

UAB „Infraplanas“
K. Donelaičio g. 55-2
LT-44245 Kaunas,
info@infraplanas.lt

Aplinkos apsaugos agentūrai
A Juozapavičiaus g. 9,
LT-09311 Vilnius
aaa@aaa.am.lt

Nacionalinio visuomenės sveikatos centro
prie LR SAM Vilniaus departamentui
Kalvarijų g. 153,
LT-08221 Vilnius
info@nvsc.lt

SĮ Vilniaus planas
Konstitucijos pr. 3, LT-09308 Vilnius

Asociacijos „Visorių slėnio bendruomenė“
Žirnių g. 12, 02120 Vilnius,
tel. +370 699 20824,
el. p. visoriusleniobendruomene@gmail.com

PASIŪLYMAI IR PASTABOS

DĖL PARENGTOS TIESTI MYKOLO LIETUVIO GATVĖS VILNIAUS MIESTE POVEIKIO APLINKAI VERTINIMO (PAV) ATASKAITOS

2017 m. rugpjūčio 10 d.
Vilnius

2017-06-29 UAB „Infraplanas“ tinklalapyje buvo paskelbta informacija apie parengtą planuojamos tiesti Mykolo Lietuvio gatvės (toliau tekste - **Gatvė**) Vilniaus mieste, poveikio aplinkai vertinimo (PAV) ataskaitą (toliau tekste - **Ataskaita**), kurią parengė UAB „Infraplanas“.

2017-07-19 UAB „Infraplanas“ tinklalapyje buvo paskelbta informacija, jog iki 2017-08-16 pratęsiamas susipažinimo su **Ataskaita** bei pasiūlymų pateikimo terminas.

Susipažinę su šia **Ataskaita** galime konstatuoti, jog pati **Ataskaita** yra surašyta tendencingai bei paviršutiniškai, painiojamos metodologijos, daromos išvados yra nepagrįstos arba prieštaraujančios viena kitai.

Ataskaitoje nurodytos priemonės planuojamos veiklos (Mykolo Lietuvio gatvės statybai ir įrengimui) neigiamam poveikiui sumažinti yra akivaizdžiai nepakankamos bei

nepagrįstos, todėl patvirtinus dabartinę Ataskaitą būtų esmingai pažeistos suinteresuotos grupės – ES bei Lietuvos Respublikos įstatymais bei poįstatyminiais aktais garantuojamos gyventojų teisės ir interesai.

Todėl suinteresuota grupė – Asociacija Visorių slėnio gyventojų bendruomenė (toliau tekste – **Suinteresuota grupė**) teikia savo pasiūlymus ir pastabas.

Pasiūlymai pirmiausia yra susiję su analizuojamos Gatvės teritorijos dalimi nuo Gatvės ir Mokslininkų g. sankirtos iki Gatvės ir B.Krivicko gatvių sankirtos, ir šiek tiek už jos (toliau tekste – Teritorija).

Suinteresuota grupė pažymi, jog pritaria Vilniaus m. savivaldybės siekiui sukurti efektyvesnį Vilniaus m. gatvių tinklą ir nutiesti **Gatvę**, tačiau yra įsitikinusi, jog yra visos sąlygos ir teisėti pagrindai tai padaryti nepažeidžiant **Suinteresuotos grupės** interesų ir teisių.

Taip pat pritaria tam, kad PAV **Ataskaitoje** yra išnagrinėtos dvi **Gatvės** tiesimo alternatyvos (1-oji, kai **Gatvės** raudonosios linijos iš esmės sutampa su sklypų ribomis bei 2-oji – atitraukta nuo gyvenamųjų sklypų ribų maždaug 50 m.).

I. Bendra situacijos apžvalga

1.1 Poveikio aplinkai vertinimui Vilniaus planas pateikė dvi trasos alternatyvas (8 psl.):

1-oji trasos alternatyva (detalioju planu parengti sprendiniai ir trasa).

2-oji trasos alternatyva (nauja trasa pagal visuomenės pageidavimą).

1.2 Darbo grupės išvadose **Ataskaitoje** (146 psl.) pažymima, jog Planuojama veikla, įvertinus jos pobūdį, poveikį gamtinei aplinkai, visuomenės sveikatai ir socialinei aplinkai, gali būti įgyvendinama pagal abu projekto variantus. PAV ataskaitoje yra pateiktos efektyvios, naujausių technologijų priemonės, kurios užtikrins gyvenamajai aplinkai keliamus reikalavimus abiejuose variantuose. **2-as variantas** yra mažiau patrauklus gamtinei aplinkai, tačiau lyginant su 1-u variantu **pagerinantis gyvenamosios aplinkos kokybę B. Krivicko gatvės gyventojams**.

1.3 PAV **Išvadoje** (95 psl.) nurodoma, kad didesnis gyvenamųjų aplinkų skaičius į viršnorminę triukšmo zoną patektų įgyvendinus pagrindinį analizuojamą variantą „Alternatyva I“. Viso į didesnio nei leidžiamą triukšmo zoną (Lvakarą) patektų 18 gyvenamųjų aplinkų. Triukšmo lygis vakaro metu viršytų nuo 0,2 iki 4,3 dB(A). Didžiausias triukšmo lygis prognozuojamas gyvenamojoje aplinkoje adresu Peledėnų g. 1, Lvakarą 64,3 dB(A). Pagrindinė šio triukšmo lygio viršijimo priežastis - transporto priemonių variklių keliamas triukšmo lygis ties sankryža su šviesoforu. Nustatyta, kad sankryža su šviesoforu triukšmo emisiją padidina ~ 3 dB(A).

1.4 Įgyvendinus projektą „Alternatyva II“, į didesnio nei leidžiamą triukšmo zoną patektų viso 14 gyvenamųjų aplinkų. Triukšmo lygio viršijimo problemos prie gyvenamųjų aplinkų esančių B. Krivicko gatvėje būtų išspręstos (!!).

II. Dėl Triukšmo poveikio

1. PAV Ataskaitoje (96 psl.) - rekomenduojamos priemonės, nurodoma: *Atsižvelgiant į triukšmo viršijimo dydį ir į tai kad daugelyje vietų atstumas tarp priėmėjo ir triukšmo šaltinių pakankamai mažas, siūlomos šios priemonės:*

- Triukšmą mažinanti kelio dangą SMA 8 TM (visoje Gatvėje);
- Funkciniai želdiniai (kaip papildoma priemonė- tik Pelėdūnų g. 1);
- Vidaus aplinką (miegamieji ir kt.) izoliuojantys akustiniai langai ir durys (tik gyventojų adresu Vandenio g. 26A vidaus aplinkos apsaugai nuo triukšmo, nepriklausomai nuo projekto įgyvendinimo varianto).

Suinteresuotos grupės pastabos:

1.1 Dėl Triukšmą mažinančios kelio dangos SMA 8 TM įrengimo netikslingumo.

1.1.1 PAV Ataskaitoje (100-101 psl.) nurodoma:

- tokia kelio dangą buvo įrengta ir išbandyta autostrados - A2 kelio Vilnius-Panevėžys nedideliame ruože. Tačiau nepateikiamas joks komentaras - koks toje vietoje yra reljefas, ar yra šviesoforų ar sankryžų bei koks leistinas didžiausias automobilių judėjimo greitis (šioje autostradoje leidžiamas greitis iki 130 km/H) (II) Tuo tarpu Gatvės planuojamas maksimalus leistinas greitis – tik 50 km/h. (25 psl.)

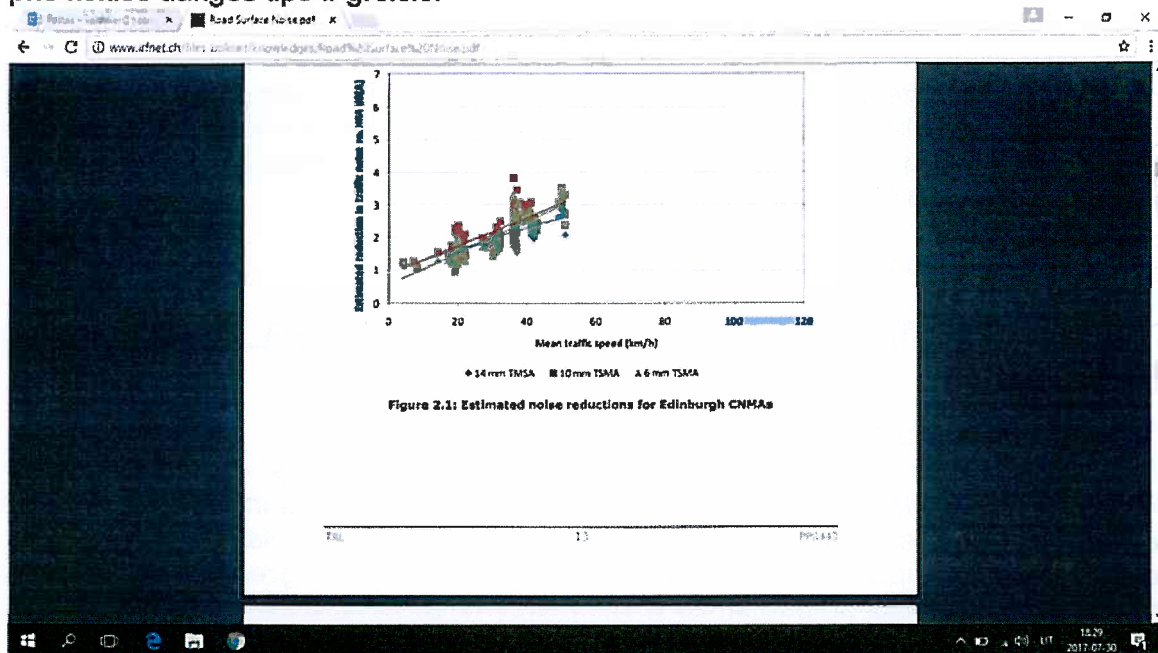
- Tyrimus atliko VGTU Kelių tyrimo instituto mokslininkai. Iš jų, 50 km/h važiavimo greičiu, lengvųjų transporto priemonių triukšmą geriausiai mažina SMA 8 TM ir TMOA 5 asfalto mišiniai, kurių triukšmo lygio sumažėjimas lyginant su tradiciniais asfalto mišiniais yra 2,5-3,8 dBA, 80 km/h greičiu - TMOA 5 asfalto mišinys, sumažinantis triukšmą 3,2-4,1 dBA. Vertinant sunkiojo transporto priemonių sukeltą triukšmo lygį SMA 8 TM ir TMOA 5 asfalto mišinių triukšmo lygio sumažėjimas yra mažesnis - 2,3-3,4 dBA 50 km/h greičiui ir 1,9-3,3 dBA 80 km/h greičiui. Matavimo rezultatais nustatyta, kad mišinys SMA 5 TM pasižymi geresnėmis triukšmo mažinimo savybėmis esant didesniai greičiui (80 km/h), prie mažesnio greičio triukšmo lygio sumažėjimas, lyginant su tradiciniais asfalto mišiniais 1,0-2,1 dBA.

Pažymėtina, jog nors Ataskaitoje ne vieną kartą pabrėžiama „apie VGTU Kelių tyrimo instituto atliktus mažatriukšmės kelio dangos panaudojimo efektyvumo tyrimus“, literatūros sąrašė šia tema nurodomas vienintelis šaltinis - „Prof. dr. Audrius Vaitkus, Doc. dr. Viktoras Vorobjovas, Dokt. Tadas Andriejauskas, VGTU AIF Kelių tyrimo institutas. Aplinkai draugiški keliai - mažatriukšmės kelių dangos. Straipsnis Lietuvos kelių žurnale, 2017.06.“ (II), kurio Google naršyklės pagalba nepavyko rasti, o į elektroninį paklausimą (prašymas pateikti straipsnį) minėtas institutas atsakymo iš viso nepateikė. Todėl kyla pagrįstos abejonės, ar remiantis tik 1 (II) mokslinio straipsnio (kuris publikuotas jau bebaigiant atlikti PAV (II)) teiginiais galima daryti bent kokias labiau apibendrinančias išvadas.

1.1.2 Užsienio šalių mokslinėje literatūroje <http://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/Road%20Surface%20Noise.pdf> bei valstybinių institucijų tinklalapiuose https://www.fhwa.dot.gov/pavement/sustainability/articles/tire_noise.cfm pažymima, jog „tylioji“ kelio dangą yra efektyvi tik tais atvejais, kai transporto priemonių

greitis yra pastovus ir ne mažiau, kaip 70 km/h. ir didesnis, maksimalus efektas pasiekiamas, kai greitis yra didesnis, nei 70 km/h.

Apačioje pateikta lentelė parodo – atviroje vietovėje koks triukšmo mažėjimas yra prie kokios dangos tipo ir greičio:

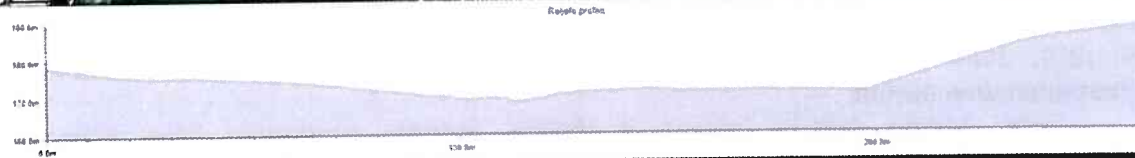
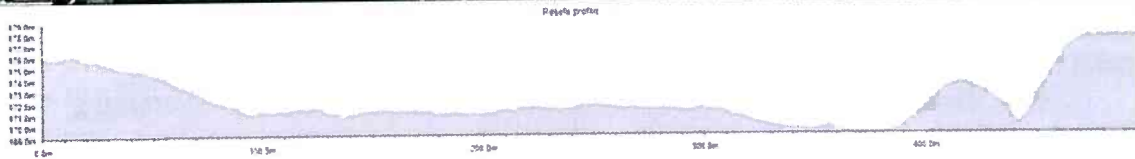


Greičiui esant 10-20 km/h triukšmas (sukeliamas padangų riedėjimo, priklausomai nuo tyliosios dangos tipo ir storio) mažėja daugiausia 1 dB.

Todėl būtina įvertinti esmines sąlygas (tai nebuvo padaryta visiškai):

- a) jog ties Gatvės sankryžomis su B.Krivicko bei Mokslininkų g. bus įrengtos šviesoforais reguliuojamos sankryžos;
- b) automobiliams stabdant ir greitėjant atsiranda papildomas triukšmas (dėl variklio, transmisijos, išmetimo sistemų, muzikos iš automobilių, vairuotojų signalizavimo, padangų darbo stabdant bei greitėjant, ne tik riedant).
- c) kad teritorija yra kalvota (slėnyje) bei apaugusi mišku (triukšmo pasišalinimas tampa ypatingai komplikuoatas).

Žemiau pateiktose lentelėse matyti reljefo aukščių pjūviai/dideli aukščio skirtumai aplink gyvenamąjį kvartalą:



Atkreiptinas Dēmesys, jog Gatvės pabaigoje, ties sankirta su Ukmergės plentu (ir toliau) yra visiškai kitokios sąlygos (lygesnis reljefas, daugumoje vietų nebėra miško masīvo, todėl ir modeliavimas turėtų būti atliekamas atskirai kiekvienai teritorijos daliai.

Atsakaitos iŗvadu tendencinguma iliuŗtroja fakts:

a) psl. 95 yra nurodoma, jog „didŗiausias triukŗmo lygis prognozuojamas gyvenamojoje aplinkoje adresu Peļēdēnų g. 1, Lvakaras 64,3 dB(A). Pagrindinė ŗio triukŗmo lygio virŗijimo prieŗastis - transporto priemonių variklių keliamas

triukšmo lygis ties sankryža su šviesoforu. Nustatyta, kad sankryža su šviesoforu triukšmo emisiją padidina¹.

b) „SMA 8 TM ir TMOA 5 asfalto mišiniai, kurių triukšmo lygio sumažėjimas 50 km/h greičiui lyginant su tradiciniais asfalto mišiniais yra 2,5-3,8 dBA, 80 km/h greičiu - TMOA 5 asfalto mišinys, sumažinantis triukšmą 3,2-4,1 dBA. (Vertinant sunkiojo transporto priemonių sukeliama triukšmo lygius SMA 8 TM ir TMOA 5 asfalto mišinių triukšmo lygio sumažėjimas yra mažesnis - 2,3-3,4 dBA 50 km/h greičiui ir 1,9-3,3 dBA 80 km/h greičiui). Matavimo rezultatais nustatyta, kad mišinys SMA 5 TM pasižymi geresnėmis triukšmo mažinimo savybėmis esant didesniai greičiui (80 km/h),

tačiau vis tiek teikiama neobjektyvi išvada (142 psl.), prieštaraujanti atskirose Ataskaitos dalyse nurodomiems duomenims, kad mažatriukšmė asfalto danga sumažintų būsimą triukšmą 2.5 – 3.8 dB(A) ir prie **Suinteresuotos grupės gyvenamųjų aplinkų B.Krivicko g.**, nepaisant to, kad šios gyvenamosios aplinkos bus ties šviesoforu (padidėjimas iki ~ 3 dB(A)) ir dėl objektyviai mažo greičio bei dėl variklių (ir kito auščiau aptarto) triukšmo, bus visiškai kitokios, o pagal esamą metodiką tokiose sąlygose mažatriukšmė asfalto danga sumažintų būsimą triukšmą tik maždaug 1 dB(A).

Taigi, išvada dėl didesnio triukšmo konkrečioje sankryžoje ties *Pelėdūnų g. 1* yra teisinga, tačiau, **Ataskaitos** rengėjai, vertindami gyvenamąsias aplinkas, esančias **Teritorijoje**, kurioje gyvena **Suinteresuotos grupės** šeimų nariai, tokios išvados (dėl triukšmo padidėjimo) kažkodėl jau nebedaro, nors ši teritorija taip pat yra ties sankryža (**Gatvės ir B.Krivicko g.**) (!!).

1.2 Dėl triukšmo apsaugos priemonių nelygiavertiškumo.

1.2.1 Funkciniai želdiniai, kaip papildoma priemonė - nurodoma tik *Pelėdūnų g. 1*, o vidaus aplinką (miegamieji ir kt.) izoliuojantys akustiniai langai ir durys - tik **gyventojo adresu Vandenio g. 26A**. Tuo tarpu iš esmės beveik tapačiu atstumu nuo gatvės esančių namų (šiuo metu adresai B.Krivicko Nr. 2, 4, 6, 8, 10, 12, be to namas Nr. 10 stovi prie pat sankryžos)) apsaugai tokios priemonės jau nebesiūlomos.

Pažymėtina, jog **Ataskaitoje** pateiktose 2 schemose yra netiksliai pažymėti mažiausi atstumai nuo **Gatvės raudonųjų linijų** bei **Gatvės detaliojo plano** sprendinių iki sklypų ribų, nėra atstumų nuo visų arčiausiai stovinčių namų, schemos skiriasi savo masteliais, nėra nuorodų į šaltinį. Todėl dėl galimai klaidingų/klaidinančių duomenų pateikimo izoliuojantys akustiniai langai siūlomi tik 1 (!!) namui (kiti, reikia suprasti, stovi toli (!!)), nors akivaizdžiai turėtų būti sudėti į visus **Suinteresuotos grupės** gyvenamuosius namus.

Todėl būtina pateikti naujas ir tikslias **Gatvės raudonųjų linijų** schemas, pažymėtas ant žemėlapyje, kuriame matyti **Suinteresuotos grupės** gyventojų namai ir jų sklypų ribos ir atstumai iki šiuo metu rengiamos 2-jų **Ataskaitoje** nurodomų alternatyvų **Gatvės detaliojo plano sprendinių/raudonųjų linijų** (ne tik važiuojamosios dalies ribos, bet ir autobusų stotelės ir pan.), parodant juos sutapdintais viename brėžinyje/žemėlapyje, taip pat kuriame būtų pažymėti ir bendrojo plano sprendiniai, susiję su **Gatve**.

¹ Priimta vadovaujantis triukšmo modeliavimo programa CadnaA 4.0.

1.3 Dėl duomenų įvedimo į triukšmo/taršos modeliavimo programas

1.3.1 Nesant (ar esant nepateiktiems) pridėtų prognozuojamo triukšmo modeliavimo/tyrimo protokolų, neaišku, ar atliekant triukšmo sklaidos modeliavimą į programą buvo įkeltos visos reikalingos reikšmės:

- daugialypiai hidrometeorologiniai duomenys už 12 mėn. Turėtų būti gauti ir įvesti duomenys dėl vėjo greičio (m/s), vėjo krypties (laipsniai), oro temperatūros (°C), bendrojo debesuotumo (balai ir oktantai), santykinės oro drėgmės (%), atmosferos slėgio stoties lygyje (hPa) ir kritulių kiekio (mm) matavimų. Jų gavimą turėtų patvirtinti ne tik atitinkami protokolai, bet ir finansiniai atsiskaitymo dokumentai.

- duomenys apie reljefo aukščio skirtumus – gyvenamasis kvartalas (skirtingai nuo likusios apgyvendintos Gatvės dalies aplinkos) yra kalvotos teritorijos dauboje, iš visų keturių pasaulio pusių apaugęs spygliuočių mišku, o tai yra papildomas neigiamas faktorius triukšmui išsisklaidyti;

- duomenys iš Miškų instituto bazės apie aplink gyvenamąjį kvartalą augančių medžių aukštį (aplinkui yra brandus miškas ir aukšti medžiai);

- koks buvo nustatytas Receptorių tinklas (Tinklas ploto bei tankumo prasme bei reikšmės/taškai ties arčiausiai Gatvės esančių gyvenamųjų namų sienų bei aplinkų. Nuo to priklauso tyrimo rezultatų tikslumas);

- ar buvo vertinami nustatyti procentiliai bei foninis triukšmas ir tarša;

- ar buvo vertinama ir modeliuojama situacija sankryžoje ir šalia jos (i) eismo, kuomet transporto priemonės pajuda prasme, (ii) kamščio, kuris, kaip nurodoma **Ataskaitos** 95 psl. - *Peledėnų g. 1, Lvakaras 64,3 dB(A). Pagrindinė šio triukšmo lygio viršijimo priežastis - transporto priemonių variklių keliamas triukšmo lygis ties sankryža su šviesoforu. Nustatyta, kad sankryža su šviesoforu triukšmo emisiją padidina ~ 3 dB(A)².*

Tad liko neaišku, ar tokia triukšmo padidėjimo emisija būtų ir Gatvės su B.Krivicko g. sankryžoje. Jei ne, tai būtina papildomai modeliuojant įvertinti visus iki šiol neįvertintus paminėtus privalomus faktorius bei faktorių, jog yra išasfaltuota ir paskutinė B.Krivicko g. atkarpa, jungianti šią gatvę su L.Giros gatve, tokiu būdu vienio didžiausių Fabijoniškių mikrorajono gyventojai B.Krivicko gatve naudosis kaip tranzitine patenkant į Gatvę (tolimesniam susisiekimui su Vakariniu aplinkkeliu, Ukmergės bei Molėtų plentais). Eismo srautas yra ženkliai padidėjęs ir tik didės, gyventojams sužinant apie naują pravažiavimo į Gatvę alternatyvą.

1.3.2 PAV Ataskaitoje nurodomos triukšmo reikšmės tikėtina koreliuotųsi didėjimo linkme. Tokią prielaidą patvirtina tas faktas, kad pagal UAB „R.A.C.H.E.L Consulting“ 2014 m. atliktus triukšmo taršos modeliavimo rezultatus, perspektyvinio transporto srauto keliamas triukšmas gyventojų B. Krivicko g. 2, 4, 6, 8, 10, 10a, 12, 14, 16, 18 namų aplinkoje viršys higienos normose reglamentuotas ribines vertes visais paros laikotarpiais – dieną – 4,5 dBa, vakare – 7,1 dBa, naktį -7,2 dBa, todėl gyventojai nebus apsaugoti nuo gatvės triukšmo ir taršos poveikio, taip pažeidžiant privalomus Lietuvos higienos normų HN 33:2011 dėl akustinio triukšmo reikalavimus.

Detalūs UAB „R.A.C.H.E.L Consulting“ prognostinio triukšmo tyrimo rezultatai:

a) Dienos metu apskaičiuotas triukšmo lygis viršija ribinę 65 dBA vertę gyvenamoje aplinkoje, esančioje arčiausiai Mykolo Lietuvos gatvės (B.Krivicko g. Nr. 2; 4

; 6; 8; 10; 12). Ties šios gyvenamosios aplinkos sklypų ribomis, prie Mykolo Lietuvos g. pusės, triukšmo lygis siekia iki 69,5 dBA;

b) **Vakaro metu** apskaičiuotas triukšmo lygis viršija ribinę 60 dBA vertę gyvenamoje aplinkoje, esančioje arčiausiai Mykolo Lietuvos gatvės (B.Krivicko g. Nr. 2; 4 ; 6; 8; 10; 12). Ties šios gyvenamosios aplinkos sklypų ribomis, prie Mykolo Lietuvos g. pusės, triukšmo lygis siekia iki 67,1 dBA.

c) **Nakties metu** apskaičiuotas triukšmo lygis viršija ribinę 55 dBA vertę gyvenamoje aplinkoje, esančioje arčiausiai Mykolo Lietuvos gatvės (B.Krivicko g. Nr. 2; 4; 6; 8; 10; 12). Ties šios gyvenamosios aplinkos sklypų ribomis, prie Mykolo Lietuvos g. pusės, triukšmo lygis siekia iki 62,2 dBA.

d) **Apskaičiuotas suminis paros triukšmo rodiklis L_{dvn} viršija ribinę 65 dBA vertę gyvenamoje aplinkoje, esančioje arčiausiai Mykolo Lietuvos gatvės (B.Krivicko g. Nr. 2; 4 ; 6; 8; 10; 12). Ties šios gyvenamosios aplinkos sklypų ribomis, prie Mykolo Lietuvos g. pusės, paros triukšmo rodiklis siekia iki 71,3 dBA.**

Todėl, esant 2-jų (UAB R.A.C.H.E.L Consulting, licencijos Nr.24, išduota 2003-12-11 ir UAB Infraplanas) skirtingiems ir prieštaraujantiems akustinio triukšmo tyrimų rezultatams, akivaizdu, jog būtinas naujas papildomas triukšmo skaidos (taip pat – ir taršos) tyrimas, būtina iš naujo nustatyti ekvivalentinius triukšmo (ir taršos) lygius prie triukšmingiausių pastatų sienų ir jų gyvenamoje aplinkoje.

Atkreipiamas dėmesys, jog **Suinteresuota grupė**, nustačius, jog UAB „Infraplanas“ būtų galimai manipulavusi/manipuliuos reikšmingais duomenimis ar PAV metodologijomis (tame tarpe neįtraukiant tam tikrų duomenų, jų neužsakant, nevertinant privalomai vertintinų aplinkybių ar klaidingai taikant metodikas ar poįstatyminius teisės aktus), pasilieka teisę kreiptis į vertinančiąsias institucijas dėl šios bendrovės turimos licencijos peržiūrėjimo.

Pažymime, jog **Suinteresuota grupė**, siekdama operatyvesnio bei objektyvesnio Gatvės PAV atlikimo UAB „Infraplanas“ bendrovės vadovės prašė suteikti teisę susipažinti su modeliavimo protokolais bei tarpine PAV medžiaga, tačiau nors PAV procedūros pradžioje buvo pažadėta, jog tokia galimybė bus suteikta, vėliau buvo atsisakyta ne tik suteikti, bet kokią tarpinę informaciją (t.t. priimti Suinteresuotos grupės pastabas), bet netgi ir susitikti su šios bendrovės vadove aptarti PAV eigos ar priimti papildomą medžiagą.

III. Dėl taršos

Teikiami analogiški pastebėjimai, kaip ir dėl triukšmo – susiję su duomenų modeliavimo programoms (JSC - ALRMOD-Viewv) įvedimu bei detalesniu duomenų, susijusiu su lokacijos, vietovės aukščių skirtumo ir miškingumo, sankryžų efekto bei k.t. vertinimu, prašant atlikti naują prognozuojamos taršos tyrimą.

IV. Dėl neatitikimų ar galimai klaidinančių duomenų/išvadų

1. Klaidingai nurodomi prognozuojami eismo srautai Gatvėje 2025 m.

Taip Ataskaitos (7psl.) nurodoma - „Prognozuojama, kad Mykolo Lietuvos gatvėje 2025 metais pravažiuos 17.200 aut./parą, vidutinis greitis 50 km/h.“

Tuo tarpu PAV programoje, (9 psl.) yra nurodoma, jog automobilių eismas per parą sudarys 23.100 automobilių. Šie parametrai yra itin svarbūs modeliuojant duomenis į kompiuterines vertinimo programas ir nuo jų dydžio esmingai gali kisti rezultatai

2. Ataskaitos 21 psl. yra pateikta teritorijos schema, kurioje nurodytos teritorijos (26,16 ha) detaliuoju planu Mykolo Lietuvos gatvei tiesiti ribos, Gatvei formuojamas atskiras 10,11 ha sklypas, kurio planuojama paskirtis – inžinierinės infrastruktūros.

Šio detaliojo plano Teritorijų planavimo sąlygose (patvirtintose 2014-09-18) yra patvirtinti planavimo dokumento uždaviniai - Žemės paėmimas visuomenės poreikiams - gatvei tiesiti ir eksploatuoti.

Žemiau pateikiamoje schemoje iš Ataskaitos yra pažymėtos detaliojo plano ribos. Ši „Vilniaus planas“ PAV Ataskaitos rengėjams yra pateikę informaciją, jog 2-oji Gatvės tiesimo alternatyva prieštarautų šiuo metu galiojančio Bendrojo plano iki 2015 m. sprendiniams.

Susipažinus su šia schema, Bendrojo plano susiekimo tinklo kategorijų brėžiniu (22 psl.) matyti, jog pagal Planavimo sąlygas žemė turi būti paimama **gatvei tiesiti ir eksploatuoti**. Gatvės detaliojo plano ribos apima ir didelį miško masyvą, esantį tarp Gatvės ir B.Krivicko g. sankryžos bei Vandens g.

2-ajai Gatvės tiesimo alternatyvai būtų paimama žemė, kuri nuo dabartinės Gatvės nutoltų per žymiai mažesnę atstumą (apie 50 m.). Taigi, akivaizdu, kad teiginys, jog 2-oji Gatvės tiesimo alternatyva prieštarautų šiuo metu galiojančio Bendrojo plano iki 2015 m. sprendiniams, yra nepagrįstas. Juolab, kad šiuo metu vyksta bendrojo plano keitimo procedūra.

3. Be to, nurodoma (17; 144 psl.), kad **2-osios alternatyvos atveju miško plotas papildomai sumažėtų dar 3,3 ha.** Tačiau nepateikiami jokie detalūs skaičiavimai (žemėlapiu mastelyje, apibrėžiant skaičiuojamą plotą).

Maps.lt skaičiuoklės nurodo tik apie 1,87 ha. plotą, kiek turėtų būti paimta miško žemės, realiai tas skaičius būtų dar mažesnis (sinteresuota grupė nedisponuoja tikslesniais planais), nes iš šio ploto turi būti minusuotas paimamo miško plotas, kuris skaičiuotinas pagal **1-ąją alternatyvą.** Tad tokius skaičiavimus galima būtų įvardinti kaip manipuliacinius, kurie akivaizdžiai įtakoja ir vėlesnius ekonominius skaičiavimus.



4. Nurodoma (14 psl.), jog M.Lietuvio gatvės tema veikianti Krivicko g. gyventojų grupė (35 gyventojai) nėra įregistravusi bendruomenės. Tuo tarpu dar 2017-03-08 yra įregistruota Asociacija „Visorių slėnio gyventojų bendruomenė“ (43 asmenys, 8 nepilnamečiai).

5. Nurodomi (34 psl.) 2-osios alternatyvos skersiniai pjūviai yra visiškai netikslūs, galimai skaičiuojama tik pagal vienos pusės pjūvį (nėra mastelio, teritorijos aukščių skirtumų), nors aukštingumas ten yra stipriai varijuojantis. Todėl ir **Ataskaitoje** vėliau apskaičiuotas kiekis – net 96 000 m³ grunto, yra nepagrįstas (gyventojų užsakymu projektinę studiją atlikusios UAB „Kita pusė“ skaičiavimais turėtų būti iškasta 75 800 m³ grunto, o išvežta – 54 000 m³).

6. Neaišku, koku šaltiniu yra remiamasi **Ataskaitoje** (85 psl.), nurodant gyventojų skaičių, t.t. vaikų – nurodoma, jog 20 gyvenamųjų pastatų gyventa tik 60 žmonių, iš jų 4 vaikai, nors realiai šis skaičius yra žymiai didesnis, be to čia net neįskaičiuoti 5 **Suinteresuotos grupės** namų gyventojai.

V. Dėl planuojamos Mykolo Lietuvos gatvės ekonominio pagrindimo

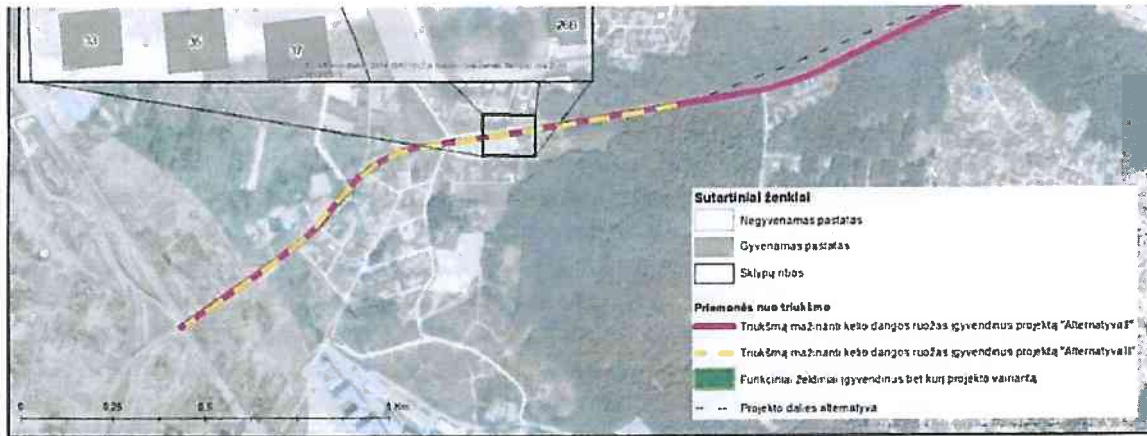
1. Statybos inžinerijos mokslų daktaro A.Bragos parengtoje planuojamos Mykolo Lietuvos gatvės ekonominio pagrindimo studijoje yra nurodoma, jog lyginant Mykolo Lietuvos gatvės 1-os ir 2-os alternatyvos įgyvendinimo kaštus, **įgyvendinant 2-ąją alternatyvą** šios gatvės įgyvendinimo **projektas pabrangtų 1.236.349,97 Eur.**

Nurodoma, jog minėtą pabrangimą sudarytų papildomi - medžių ir krūmų iškirtimas; grunto kasimas mechanizuotai, grunto transportavimas mechanizuotai, nenumatytos išlaidos, 10 proc.; už valstybinę miškų ūkio paskirties žemę.

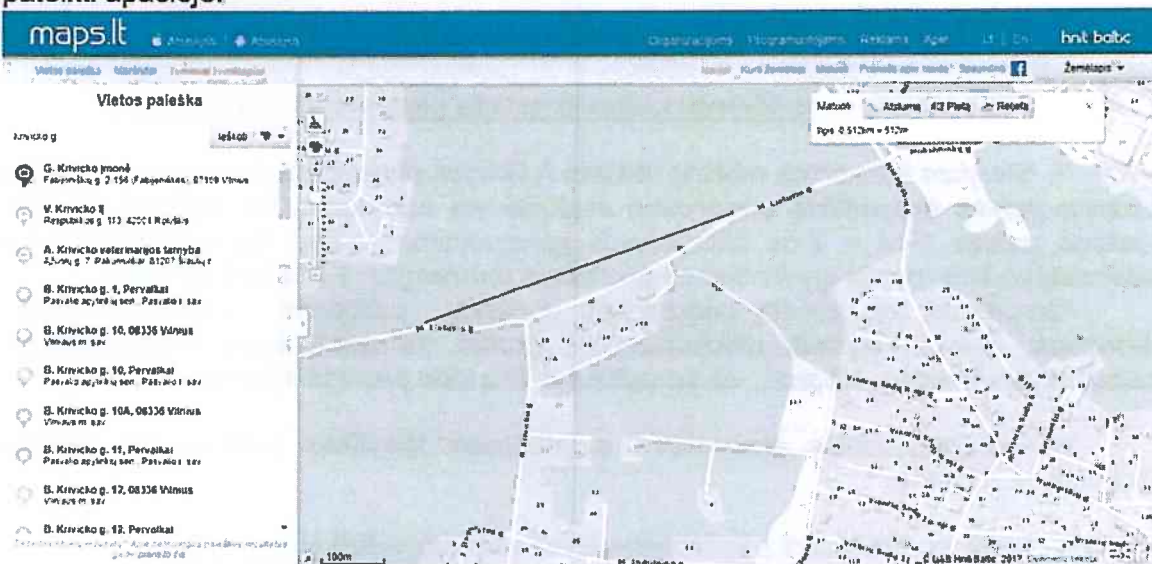
Iš esmės minėtas ekonominis pagrindimas laikytinas niekiniu dėl žemiau išdėstytų priežasčių:

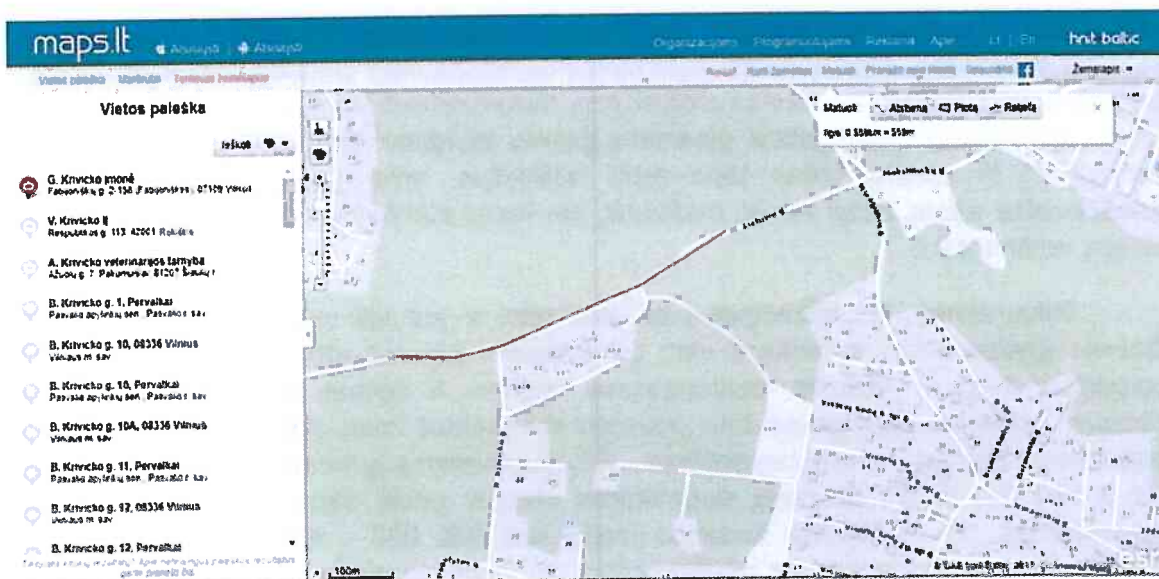
2. Atliekant ekonominį pagrindimą/vertinimą **buvo visiškai neįvertinti:**

2.1 Vienas iš esminių faktorių, kuris yra aprašytas Mykolo Lietuvos gatvės Ataskaitoje – jeigu Gatvė būtų atitrukta, kaip siūloma 2-osios alternatyvos atveju 50m., nebereikėtų diegti jokių priemonių, padėsiančių išvengti/sumažinti neigiamą poveikį aplinkai ir gyventojų sveikatai, o būtent vietoje įprasto asfalto nebereikėtų pakloti mažatriuškmės kelių dangos – SMA8 TM, kuri yra kelis kartus brangesnė už įprastą ir dėl to ženkliai sumažėtų gatvės įrengimo kaštai. Toliau pateikiamoje iliustracijoje (PAV Ataskaitos 97 psl.) matyti, jog kaštai ženkliai sumažėtų daugiau nei pusės ilgio atkarpoje, t.y. 1,5 km. (gatvės važiuojamosios dalies plotis 7,5 m.) kai viso gatvės ilgis 2.4 km. Išraišką m² ir kainos skirtumai turėtų būti apskaičiuoti papildomo PAV metu.



2.2 Pati Gatvė, įgyvendinus 2-ąją alternatyvos variantą, sutrumpėtų mažiausiai 47-51 metrais. Matavimai skaičiuoti oficialiame maps.lt internetiniame puslapyje, bei pateikti apačioje:





Ekonominiu skaičiavimu, naudojantis Infracplano pateiktais kelio tiesimo įkainiais, 2-oji alternatyva atpinga 142.191,17 euro:

Miesto greito eismo arba pagrindinės (4 eismo juostos) gatvės sumažėjimas	km	0,047	2947000,00	138509,00
Dviraičių takų sumažėjimas	km	0,047	78344,00	3682,17
				142191,17

2.3 Esamos Gatvės asfaltuotos dalies išardymas/kasimas; transportavimas; statybinio laužo priėmimo kaštai (konstatuota dar 2016 m. 11 mėn. AAA atrankos išvadoje „įgyvendinant projektą bus reikalingas esamos žvyruotos gatvės išardymas“). Pagal pateiktus atsakymus į paklausimus tokie darbai galėtų kainuoti mažiausiai 67 813 Eur. Ši suma skaičiuota dar 2014 m., tad šiuo metu, dėl padidėjusių įkainių būtų akivaizdžiai didesnė.

2.4 Padidėję Gatvės dalies eksploatacijos kaštai (jei bus įgyvendintas 1-asis variantas su mažatriukšme danga visoje Gatvėje)

Skaičiuojant padidinto pralaidumo Mykolo Lietuvos gatvės eksploatacijos sąnaudas taikyta prielaida, kad sąnaudos nepriklausys nuo to, kuri gatvės trasos alternatyva bus pasirinkta. Skaičiuojant esamos Mykolo Lietuvos gatvės ateities eksploatacines sąnaudas taikyta prielaida, kad 2019 m. bus atliktas gatvės kapitalinis remontas ir įrengta asfaltbetonio danga (??). Pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus paklotai kelio dangai turi būti suteikiama 5 m. garantija, o paslėptiems darbams – 10 m. garantija. Todėl tokie skaičiavimai negali turėti jokio teisinio pagrindimo.

Tuo tarpu tyliosios gatvės dangos eksploatavimas yra žymiai brangesnis tiek dėl trumpesnio tarnavimo laiko, tiek ir dėl brangesnių remonto kaštų.

2.5 Namų ir žemės sklypų nuvertėjimas.

Šiuo metu jau ilgesnis laikas yra pardavinėjami keli namai iš minėto kvartalo,

tačiau nekilnojamo turto brokerių teigimu (sandoriai nebuvo sudaryti ir nutrūko su keliolika potencialių klientų šiems sužinojus informaciją apie planuojamą ūkinę veiklą – projektuojamą **Gatvę**. Ne vienas atsisakymą motyvuodavo nematantis prasmės mokėti pinigų apskritai už „betarpiškai gyvenimą gatvės triukšme“ arba prie „prie išmetamojo vamzdžio“) iš esmės turtas tapo arba nelikvidus, arba galėtų būti siūlomas už neadekvačiai žemą, netgi žymiai mažesnę, nei namų statybinių medžiagų kainą, žemės sklypą vertinant 0 €.

Tokiu atveju, neatsižvelgus į tai, kad nors ir yra visi pagrindai pasirinkti **2-ąjį Gatvės įgyvendinimo variantą** ir vien dėl menamo pigumo arba „tiesiog nenorėjimo“ pasirinkus **1-ąjį**, ir **Gatvės raudonosioms linijoms** iš esmės sutampant su sklypų ribomis, **Suinteresuota grupė** būtų priversta dėl patirtos žalos (neturtinės žalos dėl HN pažeidimo; turtinės - namų nuvertėjimo - RC duomenimis jų bendra vertė yra daugiau, nei 3 000 000 €. NT ekspertų duomenimis įrengus gatvę dabar numatomoje vietoje nuvertėjimas 10-15 %, kas sudarytų mažiausiai 300 000 – 450 000 € ir daugiau, **nekalbant apie namų tapimą nelikvidžiais**) bei pažeistų teisių bylinėtis teismuose tiek su **Gatvės** projektavimu bei įgyvendinimu (detalusis planas; PAV procedūra; suinteresuotų šalių išvados; savivaldybės administracijos sprendimai) dalyvavusiais **Subjektais**, nukreipiant savo reikalavimus kaip į bendraatsakovus, t.t. keliant ir atsakingų asmenų/subjektų darbuotojų turtinės atsakomybės klausimus (naujausia LAT praktika jau leidžia tai daryti).

2.6 Akustinių sienučių projektavimo ir įrengimo kaštai:

Pagal pateiktus atsakymus į **Suinteresuotos grupės** paklausimus tokie darbai galėtų kainuoti mažiausiai 226 875 Eur. Ši suma skaičiuota 2015 m. kainomis, tad šiuo metu, dėl padidėjusių įkainių būtų akivaizdžiai didesnė.

2.7 Izoliuojančių akustinių langų pakeitimas, su angokraščių (iš išorės ir vidaus) apdaila:

Preliminariais paskaičiavimais, **Suinteresuotos grupės** gyvenamuose namuose yra daugiau, nei 591 m² langų, jų (su darbais) kaina turėtų būti apskaičiuota.

2.8 Žaliosios zonos iš augalų įrengimas.

3. Netinkamai pateikti išėtiniai duomenys ekonominiam skaičiavimui.

3.1 Dėl patenkančio valstybinės reikšmės miško ploto, ha. **Ataskaitoje** pateikta, kad papildomai 2-ajai alternatyvai reikės paimti bei iškirsti valstybinės miškų ūkio paskirties žemės - 3,3 ha. Kaip minėta, UAB „Kitos pusės projektai“ atliko tikslesnį už Infraplanas kelio Alternatyvų planą ir pateikė, kad 2-ajai alternatyvai reikės - 3,8132 ha, o 1-ajai alternatyvai – 2,5616 ha miško žemės. Skirtumas susidaro 1,2516 ha miško žemės.

Vadovaujantis šiais tikslesniais duomenimis:

Papildomos kompensacijos už mišką (tik 2-a alternatyva)				
Už valstybinę miškų ūkio paskirties žemę	ha	1,2516	35000,00	43806,00
Iš viso kompensacijų už žemę ir mišką				43806,00

Tad 2-ajai alternatyvai tenkanti suma sumažėja: nuo 115 500 eurų iki 43 806 eurų, tai yra 71 694 eurų.

3.2 Papildomas grunto kasimas mechanizuotai įvertintas 224 037 Eur, o papildomas grunto transportavimas mechanizuotai – 892 644 Eur, viso 1 116 681 Eur. Ši suma apskaičiuota įvertinus, kad bus iškasta 96 000 m³ grunto, nurodant kainą už matą vnt. 2333 Eur, transportavimą – 8298 Eur.

Žemės kasimo ir išvežimo darbų kaina UAB Infraplanas pateikia grunto kasimo 1 m³ - 2,2 euro kaina, grunto išvežimo 1 m³ - 9,3 euro kaina. Bendras įkainis 11,5 euro. Įkainiai buvo imti pagal UAB "Sistela" parengtus "Statinių statybos skaičiuojamų kainų palyginamuosius ekonominius rodiklius XXVII" (pagal 2017 m. kovo mėn. Statinių statybos skaičiuojamasias kainas).

Atsižvelgiant į tai, kad bet kuri Valstybinė ar Savivaldybės įmonė atlikdama tokios apimties darbus, privalo skelbti viešą konkursą per CVPI sistemą, konkurso nugalėtojas nustatomas atitinkantis kriterijus ir pasiūlęs žemiausią kainą. Todėl darbai būna atliekami ne pagal UAB Sistela parengtus įkainius, bet rinkos kaina. Suinteresuota grupė pateikė užklausą didelei kelių statybos įmonei, dalyvaujantiai viešuose pirkimuose, kokios yra šių darbų rinkos kainos. Gauti pasiūlymai - grunto kasimas ir išvežimas - bendras įkainis svyravo nuo 4 iki 5,26 euro su PVM už 1 m³. Įvertinus paminėtas korekcijas ir nurodytus įkainius, grunto kasimo ir išvežimo darbai:

- 2-os alternatyvos grunto darbų kaštai pagal patikslintus kiekius ir įkainius:

Grunto kasimas mechanizuotai	1000 m ³	75,8	1137,00	86184,60
Grunto transportavimas mechanizuotai	1000 m ³	75,8	4126,00	312750,80
viso:				398935,40

- 1-os alternatyvos grunto darbų kaštai:

Grunto kasimas mechanizuotai	1000 m ³	38,3	1137,00	43547,10
Grunto transportavimas mechanizuotai	1000 m ³	38,3	4126,00	158025,80
viso:				201572,90

Įvertinus papildomai reikalingus grunto kasimo bei išvežimo darbus, taip pat rinkos kainas gauname, kad 2-ajai alternatyvai reikalingi papildomai darbai pabrangtų 197 362,5 euro su PVM.

Šią prielaidą patvirtina ir tas faktas, jog Vilniaus savivaldybės administracijos diskusijose su suinteresuota grupe yra teigusi, jog administracijos darbuotojų bei SĮ skaičiavimais dėl žemės darbų 2-osios alternatyvos pabrangimas padidėtų maždaug 175 000 – 180 000 Eur. Dabar gi nurodoma suma - 1 116 681 Eur (!!).

Be to gyventojų užsakymu projektinę studiją atlikusios UAB „Kitos pusės projektai“ skaičiavimais turėtų būti iškasta 75 800 m³ grunto, o išvežta – 54 000 m³,

taupomas/mažinamas kiekis - 38 300 m³ Skaičiavimai buvo daryti detaliai įvertinus būsimos Gatvės pjūvius bei vietos aukščių skirtumus, kurie Gatvės atkarpos pradžioje (alternatyva Nr. 2), viduryje bei pabaigoje yra skirtingi. Todėl šie skaičiavimai ekonominio pagrindimo Studijoje turėtų būti patikslinti arba pridėti tikslūs duomenys (dabar jų nėra), kuo remiantis tokie buvo gautos tokios, ženkliai didesnės, reikšmės.

3.3 Dėl trumpesnės gatvės atkarpos esant 2-ajam Gatvės variantui (aprašyta aukščiau).

3.4 Naujai rengiamoje/tikslinamoje Ataskaitoje, tiksliai nurodyti visų aplinkos apsaugos priemonių (pvz. Ataskaitos 142 psl.) konkrečius parametrus. Šiuo metu gi, pvz. siūlant kelio dangą (SMA 8 TM), visiškai net nenurodomas dangos storis (tai lemia ženklus kainų skirtumus).

VI. Išvados

Suinteresuotos visuomenė - Asociacijos narių nuomone, PAV Ataskaitoje, kurios išvados iš dalies galimai yra tendencingos ir neobjektyvios (tikėtina, jog dėl UAB „Infraplanas“ nenoro prarasti vieną pagrindinių užsakovų – Vilniaus m. savivaldybės administraciją ir siekiant jai įtikti), galimai nesiekiami objektyviai parinkti/pasiūlyti efektyviausių priemonių, kurios padėtų išvengti/sumažinti HN pažeidimų, neigiamo poveikio aplinkai, (tuo pačiu ir gyventojams, jų sveikatai bei jų teisėtiems interesams).

Tokias prielaidas patvirtina :

1. PAV Ataskaitoje (99 psl.) nurodoma: „*Nors tradicinių transporto triukšmą mažinančių priemonių, tokių kaip triukšmo sienutės, naudojimas yra efektyvus, tačiau jų įrengimas yra brangus ir sudėtingas, o dažnai ir neįmanomas dėl esančių įvairių apribojimų.*“

Pasiūlymų II d. Jau buvo aptarti argumentai, kodėl aptariamam atveju mažatriukšmė kelių danga SMA 8 TM (kuri be to yra ir itin brangi) būtų visiškai neefektyvi ir neduotų norimo triukšmo mažinimo efekto (ribotas greitis, taip pat ties kvartalo namais bus reguliuojama šviesoforu sankryža, todėl automobiliai ties gyvenamuoju kvartalu įsibėgės nuo 0 iki 15-20 km/h; nedidelis atstumas, tik apie 700 m. tarp skirtingų šviesoforais reguliuojamų sankryžų).

2. Ankstesnėje UAB „Infraplanas“ studijoje – **Atrankos išvadoje** buvo nurodoma žymiai daugiau triukšmo kompensavimo priemonių – tame tarpe ir akustinė triukšmo sienutė, kurios šioje PAV Ataskaitoje jau net nebesiūloma (!!), nors abiem atvejais buvo konstatuojamas prognostinis triukšmo ribinių verčių viršijimas.

3. Yra akivaizdūs ir nepaaiškinami skirtumai, kuriuos galima apibūdinti kaip diskriminacinius – lyginant, kokios apsaugos nuo triukšmo ir taršos priemonės yra planuojamos taikyti Gatvei, ir kokios - Šiaurinei greito eismo gatvei.

Šiaurinei gatvei yra ne tik numatytos tokios apsaugos priemonės, kaip:

- į gatvės pusę atsuktų namų (visų!!) fasadų izoliavimas (langų pakeitimas, balkonų įstiklinimas/izoliavimas;
- Absorbuojančios triukšmo užtvartos (abiejuose estakados šonuose ir ant trijų nuovažų į Geležinio Vilko g. (4 m aukščio, ~1,2 km ilgio !!!).;
- Gatvės apželdinimas 1 - 10 m pločio tankia želdinių juosta prie pastatų.
- Mažiau triukšmingos dangos įrengimas tarp Žvalgų – Žirmūnų g. bei 1300 m. ilgio tunelis, einantis per Šeškinės sodų bendriją (kaip variantas) (!!).

Tenka priminti ir triukšmo sklaidos apsaugos priemones, kurios jau buvo realizuotos Vakariniame aplinkkelyje ties Gudelių g. namais.

Ten ne tik, kad aplinkkelio gatvė buvo suprojektuota ir įgyvendinta iškasoje ir kraštinių šios g. namų ir aplinkkelio gatvės aukščių skirtumas yra net apie 16 m. (kas savaime veikia preventyviai), mažiausias atstumas tarp kraštinio gatvės namo bei aplinkkelio gatvės yra apie 50 m, bet dar ir buvo įrengta 146 m. tunelio atkarpa !!





5. PAV Ataskaitoje nurodoma, jog abu projekto variantai atsiperka 2021 metais, tai reiškia jų naudingumas yra vienodas.

VII. Apibendrinimai

Akivaizdu, jog įvertinus:

1. laiką, reikalingą naujos PAV Ataskaitos parengimui bei galimoms apeliacijų ir ginčo procedūroms;
2. šiuo metu nevertintus papildomai atsirasiančius kaštus, susijusius su **Teritorijos ribose** galimai taikytiniais triukšmo kompensavimo, t.y.:
 - tyliosios dangos ;
 - triukšmo sienučių ;
 - dabartinės Gatvės atkarpos asfalto išardymo ir išvežimo;
 - želdinių juostos;
 - langų bei durų keitimo, angokraščių iš lauko ir vidaus tvarkymo, balkonų įstiklinimo;
 - prarastų verčių gyventojams kompensavimo.
3. kaštų sumažėjimą Gatvės 2-osios alternatyvos atveju dėl gatvės (bei jos priklausinių – šaligatvių, dviračių takų, apšvietimo vienetų, k.t.) sutrumpėjimo.

2-oji alternatyva tampa netgi ekonomiškai ženkliai pigesnė už 1-ąją, nekalbant, kad įgyvendinus 1-ąją, būtų visiškai neužtikrintas Lietuvos Respublikos Higienos normų reikalavimų laikymasis, pažeisti **Suinteresuotos grupės** šeimos narių interesai, kadangi siūlomos priemonės neigiamam poveikiui sumažinti būtų neefektyvios, tai yra iš esmės niekinės.

VII. Prašymai

1. PAV vertinimo bei tvirtinimo procedūroje atsakingų **Subjektų** - Aplinkos apsaugos agentūros ir Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie LR SAM Vilniaus departamento prašoma:

1.1 Pritarti bei patvirtinti **Ataskaitą** su sąlyga, kad yra pritariama tik **Gatvės tiesimo alternatyvai Nr. 2**, kai Gatvė atitaukta nuo gyvenamųjų sklypų ribų ne mažiau, kaip 50 m.).

1.2 Kitu atveju – netvirtinti visos UAB „Infraplanas“ parengtos „Planuojamos tiesiti Mykolo Lietuvos gatvės poveikio aplinkai vertinimo (PAV) **Ataskaitos** bei jos neatskiriamų priedų dėl šiame rašte išdėstytų aplinkybių bei nurodytų faktų.

2. Tuo atveju, jeigu būtų nepatvirtinta **Ataskaita**, UAB „Infraplanas“ prašoma iš **naujo** parengti/tikslinti „Planuojamos tiesiti Mykolo Lietuvos gatvės poveikio aplinkai vertinimo (PAV) ataskaitą bei jos neatskiriamus priedus, tame tarpe - SĮ „Vilniaus plano“ (kaip Užsakovo) - planuojamos Mykolo Lietuvos gatvės ekonominio pagrindimo studiją, atsižvelgiant bei įvertinant ir Suinteresuotos grupės nurodytus faktorius bei papildomas dedamasias.

2.1 Atliekant prognozuojamo triukšmo bei taršos tyrimus, fiksuoti (pildant protokolą ar panašų pagal esmę dokumentą), kokios (t.t. ir už kurį laikotarpį, kokios lokacijos ir pan.) reikšmės bei rodikliai yra įkeliami į triukšmo bei taršos modeliavimo programą. Tai padėtų pašalinti abejones, kurios yra kilusios dėl šiuo metu esančių skirtingų ir viena kitai prieštaraujančių prognozuojamo triukšmo vertinimo ataskaitų.

2.2 Naujai rengiamoje/tikslinamoje **Ataskaitoje**, nurodyti **visas** aplinkos apsaugos priemones (aprašyta išo dokumento V.3.4 p.).

2.3 Užsakyti grunto (kuris būtų iškasamas tiesiant Gatvę pagal 2-ąją alternatyvą) geologinius tyrimus, siekiant nustatyti esančio grunto sudėtį, kad būtų galima motyvuotai atlikti skaičiavimus, kuri grunto dalis galėtų būti panaudota Gatvės statybos metu, o kuri turėtų būti išvežama. Šio tyrimo rezultatai itin koreguotų reikalingo išvežti grunto kiekius, o tuo pačiu – ir pinigines projekto vertes.

3. Planuojamos Mykolo Lietuvos gatvės ekonominio pagrindimo studijos pagrindines išvadas įtraukti į PAV ataskaitos sudėtį (ekonominis vertinimas).

Priedama:

1. VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS A, B, C KATEGORIJS GATVIŲ RIBŲ (RAUDONŲJŲ LINIJŲ) SCHEMOS KOREGAVIMO PROJEKTINIAI PASIŪLYMAI, UAB „Kitos pusės projektai“.
2. APIE 30 HA MOKSLININKŲ IR MYKOLO LIETUVIO GATVIŲ TERITORIJOS VILNIUJE DETALUSIS PLANAS, Akustinio triukšmo įvertinimo ataskaita, UAB „R.A.C.H.E.L Consulting“ .

Asociacijos pirmininkas



Jurgis Lebedys