v podobě srovnání vnitřní části SPP Cheb do jedné roviny (fáze II v kapitole 5.3.). Toto řešení lze očekávat u velkých průmyslových provozů typu gigafactory, tak jak je patrné v návrhu řešení základního layoutu území (kapitola 4.3.). Naopak varianta II počítá s přípravou nezbytné technické a dopravní infrastruktury nicméně středovou drtivou část plochy ponechává bez úprav, což odpovídá variantě využití II – menší investoři (viz kapitola 4.4.) a fázi I v řešení HTU.

Dle vypracovaného cenového odhadu vychází první varianta na 6 869 755 000 Kč (bez započtení rozpočtové rezervy) a druhá varianta pak na 4 385 477 000 Kč (bez započtení rozpočtové rezervy).

Návrh etapizace a harmonogram

Návrh etapizace a harmonogram odráží aktuální stav příprav a navrženou technickou a dopravní infrastrukturu. V této fázi dokumentace se jedná o harmonogram ve fázi předpokladu, tj. bude zpřesňován v navazujících stupních přípravy projektové dokumentace. Termín pro realizaci záměru nebyl pevně stanoven a vychází tak z limitů dle aktuálně platné legislativy a zkušeností s projekty přípravy průmyslových a podnikatelských zón v ČR. Termíny pro povolovací procesy a realizace jednotlivé infrastruktury mohou být změněny v souvislosti s konkrétním investičním záměrem, nebo vlivem procesu změny UPD či majetkoprávního vypořádání pro stavby dopravní a technické infrastruktury.

Níže uvedená etapizace je rozdělaná dle druhu činností na pět fází: Přípravná fáze, změna UPD, environmentální povolení, vnější infrastruktura a vnitřní infrastruktura spolu s HTU. Časově se některé uvedené fáze překrývají.

Pro uvedený hmg. platí následující předpoklady:

- Schválené změny UPD bez průtahů mimo časový rámec uvedený v hmg.

- Majetkoprávní vypořádání pro trasy jednotlivé dopravní a technické infrastruktury proběhne do doby zahájení povolovacích procesů
- EIA/JES bude vydána jedna pro SPP Cheb a dopravní a technickou infrastrukturu (mimo vedení 110 kV a úprav TR Dvory, případně překladiště v železniční stanici Cheb).

Je nutné zároveň zmínit, že výstavba SPP Cheb spadá dle přílohy č.3 liniového zákona (Zákon č. 416/2009 Sb.) mezi strategické stavby, které nebudou povolovány běžným stavebním úřadem, ale Dopravním a energetickým stavebním úřadem, což by mělo povolovací procesy urychlit.

Příprava SPP Cheb do fáze provozuschopnosti vnitřní dopravní a technické infrastruktury, včetně dopravního napojení na stávající komunikace, je odhadována na 3–4 roky včetně změny UPD a povolovacích procesů. Při dokončení přípravné fáze, a hlavně zahájení procesu změn UPD v tomto roce, lze předpokládat, že příprava SPP Cheb, tak jak je navržena ve studii proveditelnosti, je realizovatelná v časovém horizontu do poloviny roku 2029 včetně veškeré navržené dopravní a technické infrastruktury (vyjma vedení elektrického příkonu nad 100 MW, které je podle informací ČEZd realizovatelné až po roce 2030). Pro cílový rok 2029 je klíčové zahájit změnu UPD již v tomto roce. Změna UPD (UP Cheb a AZÚR číslo 4 Karlovarského kraje) je v současném harmonogramu zároveň kritickým prvkem, protože délka změny obou dokumentů, tak jak je navržena, přesahuje časový horizont dvou let. Jakékoliv zpoždění by mělo negativní vliv na povolovací procesy dopravní a technické infrastruktury. Na druhou stranu navržená délka změny UPD skýtá poměrně dlouhý časový rámec a urychlení je možné. Změna UPD je tedy v tuto chvíli klíčová proměnná, na kterou je třeba se zaměřit. Ačkoliv je běžnou praxí, povolovat záměry v rámci řízení EIA jako celek, je díky rozdílnosti schvalování UP Cheb a změny ZUR na zvážení provést environmentální povolovací procesy zvlášť pro infrastrukturu, která bude podléhat procesu změny ZUR. To se týká i části území současné rezervy a k ní přidružené infrastruktury.

Závěr a doporučení dalších kroků

Lokalita SPP Cheb představuje příležitost pro strategické investice do pokročilého průmyslu, zejména díky své rozloze a umístění v blízkosti hranice s Německem, dostupnosti zaměstnanců, možnosti napojení na kvalitní dopravní a technickou infrastrukturu. Transformace oblasti na high-tech podnikatelský park by mohla výrazně přispět k regionálnímu i národnímu hospodářskému růstu, vytvořit tisíce pracovních míst a přilákat klíčové globální investory.

Studie proveditelnosti měla za cíl navrhnout možná řešení napojení tras dopravní a technické infrastruktury, HTU a celkové realizace záměru vybudování SPP Cheb včetně odhadu nákladů a navržení harmonogramu. V rámci studie se potvrdily závěry zjištěné v rámci TDD a to, že záměr přípravy SPP Cheb je proveditelný. Jednotlivé parametry pro dopravní a technickou infrastrukturu byly navrženy s ohledem na budoucí plánované využití, avšak bez zadání parametrů konkrétního investora. Požadavky se tak mohou zpřesňovat v rámci přípravy projektové dokumentace konkrétního investora. Navržené parametry však reflektují maximální dostupné kapacity technické infrastruktury, které současně naplňují požadavky moderních výrobních technologií náročných na spotřebu energie. Navrhovaná řešení rovněž dávají prostor pro využití ekologicky šetrných přístupů.

Další doporučené kroky v rámci předprojektové přípravy:

- Provedení inženýrskogeologického průzkumu a jeho vyhodnocení
- Pokud to bude možné, tak získání zpřesněných požadavků konkrétního investora (investorů) pro zjištění detailních parametrů výroby včetně přípustného zatížení zemin (dále požadavků na počet zaměstnanců včetně subdodavatelských provozů, dále surovin a procesu výroby).
- Hydrogeologický průzkum a jeho vyhodnocení
- Báňský průzkum s vyhodnocením rizika indukované seismicity v případě rozšíření těžby štěrkopísku
- Biologický průzkum jarní aspekt

- Zahájení projektové přípravy jednotlivé dopravní a technické infrastruktury a HTU.
- Zahájení změny UPD pro koridory dopravní a technické infrastruktury a limitů využití zájmového území.
- Nezbytné kroky k připojení k elektrizační soustavě dle § 3 vyhlášky Vyhláška č. 16/2016 Sb. ve znění pozdějších předpisů:
 - a) žádost o připojení,
 - b) studie připojitelnosti za podmínek podle § 6 a 7 (tamtéž). Za podmínky, že bude distributorem vyžadována, což lze při požadovaném elektrickém příkonu předpokládat.
 - c) smlouva o připojení mezi žadatelem a provozovatelem přenosové soustavy nebo provozovatelem distribuční soustavy
- Průzkum nevybuchlé munice pod trasou plánované vlečky.
- Projekt pro vybudování vlečka, případně železničního překladiště ve spolupráci se SŽ.
- Zahájení majetkoprávního vypořádání pro koridory dopravní a technické infrastruktury