

Informacija apie priimtą sprendimą dėl Jonavos pietrytinio aplinkkelio ir jungiamųjų kelių tiesimo ir sankryžų įrengimo leistinumo poveikio aplinkai vertinimo požiūriu

1. Planuojamos ūkinės veiklos užsakovas - Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, J.Basanavičiaus g. 36/2, LT – 03109 Vilnius. Tel. (8 5) 232 96 00; faksas (8 5) 232 96 09 el.p.info@lakd.lt

2. Poveikio aplinkai vertinimo dokumentų rengėjas – UAB „Kelprojektas“, I. Kanto g. 25, LT 44296 Kaunas, tel. +370 22 31 86; faksas: +370 20 52 27, el.p.info@kelprojektas.lt

3. Planuojamos ūkinės veiklos pavadinimas - Jonavos pietrytinio aplinkkelio ir jungiamųjų kelių tiesimas ir sankryžų įrengimas.

4. Numatoma planuojamos ūkinės veiklos vieta - Pietrytinis aplinkkelis planuojamas Jonavos m., Dumsių ir Ruklos seniūnijų teritorijose. Trasa priartėja prie Šveicarijos gyvenvietės, Spanėnų, Kunigiškių ir Meškonių kaimų, praeina Jonavos m. rytiniu pramoniniu rajonu.

5. Planuojamos ūkinės veiklos aprašymas.

Planuojama ūkinė veikla apima Pietrytinio Jonavos aplinkkelio su jungiamaisiais keliais ir sankryžomis įrengimą ir esančio tilto per Nerį remontą (keičiamas tilto paklotas).

Aplinkkelio įrengimo tikslai yra nukreipti didelius tranzitinius transporto srautus aplenkiant Jonavos miestą, pagerinti susisiekimo sąlygas ir užtikrinti saugų eismą, įrengti jungiamuosius kelius ir žiedines sankryžas užtikrinant saugų bei patogų vietinių gyventojų transporto judėjimą ir patekimą į jų žemės sklypus.

Jonavos pietrytinis aplinkkelis numatytas 2009 m. birželio 3 d., Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 672, patvirtintame Kauno apskrities teritorijos bendrajame plane. Išskirtas Jonavos pietrytinio aplinkkelio rangas susisiekimo sistemoje – II rango, naujas, siūlomas realizavimo etapas - iki 2017 metų.

Aplinkkelio pradžia įsijungs į 2008 metų rekonstruotą II kategorijos A6 Kaunas-Zarasai-Daugpilis kelią, dalinai praeis vietiniu gruntiniu keliuku besijungiančiu su Pakalnės gatve, 30,9 kilometre aplinkkelis kirs Gaižiūnų gatvę, kuri yra rajoninės reikšmės kelias Nr. 1519 Jonava-Meškoniai, 32,1 kilometre kirs geležinkelio liniją

Jonava-Gaižiūnai (kertant geležinkelio pylimą, numatomas tunelinis viadukas), 33,4 kilometre kirs Skarulių ir Pramonės gatves, 33,5 km bus kertama Ruklos gatvė, kuri yra ir krašto kelias Nr.143 Jonava-Žasliai-Kalniniai Mijaugonys, 34,1 km įsilies į A6 Kaunas-Zarasai-Daugpilis kelią.

Remiantis tranzitinio eismo tyrimais, prognozuojama, kad pietrytinio Jonavos aplinkkelio vidutinis metinis paros eismo intensyvumas sudarys 40% lengvojo transporto ir 70% krovininio transporto, nuo 29,62 km esančio matavimo posto fiksuojamo eismo intensyvumo. Tai sudarytų 3980 aut./parą lengvojo ir 990 aut./parą sunkiojo autotransporto vidutinį metinį paros eismo intensyvumą. Planuojamame pietrytiniame aplinkkelyje numatomas maksimalus leistinas važiavimo greitis 90 km/h.

Šiuo metu rengiamas Jonavos pietrytinio aplinkkelio jungiamųjų kelių tiesimo ir sankryžų įrengimo specialusis planas, kurio tikslas – suformuoti ir rezervuoti Jonavos pietrytinio aplinkkelio jungiamųjų kelių tiesimui ir sankryžų įrengimui reikalingų papildomų žemės sklypų (kelio juostos) ribas, nustatyti šiems visuomenės poreikiams paimti reikalingos žemės plotą (nustatant ar pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą). Rengiant 2004 m. patvirtintą Jonavos pietrytinio aplinkkelio specialųjį planą, pradžioje buvo nagrinėjamos dvi aplinkkelio alternatyvos, tačiau remiantis gyventojų ir Jonavos savivaldybės prašymu, viena trasa (priartėjanti prie Spanėnų gyvenvietės) buvo atmesta ir poveikio aplinkai vertinimo (2004 m. vasario 26 d. gautas teigiamas Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos sprendimas) bei specialiojo plano rengimo metu apsiribota vienos trasos alternatyvos ir 0 alternatyvos (projektas neįgyvendinamas) nagrinėjimu. Kadangi Jonavos aplinkkeliui parengtas specialusis planas ir baigiamas rengti žemės paėmimo visuomenės poreikiams, Jonavos aplinkkelio trasa nesikeis. Šioje poveikio aplinkai vertinimo ataskaitoje nagrinėjama projekto alternatyva, lyginant ją su nieko nedarymo (nuline) alternatyva.

Arčiausiai pietrytinio aplinkkelio trasos yra trys naudingųjų iškasenų plotai: Pietrytinio aplinkkelio trasos 1 km spindulio koridoriaus teritorijoje yra šie parengtinai išžvalgyti smėlio ir žvyro telkiniai: Bartoniai – plotas 217,3 ha, žvyro ištekliai (atstumas iki aplinkkelio ~ 1,1 km); Šveicarija I sklypas – plotas 136,5 ha, smėlio ištekliai (atstumas iki aplinkkelio ~ 1,04 km); Prapuolynė – plotas 65,5 ha, smėlio ištekliai (atstumas iki aplinkkelio ~ 0,5 km).

Šveicarijos I sklypo ir Prapuolynės naudingųjų išteklių plotai priskiriami perspektyviniams naudingųjų išteklių plotams. Tuo tarpu Bartonių sklype yra išžvalgytų naudingųjų išteklių telkinių, kurių ištekliai yra patvirtinti. Projekto įgyvendinimo metu nenumatoma eksploatuoti šalia esančių naudingųjų išteklių. Planuojamo Jonavos aplinkkelio trasa nutolusi nuo naudingųjų iškasenų telkinių ar perspektyvinių plotų, todėl nepablogins galimybių ateityje eksploatuoti naudingąsias iškasenas. Aplinkkelio statyba ir eksploatacija toli nuo kelio esančių naudingųjų išteklių kokybei įtakos dėl cheminės taršos neturės.

Statybos metu dirvožemį numatoma nuimti (šiam etape kiekiai nėra žinomi). Kelio rekonstrukcijos metu nuimtas dirvožemis bus sandėliuojamas laikinose aikštelėse. Atlikus kelio rekonstrukcijos darbus nuimtas dirvožemis bus panaudojamas vietovei stabilizuoti apsėjant žole. Statybos metu rangovas įpareigojamas laikytis šių reikalavimų: derlingo dirvožemio sluoksnis turi būti išsaugojamas, parenkama tinkama vieta saugojimui (ne miškų ūkio paskirties žemėje, ne pakrančių apsaugos juostose ar arčiau kaip 25 m iki vandens telkinio, ne kultūros paveldo teritorijoje ar jo apsaugos zonoje, ne 29,55-29,8 km dešinėje trasos pusėje kur aptikta drėgna teritorija, tinkama smailiasnukėms varlėms); statybos metu reikia minimizuoti teritorijos, su atviru dirvožemiu, plotą; numatyti priemones kuro, tepalų avarinių išsiliejimų atveju; statybos metu turi būti laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis), specialūs konteineriai tepalų surinkimui, kad jie nebūtų išpilami atvirai ant dirvožemio.

Ties Spanėnų kaimu planuojama trasa kerta ir praeina šalia dviejų melioracijos griovių bei eina per Taurostos ir Lankio upes, o trasos pabaigoje įsijungia į esamą tiltą per Neries upę. Melioracijos grioviams nenustatomos pakrantės apsaugos juostos ir apsaugos zonos. Taurostos ir Lankio upelių pakrantės apsaugos juosta kirtimo vietoje – 5 m, apsaugos zona – 100 m. Trasos pabaigoje aplinkkelis įsijungia į kelią Nr. A6, kerta Neries upę, jos apsaugos zoną bei apsaugos juostą ir Europinės svarbos Natura 2000 saugomą teritoriją – Neries upė. Neries pakrantės apsaugos juosta ties tiltu yra 50 m, o apsaugos zona – 500 m. Miesto dalyje Neries apsaugos zona sutampa su pakrantės apsaugos juosta. Tiltui per Neries upę numatomas remontas pakeičiant paklotą. Lietaus vanduo nuo aplinkkelio ir jungiamųjų kelių bus nuvedamas į pakelės griovius, kur natūraliai apsivalys. Prie Taurostos ir Neries įrengiami vandens valymo įrenginiai.

Rengiant techninį projektą, ties aukštesne sankasa (esant poreikiui) ties kelio dangos briauna numatomas asfaltbetonio volelio įrengimas sankasos apsaugojimui nuo galimos erozijos pirmais kelio eksploatavimo metais ir dumblo patekimo į vandens telkinius. Pateksiantis po keliu laukų drenažas bus rekonstruotas. Statybos darbų metu rangovas įpareigojamas laikytis aplinkosauginių reikalavimų taršos prevencijai. Reikšmingas neigiamas poveikis paviršiniams vandens telkiniams nenumatomas tiek kelio statybų, tiek eksploatacijos metu.

Aplinkkelio trasoje centralizuotų vandenviečių nėra, iki artimiausios Pabartonių vandenvietės SAZ yra ~ 850 m. Planuojamo aplinkkelio aplinkoje 1962-2000 metų laikotarpiu yra išgręžti 23 pavieniai požeminio vandens eksploataciniai gręžiniai. Požeminio vandens gręžinio griežto režimo juosta yra 5 m (jei paimto vandens kiekis neviršija 10 m³/d) ir 5-25 m esant didesniems paimamo vandens kiekiams (šiems gręžiniams nustatomos ir antroji (mikrobinės taršos apribojimo juosta) bei trečioji (cheminės taršos apribojimo juosta). Kadangi artimiausias gręžinys yra 50 m atstumu nuo aplinkkelio, o antroje ir trečioje apsaugos juostose kelio tiesimas neribojamas, požeminio vandens apsaugos reglamentų planuojama ūkinė veikla nepažeis, reikšmingo neigiamo poveikio požeminiam vandeniui nebus ir specialiosios poveikio mažinimo priemonės nenumatomos.

Remiantis Jonavos miesto teritorijos bendruoju planu Jonavos pietrytinis aplinkkelis priskirtas infrastruktūros teritorijai. Aplinkkelio teritorijai būdingas kalvotas, išreikštų slėnių, miškingas ir mažai urbanizuotas kraštovaizdis. Pagal CORINE dangos žemėlapią trasa eis per šias dangas: dirbamos žemės plotai su natūralios augalijos tarpais, nedrėkinamos dirbamos žemės, mišrus miškas, pramoniniai ir komerciniai objektai, kelių ir geležinkelių tinklas ir su juo susijusi žemė. Susikirtimo su geležinkeliu teritorija pažymėta kaip infrastruktūros teritorija (vėžė pažymėta kaip Europinė). Už geležinkelio aplinkkelį juosia abipus ekstensyviai lankymui naudojami želdynai (apsauginiai). Toliau tie aplinkkelio susikirtimo su Ruklos gatve (krašto keliu Nr.143) vietovė pažymėta kaip infrastruktūros teritorija. Už šio susikirtimo aplinkkelis kerta planuojamą dviračių taką ir vietovę pažymėtą kaip „Atsinaujinančių gamtinių išteklių energetikos“ bei miškų teritorijas. Trasos pabaigoje aplinkkelis įsijungia į kelią Nr.A6, kerta Neries upę, jos apsaugos zoną bei apsaugos juostą ir Europinės svarbos Natura 2000 saugomą teritoriją –

Neries upė. Taip pat aplinkkelis kerta gamtinio karkaso migracijos koridorius, kuriuose nustatytos kraštovaizdžio apsaugos ir formavimo tipas, išreiškiantis gamtinio karkaso teritorijos tvarkymo kryptis. Pagrindinis galimas ekologinis poveikis kraštovaizdžiui nutiesus aplinkkelį yra esamos floros nuostoliai. Įveisti želdiniai ties sodyba (esančioje dešinėje planuojamo aplinkkelio pusėje) iš dalies kompensuos iškirstus želdinius, bei patirtus floros nuostolius.

Planuojamas Jonavos pietrytinis aplinkkelis ir jungiamųjų kelių tiesimas ir sankryžų įrengimas turės teigiamų bruožų kraštovaizdžiui ekologiniu požiūriu, dėl transporto srautų (ir avarių tikimybės) sumažėjimo Jonavos mieste. Taip pat rekreacinių teritorijų sancaupose sumažėjusių autotransporto apkrovų.

Remiantis Lietuvos Respublikos bendrojo plano rekreacinių teritorijų brėžiniu, nagrinėjama Jonavos pietrytinio aplinkkelio teritorija yra gana mažo potencialo rekreacinių išteklių areale. Netoli planuojamo Jonavos pietrytinio aplinkkelio eina svarbiausias turistų judėjimo kelias – „Vidurio Lietuvos parkų žiedas“ Teritorija Jonava-Kaišiadorys- Elektrėnai (taip pat ir planuojamo Jonavos aplinkkelio teritorija) bendrajame plane yra žemiausiame rekreacijos perspektyviniame plėtros lygmenyje. Tačiau toliau nuo aplinkkelio yra vertingų rekreacijai objektų – Neries pakrantė, Šveicarijos gyvenvietė su dirbtine gamtine aplinka, miškų masyvai. Aplinkkelio tiesimas rekreacinių teritorijų sancaupose sumažins autotransporto apkrovas ir pagerins esamų objektų, visų pirma kultūros paveldo objektų, pasiekiamumą.

Numatoma aplinkkelio trasa kerta privačius medynus, taip pat patenka į VĮ Jonavos miškų urėdijos teritoriją, kuri patikėjimo teise valdo valstybinės reikšmės miškus. Aplinkkelio trasa eina Dumsių bei Gaižiūnų girininkijų teritorijų ribose. Miškai, esantys arčiausiai numatomo aplinkkelio trasos nuosavybės teise priklauso privatiems miškų savininkams. Siekiant įrengti numatytą trasą kelio juostoje augančius medžius ir krūmus reikės šalinti. Viso numatyta kirsti ~ 1,44 ha miškų. Už miško paimamą žemę ir iškertamą mišką savininkams bus atlyginama įstatymų nustatyta tvarka. Valstybinės reikšmės miškams bus reikalingos valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimo procedūros. Greta kelio kertinių miško buveinių nėra, todėl neigiamas poveikis artimiausiomis (1,17 ir 2,5 km) nutolusioms kertinėms miško buveinėms nenumatomas.

Aplinkkelio trasos teritorijoje vyksta žemės paskirties keitimo iš žemės ūkio į kitos paskirties žemę procesas. Žvėrių lankymasis teritorijoje yra mažas, teritorija tampa vis labiau urbanizuota, todėl laukiniai gyvūnai yra atbaidomi, taigi įrengiant aplinkkelį, taikyti priemonių laukinių gyvūnų apsaugai (tinklo tvoros) nenumatoma. Planuojamas aplinkkelis ir jungiamieji keliai praeis šalimais ir dalinai užeis (~0,02 ha) ant papelkėjusios teritorijos (~1,1 ha). Varliagyvių sutrukdymui patekti ant kelio ir migracijos per jį užtikrinimui – techniniame projekte bus apskaičiuoti ir numatyti įrengti bortai bei varliagyviams migruoti pritaikytos pralaidos. Statybų metu darbų rangovas įpareigojamas nepažeisti teritorijos hidrologinio režimo, nestatyti 29,4-29,95 km statybinių, medžiagų laikymo aikštelių.

Trasos pabaigoje yra tiltas per Nerį. Neries (LTVIN009) upė atitinka BAST kriterijus. Jos priskyrimo Natura 2000 tinklui tikslas: apsaugoti Baltijos lašišą; Kartuoelę; Paprastąjį kirtiklį; Paprastąjį kūjagalvį; Pleištinę skėtę; Salatį; Ūdrą; Upinę nęgę. Tiesiant aplinkkelį numatoma remontuoti tiltą, pakeičiant paklotą, bei įrengiant lietaus vandens valymo įrenginius. Kadangi tilto konstrukcija išliks, darbų metu nebus keičiama, neigiamo poveikio saugomai teritorijai ir joje aptinkamoms gyvūnų rūšims nekils – priešingai, dėl planuojamos ūkinės veiklos, lyginant su esama situacija, numatomas teigiamas poveikis Neries upės vandens kokybei.

Kelio eksploatacijos metu atliekų nesusidarys arba jų kiekiai bus labai minimalūs. Statybos metu susidarys statybinės – griovimo atliekos, kurios bus tvarkomos, vadovaujantis Atliekų tvarkymo taisyklėmis. Atliekų turėtojas teisės aktų nustatyta tvarka turi atliekas perduoti atliekų tvarkytojams arba gali tvarkyti atliekas pats. Atliekų turėtojais privalo rūšiuoti atliekas jų susidarymo vietoje. Išrūšiuotus atliekas jų susidarymo vietoje, atliekas surenkančios įmonės privalo atlikti rūšiuojamąjį atliekų surinkimą. Susidarysiančių atliekų kiekiai bus pateikti techniniame projekte.

Remiantis Kultūros paveldo registro duomenimis, Jonavos miesto teritorijos bendrojo plano kultūros paveldo objektų teritorijos ir zonos brėžiniu ir Jonavos rajono savivaldybės bendrojo plano rekreacijos, gamtos ir kultūros paveldo brėžiniu, ruože 32,83 – 33 km planuojamas Jonavos pietrytinis aplinkkelis kerta Skarulių pilkapių vietą (kodas 21498) bei Skarulių Šv. Onos bažnyčios statinių komplekso vizualinį apsaugos zonos pozonį. Tačiau nei aplinkkelio (nei jungiamojo kelio), nei žiedinės sankryžos

įrengimas, nei numatomų triukšmo užtvarų įrengimas netrukdyt apžvelgti Skarulių Šv. Onos statinių komplekso ir jo apylinkių teritorijos. Poveikio tolimesnėms planuojamo Jonavos aplinkkelio atžvilgiu kultūros paveldo vertybėms - Skarulių buvusio dvaro teritorijai ir Laukagalių piliakalniui, kurie nuo nagrinėjamo Jonavos aplinkkelio nutolę ~1 km atstumu nenumatoma.

Triukšmo skaičiavimai atlikti triukšmo skaičiavimo programa CAND A, naudojant triukšmo skaičiavimo metodiką "XPS 31-133". Ši metodika rekomenduojama strateginiam triukšmo kartografavimui pagal direktyvą 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo. Triukšmo skaičiavimas atliktas pagal esamą ir prognozuojamą autotransporto greitį, eismo intensyvumą (lengvojo ir sunkaus autotransporto dalį), įvertinant vidutines meteorologines sąlygas, kelio dangą, žemės paviršių, aplinkos (žemės) triukšmo absorbciją.

Esamas vidutinis eismo intensyvumas apskaičiuotas pagal VMPEI (vidutinis metinis paros eismo intensyvumas) duomenis. Prognozuojamas eismo intensyvumas apskaičiuotas taikant eismo intensyvumo kitimo koeficientus pagal Europos Komisijos prognozę. Prognozuojama, jog 2034 m. aplinkkeliu naudosis 6500 autotransporto priemonių, iš kurių 22,8% sunkaus autotransporto. Maksimalus leistinas greitis aplinkkeliu bus 90 km/h, tačiau prie žiedinių sankryžų greitis bus ribojamas iki 50-70 km/h. Kadangi tranzitinis transportas naudosis aplinkkeliu, tai nagrinėjamo gatvių tinklo pagrindinėse gatvėse, prie kurių yra gausu gyvenamųjų namų bei visuomeninės paskirties pastatų, autotransporto srautas žymiai sumažės.

Skaičiavimai atlikti tokiais scenarijais:

- Esama situacija, 2014 m. (gatvių tinkle be aplinkkelio);
- 0 variantas, 2034 m. (gatvių tinkle be aplinkkelio);
- Projektas, 2034 m. (gatvių tinklas su aplinkkeliu).

Lyginant scenarijus nagrinėtame gatvių tinkle be aplinkkelio (esamoje situacijoje, 0 variantu) ir projektiniu variantu paprastumo dėlei triukšmo poveikis vertintas prie gyvenamųjų namų fasadų. Aplinkkelio akustinio poveikio zonoje triukšmo poveikis vertintas ir reikalingos prieštriukšminės priemonės parinktos, nagrinėjant triukšmo lygį gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje, vadovaujantis HN 33:2011.

Skaičiavimo rezultatai rodo, kad esamoje situacijoje didžiausias triukšmo normų viršijimas fiksuojamas vakaro metu ir triukšmo izolinija užstatytose namais gatvėse siekė 13 m nuo važiuojamosios kelio dalies, o atvirose vietovėse, kur reljefas yra palankus garso bangoms skliti, vakaro izolinija siekia 60 m. Gyvenamųjų namų (įskaitant daugiabučius), patenkančių į viršnorminio triukšmo zoną, skaičius gatvių tinkle yra 74 gyvenamieji namai. Triukšmo lygis prie šių namų fasadų vakaro metu siekia 61-70 dBA. 0 variantu, 2034 m., jeigu aplinkkelis nebūtų tiesiamas, eismo intensyvumas gatvių tinkle kasmet augtų ir 2034 m. būtų 28-31 % didesnis nei 2014 m. Todėl problematiškiausiu vakaro metu triukšmo izolinija užstatytose namais teritorijose siektų 15 m nuo važiuojamosios kelio dalies, o atvirose vietovėse, kur reljefas yra palankus garso bangoms skliti, vakaro triukšmo izolinija siektų 77 m. Patenkančių į viršnorminio triukšmo zoną, skaičius gatvių tinkle būtų 82 gyvenamieji namai. Triukšmo lygis prie šių namų fasadų vakaro metu siektų 61-72 dBA. Jei aplinkkelis nebūtų nutiestas, dėl ilgai didėjančio eismo intensyvumo perspektyvoje triukšmo lygis prie tranzitinių Jonavos gatvių išaugtų apie 2 dBA ir į viršnorminio triukšmo zoną patektų 8 gyvenamaisiais namais daugiau nei esamoje situacijoje. Projektas, 2034 m. (gatvių tinklas su aplinkkeliu), nutiesus aplinkkelį, dalis autotransporto persiskirtų į naująjį kelią, todėl triukšmo lygis tranzitinėse gatvėse būtų apie 4 dBA mažesnis, lyginant su “0 variantu”. Tad 2034 m. patenkančių į viršnorminio triukšmo zoną būtų 70 gyvenamųjų namų, o tai yra 12 namų mažiau nei “0 variantu”. Planuojama aplinkkelio trasa eitų netoli pavienės sodybos Šveicarijos kaime (ties aplinkkelio 28,5-28,7 km), netoli atskirų gyvenamųjų namų grupių Spanėnų kaime (ties aplinkkelio 28,95-29,75 km) bei priartėtų prie miesto ribos besikuriančių gyvenamųjų namų (ties aplinkkelio 31,10-37,75), kurie šiuo metu yra tebestatomi ir aplink kuriuos yra suplanuoti sklypai mažo užstatymo intensyvumo gyvenamosioms teritorijoms. Kadangi plačiausia vakaro triukšmo izolinija nuo aplinkkelio sieks vidutiniškai 75 m abipus kelio, o artimiausi gyvenamieji namai yra už 41-53 m nuo planuojamos važiuojamosios kelio dalies ašies, tai prie dviejų namų prognozuojamas 1 dBA triukšmo viršijimas vakaro metu. Be to, į viršnorminio triukšmo zoną vakaro metu patektų 13 gyvenamųjų namų aplinkų, prie kurių sklypų ribos (arba ne didesniu nei 40 m atstumi nuo gyvenamojo namo fasado) triukšmo lygis vakaro metu būtų 61-64 dBA, t.y. 1-4 dBA aukštesnis nei leistina ribinė vertė. Pritaikius

triukšmo mažinimo priemonės - numatomos įrengti 3 m aukščio triukšmą mažinančios užtvartos 28,86-29,79 km ir 31,00-31,68 km, o ties 28,65 km planuojamas prieštriukšminis želdinimas, triukšmo higienos normos gyvenamojoje aplinkoje nebus viršijamos. Triukšmo užtvartų vieta ir parametrai gali būti tikslinami techninio projekto rengimo metu. Siekiant minimizuoti triukšmą statybų metu triukšmo valdytojas turi laikytis savo pareigų, nurodytų Triukšmo valdymo įstatymo 14 straipsnyje.

Pagrindinė galimos vibracijos nuo autotransporto pastatų viduje priežastis – didelės galios triukšmas (ypač žemų dažnių), kuris generuoja pastato Konstrukcijų virpesius. Dažniausiai vibracija pasireiškia prie pat kelio stovinčiuose namuose, kai pravažiuoja sunkiasvoris autotransportas. Statybos darbų metu galimas vibracijos perdavimas ir per gruntą dirbant statybos mechanizmams (ypač tankinant gruntą vibroplokštėmis, dirbant pneumatiniiais kūjais ir pan.). Prie planuojamo aplinkkelio arti gyvenamųjų namų nėra, todėl nei statybos darbų metu nei kelio eksploatacijos metu reglamentuojamų vibracijos ribinių reikšmių viršijimai gyvenamuosiuose pastatuose nenumatomi, o neigiamas poveikis arčiausiai planuojamo aplinkkelio gyvenančių žmonių sveikatai dėl vibracijų nenumatomas.

Autotransporto teršalų metiniai emisijų kiekiai skaičiuojami naudojant programinį paketą COPERT 4. Oro tarša skaičiuojama įvertinant eismo intensyvumą, eismo sudėtį (lengvųjų ir sunkiasvorių autotransporto priemonių santykis), vidutinį lengvojo ir sunkiojo autotransporto tolygaus važiavimo greitį, emisijų faktorių kelių tinkle, bei aplinkos temperatūros ir slėgio rodiklius, sieros ir sunkiųjų metalų kiekius degaluose. Naudojama programa yra specialiai pritaikyta teršalų emisijų iš automobilių skaičiavimui Lietuvoje. Visi programos parametrai ir skaičiavimams naudojami duomenys yra paruošti pagal bendrą Lietuvos automobilių parko sudėtį, meteorologines sąlygas ir naudojamo kuro sudėtį.

Oro taršos modeliavimo rezultatai parodė, kad nei esamos situacijos, nei 0 ar projektinio variant vertės neviršija ir nesiekia nustatytų ribinių verčių. Projektinio 2034 m. varianto vidutinė kontrolinių taškų CO (8 val.) koncentracija sudaro tik 13% nustatytos ribinės vertės, NO_x (metinė) – 53% ribinės vertės, NO₂ (1 val.) – 9% ribinės vertės, NO₂ (metinė) – 25% ribinės vertės, KD_{2,5} (metinė) – 71% 2020 metams užbrėžtos ribinės vertės, KD₁₀ (24 val.) – 6% ribinės vertės, KD₁₀ (metinė) – 70% ribinės

vertės, SO₂ (1 val) - 3% ribinės vertės, SO₂ (24 val.) – 2% ribinės vertės, Švino (metinė) – 0,1% ribinės vertės, Benzeno (metinė) – 29% ribinės vertės. Taškuose esančiuose toliau nuo miesto centro lyginant 0 ir projektinį variantus, oro taršos koncentracijos padidės dėl atsiradusio naujo taršos šaltinio – aplinkkelio, tačiau neviršys ir nesieks ribinių taršos reikšmių. Taškuose esančiuose arčiau miesto centro lyginant 0 ir projektinį variantus, priklausomai nuo teršalo, oro taršos reikšmės sumažės iki 89% arba išliks nepakitusios dėl sunkiojo autotransporto nukreipimo į projektuojamą aplinkkelį. Aplinkos oro užterštumo situacija 2034 m. pagerėja dėl patobulėjusių vidaus degimo variklių technologijų. Atliekant rekonstravimo darbus galima papildoma cheminė oro tarša bei tarša dulkėmis nuo kelio tiesimo mechanizmų. Asfaltavimo metu, garuojant nesustingusiam bitumui, numatoma trumpalaikė cheminė tarša lakiaisiais organiniais junginiais (C_nH_m), formaldehidu (H₂CO) bei nedideliais kiekiais fenolio (C₆H₅OH). Siekiant sumažinti oro taršą dulkėmis statybų metu, siūloma darbų vietą laistyti vandeniui.

6. Priemonių, numatytų neigiamam poveikiui aplinkai išvengti, sumažinti, kompensuoti ar jo pasekmėms likviduoti, aprašymas:

6.1. Parenkama tinkama (ne miškų ūkio žemėje, ne pakrančių apsaugos juostose ar arčiau kaip 25 m iki vandens telkinio, ne kultūros paveldo teritorijoje ar jo apsaugos zonoje ne 29,55-29,8 km dešinėje trasos pusėje (kur aptikta drėgna teritorija, tinkama smailiasnukėms varlėms) vieta derlingo dirvožemio saugojimui.

6.2. Statybos metu minimizuojamas teritorijos su atviru dirvožemiu plotas. Vienu metu reikia laikyti kuo mažiau nestabilizuotų plotų.

6.3. Atlikus darbus vietovė kuo skubiau stabilizuojama (sutvirtinama). Stabilizavimui reikia panaudoti nuimtą derlingą dirvožemį greitai augančiais augmenijai sėti.

6.4. Kelio tiesimo metu tinkamai paruošti (izoliuoti) statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietas.

6.5. Neįrengti statybinių medžiagų ar mechanizmų laikymo aikštelių miškų ūkio teritorijose.

6.6. Nekrauti statybinių medžiagų, grunto, nestatyti mašinų ir mechanizmų po medžių lajomis.

6.7. Nepakeisti daugiau kaip 5 cm natūralaus grunto lygio prie medžio kamienų ir po medžių lajomis.

6.8. Numatomos priemonės kuro, tepalų avarinių išsiliejimų atveju. Statybos metu turi būti laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis ar kitos medžiagos), specialūs konteineriai tepalų surinkimui.

6.9. Aplinkkelio pradžioje, šaltiniuoto šlaito erozijai išvengti ir vandeniui "sugaudyti", numatoma įrengti šulinius, pritekėjimo zoną tvirtinti drenažiniais dembliais. Iškasos sankirtoje su žemės paviršiumi vandens stabdymui numatomi įrengti gelžbetoniniai blokai. Vanduo nuvedamas į melioracijos griovį.

6.10. Lietaus vandens nuo kelio nuvedimas numatomas į pakelėje formuojamus griovius, kurie bus apželdinti žole. Tekėdamas žolėtu krantu lietaus vanduo natūraliai apsivalys.

6.11. Įrengiamos pralaidos per melioracijos griovius, Taurostos ir Lankio upes smulkios gyvūnijos saugiam migravimui per kelią.

6.12. Kuo skubiau sutvirtinti įrengtus sankasų, iškasų šlaitus, taip apsaugant juos nuo vandens srautų sąlygojamos erozijos ir išplovimo.

6.13. Iš anksto numatyti darbų technikos maršrutai, privažiavimo keliai, kurių aplinka yra nejautri ar mažiau jautri triukšmui. Jei įmanoma, tranzitinis statybos darbų sunkiojo transporto eismas bus nukreiptas nuo tankiausiai apgyvendintų teritorijų.

6.14. Suderinti kelias reikšmingai triukšmingas operacijas, kad jos būtų atliekamos kartu. Bendras triukšmo lygis nebus reikšmingai didesnis. Atskirai atliekant operacijas, poveikio trukmė būtų ilgesnė.

6.15. Naudoti mechanizmus su mažiausiomis triukšmingumo charakteristikomis.

6.16. Numatyta įrengti 3 m aukščio triukšmą mažinančios užtvaros 28,86-29,79 km ir 31,00-31,68 km, o ties 28,65 km planuojamas prieštriukšminis želdinimas.

7. Pateiktos poveikio aplinkai vertinimo subjektų išvados:

7.1. Jonavos rajono savivaldybės administracija 2014-07-15 raštu Nr. 6B-22-3263 pateikė išvadą, kad PAV ataskaitai ir planuojamai ūkinei veiklai pritaria.

7.2. Kauno visuomenės sveikatos centras 2014-08-11 raštu Nr. 2-3098-12 (8.38) pritarė PAV ataskaitai ir neprieštarauja planuojamos ūkinės veikos galimybėms.

7.3. Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos Kauno teritorinis padalinys 2014-02-28 raštu Nr. (1.29-K) 2K-409 pritarė PAV programai ir PAV procedūrų svarstyme dalyvauti atsisakė.

7.4. Kauno apskrities priešgaisrinė gelbėjimo valdyba 2014-02-13 raštu Nr.13-325 pritarė PAV programai, o 2014-08-25 raštu Nr.13-1625 (papildydami raštą 2014-02-13 Nr.13-325) atsisakė dalyvauti tolimesniame PAV ataskaitos nagrinėjame.

7.5. Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos 2014-07-14 raštu Nr.(4)-V3-1770(7.21) pritarė PAV ataskaitos kokybei ir neprieštaruoja pietrytinio Jonavos aplinkkelio su jungiamaisiais keliais ir sankryžomis įrengimui ir esančio tilto per Nerį remontui Jonavos mieste.

8. Visuomenės informavimas ir dalyvavimas:

Skelbimai apie parengtą PAV ataskaitą ir viešą supažindinimą 2014-05-23 buvo išspausdinti Jonavos r. laikraštyje “Naujienos” bei respublikinėje spaudoje “Lietuvos žinios”. Skelbimai 2014-05-20 – 2014-05-21 iškabinti Dumšių, Ruklos seniūnijų, Jonavos miesto seniūnijos bei Jonavos r. savivaldybės lentose. Su PAV ataskaita buvo galima susipažinti Jonavos r. savivaldybės administracijoje, užsakovo ir rengėjų būstinėse.

Viešas supažindinimas įvyko 2014-06-10 Jonavos r. savivaldybės Abraomo Kulviečio salėje (susirinkimo pradžia). Į susirinkimą visuomenė ar kiti PAV dalyviai, išskyrus PAV rengėjus, neatvyko. Protokolas 2014-06-13 viešai paskelbtas planuojamos ūkinės veiklos dokumentų rengėjo UAB “Kelprojektas” tinklapyje :<http://www.kelprojektas.lt/>, taip pat nusiųstas Dumšių, Ruklos seniūnijų ir Jonavos miesto seniūnijoms. Pastabų dėl protokolo negauta. Pasiūlymų iš suinteresuotos visuomenės dėl PAV ataskaitos iki viešo susirinkimo ir 10 d. d. po susirinkimo negauta.

9. Atsakingos institucijos sprendimo pobūdis (planuojama ūkinė veikla leistina/neleistina), jo priėmimo data ir su juo siejamos sąlygos, pagrindiniai motyvai, kuriais buvo remtasi priimant sprendimą.

Planuojama ūkinė veikla - Jonavos pietrytinio aplinkkelio ir jungiamųjų kelių tiesimo ir sankryžų įrengimo, poveikio aplinkai požiūriu leistina, įgyvendinus PAV ataskaitoje numatytas priemones.

Planuojamos ūkinės veiklos užsakovas apie priimtą sprendimą dėl planuojamos ūkinės veiklos galimybių turi informuoti visuomenę Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005 m. liepos 15 d. įsakymu Nr. D1-370 „Dėl Visuomenės informavimo ir dalyvavimo planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo procese tvarkos aprašo patvirtinimo“ nustatyta tvarka.

Sprendimas priimtas Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Kauno skyriaus 2014-09-26 raštu Nr. (15.2)-A4-5462.

Su sprendimu siejamos sąlygos:

Planuojama ūkinė veikla galės būti vykdoma įgyvendinus visas PAV ataskaitoje ir šiame sprendime numatytas poveikį aplinkai mažinančias priemones bei neviršijant PAV ataskaitoje nurodytų ir teisės aktuose nustatytų, poveikio aplinkai ir žmonių sveikatai, rodiklių.

Pagrindiniai motyvai, kuriais buvo remtasi priimant sprendimą:

- Parengtai poveikio aplinkai vertinimo ataskaitai ir planuojamos ūkinės veiklos galimybės pagal pateiktą PAV ataskaitą pritarė visi planuojamos ūkinės veiklos subjektai.
- PAV ataskaitoje numatytos priemonės neigiamam poveikiui aplinkai išvengti, sumažinti, kompensuoti ar jo pasekmės likviduoti.
- Pagal PAV ataskaitoje pateiktą informaciją, į aplinkos orą išmetamų teršalų koncentracijos nuo planuojamos ūkinės veiklos neviršys nustatytų ribinių verčių.
- Dėl aplinkkelio nutiesimo sumažės oro tarša Jonavos mieste.

10. Kur ir kada galima susipažinti su išsamesne informacija apie priimtą sprendimą dėl planuojamos ūkinės veiklos leistinumo pasirinktoje vietoje.

Su išsamesne informacija apie priimtą sprendimą dėl planuojamos ūkinės veiklos leistinumo pasirinktoje vietoje galima susipažinti Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Kauno skyriuje, Rotušės a.12, LT-44279 Kaunas, tel. 8 37 401292.