

## INFORMACIJA APIE PRIIMTĄ SPRENDIMĄ DĖL A5 KAUNAS-MARIJAMPOLĖ-SUVALKAI 23,40-35,40 KM. KELIO RuoŽO REKONSTRAVIMO LEISTINUMO POVEIKIO APLINKAI POŽIŪRIU

### 1. Planuojamos ūkinės veiklos užsakovas.

Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos. J. Basanavičiaus g.36, LT-03109 Vilnius, tel: 8 5 2329600, faksas (8 5) 232 96 09, el.paštas: [info@lakd.lt](mailto:info@lakd.lt).

### 2. Poveikio aplinkai vertinimo dokumentų rengėjas.

UAB „Kelprojektas“ I. Kanto g. 25, LT-44296 Kaunas, telefonas: +370 22 31 86, faksas: +370 20 52 27, el.paštas: [info@kelprojektas.lt](mailto:info@kelprojektas.lt)

### 3. Planuojamos ūkinės veiklos pavadinimas.

A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,40 - 35,40 km kelio ruožo rekonstravimas.

### 4. Planuojamos ūkinės veiklos vieta.

Kelio rekonstrukcijos trasa yra Lietuvos pietvakariuose, tęsiasi per Kauno apskritį, Prienų rajono savivaldybę, Veiverių seniūniją.

### 5. Planuojamos ūkinės veiklos aprašymas.

A5 Kauno – Marijampolės – Suvalkų kelias yra *Via Baltica* kelio dalis. Nagrinėjamo ruožo dalis - nuo 23,40 - 35,40 km - nutiesta 1997 – 2000 metais. Kelias atidarytas eismui 2000 m. lapkričio mėn. Šiuo metu 23,40 - 35,40 km ruožas atitinka pusę automagistralės kategorijos kelią. Rengiant poveikio aplinkai vertinimą svarstomos dvi kelio alternatyvos: 0 varianto (nieko nedarymo) alternatyva; A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,40 - 35,40 km kelio ruožo rekonstravimo iš dviejų eismo juostų į keturias alternatyva. Šį ruožą numatoma rekonstruoti nutiesiant dar dvi eismo juostas - prie jau nutiestos kairiosios būsimos automagistralės kelio juostos įrengti dešiniąją kelio juostą. Naują juostą planuojama tiesti jau įrengto kelio dešine puse su 7,0 m pločio skiriamąja juosta ( iš kurios 5,5 m žalioji juosta ). Naujos juodos dangos plotis bus 11,25 m. Saugiam eismui ir automagistralės kelio kategorijai užtikrinti, nuvažos į šalia kelio esančius sklypus naikinamos. Abipus rekonstruojamo kelio, Prienų rajono savivaldybės ruože 23,40 – 35,40 km, suprojektuoti jungiamieji keliai, kuriais sklypų ir sodybų savininkai per sankirtas bei skirtingų lygių sankryžą gali kirsti arba patekti į A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai kelią. Nuo jungiamųjų kelių rengiamos nuvažos į žemės sklypus bei sodybas. Dalis jungiamųjų kelių asfaltuojami su žvyro danga, dalis – su asfalto danga. Rengiant magistralinio kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai kelio ruožo 23,40 - 35,40 km rekonstravimo į automagistralę kategoriją, vieno lygio sankryžos su rajoniniais ir vietinės reikšmės keliais panaikinamos. 25,85 km ir 27,85 km įrengiamos sankirtos, o 31,68 km įrengiama skirtingų lygių sankryža. Nuvažos rekonstruojamame kelio ruože išardomos, paliekamos ir rekonstruojamos tik netipinės įvažos į degalines ir nuvažos iš jų (24,39 km dešinėje ir 29,51 km bei 34,30 km kairėje A5 kelio pusėje). Įrengus sankirtas ir jungiamuosius kelius ženkliai pagerės eismo saugumas. Atlikus A5 kelio Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,40-35,40 km rekonstrukciją numatomas lengvųjų automobilių greitis 130(110) km/val., o sunkvežimių – 90 km/val.

Vanduo. Į kelio trasą nepatenka vandenviečių ir jų sanitarinių zonų, gruntinio vandens gręžinių bei šulinių. Specializuotos poveikio mažinimo priemonės požeminio vandens apsaugai nenumatomos. Kelio ruožas nuo 23,40 iki 35,40 km kerta keturias upes: 28,3 km upę Olupis (pakrantės apsaugos juosta – 2,5 m, apsaugos zona sutampa su pakrantės apsaugos juosta – 2,5 m), 28,7 km upę Viemuonia (pakrantės apsaugos juosta – 2,5 m, apsaugos zona – 100 m), 30,1

km upę Viemuonis (pakrantės apsaugos juosta – 2,5 m, apsaugos zona sutampa su pakrantės apsaugos juosta – 2,5 m), ir 34,2 km upę Bajormūšis (pakrantės apsaugos juosta – 2,5 m, apsaugos zona – 100 m). Numatyta visame rekonstruojamame ruože (kairėje kelio pusėje) ties dangos briauna įrengti laikiną asfaltbetonio volelį, nukreipiantį paviršines nuotekas nuo kelio į kas 50-100 m (priklausomai nuo apskaičiuoto nuotekų kiekio) išdėstytus elastingus drenazo vamzdžius iš gofruoto plastiko, skirtus nuotekoms nuleisti prie pylimo pado. Ši nuotekų nuleidimo sistema naudojama tol, kol sudrygsta ir sutankėja šlaituose pasėta žolė, bet ne trumpiau kaip 2 metus.

Aplinkos oras. Esamojoje situacijoje 2014 metais NO<sub>2</sub> koncentracija visuose kontroliniuose taškuose viršija ribines leistinas vertes, visų kitų oro teršalų koncentracijos esamojoje situacijoje (2014 m.) nėra viršijamos. Įgyvendinus projektą 2018 metais sumodeliuota NO<sub>2</sub> koncentracija kontroliniuose taškuose nebeviršija leistinų ribinių verčių. Teršalų koncentracijos kontroliniuose taškuose įgyvendinus projektą (2018 m.) sumažės dėl automobilinio transporto atsinaujinimo, tai tiesiogiai susiję su mažesnėmis emisijomis iš modernizuotų vidaus degimo variklių ir griežtesnių reikalavimų registruojant naujus automobilius. Lyginant projektinį 2034 m. variantą su 0 variantu 2034 m. CO<sub>2</sub> emisija iš autotransporto nagrinėjamame kelių tinkle padidėtų apie 2,3%, CO padidėtų – 25,8%, NO<sub>2</sub> padidėtų – 3,4%. Kietųjų dalelių emisija sumažėtų - KD<sub>2,5</sub> – 6,1%, KD<sub>10</sub> – 14%, SO<sub>2</sub> emisijos padidėtų 0,9 %, švino emisija sumažėja net 85%, o benzeno – padidėja apie 1,1%. Koncentracijų vertės perspektyvoje visais atvejais nesiekia ir neviršija nustatytų didžiausių ribinių teršalų koncentracijos aplinkoje verčių. 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<sub>n</sub>H<sub>m</sub>), formaldehidu (H<sub>2</sub>CO) bei nedideliais kiekiais fenolio (C<sub>6</sub>H<sub>5</sub>OH).

Triukšmas ir vibracija. 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 iki 2034 m. palyginti su 2014 m. bendras eismo intensyvumas (sunkaus ir lengvojo autotransporto) rekonstruojamo kelio A5 ruože išaugs 31,5 % (sunkaus transporto – 26,4 %). Siekiant tikslesnių skaičiavimų rezultatų, buvo įvertintas ne tik kelio A5 eismo intensyvumas, bet ir šį kelią kertančių kitų kelių eismo intensyvumas. Projektinio varianto skaičiavimuose naudotas ne maksimalus leistinas lengvųjų automobilių greitis šiltuoju ir šaltuoju metų laiku, o vidutinis metinis lengvųjų automobilių greitis pagal kitų Lietuvos automagistralių (A1, A2) vidutinį metinį lengvųjų automobilių greitį, kuris, kaip rodo oficialūs stacionarių greičio matuoklių duomenys, vidutiniškai siekia 110 km/h. Remiantis atliktais skaičiavimais, vertinant esamą situaciją (2014 m.), eismas kelio ruožu 23,4-35,4 km yra intensyvus net ir nakties metu, didžiausias triukšmo ribinių verčių viršijimas fiksuojamas naktį ir vietomis, kur yra palankiausios aplinkos sąlygos triukšmui skliti, viršnorminio triukšmo zona nakties metu siekia apie 159 m nuo kelio ašies. Į plačiausią nakties meto viršnorminio triukšmo zoną patenka 10 gyvenamųjų namų ir 13 gyvenamųjų namų aplinkos (sklypų). Perspektyvoje išaugsiantis eismo intensyvumas lems didesnę triukšmo lygį kelio aplinkoje. Todėl, jeigu projektas nebūtų įgyvendinamas (0 variantas), plačiausia nakties meto triukšmo zona ruože padidėtų iki 197 m (38 m didesnė nei esamoje situacijoje). 2034 m. į plačiausią nakties meto 197 m viršnorminio triukšmo zoną patektų 13 gyvenamųjų namų ir 13 gyvenamųjų namų aplinkos (sklypų), t.y. 3 gyvenamaisiais namais daugiau nei esamoje situacijoje. Siekiant užtikrinti norminį triukšmo lygį gyvenamoje aplinkoje, reikėtų taikyti triukšmą mažinančią priemonę – įrengti triukšmo užtvartas.

Iš viso gyvenamųjų namų ir gyvenamųjų aplinkų apsaugai reikėtų įrengti ~4,46 km ilgio 3,5-5,5 m aukščio triukšmo užtvarų. Prie pat kelio gyvenamųjų namų nėra. Galimas garso bangų vibracijas slopins greta artimiausių gyvenamųjų teritorijų numatomos įrengti triukšmo užtvaros. Darbų metu rangovas triukšmingų ir vibraciją keliančių darbų laiką turės derinti su savivaldybe ir informuoti aplinkinių pastatų gyventojus.

Dirvožemis. Kelyje A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,4-35,4 km, šalia kelio sankasos yra susidaręs 0,1-0,4 m dirvožemio humuso sluoksnis. Nagrinėjamojo kelio koridoriuje vyrauja velėniniai jauriniai glėjiški bei velėniniai glėjiški pajaurėję dirvožemiai. Kaip rodo Lietuvos kelių aplinkoje atliekami dirvožemio užterštumo tyrimai, eksploatuojamo kelio autotransporto eismo generuojama tarša naftos produktais, sieros junginiais, sunkiaisiais metalais yra pastebimas, tačiau poveikis nėra kritinis ir nekelia reikšmingo neigiamo poveikio aplinkai ar tiesioginio pavojaus žmogui ir jo sveikatai. Pagal Lietuvos higienos normoje HN 60:2004 pateiktą klasifikaciją, didžioji dalis planuojamoje ūkinėje teritorijoje vyraujančių dirvožemių (priesmėliai) priskiriami atspariems cheminės taršos poveikiui. Laikantis numatytų aplinkosauginių priemonių statybos metu tiesiamo bei eksploatuojamo kelio poveikis dirvožemiui nebus reikšmingas.

Žemės gelmės. Rekonstruojamo kelio aplinkoje vertingų, saugomų geologinių objektų. Naudingųjų iškasenų telkinių ir išteklių plotų kelio aplinkoje nėra.

Biologinė įvairovė ir saugomos teritorijos. Numatomo rekonstruoti kelio ruože nuo 23,40 iki 35,40 km nuo 2003 metų iki 2014 metų pabaigos yra įregistruota 11 eismo įvykių su laukiniais gyvūnais. Kelyje žūstantys laukiniai gyvūnai kelia grėsmę vairuotojų saugumui. Gyvūnų žuvimas kelyje gali turėti neigiamą poveikį laukinių gyvūnų populiacijų būklei. Manoma, kad didelis pilkųjų kiškių žuvimas A5 kelyje galėjo prisidėti prie kiškių populiacijos mažėjimo Pietų Lietuvoje. Dėl šių priežasčių, rekonstruojant kelio ruožą būtina taikyti aplinkosaugines priemones, kurios padėtų apsaugoti tiek vairuotojus tiek laukinius gyvūnus. Kelio ruožo kairėje įrengiamos ~9,51 km, dešinėje – ~9,64 km ilgio ir 2,0-2,5 m aukščio tvoros nuo laukinių gyvūnų. Aptvertame kelio ruože preliminariai numatoma įrengti 26 nušokimo rampas arba vienverius vartelius. Taip pat įrengiama nauja perėja po keliu 30,65 km žvėrių migracijai. Didelio diametro pralaidos ties 28,36 km ir 34,24 km adaptuojamos smulkios faunos migravimui. Gyvūnams nukreipti į praėjimą įrengiamas apželdinimas. Artimiausia rekonstruojamam kelio ruožui saugoma teritorija yra Skriaudžių geomorfologinis draustinis, nuo A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai kelio nutolęs ~50 m atstumu. Skriaudžių geomorfologinis draustinis skirtas išsaugoti Veiverių moreninio gūbrio fragmentams. Kelio rekonstrukcijos metu reikšmingo neigiamo poveikio Skriaudžių geomorfologiniam draustinui nenumatoma. Galimas tik nežymus poveikis aukštinant kelio sankasą, kuris nepažeis Skriaudžių geomorfologinio draustinio reglamentų.

Kraštovaizdis. Nagrinėjamoje teritorijoje vyrauja kaimo kraštovaizdžio morfotipas, dominuoja atvirų erdvių agrarinis kraštovaizdis: ariami laukai ir šienaujamos ganyklos, daug pavienių apželdintų sodybų. Teritorija skaidoma tankaus kelių ir tipinių gyvenviečių tinklo. Didžiąją dalį teritorijos sudaro drenažu nusausinti ariamos žemės plotai, ganyklos. Natūralių, žmogaus nepaliestų plotų likę nedaug. Išskirtinę vertę turi Skriaudžių geomorfologinis draustinis, kuriame saugomas melioracijos nepaliestas Veiverių moreninio gūbrio ruožo fragmentas. Skriaudžių geomorfologinio draustinio teritorijoje kalvos statesniais šlaitais, vietomis apaugę krūmais ir pavieniais medžiais, kai kur — dirbamos žemės sklypai. Remiantis Prienų r. sav. turizmo ir rekreacijos planu, nagrinėjamo kelio koridoriuje nėra išskirtų poilsiaviečių – rekreacijos vietų. Planuojamas rekonstruoti kelio ruožas kerta numatomą dviračių trasą, planuojamą keliu Nr. 189 Prienai – Skriaudžiai. Didžioji dalis nagrinėjamos teritorijos praeina gamtinio karkaso

teritorijomis – kerta geoekologines takoskyras ir migracijos koridorius. Saugomų kraštovaizdžio teritorijų ar objektų nėra. Kelio rekonstravimas reikšmingo poveikio kraštovaizdžiui neturės. Po rekonstrukcijos išsaugus rekreacinis regiono patrauklumas dėl patogesnio ir saugesnio susisiekimo. Neigiamo poveikio rekreacijai nenumatoma. Atsižvelgiant į tai, kad įgyvendinant projektą rekonstruojamas jau esamas kelias ir pritaikomos įvairios aplinkosauginės priemonės, planuojama ūkinė veikla nesuardys esamų geoekologinių takoskyrų ir migracijos koridorių Vienuonio, Vienuonos ir Olupio upėse. Planuojama ūkinė veikla poveikio gamtiniam karkasui nedarys. Specializuotos gamtinį karkasą saugančios aplinkosauginės priemonės netaikomos.

Socialinė ekonominė aplinka. Artimiausiose rekonstruojamo kelio A5 ruožo 23,40-35,40 km esančiose gyvenvietėse – Veiveriuose ir Skriaudžiuose – yra įsikūrę socialiniai objektai. Veiveriuose – dvi mokymosi įstaigos, bažnyčia, biblioteka, dvi sveikatos priežiūros įstaigos. Skriaudžiuose – dvi mokymosi įstaigos, biblioteka, bažnyčia, muziejus, sveikatos priežiūros įstaiga. Magistralinio kelio A5 kelio rekonstruojamas ruožas 23,40-35,40 km kerta krašto kelią Nr. 189 Prienai – Skriaudžiai ir rajoninį kelią Nr. 3314 Klebiškis – Juodbūdis – Veiveriai, taip pat keletą vietinės reikšmės kelių. Planuojamos ūkinės veiklos metu sukurti naujų darbo vietų neplanuojama, todėl veikla įtakos ekonominėms sąlygoms ir vietovės darbo rinkai neturės. Planuojamos ūkinės veiklos poveikio demografijai nenumatoma. Įgyvendinus projektą, susisiekimas su toliau esančiais objektais (darbovietėmis, prekybos centrais, gydymo įstaigomis, rekreacinėmis teritorijomis) pagerės, taps saugesnis ir patogesnis. Siekiant užtikrinti saugumą, nagrinėjame kelio ruože planuojama tiesti jungiamuosius kelius. Gyventojai turėtų teigiamai įvertinti reikšmingai saugesnį ir daugeliu atvejų patogesnį važiavimą. Numatoma, kad planuojama ūkinė veikla kitoms ūkio šakoms (žemės ūkiui, pramonei, energetikai ir kt.) tiesioginio poveikio neturės. Galimas netiesioginis teigiamas poveikis dėl pagerėjusio susisiekimo ir patogesnio produkcijos transportavimo.

Kultūros paveldas. Kultūros paveldo objektai ir jų apsaugos zonos nepatenka į planuojamos ūkinės veiklos teritoriją. Artimiausias kultūros paveldo objektas yra Petkeliškių dvaro sodybos fragmentai už 300 m.

Poveikio visuomenės sveikatai vertinimas. Įgyvendinus projektą ir pritaikius aplinkosaugines bei gyventojų sveikatą saugančias priemones, reikšmingo neigiamo poveikio žmonių sveikatai nebus. Pritaikius priemones bus užtikrinama, kad aplinkos cheminės ir fizinės (triukšmo) taršos bendrieji ir specifiniai rodikliai neviršytų teisės aktuose numatytų ribinių verčių. Prognozuojami teigiami aplinkinių gyventojų sveikatai darančių įtaką veiksnių sukelti poveikiai: reikšmingas teigiamas poveikis gyventojų sveikatai, įrengus triukšmo sienutes ir sumažėjus triukšmo lygiui tiek gyvenamųjų pastatų viduje, tiek gyvenamojoje išorės aplinkoje; saugesnė ir patogesnė kelio infrastruktūra, nors ir nežymiai, bet turės teigiamą poveikį, skatinant rekreaciją bei su tuo susijusį žmonių fizinį aktyvumą. Eismo dalyviams numatomas reikšmingas teigiamas poveikis dėl pagerėjusio susisiekimo, padidėjusio eismo saugumo ir numatomo avarijų sumažėjimo. Sanitarinės apsaugos zonos magistraliniam keliams nenustatomos.

Monitoringo planas. Poveikio aplinkai sprendinių kontrolei numatomas monitoringo planas. Tyrimo objektai: akustinė tarša, apželdinimo efektyvumo įvertinimas, gyvūnų migracijai pritaikytų priemonių efektyvumo įvertinimas. Poveikio aplinkai vertinimo sprendinių kontrolę turėtų organizuoti projekto užsakovas, t.y. Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Alternatyvų palyginimas. Alternatyvų palyginimas atliktas požeminio ir paviršinio vandens, aplinkos oro, triukšmo ir vibracijos, dirvožemio, žemės gelmių, biologinės įvairovės, saugomų teritorijų, kraštovaizdžio, rekreacijos, gamtinio karkaso, socialinės ekonominės aplinkos, kultūros paveldo, poveikio visuomenės sveikatai, tarpvalstybinio poveikio ir ekstremalių



situacijų aspektais. Susumavus visus poveikio aplinkai balus nustatyta, kad įgyvendinus projektą numatomas reikšmingas teigiamas poveikis (+13 balai), o pasirinkus 0 varianto alternatyvą – neigiamas poveikis (-6 balai).

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

Kelio rekonstrukcijos ir eksploatacijos metu siūlomos aplinkosauginės priemonės. Apsauga nuo triukšmo: Kelio rekonstrukcijos metu turi būti: 1. 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; 2. Suderintos kelios reikšmingai triukšmingos operacijos, kad jos būtų atliekamos kartu. Bendras triukšmo lygis nebus reikšmingai didesnis. Atskirai atliekant operacijas, poveikio trukmė būtų ilgesnė; 3. Suplanuotas darbo procesas. Su triukšmą skleidžiančia darbų įranga gyvenamosiose teritorijose ir arti pavienių gyvenamųjų pastatų nebus dirbama švenčių ir poilsio dienomis, o darbo dienomis nedirbama vakaro (18:00–22:00 val.) ir nakties (22:00–06:00 val.) metu; 4. Naudojami mechanizmai su mažiausiomis triukšmingumo charakteristikomis. Eksploatacijos metu: Gyvenamųjų namų ir gyvenamųjų aplinkų apsaugai įrengiamos ~4,397 km ilgio 3,5-5,5 m aukščio triukšmo užtvartos. Biologinė įvairovė: Rekonstrukcijos metu: Želdinių apsaugai numatoma: 1. Nekrauti statybinių medžiagų, grunto, nestatyti mašinų ir mechanizmų po medžių lajomis; 2. Nepakeisti daugiau kaip 5 cm natūralaus grunto lygio prie medžių kamienų ir po medžių lajomis. Eksploatacijos metu: 1. Kelio kairėje įrengiama ~9,51 km, dešinėje – ~9,64 km ilgio ir 2,0-2,5 m aukščio tvoros nuo laukinių gyvūnų; 2. Aptvertame kelio ruože preliminariai numatoma įrengti 26 nušokimo rampas arba vienvėrius vartelius; 3. Įrengiama nauja perėja po keliu 30,65 km žvėrių migracijai; 4. Didelio diametro pralaidos ties 28,36 km ir 34,24 km adaptuojamos smulkios faunos migravimui; 5. Įrengiamas želdinimas gyvūnų nukreipimui į praėjimą ir Skriaudžių sankryžoje. Paviršinis vanduo: Rekonstrukcijos metu: 1. Rekonstravimo darbai vykdomi etapais, taip sumažinant teritoriją, kuriose tuo pačiu laikotarpiu pašalinama žolės danga, plotą; sutrumpinamas laikotarpis tarp žolės dangos pašalinimo ir atviro paviršiaus stabilizavimo; 2. Jei atskirų ruožų rekonstravimo darbus numatoma užbaigti metų pabaigoje ir šlaitus užsėti žole rugsėjo mėnesį ar vėliau, rekomenduojama šlaitus stabilizuoti mulčiuojant arba laikinam apželdinimui naudoti javus; 3. Vykdamas darbus arti vandens telkinių, apsirūpinama priemonėmis, reikalingomis skubiai likviduoti atsitiktinius naftos produktų išsiliejimus iš mechanizmų. Eksploatacijos metu: 1. Kairėje kelio pusėje ties dangos briauna įrengiamas laikinas asfaltbetonio volelis, nukreipiantis paviršines nuotekas nuo kelio į kas 50 – 100 m (priklausomai nuo apskaičiuoto nuotekų kiekio) išdėstytus elastingus drenažo vamzdžius iš gofruoto plastiko, skirtus nuotekoms nuleisti prie pylimo pado. 2. Šoniniai kelio grioviai apželdinami tankia žole, kuri atlieka pirminių paviršinių nuotekų apvalymo įrenginių funkciją. Dirvožemis: Rekonstrukcijos metu: 1. Parenkama tinkama vieta derlingo dirvožemio saugojimui; 2. Statybos metu minimizuojamas teritorijos su atviru dirvožemiu plotas. Vienu metu reikia laikyti kuo mažiau nestabilių plotų; 3. Atlikus darbus, vietovė kuo skubiau sutvirtinama (stabilizuojama). Stabilizavimui reikia panaudoti nuimtą derlingą dirvožemį greitai augančiais augmenijai sėti. Pylimų ir iškasų šlaitai sutvirtinti 10 cm storio dirvožemio sluoksniu ir užsėjami žole; 4. Pasiruošiama atidirbtų tepalų surinkimui, kad jie nebūtų išpilami atvirai ant dirvožemio. Eksploatacijos metu: 1. Kairėje kelio pusėje ties dangos briauna įrengiamas laikinas asfaltbetonio volelis, nukreipiantis paviršines nuotekas nuo kelio į kas 50 – 100 m (priklausomai nuo apskaičiuoto nuotekų kiekio) išdėstytus elastingus drenažo vamzdžius iš gofruoto plastiko, skirtus nuotekoms nuleisti prie pylimo pado. Saugaus eismo

priemonės: Eksploatacijos metu: 1. Skirtingų lygių sankryža 31,68 km, skirtingo lygio sankirtos 25,85 km ir 27,85 km; 2. Jungiamieji keliai; 3. 4 eismo juostos.

#### **7. Pateiktos poveikio aplinkai vertinimo subjektų išvados:**

7.1. Kauno visuomenės sveikatos centras raštu 2014m. spalio 08d., Nr. 2-3898-15(8.38) „Dėl PAV programos“ pritarė poveikio aplinkai vertinimo programai.

7.2. Prienų rajono savivaldybės administracija raštu 2014m. spalio 07d., Nr. (7.27)-R3-2014/1501 „Dėl PAV programos“ pritarė PAV programai ir planuojamai ūkinei veiklai.

7.3. Kauno apskrities priešgaisrinė gelbėjimo valdyba 2014 m. spalio 03d., Nr. 13-1882 “Dėl poveikio aplinkai vertinimo programos“ pritarė programai ir planuojamai ūkinei veiklai. Nurodė, kad „Poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos nenagrinėsime“.

7.4. Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Kauno teritorinis padalinys 2014 m. spalio 16d. „Nr.(12.53-k)2k-1670 “ Dėl PAV programos A5 kelio rekonstravimui“ pritarė pateiktai PAV programai be pastabų ir pageidavo nenagrinėti PAV ataskaitos.

7.5. Prienų rajono savivaldybės administracija 2015m. rugsėjo 09d., Nr. (7.32)-R3-2015/1109 “Dėl poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos ir išvadų“ pritarė poveikio aplinkai vertinimo ataskaitai ir planuojamai ūkinei veiklai, pastabų neturėjo.

7.6. Kauno visuomenės sveikatos centras 2015m. rugsėjo 09d., Nr. 2-3618-(8.38) “Dėl poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos“ pritarė kelio ruožo rekonstravimui ir PAV ataskaitai.

#### **8. Visuomenės informavimas ir dalyvavimas.**

Apie parengtą poveikio aplinkai vertinimo programą visuomenė informuota respublikiniame laikraštyje „Lietuvos žinios“ 2014-09-13 ; Prienų rajono laikraštyje „Naujasis Gėlupis“ 2014-09-13; Veiverių seniūnijoje 2014-09-11; PAV dokumentų rengėjo UAB „Kelprojektas“ internetiniame puslapyje. Aplinkos apsaugos agentūra informaciją apie parengtą poveikio aplinkai vertinimo programą 2014-09-15 patalpino savo internetiniame puslapyje. Pastabų iš visuomenės dėl PAV programos negauta. Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Alytaus skyrius raštu 2014-11-06 Nr.(15.1)-A4-6943 patvirtino poveikio aplinkai vertinimo programą.

Informacija apie visuomenės viešą supažindinimą su A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,40 - 35,40 km kelio ruožo rekonstravimo poveikio aplinkai vertinimo ataskaita ir viešo susirinkimo vietą ir laiką buvo paskelbta respublikiniame laikraštyje „Lietuvos žinios“ 2015-06-03, Prienų rajono laikraštyje „Naujasis Gėlupis“ 2015-06-03; Veiverių seniūnijoje 2015-06-01; Prienų rajono savivaldybės skelbimų lentoje 2015-06-02. Visuomenės supažindinimas su PAV ataskaita įvyko 2015 m. birželio 18 d. 17:00 val., adresu: Kauno g. 33, Veiveriai, Prienų raj. sav. Susirinkime užsiregistravo 13 visuomenės atstovų, 4 dokumentų rengėjų atstovai. Buvo gauti 2 raštiški visuomenės pasiūlymai susirinkimo metu ir vienas pasiūlymas po susirinkimo. PAV dokumentų rengėjas į visuomenės pasiūlymus atsakė raštiškai. Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Alytaus skyrius Aplinkos apsaugos agentūros internetinėje svetainėje 2015 m. spalio 01d. paskelbė informaciją apie gautą A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,40 - 35,40 km kelio ruožo rekonstravimo poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą. Suinteresuota visuomenė per nustatytą prašymų teikimo terminą – iki 2015 m. spalio 15d. pastabų, pasiūlymų nepateikė.

#### **9. Atsakingos institucijos sprendimo pobūdis.**

Atsižvelgiant į išdėstytus motyvus ir vadovaujantis Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo 10 straipsnio 1 dalies 2 punktu, priimamas sprendimas: planuojama ūkinė veikla - A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 23,40 - 35,40 km

kelio ruožo rekonstravimas leistinas pagal parengtą poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą ir įvykdžius šiame sprendime nustatytas sąlygas.

Sprendimas priimtas Aplinkos apsaugos agentūros Taršos prevencijos ir leidimų departamento Alytaus skyriaus 2015 m. spalio 26 d., raštu Nr. (15.1)-A4-11903.

**Su sprendimu siejamos sąlygos.**

-Planuojamos ūkinės veiklos užsakovas ar PAV dokumentų rengėjas, vadovaujantis Visuomenės informavimo ir dalyvavimo planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo procese tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005m. liepos 15 d. įsakymu Nr. D1-370 „Dėl visuomenės informavimo ir dalyvavimo planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo procese tvarkos aprašo patvirtinimo“, apie priimtą sprendimą turi informuoti visuomenę.

-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.

-Vykdomos veiklos metu paaiškėjus, kad daromas didesnis poveikis aplinkai už PAV ataskaitoje pateiktus arba teisės aktuose nustatytus rodiklius, veiklos vykdytojas privalės nedelsiant taikyti papildomas poveikį aplinkai mažinančias priemones arba nutraukti veiklą.

**Pagrindiniai motyvai, kuriais buvo remtasi priimant sprendimą:**

-Parengtai poveikio aplinkai vertinimo ataskaitai ir planuojamai ūkinei veiklai pagal pateiktą PAV ataskaitą pritarė visi poveikio aplinkai vertinimo subjektai: Prienų rajono savivaldybės administracija, Kauno visuomenės sveikatos centras, Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Kauno teritorinis padalinys, Kauno apskrities priešgaisrinė gelbėjimo valdyba.

-Pagal pateiktus oro teršalų sklaidos skaičiavimus, po rekonstrukcijos emisijų į aplinkos orą iš autotransporto vertės nesieks ir neviršys nustatytų didžiausių ribinių verčių.

-Numatomos įrengti triukšmo užtvaros pagerins esamą akustinę situaciją artimiausių keliui gyvenamųjų namų aplinkoje ir užtikrins triukšmo higienos normos reikalavimus.

-Pritaikius aplinkosaugines priemones – tvorą nuo laukinių gyvūnų, nušokimo rampas arba vienvėrius vartelius, įrengus perėją po keliu žvėrių migracijai ir apželdinimą gyvūnų nukreipimui, taip pat pritaikius didelio diametro pralaidas smulkios faunos migracijai, bus išvengta nesaugaus gyvūnų migravimo.

-Panaikinus vieno lygio sankryžas, įrengus papildomas 2 eismo juostas, dviejų lygių sankryžą ir sankirtas, jungiamuosius kelius, aptvėrus kelią tinklo tvora ženkliai pagerės eismo saugumas, sumažės avarijų skaičius. Saugesnė ir patogesnė kelio infrastruktūra turės teigiamą poveikį skatinant žmonių fizinį aktyvumą.

-Po rekonstrukcijos išaugs rekreacinis regiono patrauklumas dėl patogesnio ir saugesnio susisiekimo.

-Reikšmingo tiesioginio poveikio kitų valstybių aplinkai nebus, tačiau kelio rekonstrukcija susijusi su tranzitinio transporto sistemos pagerėjimu.

**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 Alytaus skyriuje, Kauno g.69, LT-62107 Alytus, tel. 8 315 56734.

