

Strategické posuzování vlivu na životní prostředí

Zemský plán dopravy Sasko 2030

Zpráva o životním prostředí
- Výňatky pro přeshraniční posouzení -

01. 02. 2019

Z pověření

Saského státního ministerstva hospodářství,
práce a dopravy (SMWA)



Zpracoval



bosch & partner

herne • münchen • hannover • berlin

www.boschpartner.de

Zadavatel: Státní ministerstvo
hospodářství, práce a dopravy
Oddělení 6 / Projektová skupina
Zemský plán dopravy Sasko 2030
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Zhotovitel: Bosch & Partner GmbH
Lortzingstraße 1
30177 Hannover

Vedení projektu: Dr.-Ing. Stefan Balla

Zpracovatelé: Dr.-Ing. Stefan Balla
Dipl.-Geogr. Alexandra Rohr
Dr. Marie Hanusch
B.sc. Christian Kruse

Úvodní poznámka:

Tento dokument obsahuje pouze výňatky ze zprávy o životním prostředí.

Součástí je:

- 1) Osnova
- 2) Kapitola „Přeshraniční vlivy na životní prostředí“
- 3) Všeobecně srozumitelné, netechnické shrnutí

1) Osnova kompletní zprávy o životním prostředí

Obsah	Strana
0.1	Seznam příloh IV
0.2	Seznam vyobrazení V
0.3	Seznam tabulek V
0.4	Seznam zkratk VII
1	Úvod..... 1
1.1	Základy SEA 1
2	Stručné představení Zemského plánu dopravy 2030, jakož i vztahů k jiným plánům a programům 3
2.1	Cíle a pohnutka 3
2.2	Podstatné obsahy s relevancí pro posouzení..... 4
2.3	Vztah k jiným relevantním plánům nebo programům 8
3	Metodika posuzování životního prostředí11
3.1	Vlivy infrastruktury dopravních cest11
3.2	Platné cíle ochrany životního prostředí.....13
3.3	Posuzovací metodika.....18
3.3.1	Posouzení konkrétních územních plánovacích ustanovení 19
3.3.1.1	Kritéria k popisu a hodnocení vlivů na životní prostředí 19
3.3.1.2	Stanovení projektově specifických zón účinku.....26
3.3.1.3	Výpočet rozsahu dotčenosti pro každé kritérium (zjištění situace)29
3.3.2	Posouzení obecných územních plánovacích ustanovení.....30
3.3.3	Posouzení celkového plánu.....31
3.3.4	Posouzení vlivů na Natura-200031
3.4	Popis, jak byly cíle ochrany přírody zohledněny při vypracování plánu...32
4	Momentální stav životního prostředí v Sasku33
4.1	Lidé, včetně lidského zdraví.....33
4.1.1	Sídelní struktura33
4.1.2	Ochrana před hlukovými imisemi33
4.2	Zvířata, rostliny a biologická rozmanitost34
4.2.1	Evropské chráněné oblasti35
4.2.2	Národní chráněné oblasti a strategie.....36
4.2.2.1	Národní park36
4.2.2.2	Biosférická rezervace37
4.2.2.3	Chráněné přírodní oblasti.....37

4.2.3	Ochrana biotopů, síť biotopů a komplexy životních prostorů	38
4.2.3.1	Síť biotopů zasahující velké plochy	39
4.2.3.2	Lesní a rašeliništní komplexy	41
4.2.3.3	Síť životních prostorů pro zvířata volně (divoce) žijící na rozsáhlém území	42
4.2.3.4	Nefragmentované jádrové oblasti sítě biotopů Spolkového úřadu pro ochranu přírody (BfN)	43
4.3	Plochy a půda.....	44
4.4	Voda.....	45
4.4.1	Vnitrozemské vodstvo a protipovodňová ochrana	46
4.4.2	Podzemní voda, vodárenské ochranné zóny a zóny ochrany léčivých pramenů	47
4.5	Klima a vzduch.....	48
4.6	Krajina.....	50
4.6.1	Chráněné krajinné oblasti.....	50
4.6.2	Přírodní parky	50
4.6.3	Nefragmentované oblasti s málo intenzivní dopravou (UZVR).....	51
4.7	Kulturní a věcné statky	52
4.8	Interakce	53
5	Předpokládaný vývoj celkového prostoru v případě neprovedení plánu/programu (prognostický nulový případ)	54
6	Vlivy jednotlivých ustanovení plánu na životní prostředí	56
6.1	Opatření silniční dopravy	56
6.2	Opatření železniční dopravy.....	64
6.3	Opatření letecké dopravy.....	68
6.4	Opatření lodní dopravy	69
6.5	Opatření veřejné místní osobní dopravy	71
6.6	Opatření nákladní dopravy	73
6.7	Opatření cyklistické dopravy.....	76
6.8	Opatření pěšího provozu	78
6.9	Nové vývoje, koncepce a technologie	79
6.9.1	Inteligentní dopravní systémy (IVS).....	79
6.9.2	Autonomní řízení	79
6.9.3	Elektromobilita.....	80
6.9.4	Alternativní technologie pohonů	80
6.10	Doprava v inkluzivní společnosti	81
6.11	Ochrana před dopravním hlukem	81
6.12	Bezpečnost dopravy	82

7	Vlivy celkového plánu.....	83
8	Rozumné alternativy	89
9	Přeshraniční vlivy na životní prostředí	90
10	Upozornění na obtíže při sestavování údajů	91
11	Plánovaná kontrolní opatření	92
12	Všeobecně srozumitelné, netechnické shrnutí	94
13	Seznam literatury a zdrojů.....	108

Seznam příloh

- Příloha 1: Soubor materiálů pro životní prostředí / mapy pro 25 projektů nové výstavby saských státních silnic
- Příloha 2: Přehled vlivů 25 projektů nové výstavby saských státních silnic na životní prostředí
- Příloha 3: Vlivy silničních projektů BVWP v Sasku (naléhavá a další potřeba s právem plánování) – úroveň jednotlivých projektů

2) Přeshraniční vlivy na životní prostředí (kap. 9 zprávy o životním prostředí)

Projekty rozšiřování a novostaveb dopravní infrastruktury, plánované Zemským plánem dopravy 2030, jakož i veškerá další opatření leží v hranicích Svobodného státu Sasko. Lokální vlivy stavebních opatření na životní prostředí též leží v plném rozsahu na saském území.

Zvláštní blízkostí k polské hranici se vyznačuje přeložka S 127 u Nieder-Neundorfu (viz soubor materiálů a mapa v příloze 1). U tohoto projektu přesahuje zóna potenciálních negativních vlivů jižně od Nieder-Neundorfu v některých bodech až na polské státní území. Potenciálně postižena je zde zejména oblast FFH okolo Nisy (DE 4454-302) a v téměř stejné poloze chráněná ptačí oblast údolí Nisy (DE 4454-451). Avšak nelze očekávat žádné značné negativní vlivy, protože plánovaný obce probíhá na západní straně stávající S 127 a doprava z polského území se tak v porovnání se současnou situací odsune dále.

Navíc jsou možné dopravní efekty na přeshraničních přiváděcích trasách. Toto platí zejména pro takové záměry na rozšiřování a nové stavby dopravní infrastruktury, které se zaměřují na mezinárodní nákladní a osobní dopravu. K tomu patří například nová výstavba železniční trati Drážďany-Praha.

Zejména v oblasti nákladní dopravy jsou četná opatření zaměřena také na přeshraniční dopravu. Z ekonomických a ekologických hledisek by se měly ve spolupráci se zúčastněnými spolkovými zeměmi etablovat dálkové systémy, vycházející z východoevropských center nákladní dopravy až k přístavům u Severního moře nebo do oblasti Porúří. S plánovaným terminálem KD Kodersdorf pro kombinovanou dopravu u Zhořelce/Görlitz má vzniknout první kontejnerové překladiště ve východním Sasku, které se bude mimo jiné zaměřovat na dopravní proudy z / do východní Evropy. Vlivy v sousedních zemích jsou ovšem nepřímé povahy a pro LVP Sasko je nelze konkrétně odhadnout.

Dopravní změny, vyvolané na přiváděcích trasách plánovaných projektů nových staveb v síti státních silnic jsou v rámci užitkově-nákladové analýzy sledovány také z hlediska přeshraničního, pokud jsou relevantní. Toto se týká také z toho vyplývajících změn emisí látek znečišťujících ovzduší. Podstatné vlivy na životní prostředí v sousedních státech z toho však nelze odvodit.

3) Všeobecně srozumitelné, netechnické shrnutí (kap. 12 zprávy o životním prostředí)

Zemský plán dopravy (LVP) Sasko je aktualizován Saským státním ministerstvem hospodářství, práce a dopravy (SMWA) s prognostickým horizontem, vztaženým k roku 2030 (LVP Sasko 2030). Zemským plánem dopravy Sasko 2030 představuje saská vláda své budoucí dopravně-politické principy a cíle, a také k tomu potřebná opatření.

Proces vypracování LVP Sasko 2030 podléhá strategickému posouzení vlivů na životní prostředí (SEA). Pro SEA je nutné vyhotovit zprávu o životním prostředí podle § 40 spolkového Zákona o posuzování vlivu na životní prostředí (UVPG). Zpráva o životním prostředí zjišťuje, popisuje a hodnotí podstatné vlivy na životní prostředí, které realizace LVP bude pravděpodobně mít. Podstatné obsahy zprávy o životním prostředí jsou dále zdokumentovány v obecně srozumitelné podobě.

Cíle a obsahy plánu

Zemský plán dopravy (LVP) Sasko 2030 zahrnuje velký počet jednotlivých opatření za účelem dosažení mobility pro Sasko až do roku 2030, přičemž mobilita bude zaměřena na trvale udržitelné cíle. Zahrnuty jsou všechny sektory dopravy. Důraz je kladen na infrastrukturu silnic, kolejové dopravy, vodních cest a letecké dopravy, osobní a nákladní dopravy, jakož i cyklistické a pěší dopravy. Zahrnuty jsou ale také nové vývoje, koncepce a technologie, jako je například autonomní řízení nebo alternativní technologie pohonů, jakož i opatření na ochranu před dopravním hlukem, pro integraci osob se zdravotním postižením a pro zlepšení bezpečnosti dopravy.

Opatření jsou zaměřena na pět nadřazených ideálů. Ty jsou zacíleny na celkově udržitelnou, potřebám odpovídající mobilitu ve výkonném, efektivním, bezpečném, snadno přístupném a multimodálním celkovém dopravním systému, který má být zároveň šetrný pro životní prostředí a má efektivně využívat zdroje, jakož i zachovat, popř. zlepšit kvalitu života ve městě a na venkově.

Velký počet opatření je však v LVP Sasko 2030 popsán pouze obecně a opatření nejsou směrem ven stanovena právně závazně. LVP funguje jako úřední interní směrnice pro konkrétní plánovací kroky. Pro oblast státních silnic však Zemský plán dopravy jakožto rámcový plán investic plní funkci plánu potřeb. Jednotlivě stanovuje LVP Sasko 2030 opatření a infrastrukturní projekty v následujících oblastech:

- **Opatření silniční dopravy**

V oblasti silniční dopravy je plánem LVP Sasko 2030 stanovena potřeba celkem 25 projektů nových staveb státních silnic. Navíc jsou jednak převzata opatření pro rozšiřování a údržbu dosavadní silniční sítě, která jsou zahrnuta ve Strategii rozšiřování a údržby 2030, jednak i opatření spolkového plánu BVWP 2030.

- **Opatření železniční dopravy**
Opatření železniční dopravy se koncentrují na opatření pro rozšiřování ve stávající síti v Sasku. Pouze trasa Drážďany-Praha je plánována jako nová výstavba a je součástí BVWP 2030.
- **Opatření letecké dopravy**
V oblasti letecké dopravy je nutné postupně dle potřeb připravit rozjezdové dráhy, odstavné plochy a odbavovací zařízení. Jako konkrétní infrastrukturní projekt je předmětem LVP Sasko 2030 rozšíření rozjezdových drah a výstavba nových odstavných míst pro letadla v areálu letiště Lipsko-Halle.
- **Opatření lodní dopravy**
V Sasku se nepočítá s žádnými záměry na rozšíření vodních cest. Ovšem přístavy Riesa a Drážďany by měly být rozšířeny podle potřeby.
- **Opatření veřejné místní osobní dopravy**
Cíle a opatření v oblasti veřejné místní osobní dopravy se vztahují na úpravu tarifní struktury, nabídek v příměstské kolejové dopravě (SPNV) a veřejné místní osobní dopravě (ÖSPV), popř. jejich lepší síťové propojení. kromě toho je celkově tématizováno financování a podpora veřejné místní osobní dopravy (ÖPNV), jakož i zlepšení bezbariérovosti.
- **Opatření nákladní dopravy**
Cíle a opatření nákladní dopravy se vztahují zejména na tyto oblasti: železniční infrastruktura, inovativní dopravní technika, centra nákladní dopravy a městská logistika. Deficity výkonnosti železniční sítě mají být odstraněny další elektrifikací tratí, rozšířením na dvoukolejně tratě a provozními zařízeními, která budou přizpůsobena budoucím požadavkům. Přístupová místa (například nakládací místa, terminály, železniční přípojky) k síti by měla být udržována, popř. rozšiřována v souladu s potřebou. Kromě nákladních terminálů v Lipsku, Glauchau a Drážďanech byl měl být posouzen zejména rozvoj další lokality pro kombinovanou dopravu v jihozápadním Sasku.
- **Opatření cyklistické dopravy**
LVP Sasko 2030 zohledňuje mimo jiné opatření Koncepce cyklistické dopravy Sasko 2014 a saské Koncepce cyklistických rychlostezek, kde jsou vykázané nové koridory tras cyklistických rychlostezek.
- **Opatření pěšího provozu**
LVP Sasko 2030 definuje pole činností, jejichž cílem je pohodlnější, bezpečnější a atraktivnější pěší provoz. Konkrétní infrastrukturní opatření s tím nejsou spojena.
- **Opatření v ostatních oblastech**
Opatření v ostatních oblastech, která se netýkají plošně účinných stavebních změn dopravní infrastruktury, se vztahují na následující tematické oblasti:

- Nové vývoje, koncepce a technologie
- Účast občanů na infrastrukturních projektech
- Doprava v inkluzivní společnosti
- Ochrana před dopravním hlukem (silnice, koleje, hluk způsobený letadly)
- Bezpečnost dopravy.

Funkci plánu potřeby plní LVP Sasko 2030 pro následujících 25 projektů nových staveb státních silnic, které jsou uvedeny v následující tabulce. Vlivy těchto projektů na životní prostředí budou prozkoumány důkladněji:

Tab. 1: Projekty nové výstavby státních silnic v LVP Sasko 2030

Sil. č.	Název opatření
Indisponibilní opatření	
S 32	O Lommatzsch, 1. st. úsek, část 2
S 36	P západně od Wilsdruffu
S 84	N Niederwartha-Meißen 2. st. úsek, část 2.2
S 84	N Niederwartha-Meißen 3. st. úsek
S 88	P východně od Nünchritz
S 177	P jižně od Großserkmansdorfu
S 177	P Radeberg - A4
S 177	O Wünschendorf/ Eschdorf
S 247	P západně od Lunzenau
S 289	P Römersgrün
S 298	O Kleingera
Opatření, která budou na základě zjištěné potřeby zahrnuta do LVP	
S 8	P ve Schkeuditz (B 6 - K 7470)
S 84	N Niederwartha-Meißen 4. st. úsek
S 92	P u Bernsdorfu
S 95	O Pulsnitz
S 100	P severozápadně od Kamenz
S 106	Jižní obchvat Bautzen, 2. st. úsek
S 127	O Nieder-Neundorf
S 177	O Seifersdorf
S 192	O Grumbach
S 200	O Mittweida
S 242	P Wüstenbrand
S 222/ 260	O Geyer
S 288	P mezi S 289 a B 93 u Waldsachsen
S 303	P západně od Falkensteinu
Legenda:	
P	Přeložka
N	Novostavba

Sil. č.	Název opatření
O	Obchvat obce

Základy a posuzovací metodika SEA

V rámci SEA jsou zjišťovány, popsány a zhodnoceny podstatné vlivy LVP Sasko 2030 na životní prostředí. Výsledek potom musí být zohledněn v rámci úředního rozhodnutí o plánu. Přitom budou zohledněny následující chráněné statky (§ 2 odst. 1 Zákona o posuzování vlivu na životní prostředí (dále UVPG)):

- Lidé, zejména lidské zdraví,
- Zvířata, rostliny a biologická rozmanitost,
- Plocha, půda, voda, vzduch, klima a krajina,
- Kulturní dědictví a jiné věcné statky, jakož i
- interakce mezi výše uvedenými chráněnými statky.

Výsledky SEA budou dokumentovány ve zde předložené zprávě o životním prostředí podle § 40 UVPG, která představuje základ pro účast veřejnosti a úřadů. Rámec šetření, tzn. obsahy a metodika zprávy o životním prostředí, bude stanoven v rámci scopingu podle § 39 UVPG. Dne 21. 08. 2018 proběhla v Drážďanech schůzka ke scopingu.

Zpráva o životním prostředí obsahuje údaje, které je možné zjistit s vynaložením přijatelných nákladů, a přitom zohledňuje současný stav znalostí, vyjádření veřejnosti, která jsou úřadu známa, všeobecně uznávané metody posuzování, obsah a stupeň detailního zpracování plánu, jakož i jeho postavení v rozhodovacím procesu. V úvahu se bere skutečnost, že LVP Sasko 2030 představuje nejvyšší stupeň plánování. Dopravní projekty a opatření, stanovené v LVP Sasko, budou zpravidla dále konkretizovány v plánovacích a schvalovacích řízeních s posuzováním vlivu na životní prostředí.

V průběhu SEA bude LVP Sasko 2030 posuzován celkově z hlediska vlivů na životní prostředí. Předmětem SEA je jak textová část, tak i výkresová vyobrazení. Vlivy na životní prostředí budou zjišťovány jak pro obecná ustanovení plánu, tak i pro prostorově konkrétní projekty dopravní infrastruktury. Posuzování přitom probíhá ve 2 krocích:

1. Posouzení ustanovení plánu jednotlivých kapitol LVP Sasko 2030,
2. Souhrnné posouzení celkového plánu.

Metodika pro posuzování jednotlivých ustanovení plánu je diferencována podle prostorově konkrétních ustanovení plánu, jakož i obecných ustanovení plánu. Budou zohledněny metodické požadavky příručky ke Strategickému posuzování vlivů na životní prostředí Spolkového úřadu pro životní prostředí.

Obecná ustanovení plánu nejsou konkrétně prostorově a s jasnou plochou lokalizována. Ohledně svých vlivů na životní prostředí mohou být popsána pouze kvalitativně a bez

konkrétního prostorového vztahu. Pokud budou stanoveny konkrétní typy opatření, které mají (částečně) charakter zásahu, budou vlivy na životní prostředí verbálně popsány ve vztahu k chráněnému statku, s tím, že budou uvedeny v tabulce a ohodnoceny pětistupňovou stupnicí (viz následující tabulka).

Tab. 2: Hodnotící rámec

++	Jednoznačně pozitivní vlivy na ŽP
+	Pozitivní vlivy na ŽP
o	Žádné podstatné vlivy na ŽP
-	Negativní vlivy na ŽP
--	Jednoznačně negativní vlivy na ŽP
+/-	Jsou možné jak pozitivní, tak i negativní vlivy na životní prostředí

Prostorově konkrétní ustanovení plánu budou ohledně vlivů na životní prostředí popsány a zhodnoceny pokud možno co nejkonkrétněji. Těžiště přitom představují projekty nových staveb státních silnic, protože pro tyto projekty je s LVP Sasko 2030 stanovena pro následné plánovací úroveň dopravní potřeba, která udává rámec. Posuzovací metodika pro tyto záměry vychází z metodiky SEA ke Spolkovému plánu dopravních cest 2030. Přitom bude použit katalog kritérií, který je odvozen od relevantních cílů ochrany životního prostředí, jakož i hlavních oblastí vlivů projektů, které jsou zahrnuty do LVP Sasko 2030. Pro určení rozsahu dotčenosti pro každé kritérium se pro kritéria specifických plošných kulís provede protnutí v prostředí GIS se zónami účinku posuzovaných projektů. Přitom se zohlední přímý zábor plochy a nepřímé negativní vlivy v okolí. Výsledky jsou zobrazeny v souborech materiálů, které se vztahují k projektům, a to v textu a na mapě (viz Příloha 1 a 2 zprávy k životnímu prostředí)

Bude provedeno konkrétní prostorové posouzení i pro saské silniční projekty, které jsou ve Spolkovém plánu dopravních cest 2030, pro které je stanovena naléhavá potřeba, jakož i další potřeba s právem plánování. Tyto projekty budou do LVP Sasko 2030 převzaty formou informace. Proto budou také pro hodnocení životního prostředí převzaty výsledky ze Spolkového plánu dopravních cest (viz příloha 3).

Hodnocení celkového plánu se řídí metodikou pro obecná ustanovení plánu. Hodnocení se provádí v pětistupňovém hodnotícím rámci, a to ve vztahu k chráněnému statku (viz Tab. 2). U vlivů vyskytujících se pouze v individuálním případě je hodnocení uvedeno v závorkách.

Vlivy na životní prostředí

Relevantní vlivy na životní prostředí vycházejí v LVP Sasko 2030 zejména z plánovacích ustanovení, které se týkají infrastruktury dopravních cest (zejména silnice, koleje, vodní cesty). Vlivy relevantní pro životní prostředí lze zásadně rozčlenit do tří skupin:

- projektové vlivy, podmíněné zařízením,
- projektové vlivy, podmíněné provozem,
- projektové vlivy, podmíněné stavbou.

Kvůli nadřazené plánovací úrovni mohou být pro rozhodnutí podstatné zejména vlivy na životní prostředí, které jsou podmíněny zařízením a provozem. Následující projektové vlivy, podmíněné zařízením, se vyskytují pravidelně:

- zábor plochy / zastavění,
 - z důvodu odstranění vegetace/vymýcení a snesení/přesunu půdy,
 - z důvodu dodatečného zapečetění a zastavění,
- změna morfologie terénu (zejména násypy, zářezy),
- zásahy do podzemních a povrchových těles vody (např. v důsledku rozšíření toků, stavby tunelů, prohloubení a rozšíření jízdních žlabů, opatření vodních staveb ke stabilizaci jízdních žlabů),
- bariérový efekt a fragmentace krajiny,
- zvláštní vizuální vlivy.

Projektové vlivy, podmíněné provozem, se vztahují na vlivy vyplývající z provozu vozidel, letadel a lodí vnitrozemské plavby a zobrazují tak emise z prognózované změny dopravních proudů v dotčené síti. Toto se týká zejména

- Emisí hluku,
- Emisí škodlivin a
- Emisí pro klima relevantních plynů.

Nejvíce relevantní, dopravou podmíněné škodliviny v této souvislosti jsou oxidy dusíku (NO_x jako součet NO a NO_2), jakož i emise jemných prachů.

Hlukové emise se vyskytují zejména v silniční dopravě, letecké dopravě a také podél železničních tratí. Podél vodních cest jsou z důvodu vzdálenosti mezi lodí a břehem, jakož i vzhledem k poměrně malému počtu pohybujících se lodí hlukové emise zpravidla zanedbatelné.

Celkem mají plánovací ustanovení LVP Sasko 2030 jak pozitivní, tak i negativní vlivy na životní prostředí, a to v různém rozsahu. Následující tabulka představuje vlivy pro jednotlivé oblasti opatření, které jsou se svými vlivy blíže popsány a zhodnoceny v kap. **Fehler! Ver-**

-
- ++ Jednoznačně pozitivní vlivy na ŽP
 - + Pozitivní vlivy na ŽP
 - Žádné podstatné vlivy na ŽP
 - Negativní vlivy na ŽP
 - Jednoznačně negativní vlivy na ŽP
 - +/- Jsou možné jak pozitivní, tak i negativní vlivy na životní prostředí
 - () Vlivy na životní prostředí se vyskytují v jednotlivých případech.

Naproti tomu vyplývají pozitivní vlivy na životní prostředí z vlivů na celkovou dopravní síť. Četná opatření slouží k tomu, aby se podíl dopravních výkonů (modal split) zlepšil směrem k ekomobilitě (koleje, veřejná osobní doprava, cyklistika, pěší provoz). K tomu se přidává podpora alternativních technologií pohonů, které produkují nízké nebo žádné emise. V nákladní dopravě je celá řada opatření (rozšíření přístavu Riesa, rozšíření a nová výstavba center nákladní dopravy s napojením na železnice) zaměřena na to, aby se koleje, jakož i vodní cesty používaly jakožto dopravní cesta a pokud možno co největším rozsahu. Všechna tato opatření slouží k minimalizaci klasické osobní a nákladní automobilové dopravy na silnici a tím snížení zejména emisí hluku a škodlivin v ovzduší. Opatření navíc slouží pro minimalizaci dopravou podmíněných emisí skleníkových plynů. Rozšiřování sítě státních silnic, jakož i částečně sítě spolkových dálkových silnic si navíc klade za cíl ulevit silně zatíženým průjezdům obcemi od dopravy. Tím se sníží imise škodlivin v ovzduší a imise hluku v obytných oblastech.

Kvantitativní rozsah lze zaznamenat pouze u projektů nových staveb silnic, které jsou v LVP Sasko 2030 stanoveny (viz kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** ve zprávě o životním prostředí). Toto se týká zejména saských projektů nových staveb státních silnic, které jsou pro konkrétní hodnocení životního prostředí shrnuty v souborech materiálů pro příslušné projekty v Příloze 1 a souhrnně v Příloze 2 této zprávy o životním prostředí. K tomu se přidávají ještě projekty spolkových dálkových silnic, převzaté z BVWP 2030 formou informace (viz příloha 3), jakož i plánované projekty na rozšíření v síti státních silnic.

Následující tabulka ukazuje souhrnné vlivy 25 projektů nových staveb státních silnic, jejichž potřeba je stanovena plánem LVP Sasko 2030.

Tab. 4: Vlivy nové výstavby v síti státních silnic na životní prostředí

Č.	Stručný popis kritéria	Dotčenost*	%podíl**
1. Celkový zábor plochy (podle Strategie trvalé udržitelnosti)			
1.1	Zapečetění (převzetí údajů Zemského úřadu pro stavbu silnic a dopravu, které se vztahují k projektům)	103.6 ha	/
1.2	Zastavění (zapečetěné a nezapečetěné plochy) (převzetí údajů Zemského úřadu pro stavbu silnic a dopravu, které se vztahují k projektům)	261,3 ha	/
2. Zábor / narušení ploch s předností ochrany přírody s vynikajícím významem			
2.1	Evropské chráněné ptačí oblasti	0,6 ha	0,0002%
2.2	Oblasti FFH	1,1 ha	0,0007%
2.3	Chráněné přírodní oblasti	0,0	0,0
2.4	Národní parky	0,0	0,0
2.5	Jádrové a nárazníkové zóny biosférických rezervací	0,0	0,0
3. Značný negativní vliv na oblasti Natura 2000			

Č.	Stručný popis kritéria	Dotčenost*	%podíl**
3.1	Značný negativní vliv není vyloučen	6	/
3.2	Značný negativní vliv je pravděpodobný	0	/
4. Protínání zátopových oblastí / oblastí vzniku povodní			
4.1	Zátopové oblasti podle § 72 SächsWG	2,5 ha	0,0033%
4.2	Oblasti vzniku povodní podle § 76 SächsWG	0,0	0,0
5. Protínání vodárenských ochranných zón a zón ochrany léčivých pramenů			
5.1	Vodárenská ochranná zóna I podle § 46 SächsWG	0,0	0,0
5.2	Vodárenská ochranná zóna II podle § 46 SächsWG	0,0	0,0
5.3	Zóna ochrany léčivých pramenů podle 47 SächsWG	0,0	0,0
6. Zábor / narušení ploch, chráněných jako krajina a kulturní dědictví			
6.1	Přírodní parky	0,5 ha	0,0003%
6.2	Chráněné krajinné oblasti	71,6 ha	0,012%
6.3	Světové kulturní dědictví UNESCO	0,0	0,0
6.4	Biosférické rezervace (vývojová zóna)	0,0	0,0
7. Fragmentace doposud nefragmentovaných oblastí s málo intenzivní dopravou (oblasti nefragmentované krajiny, UZVR) podle LEP			
7.1	UZVR s mimořádně vysokou hodnotou pro ochranu druhů a biotopů, jakož i krajinnou rekreaci >40 km ²	11,8 ha	0,0031%
7.2	Ostatní UZVR >40 km ²	2,9 ha	0,0031%
8. Zábor / narušení systému propojených biotopů a komplexů životních prostorů podle Zemského rozvojového plánu (LEP)			
8.1	Životní prostory pro zvířata volně (divoce) žijící na rozsáhlém území	53,5 ha	0,011%
8.2	Spojovací plochy a revíry pro zvířata volně (divoce) žijící na rozsáhlém území	200,6 ha	0,036%
8.3	Síť biotopů (jádrové a spojovací zóny)	2,8 ha	0,0005%
8.4	Velkoplošné přírodě blízké lesní komplexy	0,1 ha	0,0007%
8.5	Prostorová kulisa vyhledávání renaturalizace rašelinišť	1,9 ha	0,0041%
9. Zábor nefragmentovaných jádrových oblastí podle sítě biotopů Spolkového úřadu pro ochranu přírody (BfN)			
9.1	Suché biotopy	0,0	0,0
9.2	Vlhké biotopy	0,0	0,0
9.3	Lesní biotopy	0,0	0,0
10. Emise klimatických plynů (změna nulový případ – plánovaný případ)			

Č.	Stručný popis kritéria	Dotčenost*	%podíl**
10	Emise oxidu uhličitého (CO ₂)	-1316,5 t/rok	
11. Emise škodlivin v ovzduší (změna nulový případ – plánovaný případ)			
11.1	Emise oxidů dusíku (NO _x)	-2,886 t/rok	
11.2	Emise oxidu uhelnatého (CO)	-0,437 t/rok	
11.3	Emise částic / jemného prachu	-0,014 t/rok	
11.4	Emise kyslíčnanu siřičitého (SO ₂)	-0,007 t/rok	
12. Zatížení hlukem			
12	Změna zatížení hlukem (zatížení a snížení zatížení)	Převážně snížení zatížení v průjezdech obcemi, které budou objížďeny po nově plánovaných silnicích	

*) Součet nezaokrouhlených, záměrem podmíněných dotčeností. Součet se může lišit od součtu zaokrouhlených hodnot v Příloze 1.

**) %podíl: Procentuální dotčenost celkové plošné kulisy ve Svobodném státě Sasko.

Podstatné negativní vlivy těchto projektů výstavby silnic na životní prostředí spočívají v záboru a fragmentaci přírody a krajiny v klidových prostorech. Jednotlivé soubory materiálů se zobrazením map, uvedené v Příloze 1, však ukazují, že 25 projektů nových staveb státních silnic, stanovených plánem LVP Sasko 2030, zasahuje do cenných životních prostorů pouze v relativně malém rozsahu. Plánovaná vedení tras jsou již optimalizována z ohledem na životní prostředí. Velká dotčenost existuje u chráněných krajinných oblastí (celkem 71,6 ha plošného ekvivalentu), životních prostorů pro zvířata volně (divoce) žijící na rozsáhlém území (53,5 ha), jakož i spojovací plochy a revíry pro zvířata volně (divoce) žijící na rozsáhlém území (200,6 ha). Jestliže sledujeme procentuální dotčenost vzhledem k celkovému rozšíření plošných kulis, ukazuje se, že plánovaným rozšířením státních silnic je přímým nebo nepřímým negativním vlivem dotčeno méně než 1 promile ploch.

U celkem 55 projektů spolkových silnic z BVWP, které se k tomu přidávají, je největší dotčenost ploch také v oblasti ploch s přednostní ochrany kulturních statků a krajiny (367 ha). K tomu se přidává ještě nová fragmentace doposud nefragmentovaných oblastí s málo intenzivní dopravou (487 ha).

Souhrnný zábor plochy pro 25 projektů nových staveb státních silnic činí 261 ha, a pro 55 projektů spolkových silnic, převzatých do LVP Sasko 2030 formou informace, činí 846 ha. K tomu navíc ještě 127,5 ha pro plánované projekty rozšíření státních silnic. Po sečtení to činí celkem 1 234,5 ha pro plánované projekty silniční výstavby v Sasku v plánovacím období 2019-2030. Přepočtený denní zábor plochy za 11 let činí 0,3 ha/den. Vztaheno na cílovou hodnotu, které chce Sasko dosáhnout – celkový zábor plochy pro sídelní a dopravní plochu ve výši 2 ha/den – se jedná o poměrně vysokou hodnotu, protože hodnotou 2 ha/den má být pokryt také růst sídelní plochy, jakož i lokální dopravní plochy. Jestliže však sledujeme momentální zábor plochy pro sídelní a dopravní plochy v Sasku v hodnotě 8-9 ha/den (viz kap. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.), potom činí hodnota 0,3

ha/den, odůvodněná v LVP Sasko 2030, pouze asi 4 %, a má tedy nízký rozsah. Zábor plochy, odůvodněný v LVP Sasko 2030, tak má v porovnání s LVP Sasko 2025 nízký rozsah, protože v novém LVP je stanovena mnohem nižší kilometrická potřeba státních silnic.

Posouzení alternativ

Značné vlivy na životní prostředí mají zejména nové projekty státních silnic, jejichž potřeba je stanovena v LVP Sasko 2023. Výběr stanovených projektů státních silnic vychází ze seznamu projektů státních silnic, stanovených v LVP Sasko 2025, jakož i z nového plánování. Přitom v rámci aktuálního prověření potřeby proběhl přísný výběr podle dopravních a všeobecných hospodářských kritérií. V tomto procesu byla celá řada projektů vyřazena. Zatímco LVP 2025 zahrnoval celkem 64 projektů státních silnic ve dvou stupních naléhavosti, z nichž nebylo 142 km doposud realizováno, má LVP Sasko 2030 obsahovat pouze 25 projektů o celkové projektové délce 86 km. V průběhu prověřování potřeby bylo vyškrtáno celkem 31 projektů o délce 87 km, z toho 23 projektů z LVP 2025 o délce 72 km. Pro několik málo zůstávajících projektů neexistovala další potřeba pro výběr podle kritérií životního prostředí.

Přeshraniční vlivy na životní prostředí

Projekty rozšiřování a novostaveb dopravní infrastruktury, plánované v Zemském plánu dopravy 2030, jakož i veškerá další opatření leží v hranicích Svobodného státu Sasko. Lokální vlivy stavebních opatření na životní prostředí též leží v plném rozsahu na saském území.

Zásadně jsou však přeshraniční dopravní efekty možné. Toto platí zejména pro takové záměry na rozšiřování a nové stavby dopravní infrastruktury, které se zaměřují na mezinárodní nákladní a osobní dopravu. K tomu patří například nová výstavba rychlé železniční trati Drážďany-Praha. Zejména v oblasti nákladní dopravy jsou četná opatření zaměřena také na přeshraniční dopravu. Vlivy v sousedních zemích jsou ovšem nepřímé povahy a pro LVP Sasko je nelze konkrétně odhadnout. Značné vlivy na životní prostředí nelze očekávat.

Plánovaná kontrolní opatření

Podle § 45 UVPG a § 40 odst. 2 č. 9 UVPG je nutné v rámci SEA počítat s opatřeními, která budou monitorovat značné vlivy na životní prostředí, které mohou vyplynout z realizace LVP Sasko 2030. Monitoring má sloužit pro včasné rozpoznání zejména nepředvídaných negativních vlivů a přijetí vhodných nápravných opatření. Ve zprávě o životním prostředí k tomu budou předloženy návrhy. Na zemské úrovni k tomu lze použít také sadu indikátorů životního prostředí Zemského úřadu pro životní prostředí, zemědělství a geologii.

Příloha 8

Posouzené záměry na státní silnice (stav 8. říjen 2018)

Str-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	aktuelle Länge [km]	aktuelle Gesamtkosten (Mio. €)	Planungsstand	Landkreis und kreisfreie Stadt	ergänzende Hinweise
indisponible Vorhaben						
S 32	OU Lommatzsch, 1.BA, Teil 2,	0,8	2,5	PA	Meißen	
S 36	V westl. Wilsdruff	2,5	3,7	VE	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	
S 84	N Niederwartha-Meißen 2. BA Teil 2.2	2,1	20,4	VE	Meißen	
S 84	N Niederwartha-Meißen 3. BA	4,1	20,1	VE	Meißen	
S 88	V östlich Nünchritz	2,0	7,3	VE	Meißen	
S 177	V südlich Großserkmannsdorf	4,2	22,4	PA	Bautzen/ Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	
S 177	V Radeberg - A4	6,7	49,7	Bau	Bautzen/ Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	
S 177	OU Wünschendorf/ Eschdorf	5,4	47,7	PE	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	
S 247	V westl. Lunzenau	4,7	9,1	VEG	Mittelsachsen	
S 289	V Römersgrün	3,5	12,2	VP	Zwickau	
S 298	OU Kleingera	1,4	3,1	PE	Vogtlandkreis	
geprüfte Vorhaben						
S 1	OU Grebehna	1,8	2,8	VP	Nordsachsen	NKV < 1
S 8	V in Schkeuditz (B 6 - K 7470)	1,4	2,5	OP	Nordsachsen	
S 65	V südl. Groitzsch	1,0	1,8	VP	Landkreis Leipzig	Ergebnis der VP Ausbau im Bestand
S 80	VA in Weinböhla	5,3	23,2	OP	Meißen	NKV < 1
S 84	N Niederwartha-Meißen, 4. BA	1,2	8,7	VP	Meißen	
S 85	OU Lommatzsch (S 32 - S 85 nördl. Lommatzsch)	1,4	4,0	OP	Meißen	NKV < 1
S 88	A Röderau mit BÜ-Beseitigung	2	4,2	VP	Meißen	Ergebnis der VP bestandsnaher Ausbau
S 91	OU Radeburg	2,6	13,3	PA	Meißen	NKV < 1
S 92	V bei Bernsdorf	6,0	16,7	OP	Bautzen	
S 95	OU Pulsnitz	4,6	15,7	OP	Bautzen	
S 95	OU Kamenz (Südspange)	2,6	13,3	OP	Bautzen	NKV < 1
S 100	V nordwestl. Kamenz	2,3	8,7	OP	Bautzen	
S 106	Südümgehung Bautzen, 2. BA	5,9	19,9	VEG	Bautzen	
S 106	Südümgehung Bautzen, 3. BA	4,5	11,1	OP	Bautzen	NKV < 1
S 111a	Südwestumgehung Görlitz, 1. BA (B 6 - S 111)	4,3	18,6	PE	Görlitz	NKV < 1
S 111a	Südwestumgehung Görlitz, 1. und 2. BA (OU Kunnerwitz)	6,3	28,1	PA	Görlitz	NKV < 1
S 127	V bei Nieder-Neundorf	3,2	5,2	OP	Görlitz	
S 142	Querverbindung B 96 - S 148n	5,5	14,9	OP	Görlitz	mit Wegfall Querverbindung B 178 - B 96 kein Bedarf --> Ausbau vorhandenes Netz
S 177	OU Seifersdorf	4,2	11,5	OP	Bautzen	
S 192	OU Grumbach	2,9	8,7	OP	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	
S 200	OU Mittweida	5,9	25,3	VE	Mittelsachsen	
S 222/260	OU Geyer	5,5	45,2	OP	Erzgebirgskreis	
S 241	OU Mühlau	1,2	5,0	VP	Mittelsachsen	Ergebnis der VP Ausbau im Bestand, NKV < 1
S 242	OU Burgstädt/Taura	3,4	15,0	PB Klage	Mittelsachsen	
S 242	V Wüstenbrand	2,8	11,5	VP	Zwickau	
S 247	V in Lunzenau	0,4	2,0	LBE	Mittelsachsen	Ergebnis der VP Ausbau im Bestand
S 282	V nördl. Schneeberg	8,0	71,1	OP	Erzgebirgskreis	NKV < 1
S 288	V bei Waldsachsen	1,8	6,0	VE	Zwickau	
S 289	OU Gablenz	2,9	14,8	OP	Zwickau	NKV < 1

-pokračování na další straně-

Str-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	aktuelle Länge [km]	aktuelle Gesamtkosten (Mio. €)	Planungsstand	Landkreis und kreisfreie Stadt	ergänzende Hinweise
S 293	nordwestl. Z B 175-B 93, 1. BA B 175 - S 290	3,2	11,3	OP	Zwickau	NKV < 1
S 293	nordwestl. Z B 175-B 93, 1. + 2. BA B 175 - B 93	9,0	49,7	OP	Zwickau	NKV < 1
S 302	OU Schöneck	4,1	22,7	OP	Vogtlandkreis	NKV < 1
S 303	V westl. Falkenstein	0,9	1,9	PA	Vogtlandkreis	
S 304	OU Grünbach	4,5	21,3	OP	Vogtlandkreis	NKV < 1
S 306	V in Bad Elster	4,3	27,6	VP	Vogtlandkreis	innerörtliche Lösung im Bestand
S 308	OU Obereichigt	1,4	2,0	OP	Vogtlandkreis	Ausbauplanung
S 309	V Tiefenbrunn	2,0	3,4	VP	Vogtlandkreis	Ergebnis der VP Ausbau im Bestand
S 311	V westl. Weischlitz	7,7	13	VP	Vogtlandkreis	Ergebnis der VP Ausbau im Bestand

Legende:

OP	Ohne Planung
VP	Vorplanung
LBE	Vorplanung bestätigt
VE	Vorentwurf in Arbeit
VEG	Vorentwurf genehmigt
PA	Planfeststellung beantragt
PE	Planfeststellungsverfahren -Erörterung
PB	Planfeststellungsbeschluss ergangen

Legende:	Legenda:		
OP	BP	Ohne Planung	Bez plánování
VP	PP	Vorplanung	Předběžné plánování
LBE	PPP	Vorplanung bestätigt	Předběžné plánování potvrzeno
VE	PN	Vorentwurf in Arbeit	Předběžný návrh rozpracovaný
VEG	PNS	Vorentwurf genehmigt	Předběžný návrh schválený
PA	PsŽ	Planfeststellung beantragt	Žádost o schválení plánu stavby
PE	PsPr	Planfeststellungsverfahren – Erörterung	Projednání schválení plánu stavby
PB	PsR	Planfeststellungsbeschluss ergangen	Rozhodnutí o schválení plánu stavby

Příloha 9

Plán potřeb - záměry na státní silnice (stav 8. říjen 2018)

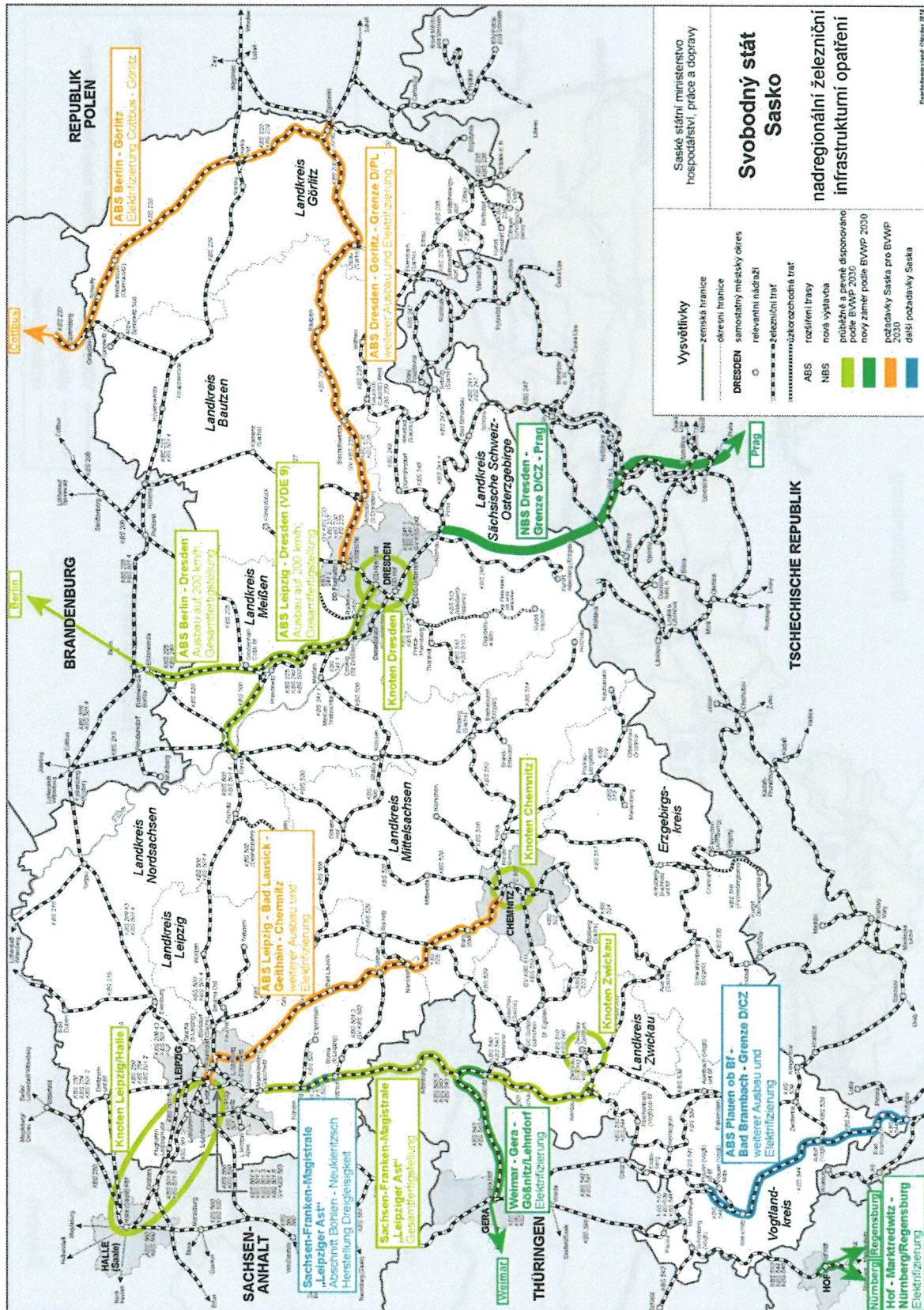
lfd. Nr.	Str-Nr.	Bezeichnung Vorhaben	aktuelle Länge [km]	aktuelle Gesamtkosten (Mio. €)	Planungsstand	Landkreis, kreisfreie Stadt
1	S 8	V in Schkeuditz (B 6 - K 7470)	1,4	2,5	OP	Nordsachsen
2	S 32	OU Lommatzsch, 1. BA, Teil 2	0,8	2,5	PA	Meißen
3	S 36	V westlich Wilsdruff	2,5	3,7	VE	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
4	S 84	N Niederwartha-Meißen 2. BA Teil 2.2	2,1	20,4	VE	Meißen
5	S 84	N Niederwartha-Meißen 3. BA	4,1	20,1	VE	Meißen
6	S 84	N Niederwartha-Meißen, 4. BA	1,2	8,7	VP	Meißen
7	S 88	V östlich Nünchritz	2,0	7,3	VE	Meißen
8	S 92	V bei Bernsdorf	6,0	16,7	OP	Bautzen
9	S 95	OU Pulsnitz	4,6	15,7	OP	Bautzen
10	S 100	V nordwestl. Kamenz	2,3	8,7	VP	Bautzen
11	S 106	Südümgehung Bautzen, 2. BA	5,9	19,9	VEG	Bautzen
12	S 127	V bei Nieder-Neundorf	3,2	5,2	OP	Görlitz
13	S 177	V südlich Großerkmannsdorf	4,2	22,4	PA	Bautzen/ Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
14	S 177	V Radeberg - A4	6,7	49,7	Bau	Bautzen/ Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
15	S 177	OU Wünschendorf/ Eschdorf	5,4	47,7	PE	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
16	S 177	OU Seifersdorf	4,2	11,5	OP	Bautzen
17	S 192	OU Grumbach	2,9	8,7	OP	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
18	S 200	OU Mittweida	5,9	25,3	VE	Mittelsachsen
19	S 222/ 260	OU Geyer	5,5	45,2	OP	Erzgebirgskreis
20	S 242	V Wüstenbrand	2,8	11,5	VP	Zwickau
21	S 247	V westlich Lunzenau	4,7	9,1	VEG	Mittelsachsen
22	S 288	V bei Waldsachsen	1,8	6,0	VE	Zwickau
23	S 289	V Römersgrün	3,5	12,2	VP	Zwickau
24	S 298	OU Kleingera	1,4	3,1	PE	Vogtlandkreis
25	S 303	V westlich Falkenstein	0,9	1,9	PA	Vogtlandkreis

Legende:

V	Verlegung
N	Neubau
OU	Ortsumgehung
OP	Ohne Planung
VP	Vorplanung
LEB	Vorplanung bestätigt/Linie bestimmt
VE	Vorentwurf
VEG	Vorentwurf genehmigt
PA	Planfeststellung beantragt
PE	Planfeststellungsverfahren -Erörterung
PB	Planfeststellungsbeschluss ergangen
Bau	im Bau

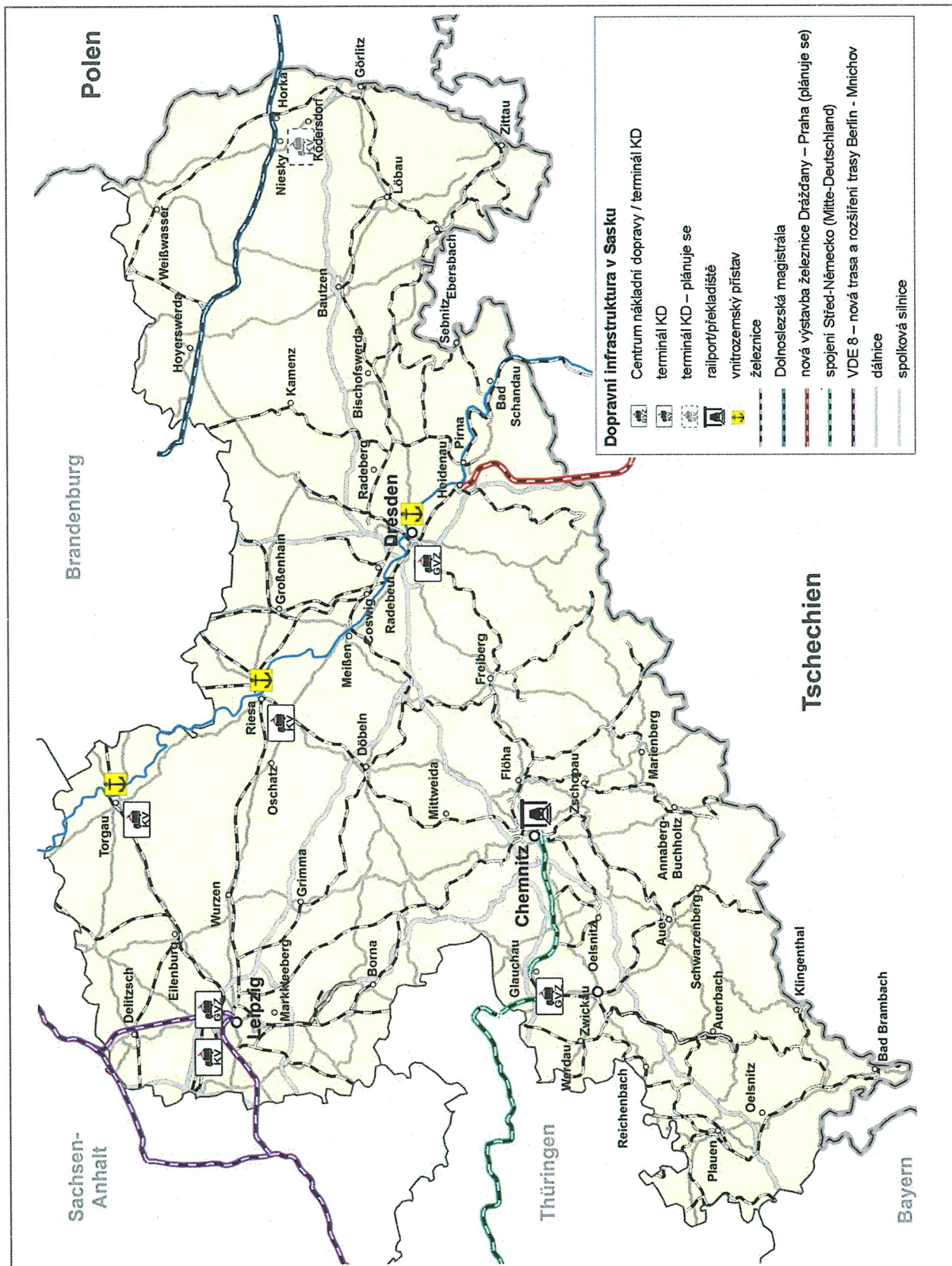
Legende:	Legenda:		
V	P	Přeložka	Přeložka
N	N	Novostavba	Novostavba
OU	O	Obchvat obce	Obchvat obce
OP	BP	Bez plánování	Bez plánování
VP	PP	Předběžné plánování	Předběžné plánování
LEB	PPP	Předběžné plánování předběžné plánování potvrzeno /linie určena	Předběžné plánování předběžné plánování potvrzeno /linie určena
VE	PN	Předběžný návrh	Předběžný návrh
VEG	PNS	Předběžný návrh schválený	Předběžný návrh schválený
PA	PsŽ	Žádost o schválení plánu stavby	Žádost o schválení plánu stavby
PE	PsPr	Projednání schválení plánu stavby	Projednání schválení plánu stavby
PB	PsR	Rozhodnutí o schválení plánu stavby	Rozhodnutí o schválení plánu stavby
Bau	Stavba	Ve výstavbě	Ve výstavbě

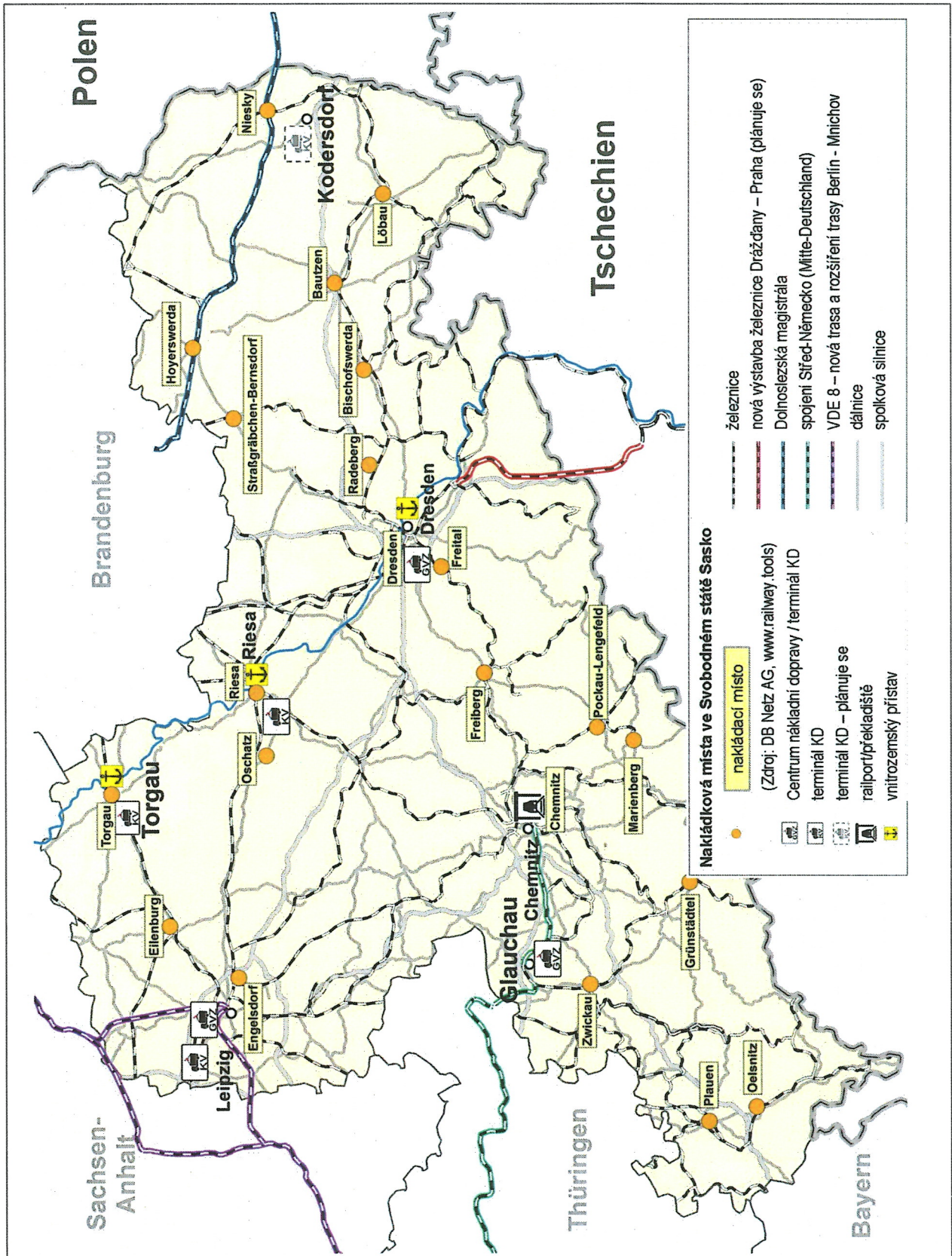
Příloha 12 Infrastrukturní opatření železniční dopravy



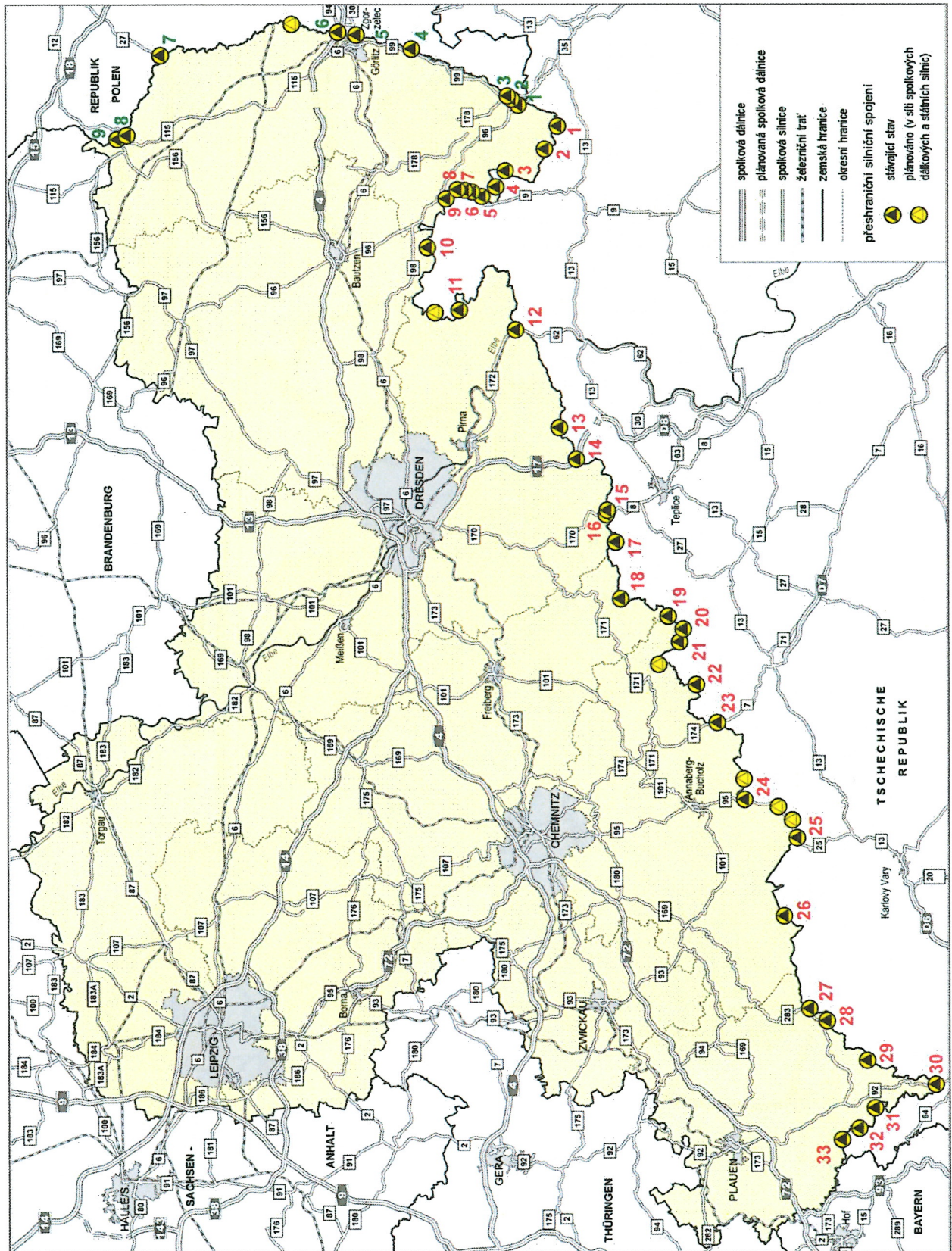
Příloha 15

Infrastruktura pro nákladní dopravu ve Svobodném státě Sasko

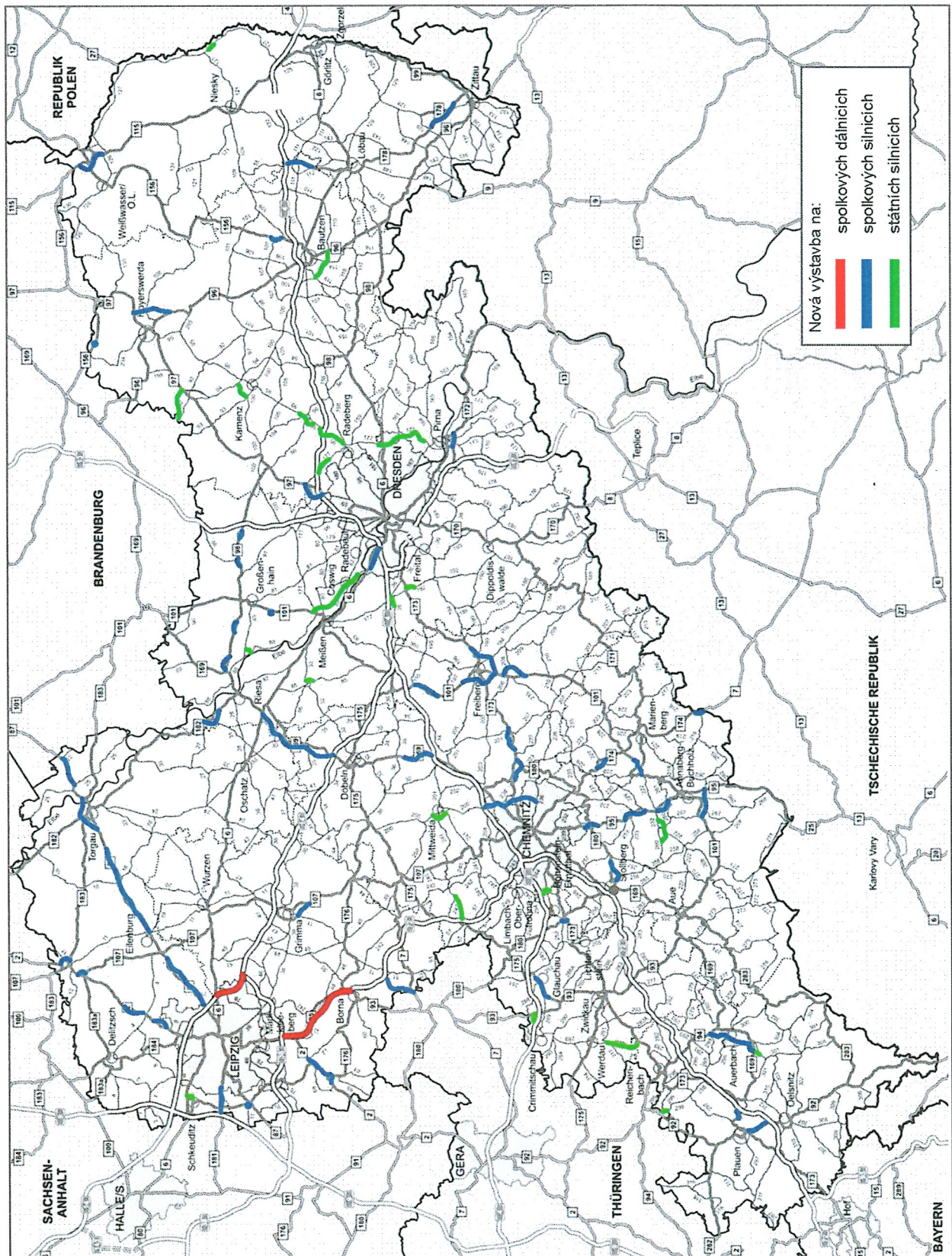




Příloha 17 Přeshraniční silniční spojení



Příloha 18 Opatření Sít' spolkových dálkových a státních silnic





weisquelle konnte nicht gefunden werden. zprávy o životním prostředí, a to souhrnně a ve vztahu k chráněnému statku. Zobrazena jsou souhrnná hodnocení pro jednotlivé tématické oblasti podle chráněných statků, s pětistupňovou stupnicí od jednoznačně negativních až po jednoznačně pozitivní.

Negativní vlivy na životní prostředí se vyskytují zejména jako lokální účinky, a to z důvodu nevyhnutelných zásahů do přírody a krajiny v důsledku bodového rozšíření a posílení dopravní infrastruktury, zejména v silničním a kolejovém sektoru. K tomu se přidává ještě lokální vyšší zatížení hlukem a látkami znečišťujícími ovzduší v oblastech, kde se počítá s novou dopravní infrastrukturou. Toto se týká zejména záměrů na nové stavby, jako je třeba nová výstavba centra nákladní dopravy, doplnění saské sítě státních silnic nebo plánované nové výstavby železniční tratě Drážďany-Praha.

Pro tyto lokální efekty poskytují zákonné požadavky na životní prostředí, které se musí dodržet na schvalovací úrovni, záruku realizace, která je pro životní prostředí, pokud možno, co nejšetrnější. Přitom je třeba očekávat, že s konkretizací plánování bude docházet i k další prostorové a technické optimalizaci, takže zábory ploch a negativní vlivy na plochy s předností ochrany přírody, plochy s významem pro ochranu krajiny, ochranu památek a plochy s vodohospodářskými funkcemi budou pravděpodobně dále minimalizovány. Přitom je nutné přijmout opatření zajišťující dodržení příkazů a zákazů, upravených právem na ochranu životního prostředí, včetně příkazu na zlepšení a zákazu zhoršení podle zákona o hospodaření s vodou / rámcové směrnice o vodě.

Zbývající negativní vlivy na přírodu a krajinu budou muset být kompenzovány ekologickými doprovodnými opatřeními v souladu s regulací zásahů, jak je stanovena v právních předpisech na ochranu přírody, jakož i ochranných předpisech, týkajících se daného území. Zásahy pro zátopové oblasti musí být též vyrovnány podle předpisů zákona o hospodaření s vodou. Stavební opatření ve vodárensky chráněných pásmech podléhají technickým pravidlům, která zabraňují znečištění nebo jinému poškození pitné a užitkové vody. Pro zásahy do ploch, které mají význam z hlediska ochrany památek, nabízí Saský zákon o památkové ochraně konkrétní předpisy pro zajištění. Požadavky spolkového zákona na ochranu před imisemi (BImSchG) zajišťují, že při vstupním plánování budou dodrženy příslušné mezní hodnoty imisí hluku a škodlivin ve vzduchu.

Tab. 3: Přehled vlivů celkového plánu na chráněné statky a oblasti opatření

Oblast opatření	Chráněný statek	Tematická oblast																										
		Silniční doprava		Železniční doprava		Letecká doprava		Lodní doprava		Veřejná místní osobní doprava		Nákladní doprava		Cyklistická doprava		Pěší provoz		Inovace		Inkluze		Dopravní hluk		Bezpečnost dopravy				
		Nové stavby a renovace	Rozšíření silniční dopravy	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	Nová silniční doprava	
Člověk/lidské zdraví	Zatížení hlukem v osídlených oblastech	++	+	++	++	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
	Zatížení škodlivinami v osídlených oblastech	-	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Zvířata/rostliny/biologická rozmanitost (terestricky)	Zabírání životních prostorů (včetně nepřímých efektů)	--	--	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fragmentace biotopů	--	+/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Půda/plocha	Nadregionální zatížení škodlivinami	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábor plochy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Voda	Negativní ovlivnění povrchových vod	-	+/-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Negativní ovlivnění podzemních vod	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klima/vzduch	Emise skleníkových plynů	-	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	Fragmentace a vizuální přetváření krajiny	--	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krajina/rekreace	Zvýšení hluku v klidových prostorech	--	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábor a vizuální přetváření	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-