



APLINKOS APSAUGOS AGENTŪRA

Biudžetinė įstaiga, A. Juozapavičiaus g. 9, LT-09311 Vilnius,
tel.+370 70662008, faks.+370 70662000, el.p. aaa@aaa.am.lt, <http://gamta.lt>.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188784898 PVM mokėtojo kodas LT100001069417.

UAB „Kelprojektas“
I. Kanto g. 25
Kaunas LT-44296

2013-01-07
Į 2012-11-27

Nr. (2.6)-A4-49
Nr. 4846-SU

Kopija
Adresatams pagal sąrašą

ATRANKOS IŠVADA DĖL PLANUOJAMOS ŪKINĖS VEIKLOS VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KRAŠTO KELIO NR. 106 NAUJOJI VILNIA – RUDAMINA - PANERIAI Ruožo nuo 1,3 iki 4,6 km REKONSTRAVIMAS POVEIKIO APLINKAI VERTINIMO

1. **Informaciją atrankai pateikė** - UAB „Kelprojektas“, I. Kanto g. 25, LT-44002 Kaunas; tel.: (8-37) 20 54 19, faks.: (8-37) 20 52 27; el. p.: info@kelprojektas.lt.

2. **Planuojamos ūkinės veiklos užsakovas** – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, J. Basanavičiaus g. 36/2, Vilnius LT- 03109, tel. (8 5) 232 9600, faks. (8 5) 232 9609, el.paštas: lakd@lakd.lt.

3. **Planuojamos ūkinės veiklos pavadinimas** – valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia-Rudamina-Paneriai ruožo 1,3 – 4,6 km rekonstravimas.

4. **Planuojamos ūkinės veiklos vieta** – Vilniaus apskritis, Vilniaus miestas, Naujosios Vilnius seniūnija ir Vilniaus rajonas, Šatrininkų seniūnija.

5. **Planuojamos ūkinės veiklos aprašymas** – planuojamas rekonstruoti kelio ruožas prasideda Vilniaus mieste, nuo kelio Nr. 106 1,3 km (Pergalės g.) sankryžos su Džiaugsmo gatve. Nuo 1,42 iki 3,75 km kelias eina Pergalės gatve per Grigaičių gyvenvietę ir baigiasi 4,6 km žiedinėje sankryžoje su keliu Nr. 101 Vilnius-Šumskas (Šumsko pl.).

Planuojamas rekonstruoti ruožas driekiasi daugiausia tarp individualių namų, prie kurių yra nedideli žemės sklypai. Nuo pk 19+60 iki pk 22+10 plyti dirbami laukai ir pievos. Ties pk 22+20 kelias Nr. 106 kerta geležinkelį, o nuo pk 34+80 iki ruožo pabaigos kelias eina tarp dirbamų laukų, pievų ir tik abipus kelio tarp pk 41+00 – pk 45+00 yra nedidelis ūkinės paskirties miškas.

Šiuo metu kelio dangos būklė vietomis prasta: visame ruože susidariusios provėžos, kraštai apirę, yra skersinių ir išilginių įtrūkimų, dažnai atsiranda išdaužų. Esamos dangos plotis 5,2 – 8,22 m. Po rekonstrukcijos kelias atitiks šiuolaikinius susisiekimo infrastruktūros reikalavimus. Bendrieji projektiniai statinio rodikliai: kelio kategorija – III; ruožo ilgis 3,3 – km; sankasos plotis 11,0 – 13,5 m, važiuojamosios dalies plotis – 8 m; eismo juostų skaičius – 2; eismo juostos plotis – 3,5 m; kraštinės saugos juostos plotis – 2 po 0,5 m; kelkraščio plotis – 2 po 1,5 m. Dangos konstrukcijos klasė – II.

Esamo kelio trasa ir reikšmė nesikeis. Rekonstruojant kelią, ketinama atlikti šiuos darbus: kelio dangos atnaujinimas, sankryžų ir nuovažų rekonstravimas, inžinerinių saugaus eismo priemonių įrengimas, paviršinių lietaus nuotekų tinklų įrengimas ir sėsdintuvų su naftos gaudyklėmis pastatymas, inžinerinių tinklų ir įrenginių apsaugos priemonės, pėsčiųjų-dviratininkų tako įrengimas. Šiame kelio ruože yra šešios autobusų sustojimo aikštelės ir automobilių sustojimo aikštelė. Planuojamame rekonstruoti ruože yra devynios nereguliuojamos sankryžos.

Artimiausi vandens telkiniai prie rekonstruojamo kelio Nr. 106 ruožo yra šie: Pk 13+00 upė Murlė (4,3 km ilgio) – už 215 m dešinėje pusėje; Pk 20+87 kanalas (1,63 km ilgio), kertamas kelio,

pakrantės apsaugos juosta 10 m, apsaugos zona 10 m. Pralaida bus tvarkoma, kanalas išvalomas. Pk 21+60 tvenkinys (1,25 ha ploto) – už 150 dešinėje pusėje; Pk 25+30 kūdra (5,15 a ploto) – už 39 m dešinėje pusėje pakrantės apsaugos juosta 5 m, apsaugos zona m 5; Pk 35+00 tvenkinys (0,58 ha) – už 13 m kairėje pusėje, pakrantės apsaugos juosta 10 m, apsaugos zona 10 m.

Rekonstruojamame ruože per kelią įrengtos 7 g/b pralaidos. Visos pralaidos demontuojamos ir įrengiamos naujai, nes esamos yra prastos būklės. Į esamas $d=1,0$ m g/b pralaidas numatomas metalinių pralaidų $d=0,8$ m įvėrimas. Po tipinėmis nuovažomis esančios gelžbetoninės pralaidos išardomos ir įrengiamos naujos plastmasinės (HDPE) gofruotos pralaidos. Rekonstruojamame kelio ruože, kuris yra gyvenvietėje, projektuojama lietaus nuotekų nuvedimo nuo kelio sistema. Atsižvelgiant į teritorijos ekologinį jautrumą, Grigaičiuose numatyta pastatyti naftos gaudykles su sėsdintuvais.

Statybos darbų metu susidarys statybinės – griovimo atliekos, kurios bus tvarkomos, vadovaujantis Atliekų tvarkymo taisyklėmis (Žin., 1999, Nr. 63-2065, Žin., 2012, Nr. 16-697), Statybinių atliekų tvarkymo taisyklėmis (Žin., 2007, Nr. 10-403). Statybinės atliekos iki jų išvežimo saugomos uždaruose konteineriuose arba aikštelėse, rūšiavimui bus pastatyti specialūs konteineriai. Pasirašomos sutartys su atliekų vežėjais bei tvarkytojais ir visos atliekos bus atiduotos atliekų tvarkytojams, registruotiems atliekas tvarkančių įmonių registre ir užsiimantiems atliekų tvarkymo veikla. Atliekant kelio rekonstravimo darbus, susidarys keletas rūšių nepavojingos atliekos: betonai, plytos, mediena, plastmasė, asfaltbetonio laužas, metalų mišiniai, žemė ir akmenys. Atliekų kiekiai ir tvarkymo būdai bus detalčiai pateikiami techninio darbo projekte. Nuimtą augalinį gruntą numatoma pervežti į sandėliavimo aikštelę 3 km atstumu. Nufrezuotas asfalto sluoksnis panaudojamas kelio, sankryžų, nuvažų ir pėsčiųjų-dviračių takų pagrindų įrengimui. Esamas grindinys ir virš jo esantis žvyro sluoksnis išardomas, grindinys išvežamas į akmens skaldymo bazę ir susmulkinamas ir panaudojamas kaip skalda.

Pavojingų cheminių medžiagų kelio rekonstravimo ir eksploatavimo metu naudoti ir saugoti nenumatoma.

Atlikus kelio rekonstrukciją, numatomas akustinės situacijos aplinkoje pagerėjimas. Paklojus naują asfalto sluoksnį, nebeliks triukšmą didinančių išdaužų, provėžų, įtrūkimų, apirusių kraštų, ko pasėkoje nauja danga sumažins triukšmo lygį apie 2 dBA. Taip pat vadovaujantis Lietuvos automobilių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Kelių skyriaus pasiūlymais „Dėl kelių transporto eismo keliamo triukšmo mažinimo priemonių parinkimo ir projektavimo“ (2012-04-13, Nr. (6.10)2-1831, 2012-04-16, Nr. (6.24)2-1837), bus parinktas mažesnis asfalto mišinio didžiausios dalelės dydis D, t.y. vietoj įprasto SMA 11 bus naudojamas SMA 8. Tokia priemonė leis sumažinti autotransporto triukšmą dar apie 1 dBA. Rekonstravus kelio Nr. 106 1,3-4,6 km ruožą, autotransporto keliamas triukšmas sumažės apie 3 dBA.

Rekonstruojamas kelio ruožas eina per Grigaičių kaimą, kuris de facto yra Vilniaus priemiestis. Grigaičiuose prie kelio gausu gyvenamųjų namų ir jiems priklausančių sklypų: nuo kelio briaunos sklypai yra nutolę 0-20 m atstumu, o gyvenamieji namai 5-40 m atstumu. Kai kurie namai yra be registruotų sklypų. Apskaičiuota, jog 2012 m. priklausomai nuo kelio ruožo atkarpos ir sklypo atstumo iki kelio, Ldvn prie sklypų svyruoja tarp 70-76 dBA. Įgyvendinus projektą (2013 m.) autotransporto keliamas triukšmas dėl įrengiamos lygesnės dangos bus apie 3 dBA mažesnis ir Ldvn sieks 67-73 dBA. Triukšmui gyvenamojoje aplinkoje sumažinti naudojamos priemonės tokios kaip pylimai, gabionai, želdinimas tankia želdinių juosta dėl vietos trūkumo nėra įmanomi. Vienintelės techniškai įmanomos priemonės triukšmui aplinkoje sumažinti, kurioms nereikia daug vietos – triukšmo užtvaros (sienutės). Tačiau šiame projekte prie 66 sklypų reiktų triukšmo užtvarų, kurių bendras ilgis apie 4,46 km ir jų projektavimas ir įrengimas preliminariai kainuotų apie 17 mln. litų. Su triukšmo užtvarų įrengimu projektas taptų ekonomiškai nepagrįstas, todėl jis negalėtų būti įgyvendintas. Būtina paminėti, jog palei kelią daug pavienių „išbarstytų“ triukšmo užtvarų, perskirtų nuovažomis į kiemus, turėtų ne tik neigiamą poveikį kraštovaizdžiui, bet ir neigiamą poveikį visuomenės sveikatai, nes dėl pablogėjusio išvažiuojančiųjų iš sklypų matomumo pablogėtų eismo saugumas, ypač vingiuotose kelio atkarpose. Be to, triukšmo užtvarų įrengimui arti sklypų reikalingas visų sklypų savininkų sutikimas, todėl gali kilti nesutarimai tarp kaimynų, jei

kuris nors kaimynas atsisakytų duoti tokį leidimą. Įvertinus aukščiau išvardintus argumentus, tylesnė kelio danga (SMA 8) yra parinkta kaip vienintelė optimali prieštriukšminė priemonė, kurią šiam projektui patvirtino Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos Techninės tarybos posėdžio protokolu 2012-11-21 Nr. TT-71.

Rekonstruojamas kelio ruožas nekerta ir nesiriboja su į kultūros vertybių registrą įtrauktais kultūros paveldo objektais. Artimiausias kultūros vertybių registro sąrašo objektas - Rokantiškių piliakalnis su gyvenviete (unikalus objekto kodas 2932). Jis yra už 422 m į šiaurę nuo rekonstruojamo kelio ruožo pradžios. Kompleksą sudaro piliakalnis (17323) ir senovės gyvenvietė (17324). Dar vienas objektas – senosios Grigaičių k. kapinės ties pk 27+00 – nėra įtrauktas į kultūros vertybių registrą, bet pažymėtas Vilniaus r. bendrojo plano nekilnojamojo kultūros paveldo seniūnijomis sprendinių konkretizavimo brėžinyje. Kelio rekonstrukcijos darbai į kapinių teritoriją nepateks ir neigiamo įtakos šiam objektui neturės. Prie kapinių bus paklotas naujas šaligatvis, o kelio šlaitai sutvirtinti ažūrinėmis plytelėmis.

Palei trasą kelio juostos ribose bus šalinami želdiniai (apie 68 vnt.). Medžiai, augantys kelio juostos ribose, kelkraštyje, sankasos šlaituose arba pylimo pade ir grioviuose nėra saugotini želdiniai. Jie yra pavojingi eismo saugumui ir trukdo kelio tiesimo darbų vykdymui, dėl to numatomi pašalinti. Vadovaujantis LR susisiekimo ministro įsakymu „Dėl saugiam eismui pavojų keliančių geležinkelio kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje ir valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje augančių medžių ir krūmų genėjimo ir kirtimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Žin., 2008, Nr. 150-6131) reglamentuojama, kad „valstybinės reikšmės automobilių kelių juostoje augantiems želdiniams genėti ir kirsti valstybės bei savivaldybės institucijų leidimo nereikia. Iškirštų želdinių vertė neatlyginama.“

Specialių apsaugos nuo gyvūnų priemonių nenumatoma, kadangi užfiksuota tik viena avarija su gyvūnu.

Planuojama ūkinė veikla nepatenka į Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritoriją ar į kitų saugomų teritorijų ribas. Artimiausia „Natura 2000“ teritorija, buveinių apsaugai svarbi teritorija (toliau - BAST) Vilnios upė (LTVIN0024) nutolusi 2,705 km į šiaurės vakarus nuo rekonstruojamo ruožo pradžios. Vilnios upės teritorijoje saugoma: Baltijos lašiša ir Paprastasis kūjagalvis.

Kita artimiausia saugoma teritorija - Pavilnių regioninis parkas, kuris nutolęs 320 m į šiaurės vakarus nuo rekonstruojamo ruožo pradžios, yra įsteigtas siekiant išsaugoti erozinių raguvynų bei Vilnios slėnio kraštovaizdį, jo gamtinę ekosistemą bei kultūros paveldo vertybes. Artimiausia kartinė miško buveinė yra Mickūnų miške už 8,83 km. Rekreaciniai objektų netoli kelio Nr. 106 yra: Pavilnių regioninis parkas už 320 m; Respublikinė Vilniaus psichiatrijos ligoninė su gausia želdynų sistema – už 170 m; Murlės upė su tvenkiniu už 150 m; Grigaičių kapinės prie kelio už 15 m; Akmenynės, Liepiškio miškas už 630 m, skirti ekstensyviai rekreacijai.

Vadovaujantis Vilniaus rajono bendrojo plano, patvirtinto Vilniaus rajono Savivaldybės tarybos 2009 m. rugsėjo 30 d. Nr. T3-323 „Dėl Vilniaus rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“, Žemės naudojimo ir apsaugos reglamentų brėžiniu, rekonstruojamas kelio Nr. 106 ruožas eina tarp žemės ūkio žemės vyraujančios paskirties plotų, užstatytų teritorijų bei nuo maždaug pk 38+00 iki ruožo pabaigos kerta gamtinį karkasą – vidinio stabilizavimo arealą S3, kuriame gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai, o nuo pk 17+00 iki pk 22+50 dešine kelio puse ribojasi su migracijos koridoriumi M3, kuriame gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai.

Nuo ruožo pradžios iki pk 17+00 kelias patenka į Vilniaus (N.Vilnios) vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos (SAZ) 3B juostą (bendras plotas 18,413 km²), o nuo pk 17+00 iki pk 20+80 ribojasi su ja kaire kelio puse.

Esami ir planuojami autotransporto išmetamų teršalų metiniai kiekiai ir pažemio koncentracijos prie kelio apskaičiuoti naudojant Tiltų ir kelių projektavimo vadovo atrankos metodą (Design Manual for Roads and Bridges, DMRB,; Volume 11, Screening Method), kurį parengė Jungtinės Karalystės Transporto kelių laboratorija 2002 metais. Esami metiniai teršalų išmetimai rekonstruojame kelio 1,3 – 4,6 km ruože: CO – 4688 kg/m, CO₂ – 1156 kg/m, LOJ – 875 kg/m,

NO_x – 6432 kg/m, KD₁₀ – 196 kg/m, KD_{2,5} – 177 kg/m. Įgyvendinus projektą (2033 m.) numatomi metiniai teršalų išmetimai rekonstruojame kelio 1,3 – 4,6 km ruože: CO – 3456 kg/m, CO₂ – 1177 kg/m, LOJ – 659 kg/m, NO_x – 3181 kg/m, KD₁₀ – 71,1 kg/m, KD_{2,5} – 64 kg/m.

Apskaičiuotos oro teršalų koncentracijos (esamos ir įgyvendinus projektą) atmosferos ore 2 m aukštyje, 10 m nuo kelio, skirtinguose rekonstruojamo kelio ruožuose. Kelio ruože 1,30 – 1,43 km esamos koncentracijos: NO₂ – 4,4 μg/m³; KD₁₀ – 1,28 μg/m³; KD_{2,5} – 1,15 μg/m³; benzeno – 0,022 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,024 mg/m³. Po projekto įgyvendinimo (2033 m) metinės oro teršalų koncentracijos bus: NO₂ – 2,31 μg/m³; KD₁₀ – 0,41 μg/m³; KD_{2,5} – 0,37 μg/m³; benzeno – 0,015 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,016 mg/m³. Kelio ruože 1,43 – 2,11 km esamos koncentracijos: NO₂ – 4,5 μg/m³; KD₁₀ – 1,31 μg/m³; KD_{2,5} – 1,17 μg/m³; benzeno – 0,022 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,024 mg/m³. Po projekto įgyvendinimo (2033 m) metinės oro teršalų koncentracijos bus: NO₂ – 2,35 μg/m³; KD₁₀ – 0,41 μg/m³; KD_{2,5} – 0,37 μg/m³; benzeno – 0,015 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,016 mg/m³. Kelio ruože 2,11 – 2,65 km esamos koncentracijos: NO₂ – 4,4 μg/m³; KD₁₀ – 1,28 μg/m³; KD_{2,5} – 1,15 μg/m³; benzeno – 0,022 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,024 mg/m³. Po projekto įgyvendinimo (2033 m) metinės oro teršalų koncentracijos bus: NO₂ – 2,31 μg/m³; KD₁₀ – 0,41 μg/m³; KD_{2,5} – 0,37 μg/m³; benzeno – 0,015 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,016 mg/m³. Kelio ruože 2,65 – 3,38 km esamos koncentracijos: NO₂ – 4,3 μg/m³; KD₁₀ – 1,24 μg/m³; KD_{2,5} – 1,12 μg/m³; benzeno – 0,022 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,024 mg/m³. Po projekto įgyvendinimo (2033 m) metinės oro teršalų koncentracijos bus: NO₂ – 2,3 μg/m³; KD₁₀ – 0,40 μg/m³; KD_{2,5} – 0,36 μg/m³; benzeno – 0,015 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,016 mg/m³. Kelio ruože 3,38 – 3,78 km esamos koncentracijos: NO₂ – 4,3 μg/m³; KD₁₀ – 1,24 μg/m³; KD_{2,5} – 1,12 μg/m³; benzeno – 0,022 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,024 mg/m³. Po projekto įgyvendinimo (2033 m) metinės oro teršalų koncentracijos bus: NO₂ – 2,24 μg/m³; KD₁₀ – 0,40 μg/m³; KD_{2,5} – 0,36 μg/m³; benzeno – 0,015 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,016 mg/m³. Kelio ruože 3,78 – 4,60 km esamos koncentracijos: NO₂ – 4,4 μg/m³; KD₁₀ – 1,18 μg/m³; KD_{2,5} – 1,06 μg/m³; benzeno – 0,015 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,020 mg/m³. Po projekto įgyvendinimo (2033 m) metinės oro teršalų koncentracijos bus: NO₂ – 2,3 μg/m³; KD₁₀ – 0,43 μg/m³; KD_{2,5} – 0,39 μg/m³; benzeno – 0,010 μg/m³; paros 8 valandų vidurkis CO – 0,012 mg/m³.

Visų į aplinkos orą išmetamų teršalų koncentracijos po projekto įgyvendinimo neviršys nustatytų ribinių verčių. Autotransporto išmetamų oro teršalų koncentracijos prie kelio po projekto įgyvendinimo (2033 m.) žymiai sumažės palyginti su dabartine padėtimi ir neviršys ribinių verčių.

5¹. Planuojamos ūkinės veiklos vieta nepatenka į Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritorijas. Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos 2012-10-04 raštu Nr. (4)-V3-2420 (7.16) „Dėl planuojamos ūkinės veiklos įsteigtoms ar potencialioms „Natura 2000“ teritorijoms reikšmingumo“ pateikė išvadą, kad planuojamos ūkinės veiklos poveikio reikšmingumo „Natura 2000“ teritorijoms nustatymas – netikslingas.

6. Pastabos ir pasiūlymai:

6.1. Su atrankos išvada supažindinti visuomenę LR aplinkos ministro 2005 m. liepos 15 d. įsakymo Nr. D1-370 pakeitime (Žin., 2005, Nr. 93-3472; 2010, Nr. 2-81; 2011-05-14, Nr. 58-2790) nustatyta tvarka ir apie atliktą supažindinimą informuoti Aplinkos apsaugos agentūrą.

6.2. Užtikrinti, kad vykdant darbus Vilniaus (N.Vilnios) vandenvietės 3B cheminės taršos apribojimo juostose vandenvietė būtų apsaugota nuo galimos taršos (neįrengti statybinių medžiagų ir mechanizmų laikymo aikštelių šioje apsaugos juostoje).

6.3. Kelio rekonstrukcijos metu paviršinių vandens telkinių pakrantės apsaugos juostoje (arčiau kaip 25 m) neturi būti statomi sunkieji mechanizmai, laikomos statybinės medžiagos, atliekos arba vykdoma kita su kelio rekonstrukcija susijusi veikla, kuri galėtų turėti tiesioginį neigiamą poveikį paviršiniams vandens telkiniams arba riboti jų naudojimo visuomenės poreikiams galimybes.

6.4. Kelio rekonstrukcijos darbus planuoti taip, kad triukšmą skleidžianti darbų įranga gyvenamosiose teritorijose ir arti pavienių gyvenamųjų pastatų nedirbtų švenčių ir poilsio dienomis,

o darbo dienomis nedirbtų vakaro ir nakties metu. Darbų metu tranzitinį sunkiojo transporto eismą stengtis nukreipti nuo tankiausiai apgyvendintų teritorijų.

6.5. Nepažeisti LR Miškų įstatymo (Žin., 1994, Nr. 96-1872; 2001, Nr. 35-1161; 2003, Nr. 123-5593; 2005, Nr. 31-977; 2007, Nr. 77-3044; 2009, Nr. 54-2137; 2010, Nr. 145-7431; 2011, Nr. 74-3548; 2011, Nr. 163-7744) nuostatų.

7. Pagrindiniai motyvai, kuriais buvo remtasi priimant išvadą:

7.1. Visi planuojami kelio rekonstrukcijos darbai bus vykdomi esamo kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia-Rudamina-Paneriai ruožuose.

7.2. Visų į aplinkos orą išmetamų teršalų koncentracijos po projekto įgyvendinimo neviršys nustatytų ribinių verčių. Autotransporto išmetamų oro teršalų koncentracijos prie kelio po projekto įgyvendinimo (2033 m.) žymiai sumažės palyginti su dabartine padėtimi ir neviršys ribinių verčių.

7.3. Planuojamos ūkinės veiklos vietovė nepatenka į Europos ekologinio tinklo „Natura 2000“ teritoriją.

7.5. Atlikus kelio rekonstrukciją, numatomas akustinės situacijos aplinkoje pagerėjimas. Rekonstravus kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia-Rudamina-Paneriai 1,3-4,6 km ruožą, autotransporto keliamas triukšmas sumažės apie 3 dBA.

8. Priimta atrankos išvada - planuojamai ūkinei veiklai, valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 106 Naujoji Vilnia-Rudamina-Paneriai ruožo 1,3 – 4,6 km rekonstravimas poveikio aplinkai vertinimas neprivalomas.

Direktorius



Raimondas Sakalauskas