

OBJEKTO NR.	RENGIMO ETAPAS	TOMAS	METAI
U-1250	SPAV atranka	III	2015



TRAKŲ RAJONO SAVIVALDYBĖ

**LENTVARIO MIESTO DALIES SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ
INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO PLANAS**

RENGIMO ETAPAS

STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATRANKOS DOKUMENTAS

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS:

TRAKŲ RAJONO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

PLANO RENGĖJAS:

UAB „URBANISTIKA“

PAREIGOS	PAVARDĖS	PARAŠAI
DIREKTORIUS	A. PETKEVIČIUS	
VYR. ARCHITEKTĖ	A. KAŽIENĖ-Č.	
PROJEKTO VADOVĖ (Atest. Nr. 26562)	R. RUDYTĖ MURAUŠKIENĖ	
RENGĖJA	K. KEVELKŠTAITĖ	

TURINYS

1. Informacija apie planų ir programų rengimo organizatorių.....	2
1.1. Pavadinimas (vardas, pavardė)	2
1.2. Adresas, telefonas, faksas, elektroninio pašto adresas	2
1.3. Kita informacija	2
2. Informacija apie planą ar programą	3
2.1. Plano ar programos pavadinimas	3
2.2. Plano ar programos pagrindiniai tikslai	3
2.3. Plano ar programos sąsaja su kitais planais ar programomis	3
2.4. Plano ar programos alternatyvų aprašymas	6
2.5. Kita informacija	7
3. Informacija apie numatomą plano ar programos įgyvendinimo vietą.....	7
3.1. Informacija apie numatomas alternatyvias plano ar programos įgyvendinimo vietas.....	7
3.2. Informacija apie kiekvieną numatomą plano ar programos įgyvendinimo vietą	7
3.2.1. Teritorijos apsaugos statusas	8
3.2.2. Ar teritorijoje randamos saugomos gyvūnų ar augalų rūšys ir/ar natūralios buveinės, kitos saugotinos gamtinės ir kultūros paveldo vertybės	10
3.2.3. Ar plano arba programos įgyvendinimas gali sąlygoti teritorijos aplinkos kokybės normų viršijimą	13
3.2.3.1 Akustinė situacija.....	13
3.2.3.2 Aplinkos oras.....	18
3.2.3.3 Vibracija.....	23
3.2.3.4 Vanduo	23
3.2.3.5 Dirvožemis	25
3.2.4. Ar teritorija yra jautri ir (arba) vertinga aplinkos apsaugos požiūriu	26
3.2.5. Kita informacija.....	26
4. Informacija apie plano ar programos įgyvendinimo pasekmių aplinkai reikšmingumą.....	27
5. Kita informacija	28
5.1. Informacija apie priemones, numatytas neigiamų pasekmių aplinkai prevencijai vykdyti, pasekmėms sumažinti ar kompensuoti.....	28
5.2. Informacija apie galimą visuomenės nepasitenkinimą planu ar programa	28

PRIEDAI

1 priedas. Situacijos schema, M 1:2000

2 priedas. Oro teršalų sklaidos modeliavimo rezultatų vizualizacija

3 priedas. Triukšmo sklaidos modeliavimo žemėlapiai

4 priedas. Atrankos dėl planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo išvada

5 priedas. Išvada dėl planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo

6 priedas. Raštas dėl perkeliama kryžiaus

1. Informacija apie planų ir programų rengimo organizatorių

1.1. Pavadinimas (vardas, pavardė)

Trakų rajono savivaldybės administracijos direktorius

1.2. Adresas, telefonas, faksas, elektroninio pašto adresas

Vytauto g. 33,
LT- 21106, Trakai
Tel. (8 528) 55486

1.3. Kita informacija

Specialiojo plano rengėjas:
UAB „Urbanistika“
A. Goštauto g.8, LT-01108 Vilnius
Tel. +370 5 261 90 24
Faks. +370 5 212 44 59
El. Pastas: info@urbanistika.lt

Informaciją pateikė:
UAB „Kelprojektas“
I. Kanto g. 25, LT-44296 Kaunas
Aplinkosaugos ir investicinių projektų skyrius
Aplinkosaugos specialistė: Karolina Kevelkškaitė
Tel.: (8 37) 302 532
Faks.: (8 37) 20 52 27
El. paštas: karolina.kevelkstaite@kelprojektas.lt

2. Informacija apie planą ar programą

2.1. Plano ar programos pavadinimas

Plano pavadinimas: „Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (specialusis planas)“.

2.2 Plano ar programos pagrindiniai tikslai

Planavimo tikslas: parengti Lentvario miesto dalies ties pagrindine geležinkelio pervažą susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą numatant vieno lygio geležinkelio pervažos pertvarkymą į skirtingų lygių.

Planavimo uždaviniai:

- suplanuoti rajoninių kelių Nr. 4707 Grigiškės – Lentvaris - Dobrovolė ruožo nuo 4,9 km iki 5,2 km (Klevų g. ir Fabriko g.) ir Nr. 4727 Trakai – Lentvaris - Mūrinė Vokė ruožo nuo 7,0 km iki 7,6 km (Geležinkelio g. ir Vilniaus g.) ties geležinkelio pervažą rekonstravimo į tunelinį pravažiavimą po geležinkeliu ir tunelinės pėsčiųjų perėjos įrengimo sprendinius;
- numatyti motyvuotai pagrįstas konkrečias vietas žemei visuomenės poreikiams paimti;
- numatyti susisiekimo komunikacijoms funkcionuoti reikalingus servitutus;
- numatyti susisiekimo komunikacijų infrastruktūros ir jos vystymui reikalingų teritorijų apsaugos zonas, nurodyti specialiąsias žemės naudojimo sąlygas.

2.3. Plano ar programos sąsaja su kitais planais ar programomis

Rengiant Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planą vadovaujama šiais pagrindiniais dokumentais:

- Planavimo darbų programa;
- Plano techninė užduotimi;
- 2015-01-27 Planavimo sąlygomis Nr. SP-001.

Teritorijų planavimo dokumentais ir kitais projektais:

- Vilniaus apskrities teritorijos bendrojo (generaliniu) planu, patvirtintu 2008 m. gruodžio 3 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1310 (2008, Nr.143-5699);
- Trakų rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniais, patvirtintais Trakų rajono savivaldybės tarybos 2009-05-28 sprendimu Nr. S1-183; www.trakai.lt
- Lentvario miesto bendrojo plano sprendiniais, patvirtintais Trakų rajono savivaldybės tarybos 2012-10-31 sprendimu Nr. S1-279;
- Patvirtintais galimybių studijos „Lentvario miesto susisiekimo infrastruktūros ties geležinkelio pervažą nauja statyba“ projektiniais pasiūlymais;
- Trakų rajono savivaldybės gyvenamųjų namų ar kitos paskirties pastatų ir statinių išdėstymo specialiuoju planu (reg. Nr. 010792001900);
- Trakų rajono savivaldybės nekilnojamojo kultūros paveldo schema;
- Trakų rajono savivaldybės vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros specialiuoju planu;
- Trakų rajono žemės reformos žemėtvarkos projektais;
- Trakų rajono savivaldybės miškų išdėstymo žemėtvarkos schema (reg. Nr. 010792000723);

- UAB „TELE 2“, UAB „BITĖ GSM“ ir UAB „OMNITEL“ mobiliojo ryšio bazinių stočių išdėstymo Trakų rajono savivaldybės teritorijoje specialiuoju planu (reg. Nr. 010792000895);
- Parengtais ir patvirtintais detaliesiais planais.

Strateginiais dokumentais:

- Trakų rajono savivaldybės 2008-2015 metų strateginio plėtros plano įgyvendinimo programa, patvirtinta Trakų rajono savivaldybės tarybos 2009 m. sausio 29 d. sprendimu Nr. S1-14;
- Trakų rajono savivaldybės 2016-2025 metų strateginis plėtros planas, patvirtintas Trakų rajono savivaldybės tarybos 2015 m. balandžio 30 d. sprendimu Nr. S1-94.

Plano vertinimo subjektų išvadomis:

- Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos 2014-03-24 išvada Nr. (4)-V3-631 dėl poveikio įsteigtoms ar potencialioms *Natura 2000* teritorijoms;
- Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento 2014-04-23 atrankos dėl poveikio aplinkai vertinimo išvada Nr. (38-4)-VR-1.7-1709.

Teisės aktais, taikomais planuojamai teritorijai:

- LR Teritorijų planavimo įstatymas (ir jo redakcija) Nr. IX-1962, (2004, Nr. 21-671; 2006, Nr.66-2429);
- LR Žemės įstatymas (ir jo redakcija), Nr. IX-1983; 2004 01 27 (VŽ., 2004, Nr. 28-868);
- LR Aplinkos apsaugos įstatymas (1992, Nr.5-75; 2000, Nr.39-1093, 2004, Nr.60-2121; 2008, Nr.120-4550);
- LR Kelių įstatymas (1995, Nr.44-1076, 2002, Nr.101-4492);
- LR saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr.128-5213);
- Kelių priežiūros tvarkos aprašas, patvirtintas LR vyriausybės 2004 02 11 nutarimu Nr.155 „Dėl kelių priežiūros tvarkos patvirtinimo“ (2004, Nr.25-771);
- Kelių eismo sąlygų kontrolės tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2005 10 24 įsakymu Nr. 5-V-671 (2005, Nr.130-4700);
- Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ (2008, Nr.9-322);
- Automobilių kelių juostos naudojimo inžineriniams tinklams kloti bendrosios taisyklės BI ITK 09 (2009, Nr.133-5825);
- LR Aplinkos oro apsaugos įstatymas 1999 11 04 Nr. VIII-1392 (1999, Nr.98-2813);
- LR Miškų įstatymas Nr. I-671 (1994, Nr. 96-1872, 2001, Nr. 35-1161);
- LR Triukšmo valdymo įstatymas 2004 10 26 Nr.IX-2499 (2004, Nr.164-5971, 2006, Nr.73-2760);
- LR Vandens įstatymas, 2003 03 25 Nr.IX-1388, (2003, Nr.36-1544);
- LR Želdynų įstatymas (2007, Nr.80-3215);
- LR aplinkos ministro 2007 12 21 įsakymas Nr.D1-694 „Dėl atskirųjų rekreacinės paskirties želdynų plotų normų ir priklausomųjų želdynų normų (plotų) nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“, (2007, Nr.137-5624);
- LR aplinkos ministro 2007 04 102 įsakymas Nr.D1-193, „Dėl paviršinių nuotekų tvarkymo reglamento patvirtinimo“ (2007, Nr.42-1594);
- LR geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo įstatymas Nr. X-764 (2006, Nr.82-3260);
- LR aplinkos ministro 2007 10 28 įsakymas Nr.D1-515 „Dėl nuotekų tvarkymo reglamento patvirtinimo“ (2007, Nr.110-4522);

- LR SM ir LR AM 2006 11 24 įsakymas Nr.3-453/D1-549 „Dėl susisiekimo komunikacijų specialiųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“ (2006, Nr.130-4924) ir jo nauja redakcija 2014-08-18 Nr.3-334-(E)/D1-672;
- Lietuvos HN 44:2006 „Vandenviečių sanitarinių apsaugos zonų nustatymas ir priežiūra“ (2006, Nr.81-3217);
- LR AM 2007 02 14 įsakymas Nr.D1-96 „Dėl gamtinio karkaso nuostatų patvirtinimo“ (2007, Nr.22-858);
- LR Vyriausybės 1992 05 12 nutarimas Nr.343 „Specialiosios žemės ir miško naudojimo sąlygos“ (1995 12 29, 2008, Nr.44-1643);
- LR SAM 2004 08 19 įsakymas Nr.V-586 „Dėl sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklių patvirtinimo“ (2004, Nr.134-4878; 2009, Nr. 152-6849);
- HN 33:2007 „Akustinis triukšmas. Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje (2004, Nr. 134-4878);
- STR 2.02.01:2004 „Gyvenamieji pastatai“ (2004, Nr. 23-721);
- STR 1.01.07:2010 „Nesudėtingi statiniai“ (2010, Nr. 115--5903);
- STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ (1999, Nr. 27-773);
- LR vyriausybės 1996 09 18 nutarimas Nr.1079 „Dėl visuomenės informavimo ir dalyvavimo teritorijų planavimo procese nuostatų patvirtinimo“ su vėlesniais pakeitimais;
- LR AM 2004 08 27 įsakymas Nr.D1-456 „Dėl planų ir programų atrankos strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (2004, Nr.136-4971);
- LR AM 2004 08 18 įsakymas Nr.967 „Dėl planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (2004, Nr.130-4650);
- LR Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymas 1996 08 15 (1996, Nr.82-1965) su vėlesniais pakeitimais;
- Kiti normatyviniai dokumentai.

Specialusis planas rengiamas vadovaujantis šiomis planavimo sąlygomis:

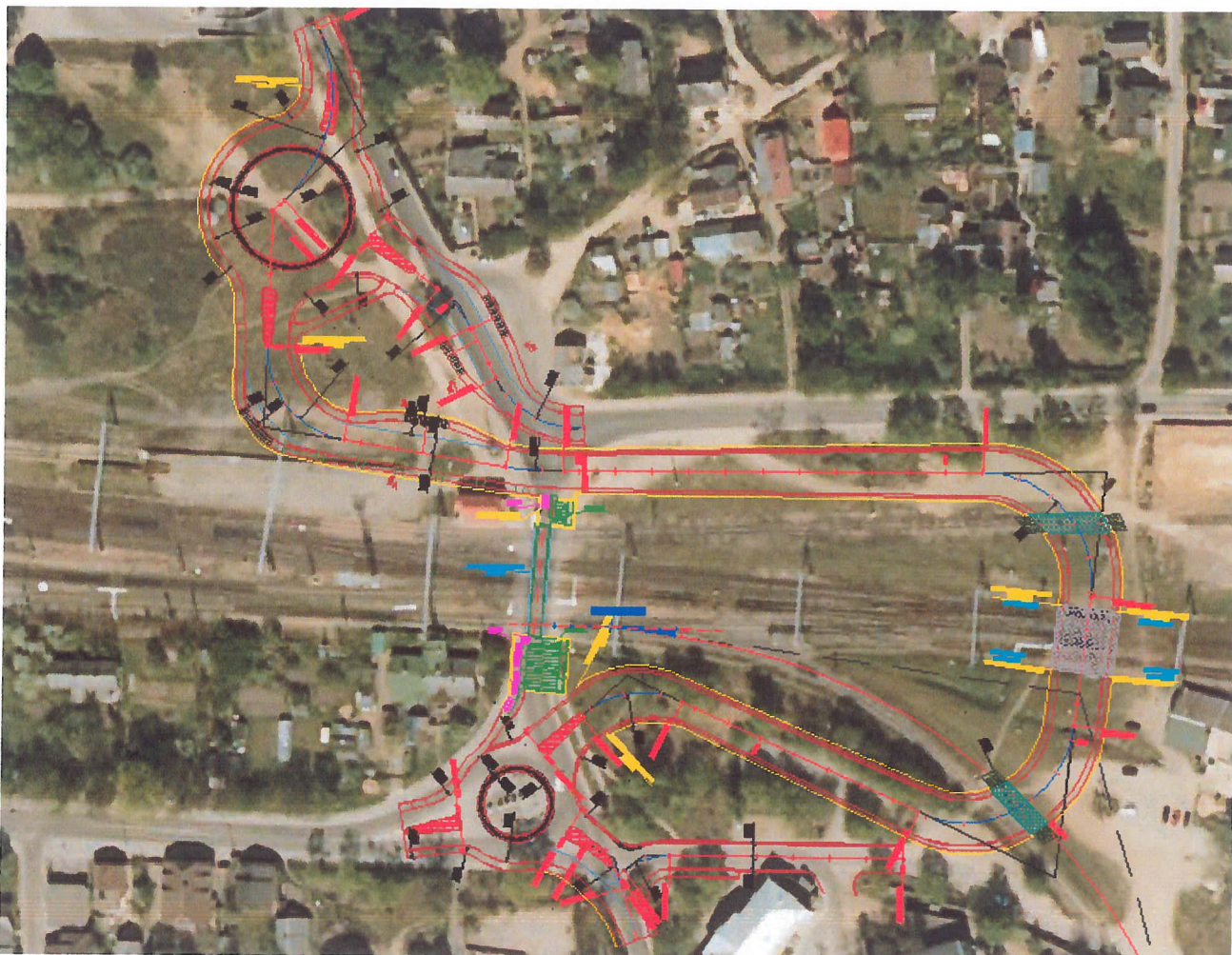
- UAB „Trakų vandenys“ 2015 m. sausio 20 d. Sąlygos specialiajam planui rengti Nr. 2015-2-L;
- AB „Lietuvos dujos“ Vilniaus filialo 2014 m. gruodžio 22 d. Planavimo sąlygos savivaldybės lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentui rengti Nr. 2642;
- Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijos Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento Teritorijų planavimo sąlygos 2014 m. gruodžio 17 d. Nr. (38-18)-VR-1.7-4231;
- Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Trakų skyriaus Teritorijų planavimo sąlygos 2015 m. sausio 8 d. Nr. 46PLS-(14.46.42)-1;
- VĮ „Vilniaus regiono keliai“ Planavimo sąlygos specialiojo planavimo dokumentams rengti 2014-12-16 Nr. PS-701;
- Vilniaus visuomenės sveikatos centro Teritorijų planavimo sąlygos 2014 m. gruodžio 11 d. Nr. 12(12.22)-BSV-15056;
- UAB „Prienų energija“ 2014-12-16 raštas Nr. 2.15-1006 „Dėl prašymo išduoti teritorijų planavimo sąlygas“;
- AB „Lietuvos geležinkeliai“ Teritorijų planavimo sąlygos 2014 m. gruodžio 9 d. Nr. 2-5089;
- AB LITGRID 2014-12-08 raštas Nr. SD-5321 „Dėl teritorijų planavimo sąlygų“
- AB „Lesto“ 2014-12-10 Planavimo sąlygos Nr. 14-29102.

Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo plano rengimas su aukščiau išvardintais įstatymais ir planavimo dokumentais yra susijęs per tikslų, uždavinių ir sprendinių detalizavimą bei vertinimą.

2.4. Plano ar programos alternatyvų aprašymas

UAB „Kelprojektas“ 2014 metais parengė Lentvario miesto susisiekimo infrastruktūros ties geležinkelio pervaža naujos statybos atranką dėl poveikio aplinkai vertinimo. Atrankoje buvo nagrinėjama viena planuojamos ūkinės veiklos vieta - tunelio su požemine pėsčiųjų perėja 150 m į rytus nuo pervažos, žiedinės sankryžos įrengimas Geležinkelio g., Vokės g. ir Fabriko g. susikirtime, šių gatvių privažiavimų iki žiedinės sankryžos rekonstrukcija, žiedinės sankryžos įrengimas Dzūkų g. ir Klevų g. susikirtime šiaurinėje dalyje, bei Vilniaus g. iki Stadiono g. rekonstrukcija.

Prieš atliekant poveikio aplinkai vertinimo atranką, buvo parengta galimybių studija, kurioje išanalizavus ekonominiu, socialiniu, aplinkosauginiu ir technologinių galimybių aspektais 11 alternatyvų, parinkta optimali alternatyva, kuri ir nagrinėta atrankoje dėl PAV.



Pav. 1. PAV atrankoje nagrinėta planuojamos ūkinės veiklos vieta.

Remiantis atlikta poveikio aplinkai vertinimo atranka ir Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento priimta atrankos išvada – Lentvario miesto susisiekimo infrastruktūros ties geležinkelio pervaža naujai statybai poveikio aplinkai vertinimas neprivalomas – atliekant SPAV atranką trasų alternatyvos nenagrinėjamos, o planuojama trasa lyginama su nieko nedarymo scenarijumi (0 variantu).

2.5. Kita informacija

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atrankos dokumentas parengtas užsakovo prašymu.

Atrankos dėl strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumento parengimo tikslas yra nustatyti, ar rengiamam specialiajam planui reikalingas strateginis pasekmių aplinkai vertinimas.

3. Informacija apie numatomą plano ar programos įgyvendinimo vietą

3.1. Informacija apie numatomas alternatyvias plano ar programos įgyvendinimo vietas

Atlikus galimybių studiją ir išanalizavus ekonominiu, socialiniu, aplinkosauginiu ir technologinių galimybių aspektais 11 alternatyvų, parinkta optimali alternatyva. Alternatyvios planuojamos ūkinės veiklos vietos nenumatomos. Numatyta įrengti tunelį pravažiavimui po Vilniaus – Kauno geležinkeliu, požeminę pėsčiųjų perėją ir du žiedus. Vienas žiedas pietinėje dalyje Fabriko g. – Geležinkelio g. – Vokės g. sankryžoje, kitas šiaurinėje dalyje. Tuneliui bus išnaudojama laisva teritorija rytinėje pervažos pusėje bei sklypas, kurio kadastrinis Nr. 7944/2:272.

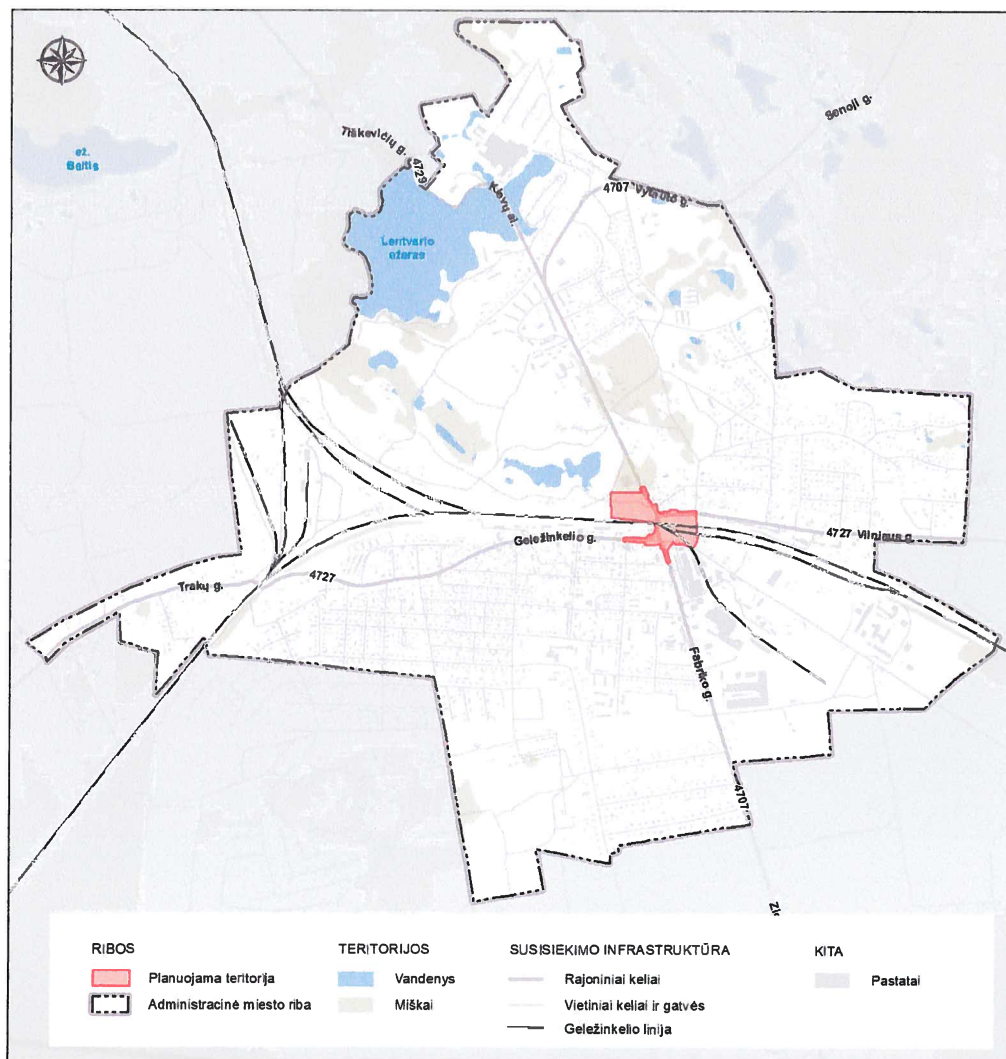
3.2. Informacija apie kiekvieną numatomą plano ar programos įgyvendinimo vietą

Planuojama teritorija, kurios plotas apytiksliai 5,7 ha, išsidėsčiusi centrinėje Lentvario miesto dalyje, ties rajoninių kelių Nr. 4707 ir Nr. 4727 pervaža per magistralinę geležinkelio liniją „Vilnius-Klaipėda“.

Transportiniu požiūriu tai pati sudėtingiausia Lentvario miesto susisiekimo sistemos dalis, kadangi čia turi būti užtikrinamos palankios judėjimo sąlygos:

- kelių transportui (lengvojo, krovinio (komercinio), viešojo transporto bei pėsčiųjų ir dviratinių eismas);
- geležinkelių transportui (traukinių eismas).

Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (specialusis planas).
Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atrankos dokumentas



Pav. 2. Planuojamos teritorijos padėtis Lentvario miesto kontekste.

3.2.1. Teritorijos apsaugos statusas

Esama susisiekimo infrastruktūra

Lentvario miestas dėl nedidelio atstumo ir patogios padėties aukštos kategorijos tarptautinių kelių ir geležinkelių atžvilgiu yra gerai integruotas ne tik į bendrą Lietuvos susisiekimo sistemą, bet ir į tarptautinį transporto koridorių tinklą. Šį tinklą sudaro:

- Magistralinis kelias Nr. A1 „Vilnius-Kaunas-Klaipėda“, sutampantis su Europos kelių tinklo keliu Nr. E85;
- Magistralinis kelias Nr. A16 „Vilnius-Prienai-Marijampolė“, sutampantis su Europos kelių tinklo keliu Nr. E28;
- Magistralinis kelias Nr. A4 „Vilnius-Varėna-Gardinas“;
- Magistralinis kelias Nr. A19 „Vilniaus pietinis aplinkkelis“

Iš Lentvario miesto kelias Nr. A1 pasiekiamas šiaurės kryptimi per rajoninį kelią Nr. 4707 „Grigiškės-Lentvaris-Dobrovolė“. Kelias Nr. A16 pasiekiamas pietų kryptimi per rajoninį kelią Nr. 4707 ir pietvakarių kryptimi per rajoninį kelią Nr. 4727 „Trakai-Lentvaris-Mūrinė Vokė“. Vilniaus pietinis aplinkkelis (kelias Nr. A19) pasiekiamas rytų kryptimi per rajoninį kelią Nr. 4727.

Puikias susisiekimo galimybes formuoja ir geležinkelių transportas. Miesto teritoriją kerta didžiausios svarbos ir apkrovimo šalyje magistralinė geležinkelio linija „Vilnius-Klaipėda“ (IX B tarptautinis transporto koridorius Kijevas-Minskas-Vilnius-Klaipėda), taip pat regioninės reikšmės geležinkelio linija Lentvaris -Marcinkonys.

Kadangi Lentvario miestas yra Vilniaus miesto įtakos zonoje ir turi stiprius darbo, poilsio, mokymosi kelionių transportinius ryšius, susisiekimo galimybių (viešuoju ir privačiu transportu), užtikrinančių sklandų susisiekimą su sostine, vystymas turi būti prioritetas miesto uždavinys.

Miesto vidaus kelių susisiekimo sistemos karkasą formuoja rajoninės reikšmės kelių tęsiniai: Klevų al. ir Fabriko g., bei Geležinkelio ir Vilniaus g. Šis gatvių susikirtimas yra intensyviausias vieno lygio miesto mazgas, kurio veiklos funkcionavimą reikšmingai apsunkina geležinkelio pervaža ir intensyvus traukinių eismas.

Kelio apsaugos zona

Vadovaujantis LR sveikatos ministro įsakymu Nr. V-586 „Dėl sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklių patvirtinimo“ su naujausiais pakeitimais (2004, Nr. 134-4878; 2014, Nr. 2014-01536) planuojamai ūkinei veiklai (gatvėms) sanitarinės apsaugos zonos nenustatomos. Pagal Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 (1992, Nr. 22-652; 2012, Nr. 110-5578), II skyriaus reikalavimus rajoniniams keliams nustatyta apsaugos zona yra 20 m, o vietinės reikšmės keliams 10 m ir ji atidedama nuo kelio briaunos į abi puses.

Saugomos teritorijos ir gamtinis karkasas

Teritorija, kurioje bus vykdomi darbai saugomų teritorijų nekerta ir su jomis nesiriboja. Artimiausia saugoma teritorija *Naujojo Lentvario botaninis draustinis* (identifikavimo kodas 021050000091) yra nutolęs 1,4 km į šiaurės rytus nuo pervažos. (3 pav.).

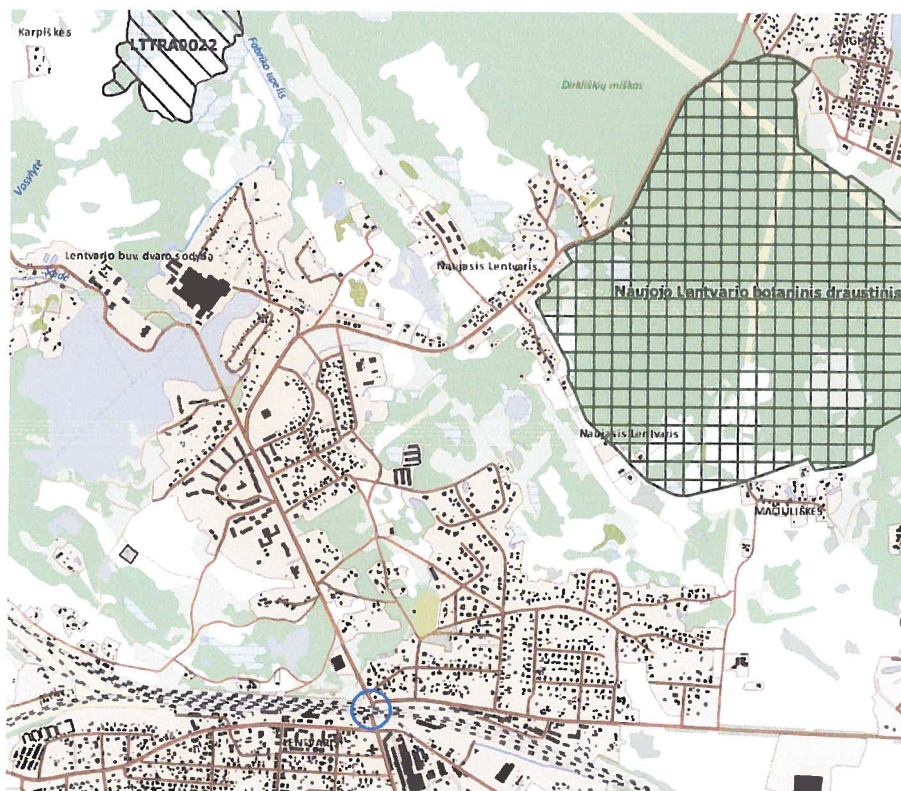
Artimiausia „Natura 2000“ tinklo teritorija BAST „*Kiemeliškių kaimo apylinkės*“ (LTTRA0022) yra nutolusi 2,4 km į šiaurę nuo geležinkelio pervažos. (3 pav.). Informacija apie „Natura 2000“ tinklo teritoriją BAST *Kiemeliškių kaimo apylinkes*:

Identifikavimo kodas:	1000000000276
Vietovės identifikatorius (ES kodas):	LTTRA0022
Buveinių apsaugai svarbios teritorijos pavadinimas:	Kiemeliškių kaimo apylinkės
Vietas:	Trakų raj. savivaldybė
Plotas, ha:	94.30711281
Ilgis, km:	
Apsaugos statusas:	Teritorijos atitinkančios BAST kriterijus ir patvirtintos ministro įsakymu
Statuso suteikimo data:	2006.11.19
Buveinių apsaugai svarbios vietovės įsteigimo pagrindas (juridinis aktas):	LR aplinkos ministro 2009-04-22 įsakymas Nr. D1-210 (Žin., 2009, Nr. 51-2039)
Saugomos teritorijos priskyrimo Natura 2000 tinklui tikslas:	6210, Stepinės pievos; 7140, Tarpinės pelkės ir lūnai; 7220, Šaltiniai su besiformuojančiais tufais; 7230, Šarmingos žemapelkės; 9020, Plačialapių ir mišrūs miškai; 91E0, Aliuviniai miškai
Bendrieji veiklos reglamentai:	LRV 2004-03-15 nutarimo Nr. 276 'Dėl Bendrųjų buveinių ar paukščių apsaugai svarbių teritorijų nuostatų patvirtinimo' (Žin., 2004, Nr. 41-1335; 2006, Nr. 44-1606) 1 priedas
Įregistravimo į kadastrą data:	2007.03.21

Remiantis Valstybinės saugomų teritorijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos 2014-03-24 raštu Nr. (4)-V3-631(7.21) „Dėl planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimo poveikio įsteigtoms ar

potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo išvados“ planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas negali daryti reikšmingo neigiamo poveikio „Natura 2000“ teritorijose esančioms vertybėms ir šiuo atžvilgiu neprivaloma atlikti planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo.

Nagrinėjama teritorija nekerta ir nesiriboja su gamtinio karkaso teritorijomis.



Pav. 3. Saugomų teritorijų situacijos schema. Geležinkelio pervaža apvesta mėlyna spalva.

3.2.2. Ar teritorijoje randamos saugomos gyvūnų ar augalų rūšys ir/ar natūralios buveinės, kitos saugotinos gamtinės ir kultūros paveldo vertybės

Augalija

Geležinkelio pervažos aplinkoje aptinkamos sumedėjusių augalų rūšys: Klevas paprastasis (*Acer platanoides*), Maumedis europinis (*Larix decidua*), Beržas karpotasis (*Betula pendula*), Uosis paprastasis (*Fraxinus excelsior*), Klevas uosialapis (*Acer negundo*).

Šalinami želdiniai

Statybos darbams trukdantys želdiniai bus šalinami.

LR vyriausybės nutarimu Nr. 206 „Dėl kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, sąrašo patvirtinimo ir medžių ir krūmų priskyrimo saugotiniams“ (2008, Nr. 33-1151):

1. Kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, sąrašas taikomas medžiams ir krūmams, siekiant juos priskirti saugotiniams, išskyrus:

1.3. medžius ir krūmus, augančius viešosios geležinkelių infrastruktūros kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje.

3. Medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, jeigu jie atitinka bent vieną iš šių kriterijų:

3.3. auga geležinkelio želdinių apsaugos zonoje, išskyrus medžius ir krūmus, kurie kelia pavojų eismo saugai ir auga elektros tiekimo, ryšių ir signalizacijos įrenginių apsaugos zonoje ar yra aukštesni už nuotolį nuo medžių iki pirmojo bėgio.

LR aplinkos ministro įsakymu „Dėl saugotinių medžių ir krūmų kirtimo, persodinimo ar kitokio pašalinimo atvejų, šių darbų vykdymo ir leidimų šiems darbams išdavimo, medžių ir krūmų vertės atlyginimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (2008, Nr. 17-611):

4. Saugotini medžiai ir krūmai neatlyginamai gali būti kertami (šalinami) šiais atvejais, kai:

4.16. auga teritorijoje, kuri numatoma naudoti valstybiniams geležinkeliams, magistraliniams vamzdynams, aukštos įtampos elektros linijoms, valstybinės reikšmės keliams, gatvėms tiesti, rekonstruoti, svarbioms valstybinės reikšmės statyboms.

9. Saugotinių medžių ir krūmų kirtimo, persodinimo ar kitokio pašalinimo, genėjimo darbai turi būti vykdomi turint savivaldybės išduotą leidimą saugotinių medžių ir krūmų kirtimo, persodinimo ar kitokio pašalinimo darbams, genėjimui ir atlyginus, išskyrus 12 punkte nurodytus atvejus, medžių ir krūmų vertę, nurodytą leidime.

12. Saugotinių medžių ir krūmų vertė neatlyginama, kai:

12.1. 4 punkte nurodytais atvejais darbus vykdo žemės ar želdynų ir želdinių savininkas ir valdytojas ar jo įgaliotas asmuo.

Dėl aplinkinių ir esamų gatvių, eismo saugumo ir eksploatacijos bus šalinami kai kurie kelio juostos ribose (kelio kelkraštyje, šlaituose, abejose kelio pusėse) esantys medžiai ir krūmai.

Geležinkelio želdinių apsaugos zonoje augančius ir numatytus iškirsti medžius pašalins AB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“, kuriems ir priskirta šių želdinių priežiūra. Kadangi geležinkelio želdinių apsaugos zonoje augantys medžiai ir krūmai priskiriami saugotiniams, AB „Geležinkelio apsaugos želdiniai“ medžių ir krūmų šalinimui gauna savivaldybių leidimą.

Pagal LR miškų įstatymo (1994, Nr. 96-1872) 2 str. 1 dalį „geležinkelių želdinių apsaugos zonoje įveisti želdiniai, siauros iki 10 metrų pločio – medžių juostos, gyvatvorės, pavieniai medžiai ir krūmai bei miestuose ir kaimo vietovėse esantys žmogaus įveisti parkai nelaikomi mišku.

Želdinių kirtimas aplink Lentvario pervažą bus suderintas su Lentvario rajono savivaldybe.

Kitiems želdiniams, vadovaujantis LR susisiekimo ministro įsakymu „Dėl saugiam eismui pavojų keliančių geležinkelio kelių ir jų įrenginių zonoje ir valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje augančių medžių ir krūmų genėjimo ir kirtimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (2008, Nr. 150-6131), valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje augantiems želdiniams genėti ir kirsti valstybės bei savivaldybės institucijų leidimo nereikia. Iškirštų želdinių vertė neatlyginama.

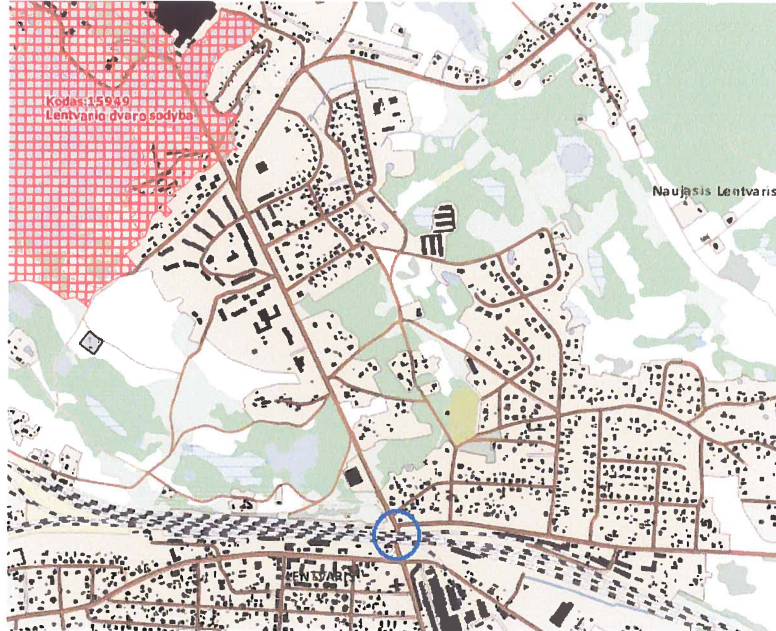
Medžiai, augantys kelio juostos ribose, kelkraštyje, sankasos šlaituose arba pylimo pade ir grioviuose nėra saugotini želdiniai. Be to jie yra pavojingi eismo saugumui ir trukdo kelio tiesimo darbų vykdymui, dėl to numatomi pašalinti.

Kultūros paveldas

Nagrinėjama teritorija kultūros paveldo vertybių įtrauktų į kultūros paveldo registro sąrašą nekerta ir su jomis nesiriboja. Artimiausias objektas įtrauktas į kultūros paveldo sąrašą – *Lentvario dvaro sodyba* (unikalus objekto kodas 15949) nuo pervažos nutolusi 1,2 km į šiaurės vakarus.

Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (specialusis planas). Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atrankos dokumentas

Atsižvelgiant į saugomų kultūros paveldo objektų teritorijų nuotolį bei jose identifikuotų registruotų nekilnojamųjų kultūros vertybių ir saugomų objektų atžvilgiu, nebus neigiamo mechaninio ir vizualinės taršos poveikio minėtoms vertybėms.



Pav. 4. Į kultūros vertybių registrą įtrauktų kultūros paveldo objektų padėtis geležinkelio pervažos (pažymėta mėlyna spalva) atžvilgiu.

Medžiais apaugusiame plote šalia geležinkelio pervažos, pietinėje miesto dalyje yra pastatytas medinis kryžius (5 pav.). Kryžius nėra įtrauktas į kultūros vertybių registrą. Dėl objekto buvo kreiptasi į Lentvario seniūniją ir gautas atsakymas, kad atsižvelgdama į bendruomenės nuomonę seniūnija kryžių perkels į kitą vietą (žr. 6 priedą).



Pav. 5. Vieta kur stovi medinis kryžius (apvesta raudonai).

3.2.3. Ar plano arba programos įgyvendinimas gali sąlygoti teritorijos aplinkos kokybės normų viršijimą

3.2.3.1 Akustinė situacija

Informacija pateikiama remiantis 2013 m. atlikta atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo.

Esama situacija

Siekiant įvertinti pagrindinių triukšmo šaltinių - gatvių ir geležinkelio generuojamą triukšmą UAB „Kelprojektas“ specialistai 2013 05 24 atliko triukšmo matavimus pervažos aplinkoje – Klevų alėjoje ir prie geležinkelio. Matavimų taškai pateikti 6 paveiksle, rezultatai 1 lentelėje. Matavimai atlikti I klasės integruojančiais garso matuokliais *Larson Davis 824*. Matavimais siekta nustatyti tiek atskirai autotransporto ir pravažiuojančių traukinių keliamą triukšmą tiek ir bendrą abiejų šaltinių generuojamą triukšmą. Matavimų metu oro temperatūra buvo 18 – 22°C, vėjo greitis iki 5 m/s, vėjo kryptis P – PV.



Pav. 6. Oro užterštumo nustatymo ir triukšmo matavimo vietas.

Lentelė 1. Triukšmo matavimo rezultatai šalia pervažos.

Taškas	Laikas	L_{eq}	L_{max}	Pastabos
TR1	10.45 – 11.00	63,2	76,3	Matuojamas judančio autotransporto generuojamas triukšmas. Matavimo periodu iš viso abiem kryptim pravažiavo 96 lengvieji automobiliai (LA) ir 6 sunkieji automobiliai (SA). Gatvės dangos būklė – patenkinama.

				Didesnį triukšmo lygį sukeldavo senos transporto priemonės su netvarkingomis išmetimo sistemomis ir garsiai burzgiančiais varikliais, ypač greitėjimo metu išvažiavus iš parduotuvės stovėjimo aikštelės.
TR2	10.10 – 10.50 Matavimo trukmė 30 min.	65,4	81,6	Matuotas tik autotransporto keliamas triukšmas, atvažiuojant traukiniui stabdant matavimus. Klevų alėja pravažiavo 237 lengvieji automobiliai ir 23 sunkieji automobiliai.
TR3	11.05 – 11.35	69,4	82,0	Bendra akustinė padėtis, vertinant transporto judėjimą geležinkeliu ir Klevų al.-pervažą bei Vilniaus g.-pervažą. Iš viso matavimo periodu abiem kryptim pravažiavo: • Klevų al.-pervažą: 133 LA ir 9 SA; • Vilniaus g.-pervažą: 48 LA ir 10 SA; • kroviniškas ~50 vagonų traukinys; • 2 keleiviniai (12 ir 4 vagonų) traukiniai. Matavimo metu pervažą buvo uždaryta iš viso 10 min (7+3) – tiek laiko automobiliai stovėjo prie pervažos neišjungtais (burzgiančias) varikliais.
TR4		77,3	94,4	
TR4	11.05	91,5	92,7	Pravažiuojančio keleivinio traukinio triukšmo matavimai (~20 m atstumu nuo traukinio)
Taškas	Laikas	L_{eq}	L_{max}	Pastabos
TR5	11.40 – 11.45	63,1	82,0	Matuojamas tik judančio autotransporto generuojamas triukšmas. Pastaba: gatvė duobėta todėl juntamas didelis triukšmo impulsiskumas, kai autotransporto priemonė važiuoja per duobę (ypač sunkvežimių priekabos)
	11.40 – 12.10	65,6	82,0	Matavimas apima važiuojančio bei sustojusio kamštyje autotransporto bei 1 keleivinio ir 2 krovinių pravažiuojančių traukinių sukeltą triukšmą.
TR6	12.15 – 13.05 Matavimo trukmė 30 min.	61,4	76,0	Matuotas tik važiuojančio autotransporto generuojamas triukšmas (užsidarant pervažai matavimas sustabdomas). Važiuojantys per pervažą: 283 lengvieji automobiliai ir 38 sunkieji automobiliai Važiuojantys Vilniaus g.: 127 lengvieji automobiliai ir 21 sunkieji automobiliai
TR7	~13.25	88,5	90,8	~19 m atstumu važiuojančio kroviniškas 20 vag. traukinio generuojamas triukšmo lygis
TR8	13.35 – 14.05	41,8	55,5	Esamas foninis triukšmo lygis vietovėje kur svarstyti naujo aplinkkelio trasos kirtimas. Pastaba: girdimas keliu Nr. 4727 važiuojančio autotransporto generuojamas triukšmas

Siekiant įvertinti pagrindinių triukšmo šaltinių - autotransporto ir geležinkelio transporto generuojamą triukšmą atlikti matavimai. Triukšmo lygiai reglamentuojami (pagal HN 33:2011) gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų aplinkoje, kuri apima gyvenamojo namo sklypo ribą ne didesniu nei 40 m atstumu nuo namo. Matavimais nustatyta, kad blogiausia padėtis yra prie gyvenamojo namo Geležinkelio g. 1, kurio aplinka veikiama tiek autotransporto tiek ir traukinių generuojamo triukšmo (L_{eq} siekė 77,3 dBA), o triukšmo prevencijos planuose triukšmo mažinimo priemonės prie šio namo nenumatomos. Kitų artimiausių gyvenamųjų namų akustinei aplinkai pervažos egzistavimas nedaro reikšmingo neigiamo poveikio.

Pastaba: planuojant ūkinę veiklą „Geležinkelių infrastruktūros IXB transporto koridoriaus atšakos modernizavimo Vilnius-Kaunas ruože greičiui iki 160 km/h“ atliktas poveikio aplinkai vertinimas ir 2010 liepos 8 d. gautas teigiamas sprendimas Nr. (10-3)-D8-6591, kur teigiama, kad Lentvaryje numatomas akustinių sienelių triukšmo sumažinimui įrengimas šalia gyvenamųjų pastatų. Numatomos 2 sienelės 6,455 km ilgio. Numatytos sienučių vietos atkarpoje Vilnius – Kaišiadorys: nuo 15,832 km iki 19,297 km kairėje geležinkelio pusėje ir nuo 16,340 km iki 19,330 km dešinėje geležinkelio pusėje. Taip pat numatomas langų pakeitimas pavieniams namams. Šiuo metu šiai planuojamai ūkinei veiklai rengiamas techninis projektas ir projektuojamos triukšmo užtvartos. Planuojant Lentvario pervažos rekonstravimą į tai atsižvelgiama.

Skaičiavimo metodas. Pradiniai duomenys

Esamai akustinei situacijai, 0 variantui (2031 m.) ir situacijai įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą (2031 m.) atliktas traukinių ir autotransporto eismų generuojamo triukšmo sklaidos modeliavimas. Modelis parengtas ir skaičiavimai atlikti triukšmo skaičiavimo programa CADNA A 4.3. Traukinių eismo keliamo triukšmo skaičiavimams naudota olandų metodika „SRM II“. Autotransporto eismo keliamo triukšmo skaičiavimams naudota prancūzų metodika „XPS 31-133“. Šios metodikos rekomenduojama strateginiam triukšmo kartografavimui pagal direktyvą 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo.

Planuojamo rekonstruoti geležinkelio triukšmo poveikis žmonių sveikatai vertintas ir triukšmo mažinimo priemonės parinktos pagal traukinių eismo keliamo ekvivalentinio triukšmo lygius ($L_{Aekv(dienos)}$, $L_{Aekv(vakaro)}$ ir $L_{Aekv(nakties)}$, kitaip dar žymimais L_{dienos} , L_{vakaro} ir $L_{nakties}$) bei L_{dvn} (šis rodiklis yra tik skaičiuojamas), atsižvelgiant į Lietuvos higienos normoje HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“¹ nurodomus ribinius dydžius.

Lentelė 2. Didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų aplinkoje.

Objekto pavadinimas	L_{dvn} , dBA	L_{dienos} , 6-18 h, dBA	L_{vakaro} , 18-22 h dBA	$L_{nakties}$, 22-6 h dBA
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliama triukšmo	65	65	60	55

Triukšmo sklaidos skaičiavimai atlikti įvertinant pastatų aukštingumą, vietovės reljefą, vietovės triukšmo absorbcines savybes, meteorologines sąlygas. Skaičiavimai atlikti pagal AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateiktus esamus ir apskaičiuotus prognozinis (2031 m.) traukinių eismo intensyvumo duomenis. Autotransporto eismo triukšmo sklaidos skaičiavimams naudoti eismo nustatymo ir srautų pasiskirstymo duomenis, parengtus UAB „Kelprojektas“ specialistų atsižvelgiant į vietoje atliktus tyrimus, Automobilių kelių direkcijos teikiamus vidutinius metinius paros eismo intensyvumus ir jų pasiskirstymą paroje² bei Europos Komisijos eismų augimo prognozinis koeficientus³.

Lentelė 3. Traukinių eismo duomenys, naudoti triukšmo skaičiavimams.

Traukinių tipas	Para	diena	vakaras	naktis	Greitis km/val.	Stabdančių traukinių, proc.
2013 m. vidutinis metinis paros laikotarpio vagonų/lokomotyvų skaičius						
Keleiviniai traukiniai	334	214	65	56	60	61
Prekiniai traukiniai	3731	1868	616	1247	60	6,4

¹ Higienos norma HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“, patvirtintą LR Sveikatos apsaugos ministro įsakymu Nr. V-604 (2011 birželio 13 d.). Triukšmo ribiniai dydžiai taikomi gyvenamuosiuose pastatuose, visuomeninės paskirties pastatuose bei šių pastatų, išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus, aplinkoje, apimančioje žemės sklypų, kuriuose pastatyti nurodytieji pastatai, ribas ne didesniu nei 40 m atstumu nuo pastatų sienų.

² Valstybinės reikšmės kelių eismo intensyvumo duomenų kaupimas ir atnaujinimas. VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo institutas, Kaunas 2012

³ Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects.

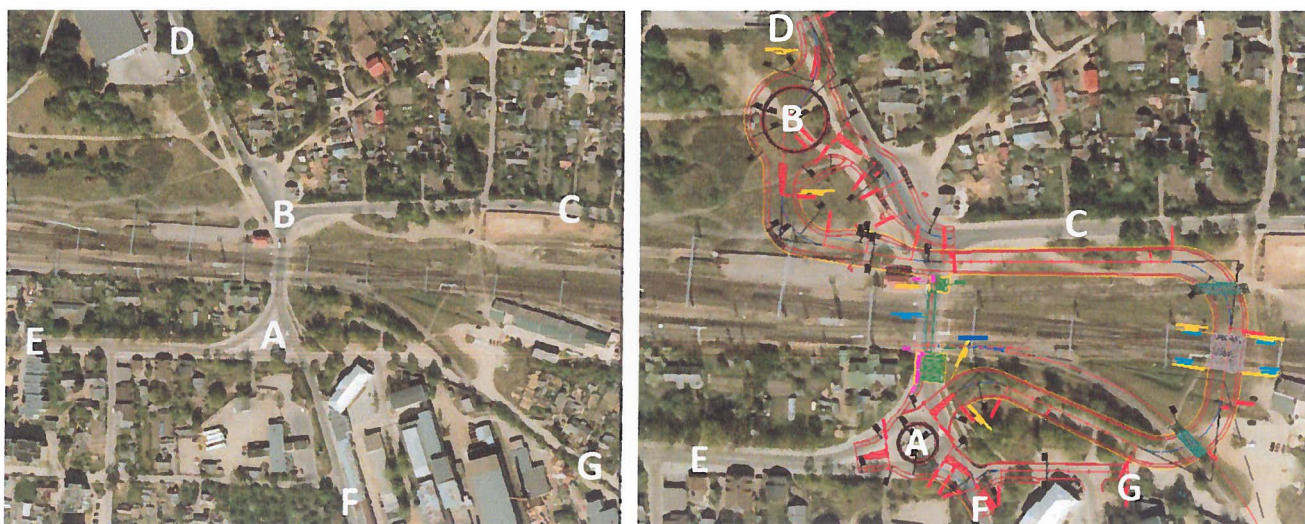
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf

2031 m. vidutinis metinis paros laikotarpio vagonų/lokomotyvų skaičius						
Keleiviniai traukiniai	459	294	89	76	120	61
Prekiniai traukiniai	6594	3302	1089	2204	80	6,4

* eismas išskirstomas nuo pagrindinių kelių tolygiai

Lentelė 4. Autotransporto eismo duomenys.

Esami (2013 m.) autotransporto srautai							
Atkarpa	VMPEI	Sunkusis autotransportas	Greitis km/h	Diena (6-18val.) aut/val.	Vakaras (18-22val.) aut/val	Naktis (22-6 val.) aut/val	Sunkusis autotransportas, proc.
AB	6019	353	12,7	371	288	52	5,9
AE	2762	142	45	175	126	20	5,1
AF	4997	294	45	308	239	43	5,9
AG	1154	79	45	73	53	8	6,8
BC	3509	250	50	222	160	25	7,1
BD	5756	357	45	365	257	44	6,2
Prognozuojami (2031 m.) autotransporto srautai							
Atkarpa	VMPEI	Sunkusis autotransportas	Greitis km/h	Diena (6-18val.) aut/val.	Vakaras (18-22val.) aut/val	Naktis (22-6 val.) aut/val	Sunkusis autotransportas, proc.
AB	6620	434	45	419,2	302,7	47,4	6,6
AE	3038	175	45	192,4	138,9	21,7	5,8
AF	5496	361	45	338,9	263,3	47,0	6,6
AG	1269	97	45	80,4	58,0	9,1	7,6
BC	3860	307	50	244,4	176,5	27,6	8,0
BD	6331	439	45	401,3	282,3	48,2	6,9
Žiedas A	7684	481	35	473,8	368,1	65,8	6,3
Žiedas B	8406	590	35	518,3	402,7	71,9	7,0



Pav. 7. Autotransporto eismų pasiskirstymo atkarpos.

Skaičiavimų rezultatai ir numatomos poveikio mažinimo priemonės

Apskaičiuoti autotransporto ir traukinių eismo generuojamo triukšmo (Ldienes, Lvakaro, Lnakties ir Ldvn) sklaidos žemėlapiai pateikti 3 priede.

Sumodeliuota esama akustinė situacija atspindi išmatuoto ekvivalentinio garso lygių rezultatus⁴. Matavimų ir modeliavimo rezultatai parodė, kad artimiausių geležinkeliui ir gatvėms esančių gyvenamųjų namų aplinkose akustinė situacija nėra gera – nustatyti ekvivalentinio triukšmo (ir Ldvn) viršijimai.

Planuojant ūkinę veiklą „Geležinkelių infrastruktūros IXB transporto koridoriaus atšakos modernizavimo Vilnius-Kaunas ruože greičiui iki 160 km/h“ atliktas poveikio aplinkai vertinimas, o šiuo metu rengiamas techninis projektas, kuriame, pagal atliktą PAV numatomos ir triukšmą mažinančios sienutės. Planuojant įrengti tunelinį pravažiovimą po geležinkeliu, prie šių sienučių yra prisitaikoma, tačiau dalyje teritorijos, kurią apima tunelio statyba, triukšmo sienutės bus pakoreguotos⁵ tam, kad būtų užtikrintas neviršijantis leistinų dydžių abiejų triukšmo šaltinių (traukinių ir autotransporto eismo) generuojamas triukšmas.

Prisitaikius prie projektuojamų triukšmo sienučių, kurios projektuojamos geležinkelių triukšmui sumažinti, numatomos papildomos triukšmo sienutės autotransporto triukšmo mažinimui gyvenamųjų namų Geležinkelio g. Nr.1 ir Slėnio g. Nr. 1, Nr. 2, aplinkoje iki leistinų dydžių.

Preliminarus visų sienučių aukštis⁶ – 3 m. Projekto apimtyje numatomų sienučių preliminarus ilgis (45 m, 67 m, 107 m ir 157 m).

Išvados: Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą (pastacius tunelinį pravažiovimą) ir įrengus triukšmo sienutes, reglamentuojami pagal HN33:2011 triukšmo lygiai artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje viršyti nebus, o akustinė situacija artimiausioje gyvenamųjų namų aplinkoje, lyginant su esama padėtimi pagerės.

Apsauga nuo triukšmo statybų metu

Pagal Triukšmo valdymo įstatymą triukšmo šaltinių valdytojai, planuojantys statybos, remonto, montavimo darbus gyvenamosiose vietovėse, privalo ne vėliau kaip prieš 7 kalendorines dienas iki šių darbų pradžios pateikti savivaldybės institucijoms informaciją apie triukšmo šaltinių naudojimo vietą, planuojamą triukšmo lygį ir jo trukmę per parą, triukšmo mažinimo priemones.

Kaip triukšmo poveikį mažinanti priemonė, numatoma su triukšmą skleidžiančia darbų įranga gyvenamosiose teritorijose ir arti pavienių gyvenamųjų pastatų nedirbti švenčių ir poilsio dienomis, o darbo dienomis nedirbti vakaro (18:00–22:00 val.) ir nakties (22:00–06:00 val.) metu. Atliekant statybos darbus, turi būti naudojami mechanizmai su mažiausiomis triukšmingumo charakteristikomis ir kelios reikšmingai triukšmingos operacijos atliekamos kartu.

⁴ Nedidelė modeliavimo ir matavimų rezultatų paklaida galima dėl to, kad modeliavimas atliekamas vidutinei metinei paros laikotarpio situacijai, tuo tarpu matavimai yra vienkartiniai.

⁵ Planuojamos ūkinės veiklos partneriai yra Trakų raj. savivaldybė, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie susisiekimo ministerijos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“. Bus inicijuotas „Geležinkelių infrastruktūros IXB transporto koridoriaus atšakos modernizavimo“ projekto koregavimas ties Lentvario pervaža numatant suderinti triukšmo sienučių bei kitų objektų įrengimą pagal dvi skirtingas ūkines veiklas (geležinkelio rekonstrukcija ir tunelinio pravažiovimo statyba).

⁶ Rengiant planuojamos ūkinės veiklos (tunelinio pravažiovimo statybos) techninį projektą visų triukšmo sienučių parametrai turi būti tikslinami.

3.2.3.2 Aplinkos oras

Informacija pateikiama remiantis 2013 m. atlikta atranka dėl poveikio aplinkai vertinimo.

Oro kokybės monitoringas

Stacionarių oro taršos monitoringo stotelių aplink pervažą nėra. Lentvaryje 2010-2011 metais oro taršos tyrimai buvo atlikti vykdant projektą „Lietuvos oro kokybės monitoringo sistemos modernizavimas naudojant difuzinius ėmiklius“. Oro užterštumas matuotas trijuose taškuose, iš kurių vienas buvo prie Lentvario pervažos – šis taškas reprezentuoja transporto (automobilių ir traukinių) keliamą taršą (6 pav. pažymėtas raudonai).

Tyrimų vietos kodas	Adresas	Koordinatės LKS-94 sistemoje		SO ₂ koncentracija, µg/m ³							
		X	Y	2010.11.03- 2010.11.17	2010.11.17- 2010.12.01	2011.01.06- 2011.01.20	2011.01.20- 2011.02.03	2011.03.25- 2011.04.08	2011.04.22- 2011.06.20	2011.06.20- 2011.07.04	
LENTVARIS01	Fabriko g. Goležinkalo g.	587994	6056942	1.1	0.8	4.3	0.8	0.13	17.3	0.13	1.3

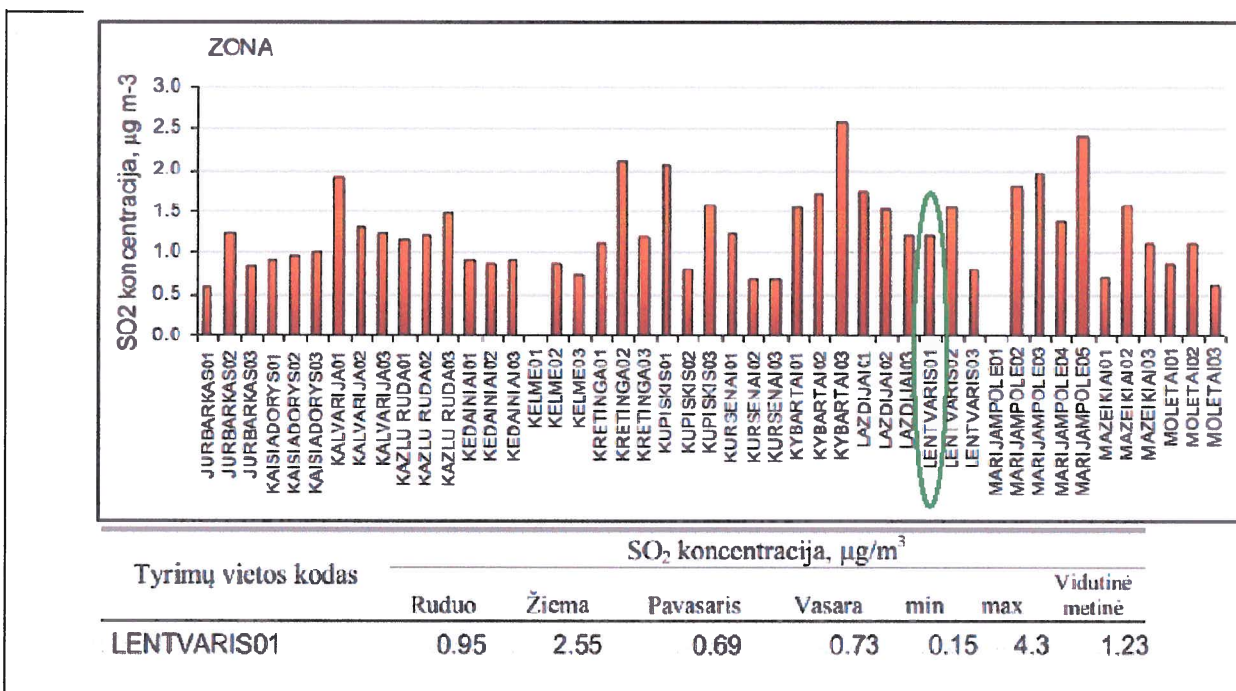
Tyrimų vietos kodas	Adresas	Koordinatės LKS-94 sistemoje		NO ₂ koncentracija, µg/m ³							
		X	Y	2010.11.03- 2010.11.17	2010.11.17- 2010.12.01	2011.01.06- 2011.01.20	2011.01.20- 2011.02.03	2011.03.25- 2011.04.08	2011.04.22- 2011.06.20	2011.06.20- 2011.07.04	
LENTVARIS01	Fabriko g. Goležinkalo g.	587994	6056942	17.9	18.9	20.5	18.8	18.8	21.2	21.6	13.8

Tyrimų vietos kodas	Adresas	Koordinatės LKS-94 sistemoje		Benzeno koncentracija, µg/m ³							
		X	Y	2010.11.03- 2010.11.17	2010.11.17- 2010.12.01	2011.01.06- 2011.01.20	2011.01.20- 2011.02.03	2011.03.25- 2011.04.08	2011.04.22- 2011.06.20	2011.06.20- 2011.07.04	
LENTVARIS01	Fabriko g. Goležinkalo g.	587994	6056942	1.7	2.1	0.3	3.2	2.2	2.0	1.0	4.1

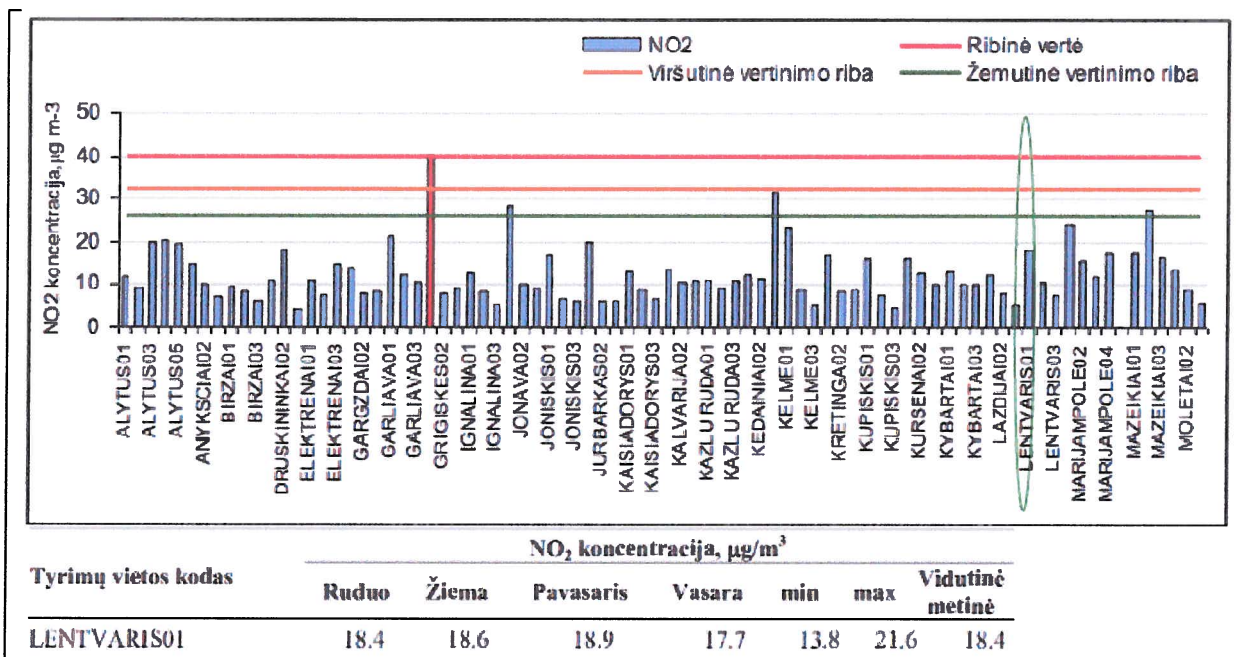
0.13 koncentracija mažesnė už aplinkos ribą- pakelias 0.5 aplinkos ribos vertės
17.3 Duomenų ryšys iškliktas apiktos pagal Graibis otesta.
0.3 sukvieta iškliktu verte

Pav. 8. Nustatytos teršalų koncentracijos Lentvaryje prie pervažos stebėjimo laikotarpiu.

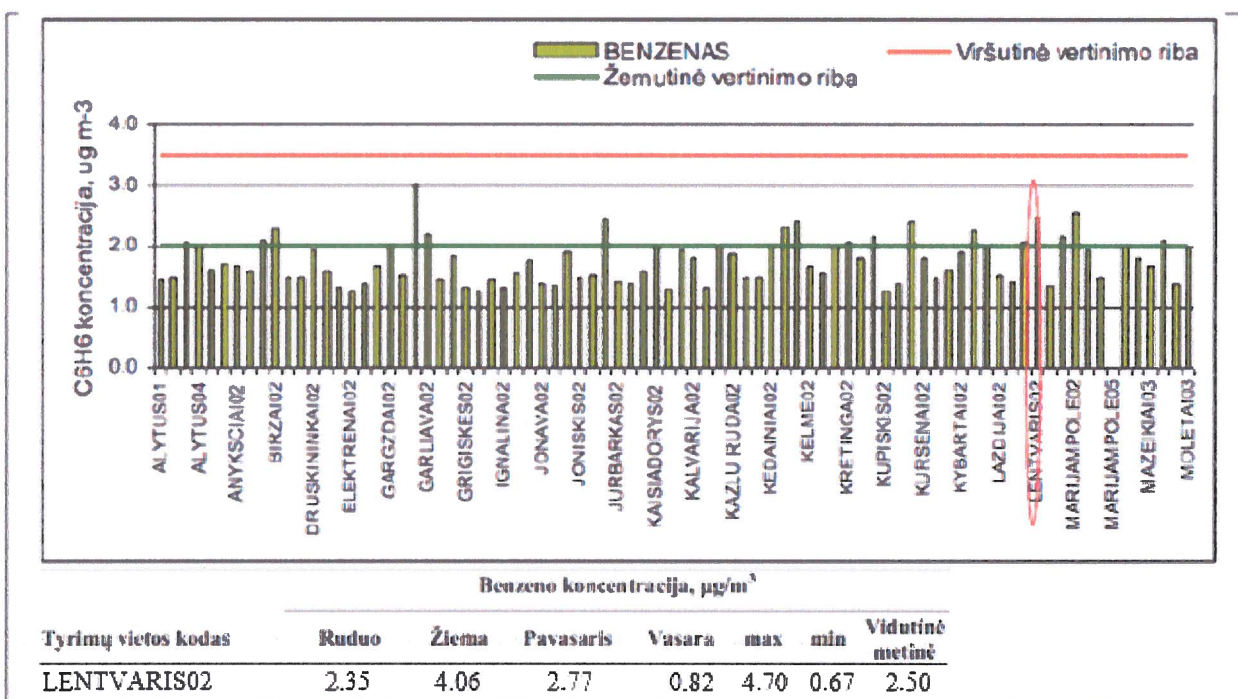
Vidutinė sieros dioksido koncentracija Lentvaryje, kaip ir kituose miestuose, per visą tyrimų laikotarpį nuo 2010.11.06 iki 2011.07.04 neviršijo metinės ribinės vertės, nustatytos augmenijos apsaugai (20 µg/m³), bei buvo mažesnė už žemutinę vertinimo ribą.



Pav. 9. Vidutinės SO₂ koncentracijos (statistinės koncentracijų vertės).



Pav. 10. Vidutinės NO₂ koncentracijos (statistinės koncentracijų vertės).



Pav. 11. Vidutinės benzeno koncentracijos (statistinės koncentracijų vertės).

Pagal atliktą oro užterštumo stebėseną difuziniais ėmikliais, Lentvario pervažos aplinkoje sieros ir azoto oksidų bei benzeno vertės neviršijo reglamentuojamų didžiausių ribinių koncentracijų.

rindiniai teršalų išsiskyrimo veiksniai

Oro teršalų, išsiskiriančių iš automobilių, koncentracijai turi įtakos automobilių eismo intensyvumas, autotransporto sudėtis (sunkiasvorių automobilių kiekis), autotransporto parkas (automobilių amžius ir techninė būklė), automobilių važiavimo greitis ir režimas (važiavimo tolygumas, stabdymas, įkalnės, kliūtys, važiavimas žemesne pavara).

Pokyčiai įgyvendinus sprendimus

Įrengus dvi žiedines sankryžas ir tunelį padidės vidutinis automobilių važiavimo greitis, važiavimas rekonstruotomis gatvėmis taps tolygesnis, išsispres grūsčių prie pervažos problema, sutrumpės transporto priemonių stovėjimo prie sankryžų laikas.

Atmosferos oro teršalų išmetimai buvo skaičiuoti taršos emisijos modeliavimo programa „SIDRA Intersection“. Atlikti transporto intensyvumo tyrimai rodo, kad geležinkelio pervažą kerta apie 6,02 tūkst. Automobilių per parą. Skaičiavimai atlikti atsižvelgiant į esamus automobilių srautus per dabartinę geležinkelio pervažą ir dvi sankryžas pietinėje (Geležinkelio g. - Fabriko g. - Vokės g.) ir šiaurinėje (Klevų al. – Vilniaus g. – Klevų al.) dalyje. Esamos situacijos teršalų emisijų iš automobilių kiekiai pateikti lentelėje.

Lentelė 5. Esamos situacijos emisijų iš automobilių kiekiai sankryžose.

Vieta	CO ₂ , kg/h	CO, kg/h	LOJ, kg/h	NO _x , kg/h
Esama pervažą	7420,1	109,5	17,028	4,334
Geležinkelio g. - Fabriko g. - Vokės g. sankryža	154,6	6,5	0,257	0,210
Klevų al. – Vilniaus g. – Klevų al. sankryža	62,8	3,5	0,106	0,104

Apskaičiuoti iš automobilių į atmosferą išmetamų teršalų kiekiai, įrengus tunelinę pervažą ir dvi žiedines sankryžas, pateikti lentelėje.

Lentelė 6. Apskaičiuoti atmosferos teršalų kiekiai įrengus tunelį ir dvi žiedines sankryžas.

Vieta	CO ₂ , kg/h	CO, kg/h	LOJ, kg/h	NO _x , kg/h
Pietinė žiedinė sankryža (Geležinkelio g. - Fabriko g. - Vokės g.)	101,5	4,9	0,148	0,157
Šiaurinė žiedinė sankryža (Klevų al. – Vilniaus g. – Klevų al.)	59,9	3,7	0,091	0,110

Taršos sklaidos modeliavimas

Naudojant atmosferos oro taršos sklaidos modeliavimo programą *Aermod View* buvo atliktas teršalų pasiskirstymo modeliavimas Lentvario pervažai. Modeliavimui pasirinkti 4 variantai: 2013 m. esamos pervažos, 2031 m. 0 varianto, 2013 m. projektinio varianto (tunelis su dviem žiedais) ir 2031 m. projektinio varianto. Modeliavimo rezultatų vizualizacija pateikta 2 priede. Ribinės modeliuotų teršalų vertės pateiktos 7 lentelėje.

Lentelė 7. Teršalų, kurių sklaida modeliuota ribinės vertės ir santykinai švarių Lietuvos kaimiškųjų vietovių aplinkos oro teršalų vidutinių metinių koncentracijų vertės.

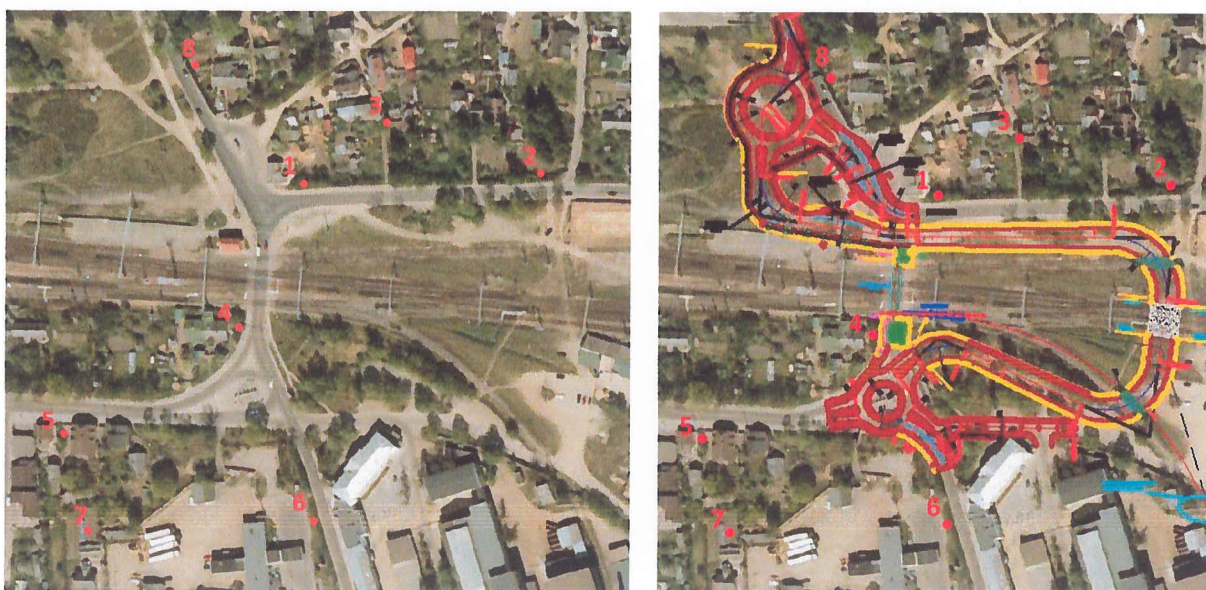
Teršalas	Vidurkinimo laikotarpis	Ribinė vertė ⁷	Santykinai švarių Lietuvos kaimiškųjų vietovių aplinkos oro teršalų vidutinių metinių koncentracijų vertės ⁸
CO	8 val.	10 mg/m ³	-
KD ₁₀	Kalendoriniai metai	40 µg/m ³	11,0
NO _x	Kalendoriniai metai	30 µg/m ³	5,9

8 lentelėje pateiktos teršalų koncentracijų vertės kontroliniuose taškuose šalia esamų ir projektuojamų kelių bei gyvenamojoje teritorijoje. Kontrolinių taškų vietos esamos ir projektinės situacijos atžvilgiu pateiktos 12 pav.

⁷ <http://oras.gamta.lt/cms/index?rubricId=260ccbe8-5401-4f3b-adb1-b4ab1b9aa2b5>

⁸ http://oras.gamta.lt/files/Santyk_svarios_kaimo_fonines_2013_1.pdf

Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (specialusis planas).
Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atrankos dokumentas



Pav. 12. Kontrolinių taškų vietos esamos ir projektinės situacijos atžvilgiu.

Lentelė 8. Teršalų koncentracijų vertės kontroliniuose taškuose gautos modeliavimo metu.

Teršalas	Kontrolinis taškas	Esama pervažė 2013 m. $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0 variantas 2031 m. $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Projektinis variantas 2013 m. $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Projektinis variantas 2031 m. $\mu\text{g}/\text{m}^3$
CO (8h)	1	389,51	406,61	378,83	371,19
	2	390,92	395,80	391,10	384,28
	3	338,40	344,82	338,40	334,90
	4	641,96	732,86	394,53	385,31
	5	432,62	449,98	429,85	421,92
	6	431,81	439,44	424,74	412,48
	7	366,09	371,20	366,90	360,48
	8	418,14	429,50	389,75	380,82
KD ₁₀ (metinė)	1	13,20	13,12	13,23	13,12
	2	13,29	13,17	13,26	13,14
	3	13,06	13,04	13,10	13,04
	4	13,21	13,13	13,17	13,10
	5	13,07	13,04	13,05	13,03
	6	13,11	13,07	13,10	13,07
	7	13,02	13,01	13,02	13,01
	8	13,35	13,22	13,21	13,12
NO _x (metinė)	1	7,13	4,49	6,51	4,40
	2	9,23	5,64	8,52	5,00
	3	2,34	1,80	3,43	2,16
	4	6,09	3,96	5,51	3,36
	5	2,43	1,68	1,85	1,61
	6	3,84	2,52	3,60	2,27
	7	0,99	0,80	0,97	0,79
	8	10,89	6,72	6,70	3,99

Iš koncentracijų reikšmių kontroliniuose taškuose matoma, kad įvykdžius projektą ženkliai sumažės teršalų koncentracija ties esama pervažė, prie esamų ir projektuojamų kelių bei gyvenamojoje teritorijoje. Įvykdžius projektą kai kurios koncentracijų reikšmės nukris iki 0 varianto perspektyvinių reikšmių. Atmosferos oro tarša aplink pervažė sumažės dėl padidėjusio autotransporto greičio ir sumažėjusių prastovų, o perspektyvoje, dėl patobulėjusių vidaus degimo variklių technologijų. Koncentracijų reikšmės nesiekia ir neviršija reglamentuojamų (7 lentelėje nurodytų) ribinių reikšmių.

3.2.3.3 Vibracija

Statybos metu kai kuriuos su sunkiaisiais mechanizmais dirbančius darbuotojus laikinai gali veikti padidėjusi vibracija. Vibracijos veiksniams minimizuoti privalo būti laikomasi darbų saugos, darbo ir poilsio režimo normų.

3.2.3.4 Vanduo

Požeminis vanduo

Tyrinėjimų metu 2013 metų liepos mėnesį gręžiniuose sutikti paviršutinio tipo (podirvio) vandenys.

Paviršutinio tipo (podirvio) vanduo sutiktas 3,5 m gylyje. Šis vanduo laikosi žvyringame dulkingame smėlyje (SD), kuriuose yra molio lęšių ir sulėtina vandens prasiskverbimą į gilesnius sluoksnius. Lietingais laikotarpiais ir pavasarinio polaidžio metu požeminis vanduo gali pakilti apie 1,0 m nuo dabartinio esamo lygio.

Aktyvių dabartinių geologinių procesų nepastebėta. Inžinerinės geologinės sąlygos yra pakankamai geros.

Artimiausias pervažai esantis eksploatacinis požeminio vandens gręžinys (Nr. 554) pagal Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos Ministerijos duomenis yra apie 400 m nuo pervažos, pietvakarių kryptimi.

Lentvario vandenvietė nuo pervažos nutolusi apie 900 m, o vandenvietės SAZ 3A juosta nuo pervažos nutolusi 400 m atstumu (13 pav.).



Pav. 13. Lentvario vandenvietė ir jos SAZ (mėlyna spalva).

Paviršinis vanduo

Planuojama įrengti susisiekimo struktūra nekerta ir nesiriboja su paviršiniais vandens telkiniais, kuriems būtų nustatomos paviršinių vandens telkinių apsaugos zonos ir pakrantės apsaugos zonos

juostos pagal aplinkos ministro įsakymą „Dėl paviršinių vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrančių apsaugos juostų nustatymo taisyklių patvirtinimo“ (2001, Nr. 95-3372; 2013, Nr. 30-1489).

Artimiausias pervažai paviršinio vandens telkinys yra su Lentvario ežeru susijungusi paviršinio vandens sancaupa – ežeras Bevardis (pakrantės apsaugos juosta ir vandens telkinio apsaugos zona – 5 m⁹), nuo pervažos nutolęs 300 m šiaurės vakarų kryptimi.

Rekonstrukcijos darbai turi būti atliekami nepažeidžiant vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų apsaugos režimo reikalavimų, t.y. paisant veiklos draudimų, nurodytų Saugomų teritorijų įstatymo (1993, Nr. 63-1188; 2012, Nr. 53-2642) 20 straipsnyje bei LR Vyriausybės nutarimo Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo“ (1992, Nr. 22-652, 2012, Nr. 80-4168) XXIX skyriuje.

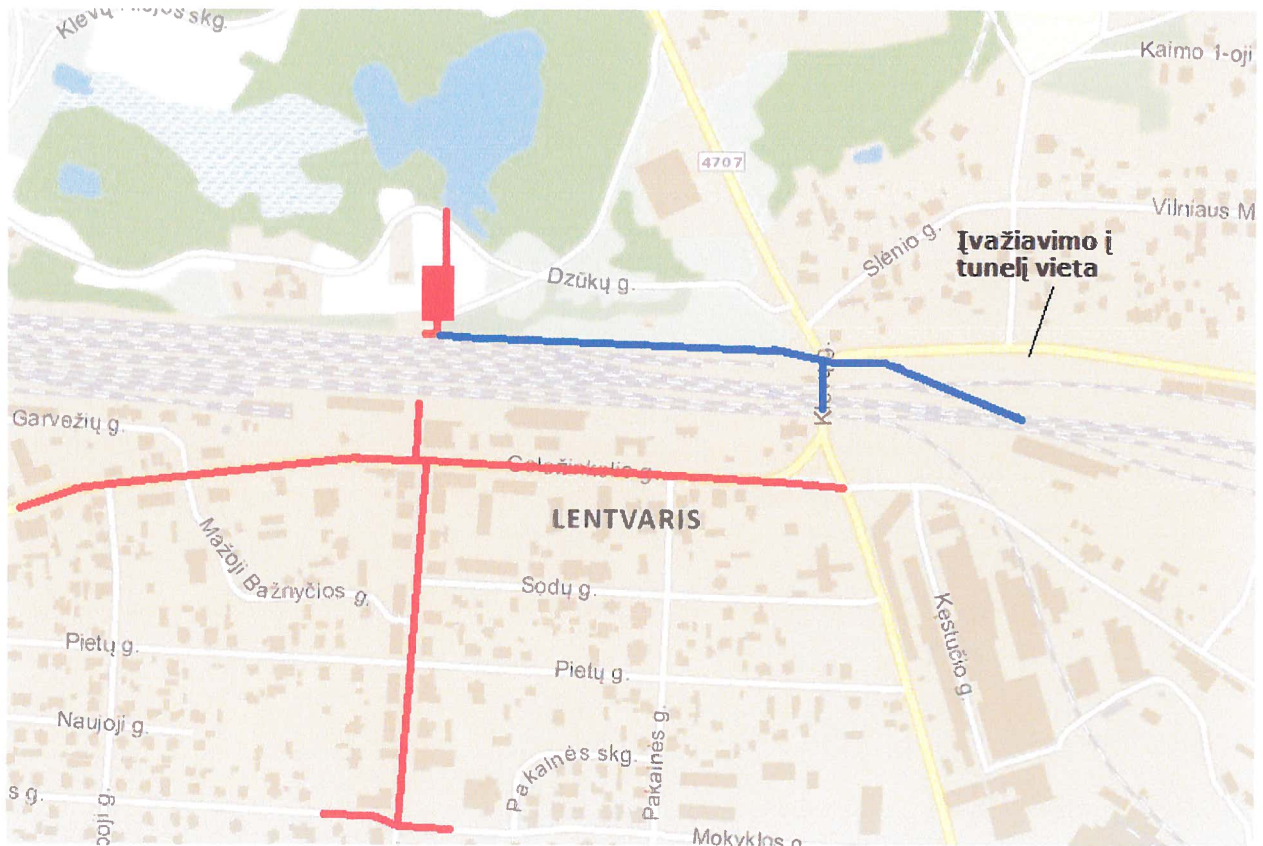
Rangovas įpareigojamas vandens telkinių pakrantės apsaugos juostose neįrengti statybviečių, nelaikyti statybinių medžiagų, dirvožemio, atliekų, nestatyti sunkiųjų mechanizmų bei nevykdyti kitos veiklos, kuri galėtų turėti tiesioginį neigiamą poveikį upei arba riboti jos naudojimo visuomenės poreikiams galimybes.

2011 metais Trakų rajono savivaldybė inicijavo projektą „Bevardžio ežero Lentvario mieste valymas“, kurio metu numatyta išvalyti ežerą užterštą nevalytomis lietaus nuotekomis, taip pagerinant ekologinę jo būklę. Pagal galutinės atrankos išvados, dėl planuojamos ūkinės veiklos „Bevardžio ežero Lentvario mieste valymo“ poveikio aplinkai vertinimo, pastabas ir pasiūlymus ežerą Bevardis tikslinga valyti kartu įgyvendinant taršos, patenkančios į ežerą su Lentvario miesto nevalytomis paviršinėmis nuotekomis, sumažinimo arba nutraukimo priemones. Šiuo metu projektas yra baigtas įgyvendinti.

Priemonės, susijusios su nevalytų paviršinių nuotekų sumažinimu, yra diegiamos įgyvendinant projektą „Lentvario miesto pietinės dalies (Bažnyčios, Lauko ir Geležinkelio) gatvių rekonstravimas“. Projekto įgyvendinimo metu įrenginėjami paviršinių nuotekų tinklai bei valymo įrenginiai. Įrengus tinklus nuotekos bus surenkamos ir išvalomos nuo ~3,71 ha ploto. Gatvių rekonstravimo, lietaus nuotekų tinklų ir valymo įrenginių įrengimo darbų pradžia 2012 m. balandžio mėn. 1 d., numatyta darbų pabaiga – 2014 m. gruodžio mėn. (šiuo metu užsitęsę darbai yra baigiamojame etape).

Įvykdžius šiuos projektus bus galimybė prisijungti prie paviršinių lietaus nuotakų tinklų ir valymo įrenginių. Nuo pietinės teritorijos dalies bus tiesiogiai prisijungta prie lietaus nuotekų tinklų, tuo tarpu šiaurinės dalies nuotekos bus surenkamos įrengus papildomus tinklus. Gatvės, prie kurių įrenginėjami paviršinių nuotekų nuvedimo tinklai ir valymo įrenginių vieta pažymėta 14 pav.

⁹ Remiantis Paviršinio vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrančių apsaugos juostų nustatymo tvarka, patvirtintą LR aplinkos ministro įsakymu 2001 m. lapkričio 7 d. Nr. 540 (2001, Nr.95–3372; 2013, Nr. 30-1489) ir „Bevardžio ežero Lentvario mieste valymo (praėties taršos padarinių likvidavimo) darbų“ galimybių studija (2011 m.).



Pav. 14. Įrengiami paviršinių lietaus nuotekų tinklai ir valymo įrenginiai Lentvaryje. Tinklai ir įrenginiai įrengiami pagal projektą „Lentvario miesto pietinės dalies (Bažnyčios, Lauko ir Geležinkelio) gatvių rekonstravimas“ pažymėti raudonai, preliminarus prisijungimas prie statomų valymo įrenginių šiaurinėje pervažos pusėje pažymėtas mėlynai.

Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius paviršinės lietaus nuotekos bus papildomai surinktos ir išvalytos nuo ~0,5 ha ploto, todėl sumažės bendras patenkančių į Bevardžio ežerą ir aplinką nevalytų nuotekų kiekis.

3.2.3.5 Dirvožemis

Informacija apie vietovės dirvožemį ir žemės gelmes

UAB „Kelprojektas“ plano įgyvendinimo vietoje (kur numatytas tunelis) atliko geologinius tyrimus, pagal kuriuos technogeniniai dariniai sutikti abiejose iš dviejų darytų gręžinių. Iš viršaus supiltus gruntus sudaro vidutinio rupumo dulkingasis smėlis. Šis smėlis yra su gausia žvyro ir molio priemaiša, o sluoksnio padas pasiektas 0,8-2,0 m gylyje. Giliau yra supiltas molingasis smėlis, kurio sluoksnio storis kinta nuo 1,1 m iki 2,2 m. Technogeninių darinių padas pasiektas 3,0-3,1 m gylyje.

Visuose darytuose gręžiniuose, po technogeniniais dariniais 3,0-3,1 m gylyje, buvo sutikti Baltijos posvitės fliuvioglacialiniai dariniai. Šiuos darinius iš viršaus sudaro žvyringas dulkingasis smėlis. Sluoksnio storis yra 1,9-3,0 m, o padas pasiektas 5,0-6,0 gylyje. Po smėliais susiklostęs dulkingasis žvyras su gargždo priemaiša ir smėlio tarp sluoksniais. Dulkingasis žvyras su gausia gargždo ir riedulių priemaiša susiklostęs 10,0 m gylyje pietinėje ir 13,5 m gylyje šiaurinėje dalyje.

Dirvožemio taršos kontrolė

Atliekant planuojamos ūkinės veiklos pakeitimus, žemės darbai bus atliekami laisvame sklype, todėl jie nesąlygos reikšmingo teritorijos dirvožemio erozijos intensyvumo padidėjimo.

Atliekant žemės darbus, paruošiamuosius darbus, laikinų statybos aikštelių ar medžiagų laikymo aikštelių bei laikinų privažiavimo kelių įrengimo darbus derlingas dirvožemio sluoksnis nuimamas. Nuimtas derlingas dirvožemio sluoksnis bus išsaugojamas ir baigus darbus panaudotas žemės paviršių rekultivacijai ir darbų pabaigoje panaudojamas rekultivacijai apsėjant žole.

Statybos metu Rangovas įpareigotas laikytis žemiau išvardintų reikalavimų:

- Derlingo dirvožemio sluoksnis turi būti išsaugojamas, parenkama tinkama vieta saugojimui ir panaudojimas šlaitų sutvirtinimui.
- Statybos metu reikia minimalizuoti teritorijos su atviru dirvožemiu plotą. Vienu metu reikia kuo mažiau laikyti nestabilizuotų plotų.
- Numatyti priemonės 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.
- Atlikus darbus, būtina kuo skubiau vietovę stabilizuoti (sutvirtinti). Stabilizavimui reikia panaudoti nuimtą derlingą dirvožemį greitai augančiais augmenijai sėti.
- Tokiu atveju, jeigu ilgai bus vykdomi darbai, reikia laikinai stabilizuoti vietovę. Tam tikslui gali būti naudojama laikina augmenija, arba net pūvingos medžiagos.
- Tinkamai paruošti (izoliuoti) statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietas.

3.2.4 Ar teritorija yra jautri ir (arba) vertinga aplinkos apsaugos požiūriu

Specialiojo plano įgyvendinimo teritorijos ribose nėra jautrių aplinkos apsaugos požiūriu teritorijų - kultūros paveldo vertybių, saugomų teritorijų, „Natura 2000“ teritorijų, kuriems plano sprendinių įgyvendinimas gali turėti reikšmingas pasekmes.

Artimiausia saugoma teritorija *Naujojo Lentvario botaninis draustinis* yra nutolusi 1,4 km į šiaurės rytus nuo pervažos, artimiausia „Natura 2000“ tinklo teritorija BAST „*Kiemeliškių kaimo apylinkės*“ yra nutolusi 2,4 km į šiaurę nuo geležinkelio pervažos.

3.2.5. Kita informacija

Kraštovaizdis

Nagrinėjama teritorija yra bemaž centrinėje Lentvario miesto dalyje. Gamtinio požiūriu zonoje, kur kalvoto moreninio masyvo pietinės nuošlaitės leidžiasi į smėlingą zandrinę lygumą, o geležinkelio trasa yra tapusi savotiška skiriamąja linija tarp šių skirtingo charakterio kraštovaizdinių arealų. Nagrinėjamai teritorijai būdingas tiesiant geležinkelį ir gatves stipriai performuotas paviršiaus reljefas, nėra natūralios augmenijos. Pagrindinis nagrinėjamos teritorijos kraštovaizdžio bruožas – aukštas antropogeninio įsavinimo laipsnis – teritorijoje vyrauja technogeniniai elementai (geležinkelio, gatvių) ir tik pietrytinėje nagrinėjamos teritorijos dalyje yra nedidelis žalias plotas, apaugęs medžiais ir krūmais. Atsižvelgiant į teritoriją, specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas nepakeis kraštovaizdžio natūralumo laipsnio bei neturės neigiamo poveikio kraštovaizdžio įvairovei ir estetinei kokybei.

4. Informacija apie plano ar programos įgyvendinimo pasekmių aplinkai reikšmingumą

Aplinkos komponentai	Plano ar programos sprendiniai		Motyvai, pastabos
	0 variantas	Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymas.	
	Plano ar programos sprendinių įgyvendinimo pasekmių aplinkai reikšmingumas		
Paviršinis vanduo	0	+	Numatomas teigiamas poveikis, kadangi įgyvendinus specialiojo plano sprendinius paviršinės lietaus nuotekos bus papildomai surinktos ir išvalytos nuo ~0,5 ha ploto, todėl sumažės bendras patenkančių į Bevardžio ežerą ir aplinką nevalytų nuotekų kiekis.
Požeminis vanduo	0	0	Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių požeminiam vandeniui nenumatoma.
Aplinkos oras	0	+	Įrengus dvi žiedines sankryžas ir tunelį padidės vidutinis automobilių važiavimo greitis, važiavimas rekonstruotomis gatvėmis taps tolygesnis, išsispres grūsčių prie pervažos problema, sutrumpės transporto priemonių stovėjimo prie sankryžų laikas, todėl ženkliai sumažės teršalų koncentracija ties esama pervaža, prie esamų ir projektuojamų kelių bei gyvenamojoje teritorijoje.
Klimato veiksniai	0	+	Plano sprendiniai dėl savo pobūdžio ir masto nesąlygos didelio klimato veiksnių pokyčio, tačiau prognozuojamas CO ₂ emisijos sumažėjimas.
Dirvožemis	0	0	Reikšmingų teigiamų ar neigiamų pasekmių neprognozuojama. Numatomos apsaugos priemonės kelio statybos ir eksploatavimo metu.
Natūralios buveinės ir biologinė įvairovė (įsk. pasekmes gyvūnijai ir augalijai)	0	0	Specialiojo plano įgyvendinimo teritorijos ribose nėra saugomų gyvūnijos ir augalijos rūšių, taip pat jautrių aplinkos apsaugos požiūriu teritorijų - saugomų ir „Natura 2000“ teritorijų, kuriems plano sprendinių įgyvendinimas gali turėti reikšmingas pasekmes.
Kraštovaizdis	0	0	Atsižvelgiant į teritoriją, specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas nepakeis kraštovaizdžio natūralumo laipsnio bei neturės neigiamo poveikio kraštovaizdžio įvairovei ir estetinei kokybei.
Kultūros paveldas	0	0	Atsižvelgiant į saugomų kultūros paveldo objektų teritorijų nuotolį bei jose identifikuotų registruotų nekilnojamųjų kultūros vertybių ir saugomų objektų atžvilgiu, nebus neigiamo mechaninio ir vizualinės taršos poveikio minėtoms vertybėms.

Materialiniai antropogeniniai ištekliai	0	+	Įgyvendinant specialųjį planą materialiniai antropogeniniai ištekliai padidės. Susisiekimo komunikacijų inžinerinė infrastruktūra patenkins gyventojų poreikius ir pagerins gyvenimo kokybę.
Neatsinaujinantys ir atsinaujinantys gamtos ištekliai	0	0	Specialiojo plano sprendiniai neturės reikšmingų pasekmių neatsinaujinantiems ir atsinaujinantiems gamtos ištekliais.
Žmonių sveikata	0	+	Sveikatos požiūriu projektas žymiai pagerins situaciją. Įgyvendinus numatomus sprendinius (pastačius tunelinį pravažiavimą) ir įrengus triukšmo sienutes, reglamentuojami pagal HN33:2011 triukšmo lygiai artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje viršyti nebus, o akustinė situacija artimiausioje gyvenamųjų namų aplinkoje, lyginant su esama padėtimi pagerės. Sumažėjusi oro tarša taip pat turės teigiamą poveikį žmonių sveikatai.
Žmonių gerovė	0	+	Įgyvendinami specialiojo plano sprendiniai numato reikšmingas teigiamas pasekmes žmonių gerovei, kadangi susisiekimas taps patogesnis ir saugesnis, sumažės spūstys, pagerės gyvenamosios aplinkos kokybė, saugumas, o kartu ir žmonių gerovė.
Žmonių saugumas	0	+	Plano sprendiniai – tunelinis pravažiavimas po geležinkelio ir tunelinis pėsčiųjų perėjimas – lems didesnę eismo dalyvių saugą.
Aplinkos komponentų ir pasekmių jiems tarpusavio sąveika	0	+	Specialiojo plano sprendiniai turės reikšmingos įtakos aplinkos komponentų ir pasekmių jiems tarpusavio sąveikai dėl pagerėsiančio visų eismo dalyvių saugumo, planas prisidėtų prie oro užterštumo ir triukšmo gyvenamojoje aplinkoje sumažėjimo. Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius pagerės socialinis komfortabilumas ir susisiekimas.

- + tikėtinos reikšmingos teigiamos pasekmės.
- tikėtinos reikšmingos neigiamos pasekmės.
- + / - tikėtinos tiek teigiamos, tiek neigiamos pasekmės.
- 0 nenumatoma nei teigiamų, nei neigiamų reikšmingų pasekmių.
- ? nepakanka informacijos.

5. Kita informacija

5.1 Informacija apie priemones, numatytas neigiamų pasekmių aplinkai prevencijai vykdyti, pasekmėms sumažinti ar kompensuoti

Triukšmui nuo traukinių ir autotransporto eismo sumažinti iki leidžiamų lygių numatyta įrengti triukšmo sienutes. Surenkamas lietaus vanduo nuo gatvių numatomas nuvesti į gamtinę aplinką per vandens valymo įrenginius.

Papildomos specialiosios priemonės neigiamam poveikiui aplinkai sumažinti ar kompensuoti nenumatomos, nes vienas iš projekto įgyvendinimo rezultatų ir bus poveikio pervažos aplinkai sumažėjimas.

5.2. Informacija apie galimą visuomenės nepasitenkinimą planu ar programa

Visuomenės nepasitenkinimas ūkine veikla neprognozuojamas, nes bus ženkliai sumažintos transporto spūstys ties geležinkelio pervažą, įrengtos patogios žiedinės sankryžos, leisiančios sumažinti

Lentvario miesto dalies susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planas (specialusis planas).
Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo atrankos dokumentas

bendrą kelionės laiką. Taip pat bus sudarytos sąlygos greitam ir saugiam, automobilių ir traukinių neribojamam, pėsčiųjų perėjimui per pervažą. Rekonstruojamose gatvėse bus įrengti pėsčiųjų šaligatviai. Atsižvelgus į sutaupyto laiko, patogumo ir saugumo faktorius prognozuojama, kad vietinė bendruomenė į projektą žiūrės pozityviai.