

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

Nuorašai:
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

Vytauto Sakalausko
B. Krivicko 18
LT-08336 Vilnius
vytautas@bod.lt

Virginijos Koryznieienės
B. Krivicko 14
LT-08336 Vilnius
virginija.koryznieene@gmail.com

atstovaujančių B. Krivicko gatvės
Nr. 2; 4; 6; 8; 10; 10A; 12; 14; 16; 18; 18A
gyventojų interesus

PASIŪLYMAI IR PASTABOS

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

2017 m. vasario 3 d.
Vilnius

Vilniaus m. savivaldybės tinklalapyje buvo paskelbta informacija apie parengtą planuojamos tiesti Mykolo Lietuvos gatvės Vilniaus mieste, poveikio aplinkai vertinimo (PAV) programą (toliau tekste - Programa), kurią parengė UAB „Infraplanas“.

Susipažinę su šia Programa galime konstatuoti, jog tiek nurodytoje informacijoje apie planuojamą ūkinę veiklą, tiek informacijoje apie teritorijos įvertinimą, poveikio aplinkai vertinimo metodus ir priemones, priemones neigiamo poveikio sumažinimui, kai kur yra nurodoma nepilna, netiksli, o kartais ir klaidinga informacija, kuri gali turėti didelės reikšmės tiek pačiai programai, tiek ir poveikio aplinkai vertinimui.

Išdėstyta rašte teikiame pastabas, kurios bus nurodomos pagal Programos puslapius, tam kad būtų patogiau susieti su konkrečiomis Programos vietomis:

1. Programos puslapis Nr. 3.

1.1. Aprašant Mykolo Lietuvos gatvės (toliau tekste – Gatvė) dislokaciją, nurodoma, jog „...gatvė prasideda nuo intensyvaus Ukmergės plento“.

Yra nutylima esminė informacija, jog minėta Gatvė taps jau veikiančio Vilniaus vakarinio aplinkkelio tąsa. Vilniaus meras R.Šimašius apie tai atvirai ir viešai deklaravo 2016 gruodžio 13 dieną, duodamas interviu portalui 15min.lt: „...aplinkkelio meras tikrai nevadina vaistu nuo visų miesto spūsčių. Atvirkščiai – pripažįsta, kad teks dar nemažai padirbėti, kad susisiekimas pačiu aplinkkeliu būtų patogesnis ir tarnautų didesnei daliai vilniečių bei miesto svečių. „Reikės dar nemažai dalykų padaryti. **Tai ir paties aplinkkelio pratęsimas iki Molėtų plento ir Geležinio Vilko gatvės krypties, įvairūs privažiavimai, greitėjimo juostos, šalutiniai keliai. Tai reikės toliau daryti**“, kalbėjo R.Šimašius“. (Šaltinis. <http://www.15min.lt/gazas/naujiena/gatve/vilnius-planuoja-pokycius-gatvесе-liepkalnyje-bus-dvieju-lygiu-sankryza-221-726338>).

Gatvės, kaip Vilniaus m. vakarinio aplinkkelio tąsos vertinimas aplinkos poveikio vertinimo metu gali būti visiškai kitoks, nei kad Gatvę vertinant atskirai, „išimta“ būtent iš šio konteksto.

Pažymėtina, jog dar 2016 metais UAB „Infraplanas“ parengtoje „Planuojamos tiesti Mykolo Lietuvos gatvės Vilniaus mieste informacijoje atrankai dėl poveikio aplinkai vertinimo“, **Mykolo Lietuvos gatvė yra įvardinta papildomai dar ir kaip jungianti Ukmergės gatvę (magistralinį kelią A2 „Vilnius–Ryga“) su Santariškėmis ir Geležinio Vilko gatve (magistraliniu keliu A14 „Vilnius-Utena“).**

Atkreipiame dėmesį, kad Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2012 m. gegužės 31 dienos valstybinio audito ataskaitoje „Kaip valdomas triukšmas Lietuvoje“ pažymėjo, jog Vilniaus mieste net 122 tūkst. (t.y. 22 proc. bendro gyventojų skaičiaus) gyventojų naktimis patenka į viršnorminio triukšmo poveikio zonas.

Gyventojų disponuojami triukšmo tyrimo rezultatai patvirtina faktą, jog pradėjus eksploatuoti Gatvę triukšmas leidžiamas normas viršys visais paros laikotarpiais, įskaitant naktį.

1.2. Programoje teigiama, kad „...artimiausi gyvenamieji pastatai yra nutolę apie 15 metrų ir daugiau“.

Nenurodomas tikslesnis atstumas iki artimiausiai esančių namų. Pažymėtina, jog planuojamos Gatvės raudonosios linijos **sutampa** su net keliolikos sklypų ribomis (įvairiose Gatvės atkarpose), o dalis gyvenamųjų pastatų yra tik per keletą metrų iki sklypų ribų.

1.3. Programoje teigiama, kad „*Gatvei, planuojamai pagal 1-q variantą numatyti kirtimai apie 3,11 ha miško (iš jų 2,27 ha sudaro valstybinės reikšmės miškų plotas)*“.

Visiškai nenurodoma, kiek yra ar turėtų būti numatyta kirtimų 2-ajam variantui (Programos 4 puslapyje jau nurodoma, jog 2-os gatvės trasos alternatyvą Vilniaus planas pateikė pagal visuomenės pageidavimą), kuris yra aptariamas Programoje ir bus vertinamas poveikio aplinkai vertinimo metu. Tikslinga nurodyti, kad iš SĮ „Vilniaus planas“ būtina išreikalauti papildoma medžiaga.

2. Programos puslapis Nr. 4.

2.1 Programoje teigiama, kad „*Planuojamos veiklos poveikis aplinkai vertinamas remiantis <... galiojančiomis Lietuvoje metodikomis, užsienio ir Lietuvos mokslinė medžiaga...>*“.

Nėra nurodoma (nors tai turėtų būti privaloma), kad vertinimas atliekamas ir remiantis Lietuvos Respublikos ratifikuotų tarptautinių konvencijų bei Lietuvos Respublikos įstatymų bei poįstatyminių aktų nuostatomis. Programos 23 puslapyje yra nurodomas literatūros sąrašas, kuriame išvardinami ne visi Tarptautiniai bei Lietuvos Respublikos teisės aktai, todėl tikslinga papildyti nuorodomis į Orhuso konvenciją (1998-05-25), Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2012 m. gegužės 31 dienos valstybinio audito ataskaitą „Kaip valdomas triukšmas Lietuvoje?“, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2005 metų liepos 21 dienos įsakymą Nr. V- 596 „Dėl triukšmo poveikio visuomenės sveikatai tvarkos aprašo patvirtinimo“, 2005-07-21;

2.3. Programoje teigiama, kad „*trasos variantai bus lyginami aplinkosauginiais, techniniais ir ekonominiais aspektais*“.

Tuo tarpu nenurodoma, kad turėtų būti vertinami ir teisiniu aspektu – prieštaravimo ar neprieštaravimo tarptautiniams bei Lietuvos Respublikos teisės aktams (vertinant ir suinteresuotų šalių PAV metu pateiktą informaciją).

3. Programos puslapis Nr. 5.

3.1. Programos etapų įgyvendinimo terminuose visur klaidingai nurodyti 2016 metai, o turėtų būti nurodomi 2017 metai. Abejonių kelia ir poveikio aplinkai vertinimo ataskaitos parengimo terminas – tik 1 mėn. - ar jis nėra dirbtinai trumpinamas, neatsižvelgiant į poveikio aplinkai vertinimo reikšmę, apimtį ir sudėtingumą.

3.2. Programoje teigiama, kad „*...įgyvendinant projektą bus reikalingas esamos žvyruotos gatvės išardymas*“.

Nepaminėtas itin svarbus faktas, kuris gali turėti didelės įtakos abu trasos variantus lyginant ekonominiu aspektu (tai nurodoma Programoje), kad būsimos Gatvės (nuo dabartinių gyvenamųjų namų B.Krivicko gatvėje Nr. 2 bei Nr. 4 iki B.Krivicko 10) atkarpa yra asfaltuota ir kad, įgyvendinant 1-ą variantą bus reikalingas taip pat ir esamos asfaltuotos gatvės išardymas bei statybos atliekų utilizavimas.

4. Programos puslapiai Nr. 6 ir Nr. 7.

4.1. Programoje teigiama, kad „Pagal išduotas planavimo sąlygas (Vilniaus miesto savivaldybės Aplinkos apsaugos skyriaus sąlygos (2015-09-17 Nr. A632-128/14-(2.3.1.19-AP4)) projektuojamas prisijungimas prie miesto centralizuotų vandens ir nuotekų tinklų. Nuotekų kiekiai bus apskaičiuoti rengiant techninį projektą“.

Būtina atkreipti dėmesį į tai, jog šalia Gatvės yra nutiestos tik vandentiekio bei fekalinės kanalizacijos trasos, o atskirų lietaus kanalizacijos trasų nėra. Būtinai papildomi skaičiavimai (jų inicijavimas), ar paviršinio lietaus vandens nuo Gatvės paviršiaus nukreipimas į fekalinę kanalizaciją, esant liūtis atvejams, neviršys leidžiamo nuotekų debeto ir ar dėl to gyventojams neatsiras neigiamų pasekmių. Be to, daugelyje Vilniaus rajonų draudžiama lietaus nuotekas sujungti su fekalinės kanalizacijos tinklais.

4.2. Programoje nurodoma, jog „Duomenys apie eismą pateikti 1 lentelėje“.

1 lentelė. Eismo duomenys M. Lietuvio gatvėje

Metai	Automobilių eismas, aut./parą	Sunkiojo transporto dalis sraute, %	Greitis, km/val.
2015	1380	0	50
2025	23100	0,5	50

Iš informacijos lentelėje nėra aišku, ar duomenys - automobilių eismas 23100 automobilių per parą, buvo teikiami atsižvelgiant ir įvertinant, jog Gatvė taps Vilniaus miesto vakarinio aplinkkelio tąsa bei jungtimi tarp magistralinio kelio A2 „Vilnius–Ryga“ ir magistralinio kelio A14 „Vilnius-Utena“. Šiuos patikslintus duomenis būtina išreikalauti (esant reikalui inicijuoti ne galimai subjektyvios pažymos/duomenų iš Vilniaus miesto savivaldybės ar jos padalinio pateikimą, bet nepriklausomo eksperto atlikto prognostinio transporto srautų tyrimo išvadų).

Tokią išvadą dėl Vilniaus miesto savivaldybės galimo subjektyvumo rodo akivaizdus faktas, kad Vilniaus miesto savivaldybė, pažeisdama imperatyvius teisės aktų reikalavimus, atliko aktyvius veiksmus, nukreiptus į tai, jog strateginis pasekmių aplinkai vertinimas nebūtų atliekamas, triukšmą ir oro taršą vertinant tik tolimesnio projektavimo stadijose (Šaltinis. 2016 metų UAB „Infraplanas“ parengto dokumento „Planuojamos tiesti Mykolo Lietuvio gatvės Vilniaus m. informacija atrankai dėl poveikio aplinkai vertinimo“ ištrauka, kad „Organizatorius

gavęs SPAV subjektų išvadas priėmė sprendimą, kad „Apie 26,16 ha teritorijos detaliojo plano Mykolo Lietuvio gatvei tiesti“ strateginis pasekmių aplinkai vertinimas nebus atliekamas“ (Sprendimas 2015-10-06 Nr. A51-94691/15-(2.15.1.21-MP2) teikiamas prieduose). Sprendime nurodyta, kad triukšmas ir oro tarša bus vertinami tolimesnio projektavimo stadijose ir, esant būtinybei, bus numatomos bei įgyvendinamos poveikio mažinimo priemonės“.

5. Programos puslapis Nr. 9.

5.1. Ta pati pastaba, kuri nurodyta ir punkte Nr. 1.2.

5.2. Programoje teigiama, kad *„Bajorai, nuo planuojamos tiesti gatvės, nutolę apie 1,7 km šiaurės kryptimi, remiantis 2011 m. gyventojų surašymo duomenimis Bajoruose gyveno 503 gyventojai“*.

Nenurodoma teritorija Visoriuose (B. Krivicko, S. Indriliūno, J. Degutytės ir kt. Gatvių) bei šalia esančiuose Visorių soduose bei čia esančių gyventojų skaičius.

6. Programos puslapis Nr. 10.

6.1. Programoje teigiama, kad *„Artimiausios ugdymo įstaigos VŠĮ „Euro darželis“, nuo planuojamos tiesti gatvės nutolęs apie 0,6 km (pietų kryptimi)“*.

Nėra nurodyta VŠĮ „Bajorų darželis Šypsenėlė“, A. Gelgaudo gatvėje Nr.24, nutolęs apie 0,6 km.

7. Programos puslapis Nr. 14.

7.1. Programoje nurodoma, jog 2-os trasos alternatyva bus analizuojama ataskaitoje, tačiau pateikiami žemėnaudos duomenys tik dėl 1 trasos alternatyvos.

Manome, kad būtina jau dabartiniame – programos tvirtinimo etape, išreikalauti iš SĮ „Vilniaus planas“ žemėnaudos duomenis dėl 2-os trasos alternatyvos, taip užkertant kelią galimoms manipuliacijoms ateityje (tiek trasos vieta, tiek ir plotais).

7.2. Nurodoma, jog *„M. Lietuvio gatvė prasideda nuo intensyvaus Ukmergės plento (kelio A2 Vilnius-Panevėžys)“*.

Žr. pastabą Nr. 1.1.

8. Programos puslapis Nr. 16.

8.1. Programoje teigiama, kad bus *„nagrinėjamas poveikis visuomenės sveikatai bei socialinis-ekonominis poveikis“*.

Nedetalizuojama, kokiais pjūviais, nors *„Poveikis žmogui ir socialinei aplinkai“* bei *„fizinei ir gyvajai gamtai“* yra atskleistas. Todėl būtinas patikslinimas šiuo aspektu.

9. Programos puslapis Nr. 17.

9.1. Programoje (5.2) teigiama, kad „*atliekami prognoziniai triukšmo lygio skaičiavimai*“, „*nustatomas planuojamos veiklos skleidžiamo triukšmo atitikimas normoms/ribinėms vertėms.*“.

Nenurodoma, jog bus vertinamos transporto priemonių sukeltos vibracijos, nors jos neigimas poveikis žmonių sveikatai bei statinių būklei, akivaizdžiai galimas, taip pat kiti fizinės aplinkos veiksniai.

9.2. Manome, kad tiek triukšmą, tiek vibraciją bei oro taršą būtina vertinti ir su papildomomis sąlygomis, jei:

9.2.1. Gatve važiuojančio transporto srautą sudarys ne tik nurodoma 0,5% sunkiojo transporto dalis (iš esmės turima mintyje tik visuomeninis transportas), kaip šiuo metu deklaruojama savivaldybės/savivaldybės įmonių dokumentuose bei paaškinamuosiuose raštuose, bet ir kita, žymiai didesnė sunkiojo transporto dalis (jei eisme nebus ribojamas visas sunkusis transportas).

9.2.2. Gatve važiuos ženkliai daugiau nei 23100 automobilių per parą (faktoriai, nurodyti punkte Nr. 1.1.).

9.3.3. Gatvėje, jau eksploatavimo arba paskutinės projektavimo stadijos metu, greitis nuo dabar numatyto maksimalaus 50 km/h galimai bus padidintas, pvz. iki 70 km/h. Analogiškas precedentas jau yra įvykęs su greičio padidinimu vakariniame aplinkkelyje, kur pradinėje projekto stadijoje buvo numatytas maksimalus 80 km/h greitis, tačiau Vilniaus savivaldybės vadovybės iniciatyva jis buvo padidintas (ir šiuo metu toks yra) iki 90 km/h.

Tokias prielaidas neišvengiamai suponuoja faktinė situacija, kad:

a) ši Gatvė yra įvardinta kaip jungianti Ukmergės gatvę (magistralinį kelią A2 „Vilnius–Ryga“) su Santariškėmis ir Geležinio Vilko gatve (magistraliniu keliu A14 „Vilnius-Utena“);

b) ši Gatvė fiziškai taps jau veikiančio Vilniaus vakarinio aplinkkelio tąsa, kur šiuo metu be apribojimų jau važinėja visas sunkusis transportas;

c) Vilniaus savivaldybė, Gatvės eksploatavimo metu, bet kada gali pakeisti eismo organizavimą, nedraudžiant važiuoti ir visoms sunkiojo transporto rūšims ir tokiems pakeitimams derinimas su visuomene nėra privalomas;

d) yra viešai deklaruota politinė valia – Vilniaus mero vieši pareiškimai, jog Gatvė taps aplinkkelio pratęsimu iki Molėtų plento ir Geležinio Vilko gatvės (detaliau skaityti punkte Nr. 1.1.);

e) Aplinkos apsaugos agentūros nepatvirtintoje ankstesnėje Atrankos išvadoje nurodoma (informacija gauta iš Vilniaus savivaldybės), kad „*Mykolo Lietuvos gatvės įjungimas į miesto šiaurinės dalies infrastruktūros tinklą leidžia išspręsti jau šiuo metu esančias susisiekimo*

problemas: perskirstyti esamus transporto srautus, mažinti avaringumą, ir padidinti transporto srautų greitį“;

f) Vilniaus miesto savivaldybė skaičiuoja, kad vakariniu aplinkkeliu per parą važiuos apie 65 tūkst. žmonių: apie 45 tūkst. miestiečių ir apie 20 tūkst. tranzitu keliaujančių į užmiestį. Paros transportas srautas sieks iki 33 tūkst. automobilių.

9.3. Oro taršą, triukšmą ir vibraciją papildomai reikia prognozuoti atsižvelgiant ir į tai kad:

a) šalia gyvenamųjų valdų (pvz. B.Krivicko gatvėje Nr. 10), kurių ribos iš esmės sutampa su gatvės raudonosiomis linijomis, bus T formos šviesoforu reguliuojama B. Krivicko ir Gatvės sankryža (tokių sankryžų Gatvėje bus ir daugiau). Per šią sankryžą vyks srautas iš vieno didžiausių Fabijoniškių mikrorajonų, todėl akivaizdu, jog degant raudonam šviesoforui visiškai šalia 2 sklypo kraštinių stovės automobilių eilės;

b) Gatvėje, dėl jos susikirtimo su Mokslininkų gatve, bei kitomis aptarnaujančiomis gatvėmis ir sankryžomis, kur objektyviai nebus galima užtikrinti nepertraukiamo (be sankryžų) eismo pralaidumo, susidarys „butelio kaklelio“ efektas (t.y. automobilių spūstys) srautų susikirtimo vietose (įvažiavimai-nuvažiavimai, sankryžos). Minėta situacija šiuo metu jau yra vakariniame aplinkkelyje, ties sankirta su Ukmergės bei Oslo gatvėmis.

Pavyzdys. Esamos situacijos Vakariniame aplinkkelyje foto:



Vilniaus Gedimino technikos universiteto mokslininkų teigimu, „jei palyginsime taršą šalia veikiančio aplinkkelio Karoliniškėse ir Kalvarijų, Ozo gatvių sankryžoje, tai yra nepalyginami skaičiai pavojingų medžiagų. Nerimas dėl nuvažiavimų ar įvažiavimų yra suprantamas tada, kai kalbame apie srautų susikirtimų su kitais srautais galimybę“. (Šaltinis. <http://www.delfi.lt/verslas/transportas/vilniaus-vakarinis-aplinkkelis-atidarytas-vardija-silpnasias-vietas.d?id=73224094>);

c) gyvenamasis kvartalas, kuriame gyvena pastabų Programai teikėjai, yra ne tik slėnyje (šalia yra dideli reljefo peraukštėjimai), bet ir iš visų keturių pusių apsuptas Visorių-Bajorų miško parko daugiamečio miško masyvo medžiais. Todėl prognozuojant tiek triukšmo, taršos ar vibracijos sklidimą būtina į modeliavimo programą įvesti ne tik vietovės reljefo aukščių skirtumus, bet papildomai pridėti medžių aukščių reikšmes. Šiuos duomenis (medžių aukščiai) galima rasti miško kvartalų taksacijos žemėlapiuose.

10. Programos puslapis Nr. 19.

10.1. Programoje - nei dalyje „Visuomenės sveikata“, nei „1-oje Lentelėje“ nenurodomi „Sveikatai darantys įtaką veiksniai ir jų vertinimo metodas“, bei aprašymai, kaip bus vertinama vibracija.

10.2. Programoje nenurodoma, jog bus atliekamas triukšmo poveikio visuomenės sveikatai vertinimas bei (tuo atveju, jei bus nustatyta, jog bus nustatytos maksimalūs leidžiamos triukšmo, taršos ar vibracijos ribiniai dydžiai, nekalbant apie jų viršijimą) bus analizuojama, kokios yra šių poveikių žmogaus sveikatai pasekmės bei kokia ir kokių ligų bei susirgimų rizika galima jų atsiradimui ar paūmėjimui. Atkreipiame Jūsų dėmesį, kad „Triukšmo valdymo įstatymo“ 3 str. 1 d. 1 p. imperatyviai yra nurodoma, jog „*joks asmuo neturi būti veikiamas tokio lygio triukšmo, dėl kurio kyla pavojus jo gyvybei ir sveikatai*“.

11. Programos puslapis Nr. 20.

11.1. Programos dalyje „Socialinė ekonominė aplinka“, nurodoma, jog „*Detalesnis nagrinėjimas vykdomas tokiais aspektais: viešųjų paslaugų užtikrinimo, neatidėliotinių tarnybų (priešgaisrinės apsaugos, greitosios medicininės pagalbos, policijos) veiklos užtikrinimo, susisiekimo sąlygų, mobilumo, ekonominių sąlygų, teritorijų atskyrimas.*“

Nėra nurodoma ir nedetalizuojama (kas yra itin svarbu) – jog nagrinėjama bus ir saugaus eismo, gyventojų būstų nuvertėjimo ar tapimo nelikvidžiais, gyvenimo sąlygų gyvenamoje aplinkoje, tame tarpe nepilnamečiams ir mažamečiams vaikams, pakitimo aspektais.

11.2. Programos dalyje „Priemonės neigiamo poveikio sumažinimui“ nurodoma, jog „*Triukšmo ir taršos poveikį mažinančios priemonės gali būti parinktos iš 3 priemonių grupių: priemonės, taikomos triukšmo ir taršos sklidimui: projekto sprendiniai, triukšmo mažinimo įrenginiai: užtvaros, pylimai, želdiniai*“;

Manome, kad formuluotė turi būti patikslinta, po žodžio „triukšmo“ papildomai įterpiant žodį „taršos“: „<... projekto sprendiniai, triukšmo ir taršos mažinimo įrenginiai...>“.

11.3. Programoje nurodoma „*priemonės, taikomos priėmėjui: pastato langų izoliavimas*“.

Po žodžių pastato langų izoliavimas tikslinga įrašyti žodžius „*bei rekuperacijos sistemų įrengimas*“, kadangi vien tik izoliavus langus, tačiau nesant rekuperacijos, ši priemonė atidarius

langus (kas yra neišvengiama) taps beverte, nes triukšmo bei taršos sklidimas liks faktiškai toks pats.

12. Papildomai atkreipiame dėmesį:

12.1. Aplinkos apsaugos agentūros nepatvirtintoje ankstesnėje informacijos apie atranką išvadoje (kurios rengimo metu gauti kai kurie duomenys gali būti naudojami ir PAV metu):

a) dalyje Gatvės atkarpų, kaip kompensacinė priemonė, buvo rekomenduojama „...įrengti 1,8 m. aukščio ilgio aklinę tvorą su želdiniais“.

Pažymime, jog tokio aukščio sienutės iš esmės būtų per žemos ir visiškai neatliktų jai keliamų uždavinių – efektyviai sulaukyti triukšmą.

Kaip pavyzdys, Vilniaus mieste, ties aplinkkelio Tūkstantmečio gatvėje yra įrengtos kelis kartus aukštesnės triukšmą mažinančios sienutės, žiūrėti foto:



Todėl lyginant apsaugos priemonių nuo triukšmo kaštus bei trasos variantus ekonominiu aspektu, palyginimui turi būti teikiama tokio aukščio sienutė, kuri efektyviai sulaikytų sklindantį triukšmą, o ne tokia, kuri projekto įgyvendintojui kainuotų pigiausiai.

b) nurodoma, jog ties gyvenamuoju kvartalu yra „13 m. pločio žalia, medžiais apželdinta juosta“.

Pažymėtina, jog šie duomenys yra netikslūs – minėta natūraliai medžiais apaugusi panašaus, bet siauresnio pločio juosta (apie 13 m pločio), yra tik ties vienu sklypu, kitur ji (viso atkarpa yra apie 230 m. ilgio) yra arba kelis kartus mažesnė, arba iš viso nėra. Be to tiesiogiai iš Gatvės yra įvažiavimas net į 3 sklypus;

c) nurodoma, jog gyvenamajame kvartale, „Ties gyvenamaisiais namams adresu B. Krivicko g. 4, 6, 8, 10, 12 vietoje įprastos asfaltbetonio dangos naudoti „tyliąją“ kelio dangą“.

Pažymėtina, jog mokslinėje literatūroje yra nurodoma, jog „tylioji“ kelio danga (kurios tiek įrengimas, tiek eksploatacija bei priežiūra yra itin brangūs) yra efektyvi tik tais atvejais, kai transporto priemonių greitis yra 70 km/h. Ir didesnis Todėl ši priemonė būtų visiškai neefektyvi ne tik todėl, kad maksimalaus greitis šioje Gatvėje numatytas 50 km/h, bet ir dėl to, kad dėl šviesoforu reguliuojamos sankryžos bei dėl „butelio kaklelio“ išdavoje susidarysiančių spūsčių realus judėjimo greitis bus kelis kartus mažesnis.

Informuojame, jog patvirtinus Programą poveikio aplinkai vertinimo metu, esant reikalui, suinteresuota gyventojų grupė teiks turimas gyventojų inicijuotas tyrimų išvadas bei kitus turimus duomenis.

Gyventojų vardu:

Vytautas Sakalauskas



Virginija Koryznieinė

