

TEKSTE NAUDOJAMOS SANTRUMPOS

Santrumpa	Santrumpos išaiškinimas
Pietinė jungtis	Klaipėdos miesto teritorijos bendrojo plano sprendiniuose numatyta planuojama nauja gatvė Klaipėdos rajono teritorijos bendrojo plano sprendiniuose numatyta nauja susisiekimo infrastruktūros jungtis tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus
DPL	Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detalusis planas
KVJU	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas
KVJUD	VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija
PAV	Poveikio aplinkai vertinimas
PŪV	Planuojama ūkinė veikla
RAAD	Regiono aplinkos apsaugos departamentas
SAZ	Sanitarinės apsaugos zona
SPAV	Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas
AND	Apimties nustatymo dokumentas
SGD	Suskystintos gamtinės dujos
SGD terminalas	Suskystintųjų gamtinių dujų terminalas (potencialiai kartu su dujų saugykla)

STRATEGINIO PASEKMIŲ APLINKAI VERTINIMO ATASKAITA

TURINYS

1	IVADAS	6
1.1	Detaliojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tikslas, paskirtis	6
1.2	Detaliojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo eiga ir procedūros	7
1.3	Visuomenės dalyvavimo DPL strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūrose tvarka	8
1.4	DPL strateginio pasekmių aplinkai vertinimo proceso dalyviai	9
2	INFORMACIJA APIE DETALŲJĮ PLANĄ	10
2.1	Bendrieji duomenys	10
2.1.1	Duomenys apie detaliojo plano organizatorių	10
2.1.2	Duomenys apie detaliojo plano ir plano SPAV dokumentų rengėją	10
2.1.3	Duomenys apie detalųjį planą	11
2.2	Detaliojo plano koncepcija	19
2.3	Detaliojo plano įgyvendinimo vietos, kuri sąlyginai gali būti paveikta plano sprendinių, charakteristika	25
2.3.1	Geografinė padėtis	25
2.3.2	Aplinkos oro būklė planuojamoje teritorijoje	25
2.3.3	Hidrologinės sąlygos	28
2.3.4	Inžinerinės-geologinės sąlygos	28
2.3.5	Žemės gelmių ištekliai	29
2.3.6	Dirvožemis	30
2.3.7	Kraštovaizdis	32
2.3.8	Augmenija ir gyvūnija	32
2.3.9	Saugomų teritorijų tinklas	34
2.3.10	Kultūros paveldo vertybės	38
3	GALIMOS DETALIOJO PLANO PASEKMĖS APLINKAI IR PRELIMINARIOS PRIEMONĖS NEIGIAMOMS PASEKMĖMS IŠVENGTI, SUMAŽINTI AR KOMPENSUOTI	39
3.1	Pasekmės aplinkos orui ir preliminaros priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	40
3.1.1	Galimos sprendinių pasekmės statybos/įgyvendinimo metu	40
3.1.2	Galimos sprendinių pasekmės veiklos metu	40
3.2	Pasekmės vandeniui ir preliminaros priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	41
3.2.1	Galimos sprendinių pasekmės statybos/įgyvendinimo metu	41
3.2.2	Galimos sprendinių pasekmės veiklos metu	41
3.3	Pasekmės dirvožemiui ir preliminaros priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	42
3.4	Pasekmės žemės gelmėms ir preliminaros priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	42

3.5	Pasekmės kraštovaizdžiui ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	44
3.6	Pasekmės saugomoms gamtinėms teritorijoms ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	44
3.7	Pasekmės biologinei įvairovei ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	44
3.8	Pasekmės socialinėms - ekonominėms sąlygoms ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	47
3.8.1	Galimos pasekmės žemėnaudos struktūrai, materialinėms vertybėms, nekilnojamojo turto vertei	47
3.8.2	Galimos pasekmės vietovės demografijai ir darbo rinkai	47
3.8.3	Galimos pasekmės makroekonominiams rodikliams	47
3.8.4	Galimos pasekmės kitų objektų vystymuisi ir plėtrai	47
3.8.5	Pasekmių socialinei-ekonominiai aplinkai dydis	48
3.8.6	PŪV poveikio išvengimo, sumažinimo ar kompensavimo priemonės	48
3.9	Pasekmės visuomenės sveikatai ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	50
3.9.1	Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus potencialios pasekmės visuomenės sveikatai	50
3.9.1.1	Profesinės rizikos veiksniai	50
3.9.1.2	Visuomenės sveikatos rizikos veiksniai	51
3.9.2	Triukšmas	53
3.9.2.1	Vertinimo metodika	53
3.9.2.2	Bendra vertinamos teritorijos ir jos apylinkių apžvalga	53
3.9.2.3	Vertinamo darbų programa ir tikslai	55
3.9.2.4	Triukšmo sklaidos modeliavimo duomenys	55
3.9.2.5	Naudota modeliavimo programinė įranga ir metodikos	59
3.9.2.6	Triukšmo sklaidos modeliavimo rezultatų analizė	61
3.9.2.7	Priemonių poveikiui sumažinti nustatymas	64
3.9.2.8	Transporto triukšmo sklaidos rezultatai pritaikius poveikį mažinančias priemones	65
3.9.3	Galimos pasekmės aplinkos orui	65
3.9.4	Galimos pasekmės gyvenimo sąlygoms ir kokybei	65
3.9.5	Galimi visuomenės konfliktai	65
3.9.6	Pasekmių visuomenės sveikatai dydis	66
3.9.7	Neigiamo poveikio mažinimo priemonės	66
3.10	Pasekmės kultūros paveldo objektams ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti	69
3.11	Detaliojo plano sprendinių pasekmių aplinkai vertinimo rezultatai	71
3.12	Sunkumai, kilę atliekant vertinimą, galimi trūkumai	72
3.13	Stebėsenos priemonių aprašymas	72
4	DETALIOJO PLANO SPAV ATASKAITOS SANTRAUKA	73

5	LITERATŪRA	79
	PRIEDAI	80
	TEKSTINIAI PRIEDAI	81
	1 TEKSTINIS PRIEDAS. SPRENDIMAS DĖL PŪV LEISTINUMO PASIRINKTOJE VIETOJE	82
	2 TEKSTINIS PRIEDAS. VIEŠINIMO DOKUMENTAI	83
	3 TEKSTINIS PRIEDAS. PLANAVIMO SĄLYGOS	108
	4 TEKSTINIS PRIEDAS. SPAV SUBJEKTŲ IŠVADOS	149
	5 TEKSTINIS PRIEDAS. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO IR IXB TRANSPORTO KORIDORIAUS PIETINĖS JUNGTIES EISMO PROGNOZĖ	164
	GRAFINIAI PRIEDAI	205
	1 GRAFINIS PRIEDAS. DETALIOJO PLANO KONCEPCINIS BRĖŽINYS	206
	2 GRAFINIS PRIEDAS. TRIUKŠMO SKLAIDOS MODELIAVIMO SCHEMOS	208
	3 GRAFINIS PRIEDAS. PRIVAŽIAVIMŲ PRIE SKLYPŲ ANALIZĖS SCHEMOS	215
	SPAV ATASKAITOS VIEŠINIMO DOKUMENTAI	221

1 ĮVADAS

Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus projekto tikslas – pagerinti transporto eismo ir krovinių gabenimo sąlygas tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus (Kijevas - Minskas – Vilnius – Kaunas - Klaipėda).

Pietinė jungtis tarp KVJU ir IXB transporto koridoriaus planuojama nuo Klaipėdos miesto Minijos g. ir Jūrininkų pr. sankryžos pietryčių kryptimi, pratęsdama Minijos g. trasą iki Taikos pr. Nuo susikirtimo su Kairių g. rytų kryptimi numatoma tiesti iki krašto kelio Nr.141 ties Dumpiais.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 29 straipsnio 8 dalies 2 punktu, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 19 straipsnio 3 dalimi, 20 straipsnio 1 dalimi, atsižvelgdama į 2013 m. vasario 14 d. Jungtinės veiklos sutartį Nr. J9-116 tarp Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos ir Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos bei 2013 m. kovo 7 d. Paslaugos teikimo sutartį Nr. J9-182 tarp Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos ir „Eisenbahn-und Bauplanungs-Gesellschaft mbH Erfurt“, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius 2013 m. kovo 19 d. įsakymu Nr. AD1-657 nurodė pradėti rengti pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX transporto koridoriaus detalų planą.

Pažymėtina, kad 2009-2010 m. PŪV buvo atliktas PAV bei reikiamos viešinimo ir derinimo procedūros, kurių pagrindu 2010-07-16 LR AM Klaipėdos RAAD raštu Nr.(9.14.5.)-LV4-3764 priėmė sprendimą, kad Pietinės jungties tiesimas tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus, pagal pateiktą poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą yra leistinas (1 tekstinis priedas).

1.1 Detaliojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tikslas, paskirtis

Vadovaujantis LR Vyriausybės nutarimu patvirtinto Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo [1] II skyriaus 7.1 punktu, SPAV privaloma atlikti, kai planai ir programos skirti pramonės, energetikos, transporto, telekomunikacijų, turizmo, žemės ūkio, miškų ūkio, žuvininkystės, vandens ūkio plėtrai, atliekų tvarkymui, žemės naudojimui (paskirčiai) nustatyti ar teritorijoms planuoti ir lemia ūkinės veiklos projektų, įrašytų į Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo [3] 1 ar 2 priedėlius, plėtros pagrindus.

Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detaliojo plano sprendinių strateginis pasekmių aplinkai vertinimas atliekamas vadovaujantis LR Vyriausybės nutarimu patvirtintu Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo [1] reikalavimais. SPAV leis įvertinti galimą DPL sprendinių poveikį planuojamos teritorijos gamtinei ir socialinei - ekonominei aplinkai bei numatyti ir įvertinti galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes. SPAV padės įžvelgti DPL koncepcinių sprendinių privalumus ir trūkumus ir tobulinti strateginius plano sprendinius jau ankstyvojoje planavimo stadijoje. Tai leis

pasiūlyti reikiamas prevencines priemones galimoms neigiamoms pasekmėms išvengti bei parinkti anksčiau paminėtais aspektais optimalų sprendinį tolimesniam jo plėtojimui ir įgyvendinimui.

Taip pat SPAV metu dėl DPL sprendinių ir galimų jų įgyvendinimo pasekmių nustatyta tvarka bus konsultuojamasi su valstybinėmis institucijomis (SPAV subjektais) ir visuomene. Tai DPL organizatoriui ir SPAV dokumentų rengėjui leis gauti visapusišką informaciją ir išankstinę nuomonę apie DPL sprendinius, atsižvelgti į pastabas bei pasiūlymus atliekant vertinimą bei parenkant ir /ar optimizuojant galutinius sprendinius. Minėtos viešos konsultacijos užtikrins, kad visuomenė turės išsamią ir patikimą informaciją apie plano sprendinius ir jų įgyvendinimo pasekmes.

Pagrindiniai DPL SPAV tikslai:

- nustatyti, apibūdinti ir įvertinti galimas reikšmingas rengiamo detaliojo plano sprendinių įgyvendinimo pasekmes aplinkai;
- užtikrinti, kad bus konsultuojamasi su tam tikromis valstybės ir savivaldybių institucijomis, visuomene, atsižvelgiama į šių konsultacijų ir kitų viešumą užtikrinančių procedūrų rezultatus;
- užtikrinti, kad detaliojo plano rengimo organizatoriai turės išsamią ir patikimą informaciją apie galimas reikšmingas plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai ir atsižvelgs į ją.

1.2 Detaliojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo eiga ir procedūros

DPL SPAV buvo atliekamas nustatyta seka ir vadovaujantis šiomis procedūromis:

- DPL SPAV apimties nustatymo dokumento parengimas, konsultavimasis su SPAV subjektais ir visuomene, jų išvadų, pasiūlymų ir pastabų dėl SPAV AND kokybės gavimas ir įvertinimas;
- DPL sprendinių SPAV ir SPAV ataskaitos parengimas;
- SPAV ataskaitos viešinimas ir pristatymas visuomenei, jos išvadų, pasiūlymų ir pastabų dėl DPL koncepcinių sprendinių ir SPAV ataskaitos kokybės gavimas ir įvertinimas;
- konsultavimasis su SPAV subjektais, jų išvadų, pasiūlymų ir pastabų dėl DPL koncepcinių sprendinių ir SPAV ataskaitos kokybės gavimas ir įvertinimas.

2013 m. rugpjūčio mėn. UAB „Sweco Lietuva“ parengė **„Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detaliojo plano SPAV apimties nustatymo dokumentą“**. SPAV AND parengtas vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo [1] reikalavimais.

SPAV apimties nustatymo dokumentas – dokumentas, kuris nustato strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitos turinį, joje nagrinėtinus klausimus, pateiktinos informacijos apimtį ir išsamumą.

Parengtame SPAV AND buvo pateikta:

- trumpas plano koncepcinių sprendinių aprašymas, pagrindiniai tikslai ir sąsąja su kitais planais ir programomis;
- teritorijų, kurios gali būti reikšmingai paveiktos, trumpas aprašymas;
- informaciją apie tai, kokie aplinkos komponentai ir kokios pasekmės bus nagrinėjamos, atliekant vertinimą;
- informaciją apie pasekmių aplinkai prognozavimo ir vertinimo metodus, kuriuos numatoma naudoti vertinimui atlikti.

2013 m. spalio mėn. UAB „Sweco Lietuva“ parengė **„Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detaliojo plano SPAV ataskaitą“**. SPAV ataskaita parengta vadovaujantis Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo [1] reikalavimais bei atsižvelgiant į SPAV subjektų išvadas (4 tekstinis priedas).

1.3 Visuomenės dalyvavimo DPL strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūrose tvarka

Šio DPL sprendinių SPAV procese visuomenė dalyvauja vadovaujantis minėtų teisės aktų bei 2004 m. rugpjūčio 27 d. LR aplinkos ministro įsakymu Nr.D1-455 patvirtinto „Visuomenės dalyvavimo planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūrose bei vertinimo subjektų ir Europos Sąjungos valstybių narių informavimo tvarkos aprašo“ [2] reikalavimais.

Visuomenės dalyvavimo procedūros yra:

- pranešimas apie DPL SPAV;
- viešas supažindinimas su DPL SPAV ataskaita bei DPL projektu;
- informavimas apie priimtą sprendimą dėl DPL patvirtinimo.

DPL organizatorius pradėjęs rengti DPL SPAV apimties dokumentą nustatyta tvarka informavo visuomenę apie pradedamą DPL SPAV procedūrą bei rengiamus SPAV dokumentus, paskelbdamas reikiamą informaciją spaudoje, internetinėje erdvėje ir skelbimų lentose:

- Skelbimas Klaipėdos krašto laikraštyje „Vakarų ekspresas“ (2013-06-08);
- Skelbimas Klaipėdos rajono laikraštyje „Banga“ (2013-06-15);
- Informaciniai pranešimai Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono internetiniuose puslapiuose.

Sklypų savininkai ar patikėtiniai informuoti laiškais apie rengiamą detalų planą ir jo apimtyje atliekamą strateginį pasekmių aplinkai vertinimą.

Atlikus detaliojo plano SPAV ir parengus ataskaitą, visuomenė bus informuota apie galimybę susipažinti su parengta SPAV ataskaita, nurodant informacijos gavimo sąlygas ir vietą, taip pat pranešant apie viešo SPAV ataskaitos pristatymo vietą ir datą. Reikiama informacija bus paskelbta spaudoje, internetinėje erdvėje ir skelbimų lentose.

Viešas SPAV ataskaitos pristatymas numatomas š.m. lapkričio 27 d. Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybėse. SPAV dokumentų rengėjas nustatyta tvarka įvertins gautas visuomenės pastabas ir pasiūlymus, į jas atsižvelgdamas tikslins informaciją SPAV ataskaitoje arba visuomenės atstovams pateiks argumentuotus komentarus ir/ar paaiškinimus.

Po viešo SPAV ataskaitos aptarimo su visuomene, bei jų pasiūlymų ir pastabų įvertinimo, patikslinta SPAV ataskaita bus pateikta SPAV subjektams ir gautos jų išvados dėl dokumento kokybės. Pagal SPAV subjektų išvadas SPAV ataskaita gali būti dalinai patikslinta.

1.4 DPL strateginio pasekmių aplinkai vertinimo proceso dalyviai

DPL SPAV proceso dalyviai yra:

- plano rengimo organizatorius – Klaipėdos miesto savivaldybė;
- DPL ir SPAV dokumentų rengėjas – UAB „Sweco Lietuva“;
- SPAV subjektai;
- Visuomenė.

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo subjektai – valstybės ir savivaldybių institucijos, nagrinėjančios strateginio pasekmių aplinkai vertinimo dokumentus ir pagal kompetenciją teikiančios išvadas.

Rengiamas DPL yra vietovės lygmens, kurio vertinimą atliks šie SPAV subjektai:

- Aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas;
- Sveikatos apsaugos ministerijos Klaipėdos visuomenės sveikatos centras;
- Saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos;
- Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinis padalinys;
- Klaipėdos miesto savivaldybė;
- Klaipėdos rajono savivaldybė;
- visuomenė.

SPAV procese taip pat gali dalyvauti ir kitos valstybės ir savivaldybių institucijos, atsakingos už aplinkos apsaugą, raštu pareiškusios plano rengimo organizatoriui ir atitinkamo lygmens už aplinkos apsaugą atsakingam vertinimo subjektui norą dalyvauti vertinimo procese.

2 INFORMACIJA APIE DETALŲJĮ PLANĄ

2.1 Bendrieji duomenys

2.1.1 Duomenys apie detaliojo plano organizatorių

Įmonės pavadinimas	Klaipėdos miesto savivaldybės administracija
Adresas, telefonas, faksas	Liepų g. 11 92251 Klaipėda Tel. (8 46) 396066 Faks. (8 46) 410047 el. p. planavimas@klaipeda.lt
Kontaktinio asmens vardas, pavardė, pareigos	Gintaras Dovidaitis Projektų skyriaus projektų valdymo poskyrio vedėjas tel. (8 46) 396110 el. p. gintaras@klaipeda.lt

2.1.2 Duomenys apie detaliojo plano ir plano SPAV dokumentų rengėją

Įmonės pavadinimas	UAB „Sweco Lietuva“
Adresas, telefonas, faksas	V. Gerulaičio g. 1, 08200 Vilnius Tel. (8 5) 2196574 Faks. (8 5) 2617507 el. p. info@sweco.lt
Kontaktinio asmens vardas, pavardė, pareigos	Remigijus Šimkus Detaliojo plano rengimo vadovas tel. (8 5) 279 6089 el. p. Remigijus.simkus@sweco.lt Aušra Junevičiūtė SPAV projekto vadovė tel. (8 5) 219 6584 el. p. ausra.juneviciute@sweco.lt

2.1.3 Duomenys apie detalų planą

Plano pavadinimas	Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detalusis planas
Planavimo pagrindas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. kovo 19 d. įsakymas Nr. AD1-657 „Dėl detaliojo plano rengimo“. 2. Planavimo sąlygų sąvadas detaliojo planavimo dokumentui rengti Nr. AR10-13, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės vyriausiojo architekto 2013 m. balandžio 26 d. 3. Planavimo užduotis, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. birželio 4 d. įsakymu Nr. AD1-1371. 4. Planavimo darbų programa, patvirtinta Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. birželio 11 d. įsakymu Nr. AD1-1453.
Planavimo tikslai ir uždaviniai	<ol style="list-style-type: none"> 1. Detalizuojant bendrojo ar specialiojo teritorijų planavimo dokumentuose nustatytus teritorijų tvarkymo ir naudojimo reikalavimus, nustatyti planuojamos teritorijos naudojimo ir užstatymo kokybinius ir kiekybinius parametrus. 2. Suformuoti žemės sklypus statinių statybai, sudarant sąlygas investicijoms ir ūkinei veiklai plėtoti. 3. Nustatyti ar pakeisti teritorijos tvarkymo ir naudojimo režimą statinių statybos projektams rengti ir žemės sklypams naudoti. 4. Suformuoti žemės juostas komunikaciniams koridoriams ir susisiekimo komunikacijoms įrengti, inžinerinės ir miesto infrastruktūros plėtrai. 5. Nustatyti ar pakeisti užstatymo ir teritorijų naudojimo tipus.
Plano sąsaja su kitais planais ir programomis	Galiojančių ir rengiamų teritorijų planavimo dokumentų sąrašas pateiktas 2.1.1 lentelėje.
Planavimo lygmuo	Vietovės lygmens detalusis planas
Planuojamos ūkinės veiklos vieta	<p>Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono (Priekulės ir Dovilų sen.) savivaldybių teritorijos.</p> <p>Planuojamos teritorijos plotas – 500 ha.</p>

Planuojant ir vertinant detaliojo plano koncepcinius sprendinius buvo išnagrinėti planuojamoje teritorijoje galiojantys arba vertinimo metu rengiami teritorijų planavimo dokumentai. Pagrindiniai teritorijų planavimo dokumentai, kurių sprendiniai vienaip ar kitaip gali įtakoti detaliojo plano sprendinius pateikti 2.1.1 lentelėje.

2.1.1 lentelė. Galiojančių ir rengiamų teritorijų planavimo dokumentų sąrašas

Strateginiai plėtros planai
Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. strateginis plėtros planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. balandžio 25 d. sprendimu Nr.T2-79
Strateginiai triukšmo žemėlapiai, patvirtinti Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2012 m. liepos 26 d. sprendimu Nr.T2-199
Bendrieji planai
Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. balandžio 5 d. sprendimu Nr.T2-110
Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. vasario 24 d. sprendimu Nr.T11-111
Klaipėdos apskrities teritorijos bendrasis planas (patikslinti sprendiniai viešai eksponuojami nuo 2013 m. kovo 15 d., www.bkagentura.lt)
Klaipėdos apskrities teritorijos bendrojo plano koncepcija (aprobuota 2008 m. liepos 29 d. Regiono plėtros taryboje)
Specialieji planai
Klaipėdos miesto dviračių transporto infrastruktūros išvystymo schema, patvirtinta Klaipėdos miesto tarybos 2000 m. kovo 30 d. sprendimu Nr.55
Energijos rūšies pasirinkimo ir naudojimo šildymui Klaipėdos mieste specialusis planas ir reglamentas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2001 m. lapkričio 8 d. sprendimu Nr.254
Klaipėdos miesto vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2005 m. kovo 31 d. sprendimu Nr.T2-74 (pakeitimas 2009 m. gegužės 29 d. sprendimu Nr.T2-221)
Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. sausio 2 d. įsakymu Nr.AD1-4
Klaipėdos miesto nuotekų valyklos vandenvietės sanitarinių apsaugos zonų specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2008 m. gruodžio 24 d. sprendimu Nr.T11-682
Klaipėdos miesto ir gretimų teritorijų lietaus nuotekų tinklų specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2009 m. sausio 29 d. sprendimu Nr.T2-9
Klaipėdos rajono vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr.T11-781
„NordBalt“ jungties statybos specialusis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2012 m. balandžio 27 d. įsakymu Nr.1-79
110 kV elektros perdavimo oro linijos Klaipėda – „Marios“ 3 statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2011 m. spalio 27 d. įsakymu Nr.1-267
Klaipėdos miesto savivaldybės valstybinės reikšmės miškų plotų schema, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr.1154, 18 priedas (priedo pakeitimas 2012

m. rugsėjo 22 d. nutarimu Nr.1121)
Klaipėdos rajono savivaldybės valstybinės reikšmės miškų plotų schema, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr.1154, 14 priedas (priedo pakeitimas 2012 m. gruodžio 5 d. nutarimu Nr.1490)
Krašto kelio Nr.141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožo nuo 222,52 km iki 228,92 km rekonstravimo specialusis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr.T11-861
Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialusis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2013 m. birželio 13 d. įsakymu Nr.1-130
Detalieji planai
Teritorijos tarp Jūrininkų pr., Taikos pr. ir geležinkelio detalusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto tarybos 1999 m. lapkričio 25 d. sprendimu Nr.213
Žemės sklypo kad. Nr.5544/0007:11 Kaspariškių k., Dvilų sen., Klaipėdos r. detalusis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2010 m. balandžio 29 d. sprendimu Nr.T11-349
Žemės sklypo kad. Nr.5544/0007:84 Kaspariškių k., Dvilų sen., Klaipėdos r. detalusis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2010 m. balandžio 29 d. sprendimu Nr.T11-350
Žemės sklypo (kad. Nr.5544/0007:256), esančio Dumpių kaime, Dvilų seniūnijoje, detalusis planas, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. birželio 30 d. sprendimu Nr.T11-356
Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės griežto režimo sanitarinės zonos išplėtimo ir vandens gerinimo įrenginių vietos nustatymo DSP, patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės 2000 m. lapkričio 30 d. 4 šaukimo tarybos 9 posėdžio sprendimu Nr.146
Žemės sklypo (kad. Nr.:5552/0001:0055), esančio Laistų k., Priekulės sen., formavimo ir pertvarkymo projektas, patvirtintas Nacionalinės žemės tarnybos prie ŽŪM Klaipėdos rajono skyriaus vedėjo 2012 m. balandžio 17 d. įsakymu Nr.12 VJ-636 (tikslas - padalinti sklypą į sklypus)
Žemės sklypų (kad.Nr.5544/0007:230, 5544/0007:27) Dumpių kaime DSP (žemės sklypų paskirties keitimas, padalinimas), patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2006 m. rugpjūčio 24 d. sprendimu T11-259
Žemės sklypo (kad.Nr.5544/0007:25) Dumpių k. DSP (žemės sklypo paskirties keitimas į komercinės paskirties objektų teritoriją), patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2010 m. kovo 25 d. sprendimu T11-192
P. Grigalio žemės sklypo Dumpių kaime DSP Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2 šaukimo tarybos 14 posėdžio 1996 m. gruodžio 30 d. sprendimas
Žemės sklypo kad. Nr.5544/0007:192 Dumpių k., žemės sklypo formavimo ir pertvarkymo projektas, patvirtintas Klaipėdos apskrities viršininko 2006 m. sausio 10 d. įsakymu Nr.13.6-35
Lėbartų kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projektas, patvirtintas Klaipėdos apskrities viršininko 1999 m. gruodžio 28 d. įsakymu Nr.2732. Lėbartų kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projekto papildymai, patvirtinti Klaipėdos apskrities viršininko 2003 m. kovo 24 d. įsakymu

Nr.13.6-822, 2005 m. spalio 4 d. įsakymu Nr.13.6-4304, 2007 m. lapkričio 16 d. įsakymu Nr.4-6692-(1.3). Lėbartų kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projekto papildymas, patvirtintas Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos rajono žemėtvarkos skyriaus vedėjo 2011 m. gruodžio 29 d. įsakymu Nr.12VJ-(14.12.2)-2563

Stragnų kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projektas, patvirtintas Klaipėdos apskrities viršininko 1999 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr.2755. Stragnų kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projekto papildymai, patvirtinti Klaipėdos apskrities viršininko 2004 m. rugsėjo 9 d. įsakymu Nr.13.6-2848, 2006 m. gegužės 2 d. įsakymu Nr.13.6-2103, 2007 m. kovo 19 d. įsakymu Nr.4-1414-(1.3), 2008 m. balandžio 7 d. įsakymu Nr.4-2236-(1.3). Stragnų kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projektas, patvirtintas Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos rajono žemėtvarkos skyriaus vedėjo 2012 m. sausio 25 d. įsakymu Nr.12VJ-(14.12.2)-163

Bendrieji planai

Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas

Atsižvelgiant į bendrąją Lietuvos transporto strategiją, Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane numatytos šios transporto infrastruktūros plėtros kryptys: plėtoti ir modernizuoti tarptautinių automobilių kelių tranzitinio transporto koridorius pagal tarptautinius standartus ir techninius reikalavimus bei plėtoti ir modernizuoti Klaipėdos jūrų uostą užtikrinant numatomus krovinių bei keleivių vežimus.

Lietuvos Respublikos Seimas 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-381 Rytų-Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projektą (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių, geležinkelių infrastruktūros kompleksą) pripažino ypatingos valstybinės svarbos projektu.

Nutarime nurodoma, kad Baltijos prospekto Klaipėdoje kelio ruožas (apie 0,6 km), Klaipėdos pietinio aplinkkelio 6,8 km ilgio kelio ruožas priskiriami Rytų-Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos Respublikoje ruožų sąrašui.

Klaipėdos apskrities teritorijos bendrasis planas

Klaipėdos apskrities teritorijos bendrojo plano patikslintuose sprendiniuose, viešai eksponuotuose nuo 2013 m. kovo 15 d. iki balandžio 19 d. (www.bkagentura.lt), plėtojant ir modernizuojant automobilių kelių transporto tinklą, numatomas transeuropinio Rytų-Vakarų IX B transporto koridoriaus šakoje Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Minskas–Kijevas E85/E28 kelio tęsinys iki Klaipėdos jūrų uosto (pietinis ir šiaurinis uosto išvažiavimai, aplenkiantys miesto centrinę dalį), vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo planu. Panaudojant Sanglaudos fondo paramą bus įgyvendintas Pietinio privažiavimo kelio į Klaipėdos jūrų uostą projektas. Klaipėdos miesto pietinį apvažiavimą numatoma įrengti ties Laistais, Budelkiemiu.

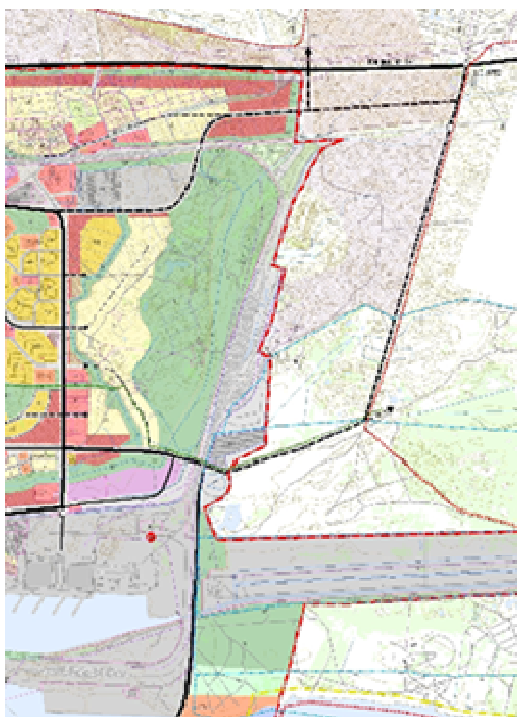
Bendrajame plane preliminariai rezervuojamos teritorijos Klaipėdos jūrų uosto automobilių kelių (pietiniam ir šiauriniam) išvažiavimams. Taip pat numatyta geležinkelio greitaeigio viešojo susisiekimo linijai Klaipėda-Palanga-Priekulė-Kintai.

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano, patvirtinto Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2007 m. balandžio 5 d. sprendimu Nr. T2-110, tekstiniuose sprendiniuose numatyta: įrengti pietinį Klaipėdos išvažiavimą iš pietinės jūrų uosto dalies ir tarptautinės perkėlos, rekonstruojant ir pratęsiant Perkėlos gatvę iki krašto kelio Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda valstybės lėšomis.

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano grafiniuose sprendiniuose Klaipėdos miesto pietinė jungtis numatyta kaip planuojama nauja gatvė (2.1.1 pav.).

Planuojamoje teritorijoje Klaipėdos miesto ribose yra valstybinė žemė. Pagal Klaipėdos miesto savivaldybės bendrąjį planą, pagrindinė tikslinė žemės naudojimo paskirtis ir naudojimo būdas yra pramonės ir sandėliavimo objektų (P) bei inžinerinės infrastruktūros teritorijos (I1, I2) .



2.1.1 pav. Ištrauka ir Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane, patvirtintame Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011 m. vasario 24 d. sprendimu Nr. T11-111, Klaipėdos miesto pietinė jungtis numatyta kaip nauja susisiekimo infrastruktūros jungtis.

Planuojamoje teritorijoje Klaipėdos rajono savivaldybės ribose vyrauja žemės ūkio paskirties žemė. Pagal Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrąjį planą planuojamoje teritorijoje numatyta pramonės sandėliavimo teritorijų (K(P)) plėtra (2.1.2 pav.).



2.1.2 pav. Ištrauka ir Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano

Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. strateginis plėtros planas

Klaipėdos miesto savivaldybės 2013-2020 m. strateginiame plėtros plane, patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2013 m. balandžio 25 d. sprendimu Nr. T2-79, tikslu sukoordinuoti miesto plėtros veiksmus bei subalansuoti miesto ir uosto plėtrą, numatyta nutiesti pietinę jungtį tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus.

Klaipėdos rajono plėtros strateginis plėtros planas iki 2020 m.

Klaipėdos rajono plėtros strateginio plano iki 2020 m. infrastruktūros situacijos analizėje viena iš Klaipėdos rajono raidos tendencijų numatomas magistralinės reikšmės Klaipėdos pietinis aplinkkelis, kuris tarnaus saugiam tranzitinio ir krovininio transporto srautų judėjimui į Klaipėdos jūrų uostą ir viešąjį logistikos centrą.

Detaliojo plano koncepciniai sprendiniai atitinka Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių teritorijų bendrųjų planų sprendinius bei Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybių strateginius plėtros dokumentus.

Specialieji planai

110 kV elektros perdavimo oro linijos Klaipėda – „Marios“ 3 statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas

110 kV elektros perdavimo oro linijos Klaipėda – „Marios“ 3 statybos Klaipėdos apskrityje specialiojo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2011 m. spalio 27 d. įsakymu Nr. 1-267, sprendiniuose rezervuota teritorija planuojamai 110 kV elektros perdavimo oro linijos Klaipėda – „Marios“ 3 plėtrai. Naujoji aukštos įtampos elektros perdavimo oro linija planuojama į pietus nuo esamos 110 kV elektros perdavimo oro linijos Klaipėda-Marios I, II ir

kertasi su planuojama teritorija Pietinės jungties statybai tarp Minijos g. tęsinio ir Jūrininkų pr. sankryžos bei Kairių g. sankryžos (2.1.3 pav.).

„NordBalt“ jungties statybos Klaipėdos apskrityje specialusis planas

„NordBalt“ jungties tiesimo Klaipėdos apskrityje specialiojo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2012 m. balandžio 27 d. įsakymu Nr. 1-79, sprendiniuose rezervuota teritorija planuojamos „NordBalt“ jungties – 300 kV nuolatinės srovės tarpsteminės jungties elektros kabelis nuo 330/110/10 kV Klaipėdos transformatorių pastotės iki Švedijos Karalystės, statybai. Rezervuota teritorija Klaipėdos miesto pietinėje dalyje esamos 110 kV elektros perdavimo oro linijos apsaugos zonų ribose. Požeminio aukštos įtampos kabelio trasa, suformuota specialiojo plano sprendiniuose kertasi su planuojama teritorija Pietinės jungties statybai tarp Minijos g. tęsinio ir Jūrininkų pr. sankryžos bei Kairių g. sankryžos (2.1.3 pav.).



2.1.3 pav. ištrauka iš „NordBalt“ jungties statybos specialiojo plano

SGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialusis planas

Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiojo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2013 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. 1-130, sprendiniuose rezervuota teritorija SGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybai. Aukšto slėgio dujotiekis ir Pietinė jungtis nuo Kairių g. sankryžos iki krašto kelio Nr. 141 planuojami lygiagrečiai taip sudarydami bendrą komunikacijų koridorių (2.1.4 pav.). Sritinis norminis dokumentas „Dujų sistema. Magistraliniai dujotiekiai. Projektavimas, medžiagos ir statyba. Taisyklės“ patvirtintame Lietuvos Respublikos ūkio ministro ir aplinkos ministro 2001 m. kovo 9 d. įsakymu Nr.86/146, numato, kad „klojant magistralinio dujotiekio vamzdžius lygiagrečiai su geležinkeliais ar automobilių keliais, mažiausias atstumas nuo dujotiekio iki geležinkelio ar kelio sankasos apačios turi būti ne mažesnis kaip 50 m“.



2.1.4 pav. Ištrauka iš SGD, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio specialiojo plano

Detalieji planai

Planuojamoje teritorijoje Klaipėdos mieste sklypas Minijos g. tęsimui įrengti formuojamas teritorijoje, kuriai yra anksčiau parengtas Teritorijos tarp Jūrininkų pr., Taikos pr. ir geležinkelio detalusis planas, patvirtintas Klaipėdos miesto tarybos 1999 m. lapkričio 25 d. sprendimu Nr. 213. Detaliuoju planu suformuoti sklypai sandėliavimo statinių statybai. Rengiamu Pietinės jungties detaliuoju planu bus keičiamos anksčiau suformuotų sklypų ribos.

Remiantis Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijų planavimo duomenų banko išrašu, teritorijoje intensyviai rengiami teritorijų planavimo dokumentai žemės paskirties keitimui į pramonės ir sandėliavimo objektų bei komercinės paskirties ir smulkaus verslo objektų teritorijas.

Rengiamo Pietinės jungties tiesimo detaliuojo plano sprendiniai – planuojamo kelio juosta ir apsaugos zona – patenka į žemės sklypus kad. Nr. 5544/0007:84 ir 5544/0007:11, kuriems parengti detaliuojo teritorijų planavimo dokumentai ir patvirtinti 2010 m. balandžio 29 d. Minėtuose detaliuose planuose atsižvelgta į anksčiau parengto, 2010 m. spalio mėn. patvirtinto, tačiau šiuo metu negaliojančio Pietinio išvažiavimo iš Klaipėdos uosto trasos (pietinė jungtis tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX B transporto koridoriaus) detaliuojo plano sprendinius:

- Žemės sklypo kad. Nr. 5544/0007:11 84 Kaspariškių k., Dvilų sen., Klaipėdos r. detalajame plane suformuoti sklypai kelio trasos tiesimui, atidėta magistralinio kelio 70 m ir krašto kelio 50 m apsaugos zonos;
- Žemės sklypo kad. Nr. 5544/0007:84 Kaspariškių k., Dvilų sen., Klaipėdos r. detalajame plane atidėta 70 m magistralinio kelio apsaugos zona.

2013 m. birželio 13 d. patvirtinto Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio specialiojo plano sprendiniai pakoregavo Pietinės jungties ir gatvės į pietines

pramonines teritorijos sankryžos konfigūraciją. Sankryžos pietinės nuvažos pasislinko pietų kryptimi į sklypo gilumą. Tuo pačiu pasislinko ir kelio apsaugos zona, taip sumažindama užstatyti leidžiamą sklypo dalį.

2.2 Detaliojo plano koncepcija

Pietinė jungtis tarp KVJU ir IXB transporto koridoriaus planuojama nuo Klaipėdos miesto Minijos g. ir Jūrininkų pr. sankryžos pietryčių kryptimi, pratęsdama Minijos g. trasą iki Taikos pr. Nuo susikirtimo su Kairių g. rytų kryptimi numatoma tiesti iki krašto kelio Nr.141 ties Dumpiais.

Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano susisiekimo sistemos sprendiniuose numatyta:

- gatvės nuo Minijos g.-Jūrininkų pr. sankryžos iki sankryžos su Taikos pr. kategorija - C2;
- Taikos pr. ir Kairių g. gatvių kategorija - B1;
- Klaipėdos miesto pietinėje dalyje planuojamos gatvės/kelio kategorija – B.

Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2013 m. balandžio 9 d. planavimo sąlygose detaliojo planavimo dokumentui rengti Nr.PS-52 nurodyta Pietinę jungtį planuoti pagal I-os techninės kategorijos kelio reikalavimus. Tokiu būdu, Pietinė jungtis Klaipėdos miesto teritorijoje turės gatvės statusą, o Klaipėdos rajono teritorijoje – valstybinės reikšmės kelio statusą.

Pietinės jungties trasoje planuojama įrengti septynias gatvių sankryžas bei vieną geležinkelio pervažą skirtinguose lygiuose. Trys sankryžos bus įrengiamos Klaipėdos mieste.

Techniniai parametrai nustatomi (2.2.1 lentelė):

- gatvei – vadovaujantis STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“;
- keliui – vadovaujantis Lietuvos Respublikos kelių įstatymo nuostatomis, KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“.

Pažymėtina, kad Pietinė jungtis planuojama lygiagrečiai suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialiojo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2013 m. birželio 13 d. įsakymu Nr. 1-130, sprendiniuose rezervuotos teritorijos SGD terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybai. Aukšto slėgio dujotiekis ir Pietinė jungtis nuo Kairių g. sankryžos iki krašto kelio Nr. 141 planuojami lygiagrečiai taip sudarydami bendrą komunikacijų koridorių (1 grafinis priedas). Sritinis norminis dokumentas „Dujų sistema. Magistraliniai dujotiekiai. Projektavimas, medžiagos ir statyba. Taisyklės“ patvirtintame Lietuvos Respublikos ūkio ministro ir aplinkos ministro 2001 m. kovo 9 d. įsakymu Nr.86/146, numato, kad „klojant magistralinio dujotiekio vamzdžius lygiagrečiai su geležinkeliais ar automobilių keliais, mažiausias atstumas nuo dujotiekio iki geležinkelio ar kelio sankasos apačios turi būti ne mažesnis kaip 50 m“.

2.2.1 lentelė. Preliminarūs gatvės/kelio techniniai parametrai

Sankryžos Nr.	Gatvės/kelio kategorija	Preliminarūs gatvės/kelio techniniai parametrai
Sankryža Nr.1	Minijos g. tęsinys / Jūrininkų pr.	
	C2	gatvės juostos plotis tarp raudonųjų linijų – 40 m; formuojamo sklypo ribos sutampa su gatvės raudonosiomis linijomis; teritorija formuojamam sklypui neužstatyta, per ją praeina inžinerinių tinklų koridoriai.
Sankryža Nr.2	Minijos g. tęsinys / Taikos pr.;	
	B1	gatvės juostos plotis tarp raudonųjų linijų – 40 m; formuojamo sklypo ribos sutampa su gatvės raudonosiomis linijomis; teritorija formuojamam sklypui neužstatyta, per ją praeina inžinerinių tinklų koridoriai.
Sankryža Nr.3	Pietinė jungtis (Taikos pr.) / Kairių g.;	
	valstybinės reikšmės I-os kategorijos kelias	kelias skirtas intensyviai transporto eismui, taip pat ir tranzitiniam eismui; skaičiuojamasis greitis – 90 km/h; 4-ių eismo juostų; vienos eismo juostos plotis – 3,50 m; priešingų krypčių eismo srautai atskiriami skiriamąja juosta; skiriamosios juostos plotis $\geq 3,00$ m; kelkraščių plotis – $2 \times 0,75$ m; kelio juostos plotis – 39* m; kelio apsaugos zona – 70 m.
Sankryža Nr.4	Pietinė jungtis / nuvažiavimai (servitutiniai keliukai) į esamus žemės sklypus, kuriuos padalina planuojamas kelias	
	valstybinės reikšmės I-os kategorijos kelias	kelias skirtas intensyviai transporto eismui, taip pat ir tranzitiniam eismui; skaičiuojamasis greitis – 90 km/h; 4-ių eismo juostų; vienos eismo juostos plotis – 3,50 m; priešingų krypčių eismo srautai atskiriami skiriamąja juosta; skiriamosios juostos plotis $\geq 3,00$ m; kelkraščių plotis – $2 \times 0,75$ m; kelio juostos plotis – 39* m; kelio apsaugos zona – 70 m.
Sankryža Nr.5	Pietinė jungtis / gatvė į pietinę pramoninę teritoriją	
	valstybinės reikšmės I-os	kelias skirtas intensyviai transporto eismui, taip pat ir tranzitiniam eismui; skaičiuojamasis greitis – 90 km/h;

Sankryžos Nr.	Gatvės/kelio kategorija	Preliminarūs gatvės/kelio techniniai parametrai
	kategorijos kelias	4-ių eismo juostų; vienos eismo juostos plotis – 3,50 m; priešingų krypčių eismo srautai atskiriami skiriamąja juosta; skiriamosios juostos plotis $\geq 3,00$ m; 4 kelkraščių plotis – $2 \times 0,75$ m; kelio juostos plotis – 39^* m; kelio apsaugos zona – 70 m.
Sankryža Nr.6	Pietinė jungtis / geležinkelis Klaipėda-Šilutė	
	valstybinės reikšmės I-os kategorijos kelias	kelias skirtas intensyviai transporto eismui, taip pat ir tranzitiniam eismui; skaičiuojamasis greitis – 90 km/h; 4-ių eismo juostų; vienos eismo juostos plotis – 3,50 m; priešingų krypčių eismo srautai atskiriami skiriamąja juosta; skiriamosios juostos plotis $\geq 3,00$ m; kelkraščių plotis – $2 \times 0,75$ m; kelio juostos plotis – 39^* m; kelio apsaugos zona – 70 m.
Sankryža Nr.7	Pietinė jungtis / kelias į Kaspariškius, Gručiškius, Kinčius	
	valstybinės reikšmės I-os kategorijos kelias	kelias skirtas intensyviai transporto eismui, taip pat ir tranzitiniam eismui; skaičiuojamasis greitis – 90 km/h; 4-ių eismo juostų; vienos eismo juostos plotis – 3,50 m; priešingų krypčių eismo srautai atskiriami skiriamąja juosta; skiriamosios juostos plotis $\geq 3,00$ m; kelkraščių plotis – $2 \times 0,75$ m; kelio juostos plotis – 39^* m; kelio apsaugos zona – 70 m.
Sankryža Nr.8	Pietinė jungtis / krašto kelias Nr.141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda (Šilutės plentas).	
Viadukas Nr. 9	Pėsčiųjų-dviračių takas / krašto kelias Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda (Šilutės plentas).	

* - Jeigu tiesiamas kelias kai kuriuose ruožuose (iškasose, pylimuose) netelpa nustatyto pločio juostoje, tai šios juostos ribos nustatomos ne arčiau kaip po metrą nuo pylimo pado, iškasose ar kelio griovių išorinių kraštų (Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 11 str., 3 p.).

Detaliuoju planu formuojamo sklypo Pietinės jungties tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus tiesimui ribos sutapatinamos su:

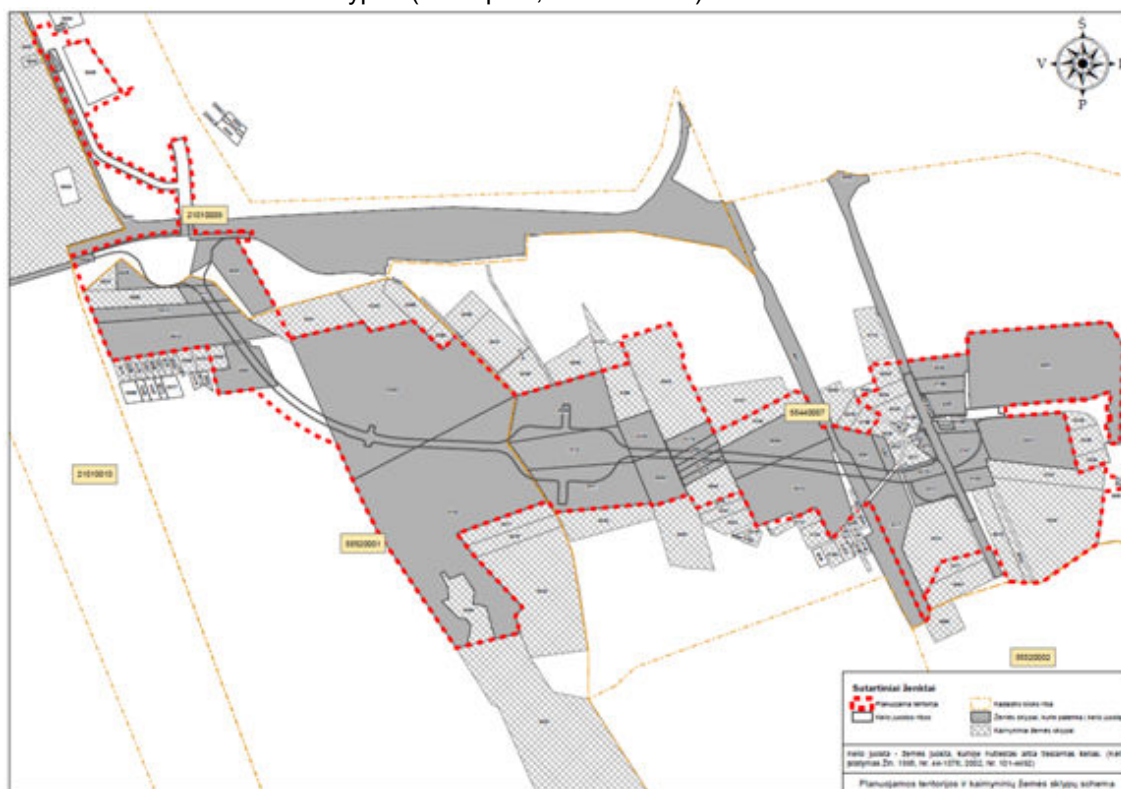
- Klaipėdos miesto ribose – gatvės raudonosiomis linijomis;
- Klaipėdos rajono teritorijoje – I-os kategorijos kelio juostos pločiu.

Pietinės jungties tiesimui reikalinga teritorija:

Klaipėdos mieste – 19,57 ha;

Klaipėdos rajone – 48,38 ha.

Rezervuojama teritorija Pietinės jungties kelio juostos formavimui VĮ Registrų centras duomenimis kerta 39 sklypus (2.2.1 pav., 2.2.2 lentelė).



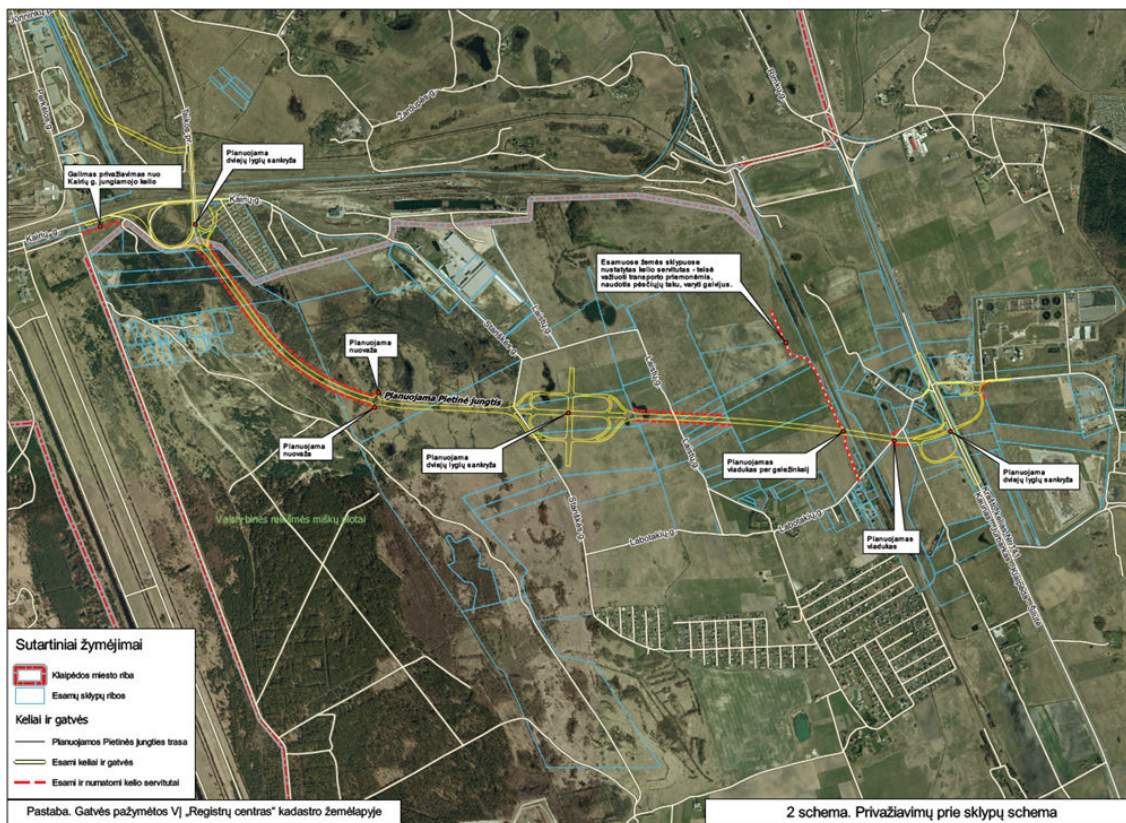
2.2.1 pav. Planuojamos teritorijos schema

Detaliojo plano alternatyvos nesvarstomos.

Susisiekimo sistema

Šiuo metu Klaipėdos rajono teritorijoje vyrauja žemės ūkio paskirties sklypai, į kuriuos nėra įrengtų privažiavimo kelių. Į šiuos sklypus patenkama gruntiniais keliukais žemės reformos žemėtvarkos projektuose numatytais laisvos valstybinės žemės koridoriais tarp žemės sklypų arba per kitus žemės ūkio paskirties sklypus. Planuojamas susisiekimo komunikacijų koridorius Klaipėdos rajono teritorijoje yra planuojamas naujai, todėl iš esmės yra keičiama esama vietinė susisiekimo sistema, užtikrinanti patekimą į teritorijoje šiuo metu dominuojančius žemės ūkio paskirties žemės sklypus. Nutiesus Pietinę jungtį, dalis sklypų padalinami į kelias dalis. Tokiu būdu susiformuoja nuo susisiekimo sistemos izoliuotos sklypų dalys, t.y. prie šių sklypų dalių privažiavimas galimas tik kertant kaimyninius sklypus (2.2.2 pav., 3 grafinis priedas). Įvertinus esamus privažiavimo kelius prie žemės sklypų bei siekiant užtikrinti į planuojamą teritoriją patenkančių ir gretimų žemės sklypų savininkų teisę privažiuoti prie valdomo turto, pietinės

gretimų teritorijų plėtra ir numatytos transporto jungtys su perspektyvine pramonine bei sandėliavimo teritorija: centrinėje transporto jungties dalyje planuojama 2-ų lygių sankryža su jungtimis tiek į šiaurinę, tiek į pietinę pusę, papildomos dešiniojo posūkio nuovažos numatytos atkarpoje tarp planuojamos sankryžos ir geležinkelio viaduko. Nuo šių jungčių turėtų būti planuojama vidinė pramonės ir sandėliavimo teritorijų susisiekimo sistema, šie sprendiniai turi būti rengiami sekančiuose teritorijos plėtros teritorijų planavimo dokumentuose.



2.2.3 pav. Privažiavimų prie sklypų schema

2.2.2 lentelė. Žemės sklypų, kuriuos kerta Pietinės jungties kelio juosta, kiekiai

Eil. Nr.	Žemės pagrindinė naudojimo paskirtis	Nuosavybės teisė	Kiekis, vnt.
Klaipėdos miesto savivaldybės teritorija			
1.	Kitos paskirties / Komercinės paskirties objektų teritorijos	Lietuvos Respublika	1
2.	Kitos paskirties / Inžinerinės infrastruktūros teritorijos	Lietuvos Respublika	3
Viso:			4
Klaipėdos rajono savivaldybės teritorija			
1.	Žemės ūkio paskirties	Privati nuosavybė	28
2.	Miškų ūkio paskirties	Privati nuosavybė	1
3.	Kitos paskirties / Pramonės ir sandėliavimo objektų teritorijos	Privati nuosavybė	1

Eil. Nr.	Žemės pagrindinė naudojimo paskirtis	Nuosavybės teisė	Kiekis, vnt.
4.	Kitos paskirties / Komercinės paskirties objektų teritorija	Privati nuosavybė	2
5.	Kitos paskirties / Inžinerinės infrastruktūros teritorija	Lietuvos Respublika	2
6.	Kitos paskirties / Atliekų saugojimo, rūšiavimo ir utilizavimo teritorijos	Lietuvos Respublika	1
Viso:			35
Iš viso:			39

2.3 Detaliojo plano įgyvendinimo vietos, kuri sąlyginai gali būti paveikta plano sprendinių, charakteristika

Šiame SPAV etape vietovės lygmeniu pagal viešai publikuojamą ir prieinamą informaciją pateikiami duomenys apie vietovės, kurioje numatoma vykdyti ūkinę veiklą, geografinės-administracinės, gamtinės sąlygas, kraštovaizdį, augmeniją, gyvūniją ir kitą bioįvairovę, kultūros paveldo vertybes.

2.3.1 Geografinė padėtis

Planuojama teritorija apima Klaipėdos miesto savivaldybės ir Klaipėdos rajono savivaldybės Priekulės bei Dvilų seniūnijų teritorijas.

Pietinė jungtis planuojama Klaipėdos miesto pietinėje dalyje pratęsiant Minijos g. iki Taikos pr. ir iki sankryžos su Kairių g. Nuo Kairių g. ir Taikos pr. žiedinės sankryžos Pietinė jungtis planuojama šiaurine Klaipėdos rajono savivaldybės dalimi sujungiant Klaipėdos miesto gatvių tinklą su krašto keliu Nr.141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda.

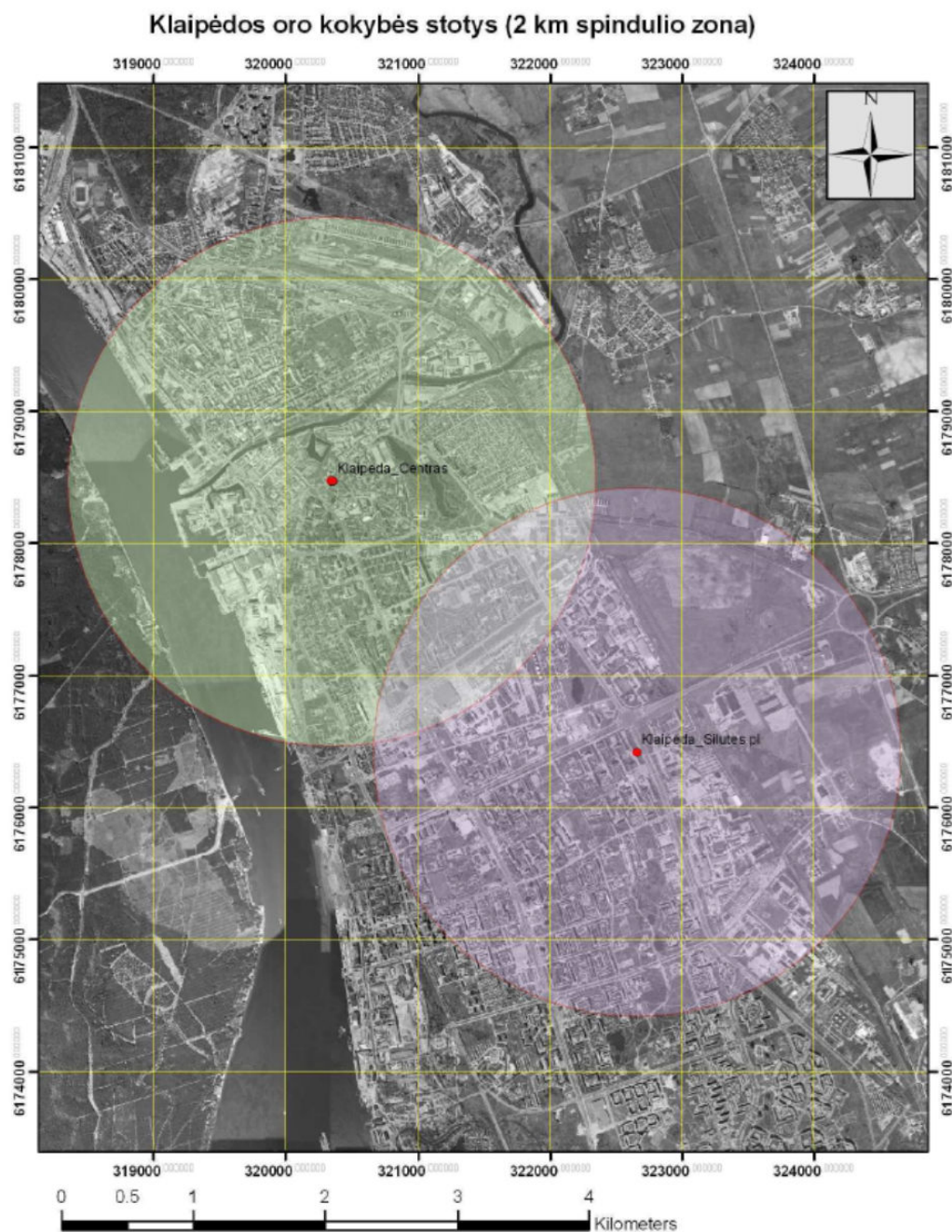
Pietinės jungties gretimybėse išsidėsčiusios gyvenamos teritorijos:

- Klaipėdos miestas, per kurio teritoriją praeina dalis planuojamos teritorijos;
- Laistų kaimas, nutolęs 1,3 km atstumu;
- Kaspariškių kaimas, nutolęs 0,38 km atstumu;
- Dumpių kaimas, nutolęs 0,5 km atstumu.

2.3.2 Aplinkos oro būklė planuojamoje teritorijoje

Planuojamos teritorijos aplinkos oro foninis užterštumas nustatytas vadovaujantis Aplinkos apsaugos agentūros direktoriaus 2008-07-10 įsakymu Nr.AV-112 patvirtintomis „Foninio aplinkos oro užterštumo duomenų naudojimo ūkinės veiklos poveikiui aplinkos orui įvertinti rekomendacijomis“ [6].

Dalis planuojamos teritorijos patenka į Klaipėdos centro oro kokybės tyrimo stoties 2 km buferinę zoną (žr. 2.3.1 pav.).



2.3.1 pav. Klaipėdos oro kokybės tyrimo stotys

Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros internetinėje svetainėje pateikiama informacija 2012 m. Klaipėdos centro oro kokybės tyrimo stotyje nustatytos metinės teršalų koncentracijos:

- kietosios dalelės (KD_{10}) – $24,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sieros dioksidas – $2,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- azoto dioksidas – $20,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$;

- azoto oksidai (NO_x) – $32,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- anglies monoksidas – $0,266 \text{ mg}/\text{m}^3$.

Klaipėdoje buvo vykdyti indikatoriniai aplinkos oro kokybės vertinimai naudojant pasyviuosius sorbentus. 2.3.1 lentelėje pateikti indikatoriniais vertimais nustatytos azoto dioksido ir sieros dioksido vidutinės metinės koncentracijos greta nagrinėjamos teritorijos (iki 2 km atstumu).

2.3.1 lentelė. Indikatoriniais aplinkos oro kokybės vertinimais nustatyta foninė tarša

Tyrimų vieta kodas	Adresas	Koordinatės		NO_2 vidurkis $\mu\text{g}/\text{m}^3$	SO_2 vidurkis $\mu\text{g}/\text{m}^3$
		X	Y		
KLAIPĖDA01	Molo g. 2	317356	6181537	-	0,9
KLAIPĖDA02	Liepojos g. P. Lideikio g.	319434	6181140	30,8	1,0
KLAIPĖDA03	Kretingos g. 4	319756	6180136	24,1	0,9
KLAIPĖDA05	Sportininkų g. Stadiono g.	318437	6180451	20,2	1,3
KLAIPĖDA06	Liepų g. 41	320418	6179292	24,8	-
KLAIPĖDA07	Smiltelės g I. Simonaitytės g.	323146	6174130	26,8	-
KLAIPĖDA08	Tiltų g. Turgaus g.	320004	6178668	30,1	0,9
KLAIPĖDA09	H. Manto g. S. Daukanto g.	319612	6179416	44,6	1,2
KLAIPĖDA10	Taikos pr. 52	320946	6176889	24,4	-
KLAIPĖDA11	Minijos g. Naikupės g.	320937	6175175	50,5	1,4

Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros internetinėje svetainėje pateikta informacija, modeliavimo būdu 2011 m. nustatyta foninė aplinkos oro tarša nagrinėjamoje teritorijoje yra:

- anglies monoksidu – $301\text{-}322 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- azoto dioksidu – $4,39\text{-}8,78 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- kietosiomis dalelėmis (KD_{10}) – $20,2\text{-}31,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sieros dioksidu – $1,6\text{-}4,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Remiantis [6] foninio aplinkos užterštumo duomenys naudotini šia eiliškumo (prioriteto mažėjimo) tvarka:

- oro kokybės tyrimo stočių duomenys;
- indikatorinių aplinkos oro kokybės vertinimų duomenys;
- modeliavimo būdu nustatyti aplinkos oro užterštumo duomenys.

2.3.3 Hidrologinės sąlygos

Pietinės jungties trasa planuojama įvairių XX a. technogeninių procesų smarkiai pažeistose bei melioruotose teritorijose. Planuojamą teritoriją Klaipėdos miesto ribose kerta Smeltalės upė. Smeltalės upės ilgis – 20,9 km, pakrantės apsaugos juosta – 25 m.

2.3.4 Inžinerinės-geologinės sąlygos

Planuojama teritorija didesne dalimis, išskyrus rytinį ir vakarinį jos pakraščius, tęsiasi per laukus, kurie buvo mažai paveikti žmonių ūkinės veiklos. Čia derlingo dirvožemio sluoksnio storis svyruoja nuo 0,2 iki 0,6 m. Piltas gruntas didesne dalimi aptinkamas prie lauko kelių ir melioracijos griovių. Teritorija, kurioje planuojama Pietinė jungtis, menkai ištirta tiek geologiniu, tiek hidrogeologiniu požiūriu. Vakarinėje dalyje, kurios gretimybėje įsikūręs KVJU, ir rytinėje dalyje ties Rimkų geležinkelio stotimi iki 5,0 m gylio aptinkamas piltas gruntas (tIV), sudarytas iš molingų ir smėlingų gruntų su statybinėmis ir buitinėmis atliekomis. Rytinėje ir centrinėje teritorijos dalyje aptinkamos benuotakinės termokarstinės daubos, kur intensyvių liūčių ir polaidžio metu kaupiasi laikini sezoninio tipo vandenys. Benuotakinių termokarstinių daubų skerspjūvis siekia nuo kelių iki kelių dešimčių metrų, o gylis – iki 1,0-1,5 m. Vakarinėje dalyje po dirvožemiu ir piltu gruntu nuo 1,0 iki 9,0 m gylio aptinkamos jūrinės (mIV) nuogulos: priemoliai, priesmėliai, įvairiagrūdžiai smėliai. Jūrinių nuogulų storumėje pasitaiko organinių darinių – durpių, sapropelio. Kaip dažnai pasitaikančius gruntus galima išskirti žvyringus smėlius. Rytinėje dalyje po dirvožemiu ir piltu gruntu jūrinės (mIV) nuogulos slūgso iki 1,0-4,0 m gylio. Visoje planuojamoje teritorijoje po jūriniais dariniais, o vietomis po piltito grunto arba dirvožemio sluoksniu nuo 2,0-4,8 m iki 4,0-10,4 m gylio slūgso Baltijos stadijos (gIIIbI) moreniniai dariniai: priemoliai ir priesmėliai nuo minkštai plastingos iki kietos konsistencijos su žvyru ir smėlio lėšiais, kurie vietomis siekia 1,0-4,0 m storį, tačiau vientiso horizonto nesudaro. Vietomis iki 15,0 m gylio moreninių darinių padas nebuvo pasiektas. Moreninę storumę ašluoja akvaglaciaciniai (agIIIbI) dariniai: smulkūs dulkingi smėliai, priesmėliai ir priemoliai.

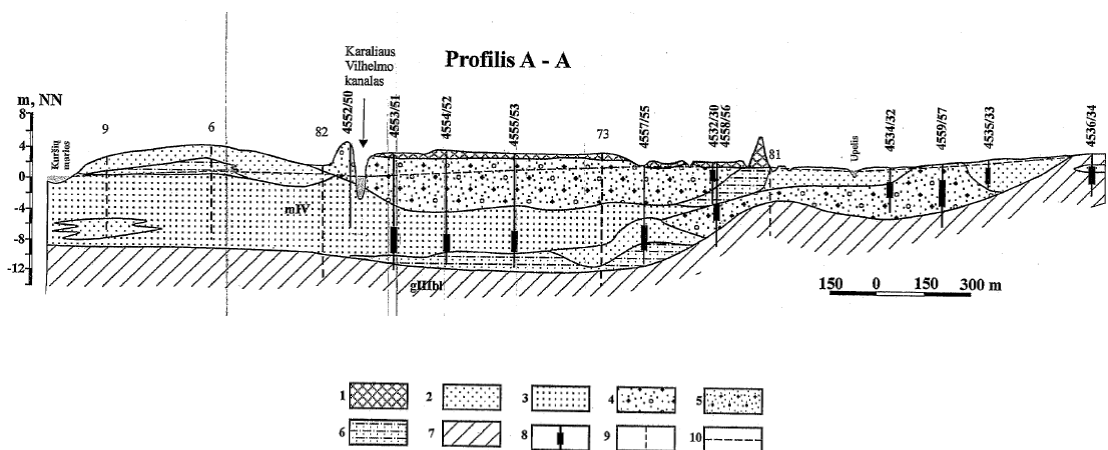
Geomorfologiniu požiūriu planuojama teritorija yra pajūrio žemumos lygumoje. Teritorijoje absoliutinių aukščių skirtumas siekia 15,0 m. Būdingas silpnai kalvotas reljefas su pažemėjimu centrinėje dalyje. Bendras reljefo pažemėjimas vakarų kryptimi Kuršių marių link. Teritorijoje susiformavo glacigeninis reljefas, kuris vėliau pakito dėl įvairių geologinių procesų, vykusių vėlyvajame pleistocene ir holocene. Paskutinis apledėjimas suformavo stambias reljefo formas, o įvairūs akumuliaciniai, eroziniai ir abraziniai procesai (upių veikla, solifliukcija, deliuvinė nuoplova, eoliniai, limniniai, pelkėjimo procesai) – smulkesnius dabartinio kraštovaizdžio elementus. Tačiau didžiausią įtaką reljefo performavimui turi ūkinė žmogaus veikla, kuri labai ryškiai pasireiškia urbanizuotose teritorijose. Masiškai užstatant teritorijas, tiesiant požemines komunikacijas, statant betonines Danės upės ir Kuršių marių krantines, tiesiant kelius, transportuojami dideli grunto kiekiai. Palengva kraštovaizdis kultūrinamas arba darkomas.

Visoje planuojamoje teritorijoje aptinkamas požeminis vanduo. Požeminio vandens slūgsojimo gylis svyruoja nuo žemės paviršiaus iki 4,8 m gylio. Požeminis vanduo, slūgsantis akvaglacialiniuose smėliuose, išplitusiuose po morenine storyme, turi 1,0-10,0 m dydžio spūdį. Gamtinis požeminio vandens režimas vakarinėje ir rytinėje dalyje yra pažeistas ūkinės žmonių veiklos. Teritorijoje aptinkamose benuotakinėse termokarstinėse daubos, kur intensyvių liūčių ir polaidžio metu kaupiasi sezoninio tipo paviršinis vanduo, gali susidaryti nedideli dumblo ir uždurpėjusio grunto sluoksniai.

2.3.5 Žemės gelmių ištekliai

Planuojama teritorija ribojasi su Klaipėdos miesto 3-iosios vandenvietės SAZ 1-ąja (griežto režimo apsaugos) ir 2-ąja (mikrobinės taršos apribojimo) juostomis bei patenka į 3-ąją (cheminės taršos apribojimo) juostą.

Klaipėdos miesto 3-iojoje infiltracinio tipo vandenvietėje horizonto eksploatacinių išteklių kiekis yra 80 tūkst. m³/parą. Jų paėmimui vandenvietėje pritaikyta dirbtinės mitybos sistema. Pagal Lietuvos higienos normą HN 44:2006 „Vandenviečių sanitarinių apsaugos zonų nustatymas ir priežiūra“, vandenvietė priskiriama IIIb²-ajam pogrupiui (atviros infiltracinės vandenvietės). Eksploatuojamo vandeningojo sluoksnio geologinis indeksas - Q(mIV). Vandenvietėje eksploatuojamas gruntinis vandeningas sluoksnis, kuris yra suklostytas iš jūrinės litorinės terasos nuogulų, sudarytų iš įvairaus rupumo smėlio ir žvyro sluoksnelių. Vandeningų uolienu storis greta Karaliaus Vilhelmo kanalo siekia 10-12 m, link Kuršių marių – iki 22 m (2.3.2 pav.). Karaliaus Vilhelmo kanalo gylis yra apie 3 m.



1-techninis gruntas, 2 - smėlis smulkus, 3-smėlis vidutinis, 4-žvirgždingas smėlis, 5- smėlis su žvirgždu, 6-smėlis aleuritinis, 7-moreninis priemolis, 8-grėžinys su filtru, viršuje-identifikacinis Nr./vandenvietės Nr., 9-žvalgybos grėžinys ir jo Nr., 10-gruntinio vandens lygis

2.3.2 pav. Geologinis – hidrogeologinis pjūvis A-A
(pagal Klaipėdos miesto III-iosios vandenvietės išteklių įvertinimo ir SAZ projektą. GGI, 2008 m.)

Rytinė planuojamos teritorijos dalis patenka į Klaipėdos miesto nuotekų valyklos vandenvietės SAZ 1-ąją, 2-ąją ir 3-ąją juostas. Klaipėdos miesto nuotekų valyklos pusiau uždaros grupės (IIa¹) vandenvietėje eksploatuojamas viršutinės jūros (J₃) vandeningas horizontas, slūgsantis apie 115-120 m gylyje, todėl statybos darbai, laikantis aplinkosaugos, darbų saugos ir higieninės saugos reikalavimų, poveikio požeminio vandens ištekliams neturės.

2.3.2 lentelė. Požeminio gėlo vandens ištekliai

Eil. Nr.	Savivaldybė	Vandenvietė	Identifikavimo Nr. LGT duomenų bazėje	Eksloatuojamas vandeningas horizontas	Vandenvietės pogrupis*
1.	Klaipėdos miesto	Klaipėdos miesto 3-oji	51	m IV	IIIb ²
2.	Klaipėdos rajono	Klaipėdos miesto nuotekų valyklos	2662	J ₃	IIa ¹

Pastaba:

Lietuvos higienos normoje HN 44:2006 „Vandenviečių sanitarinių apsaugos zonų nustatymas ir priežiūra“ pagal ryšio su atmosferiniais krituliais, paviršiniu ir gretimų sluoksnių požeminiu vandeniu pobūdį vandenvietės yra suskirstytos į tris grupes, aštuonis pogrupius:

I grupė – uždaros vandenvietės;

II grupė – pusiau uždaros vandenvietės, kurios skirstomos į pogrupius: uždaresnės – daugiasluoksnėse stromėse (IIa¹) ir prieupinės (IIa²); atviresnės – daugiasluoksnėse stromėse (IIb¹) ir prieupinės (IIb²);

III grupė – atviros vandenvietės, kurios skirstomos į pogrupius: gruntinės (IIIa); krantinės (IIIb¹) ir infiltracinės (IIIb²).

2012 m. gruodžio 4 d. Žemės gelmių registre Klaipėdos rajono savivaldybės Priekulės seniūnijos teritorijoje buvo įregistruotas detaliai išžvalgytas smėlio ir žvyro išteklių Kairių telkinio plotas, kuris patenka į planuojamą teritoriją.

Poveikis naudingųjų išteklių telkiniui Pietinės jungties statybos metu būtų tiesioginis (grunto iškasimas), o įrengus planuojamą automobilių kelią ir nustačius jo apsaugos zoną, telkinio tam tikros dalies (2,5 ha) naudojimas būtų apribotas, įvardinant jį kaip „ūkinės veiklos, susijusios su naudingųjų išteklių eksploatavimu, apribojimas“.

2.3.3 lentelė. Kietųjų naudingųjų iškasenų telkiniai

Eil. Nr.	Identifikavimo Nr. LGT duomenų bazėje	Pavadinimas	Išteklių rūšis	Geologinis ištirtumas	Būklė	Adresas
1.	4513	Kairiai	smėlis ir žvyras	DŽ	nenaudojamas	Klaipėdos r. sav. Priekulės sen.

DŽ – detaliai išžvalgyti ištekliai.

Remiantis 1999 rugsėjo 17 d. Lietuvos geologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos direktoriaus įsakymu Nr.39 „Dėl kietųjų naudingųjų iškasenų išteklių klasifikacijos“:

Detaliai išžvalgyti ištekliai - tai telkinio arba jo dalies naudingųjų iškasenų ištekliai, kurių kiekis, kokybė, technologinės savybės, hidrogeologinės, kasybos ir kitos slūgsojimo sąlygos yra ištirti detalumu, pakankamu sudaryti naudojimo projektą. Pagrindiniai detaliai išžvalgytų išteklių parametrai, naudojami naudingosios iškasenos kasybos ir perdirbimo objektų statybos projektiniams sprendimams priimti bei atlikti planuojamos gavybos poveikio gamtinei aplinkai vertinimą, nustatomi tiesioginiais matavimais ir tyrimais atitinkamu tinklu bei naudojamo kardo ribose naudojant ribotą ekstrapoliaciją, pagrįstą geologiniais, geofiziniais, geocheminiais ir kitais duomenimis.

2.3.6 Dirvožemis

Pagal Tarptautinės Inžinierių Konsultantų Federacijos “FIDIC” paruoštus reikalavimus dirvožemiu laikomas bet kuris gruntas, kuris vizualiai atrodo esąs paveiktas žemės ūkio veiklos

ir (ar) kuriame gali augti augalai. Lietuvoje kvarterinės ledyno nuogulos yra vyraujanti dirvodarinė uoliena arba pirminė medžiaga.

Paviršiaus nuogulos nulėmė Lietuvos dirvožemių įvairovę. Dirvožemiai susidarė ant mineralinių (daugiausia moreninių, limnoglacialinių, fluvioglacialinių, aliuvinių, eolinių) ir biogeninės kilmės (pelkinių) dirvodarinių nuogulų. Mineralinių uolienų vyraujanti mechaninė sudėtis (dirvožemio dalelių dydis) – tai priemolis, priesmėlis, smėlis ir molis. Šiose uolienose karbonatų ir augalams reikalingų medžiagų kiekis yra skirtingas. Karbonatų Pajūrio žemumos dirvožemiuose yra tik apie 5–10 %. Ant dirvodarinių uolienų, veikiant fiziniams, cheminiams ir biogeniniams procesams (jaurėjimui, velėnėjimui, išplovimui, pelkėjimui), susidarė skirtingi dirvožemiai.

Ant dirvožemio kaupiasi teršalai ir atliekos, neigiamai veikiančios jo struktūrą. Su nuoplovomis teršalai patenka į paviršinį ir požeminį vandenį bei taip pat kaupiasi augmenijoje, išpustomi į pažemio oro sluoksnį. Tokiu būdu kenksmingos medžiagos, teršalai, gali patekti ir į žmogaus organizmą bei sukelti sveikatos sutrikimus. Aplinkosaugos požiūriu ypač svarbūs yra natūralios dirvožemių dangos degradacijos bei naikinimo procesai, suaktyvinti žmogaus veiklos ir darantys žalą geosistemų stabilumui bei ūkinei veiklai (ypač dėl sumažėjančio dirvų derlingumo arba visiško jų nualinimo). Tai vandens ir vėjo sukeliama dirvožemio erozija, kurios rezultatas degraduoti, vidutiniškai ir stipriai nuardyti dirvožemiai. Paviršiaus nelygumai, dirvodarinės uolienos, dirvožemio tipai ir ūkininkavimo sąlygos lemia dirvožemių eroziją. Klaipėdos rajono savivaldybėje dirvožemio erozijos mastus apibūdinanti žemės ūkio mechanizmų ir vandens eroduojamų dirvožemių dalis siekia apie 2,9%. Pagal šį kriterijų savivaldybę galima priskirti mažo dirvožemio erozijos paplitimo rajonų grupei. Be žemdirbystės mechanizmų ir vandens sukeliamos erozijos Klaipėdos r. savivaldybėje labiau aktuali vėjo sukeliama erozija. Ją sąlygoja stiprūs virš 5-6 m/s vėjai, mažai humusingi nepatvarios struktūros neatsparūs išpustymui smėlio dirvožemiai ir dideli bemiškiai dirbamų žemių plotai. Vėjo erozijos pavojingumą parodo erozijai neatsparių smėlio dirvožemių kiekis bendrame žemės ūkio naudmenų plote – Klaipėdos rajone tokių dirvožemių palyginti daug, apie 18,7%.

Pagal Lietuvos higienos normoje HN 60:2004 (Žin. Nr. 41-1357) [19] pateikiamą klasifikaciją, didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje vyraujančių dirvožemių priskiriami atspariems (smėlis ir priesmėlis), dalis dirvožemių – vidutiniškai atspariems (priemolis) cheminės taršos poveikiui. Tik nedideli dirvožemio, susiformavusio ant molio dirvodarinių uolienų, plotai yra neatsparūs cheminiam pažeidimui. Organogeniniai durpės dirvožemiai, užimantys dalį projekcinio ploto teritorijos, yra linkę kaupti cheminius teršalus, ypač sunkiuosius metalus.

Valstybinio žemėtvarkos instituto duomenimis vidutinis žemės ūkio naudmenų našumo balas Klaipėdos rajono savivaldybėje yra 39,5 (vidutinis šalyje 39,1 balai). Mažo našumo žemės (iki 32 balų) Klaipėdos rajone sudaro apie 14% nuo bendro žemės ūkio naudmenų ploto. Nepaisant to, žemių agroūkinio įsavinimo laipsnis, kurį parodo žemės ūkio naudmenų dalis, Klaipėdos rajone pakankamai aukštas – 55,7% ir yra artimas šalies vidurkiui (53%).

2.3.7 Kraštovaizdis

Pagal fizinį–geografinį Lietuvos Respublikos teritorijos rajonavimą nagrinėjama teritorija patenka į Baltijos jūros duburio srities Baltijos pakrantės ir Nemuno deltos lygumos rajonus, kurių kraštovaizdžio raidą nulėmė poledynmečiu vykę Baltijos jūros vandens lygio svyravimai ir pastaraisiais šimtmečiais vykstanti žmogaus veikla.

Didesnėje planuojamos teritorijos dalyje vyrauja žemės ūkio paskirties teritorijos. Teritorija neužstatyta statiniais.

2.3.8 Augmenija ir gyvūnija

Pagal floristinį–fitocenologinį rajonavimą vietovė priskiriama Pabaltijo baltmiškių provincijos Baltijos pakrantės kopų fitocenozių rajonui. Teritorijos miškingumas sudaro 20-30% bendro teritorijos ploto. Mišku apaugusiuose plotuose vyrauja eglės, pušys, beržai.

Klaipėdos miesto teritorija, kurioje planuojama Pietinės jungties statyba, yra stipriai urbanizuota, todėl augmenijos ir gyvūnijos paplitimas šioje vietoje yra menkas.

Klaipėdos rajono teritorija yra mažai urbanizuota. Mišku apaugusiuose plotuose bei apylinkėse gali gyventi šernai, stirnos, kiškiai, voverės.

2012 m. UAB „Sweco Lietuva“ atliko suskystintųjų gamtinių dujų importo terminalo ir su juo susijusios infrastruktūros objektų statybos ir veiklos poveikio aplinkai vertinimą [8], kurio apimtyje buvo atlikti augmenijos ir gyvūnijos tyrimai. Vertinta dujotiekio trasa eina pagal planuojamą Pietinės jungties teritoriją, todėl minėtų tyrimų duomenys šiame vertinime panaudoti esamos būklės apibūdinimui.

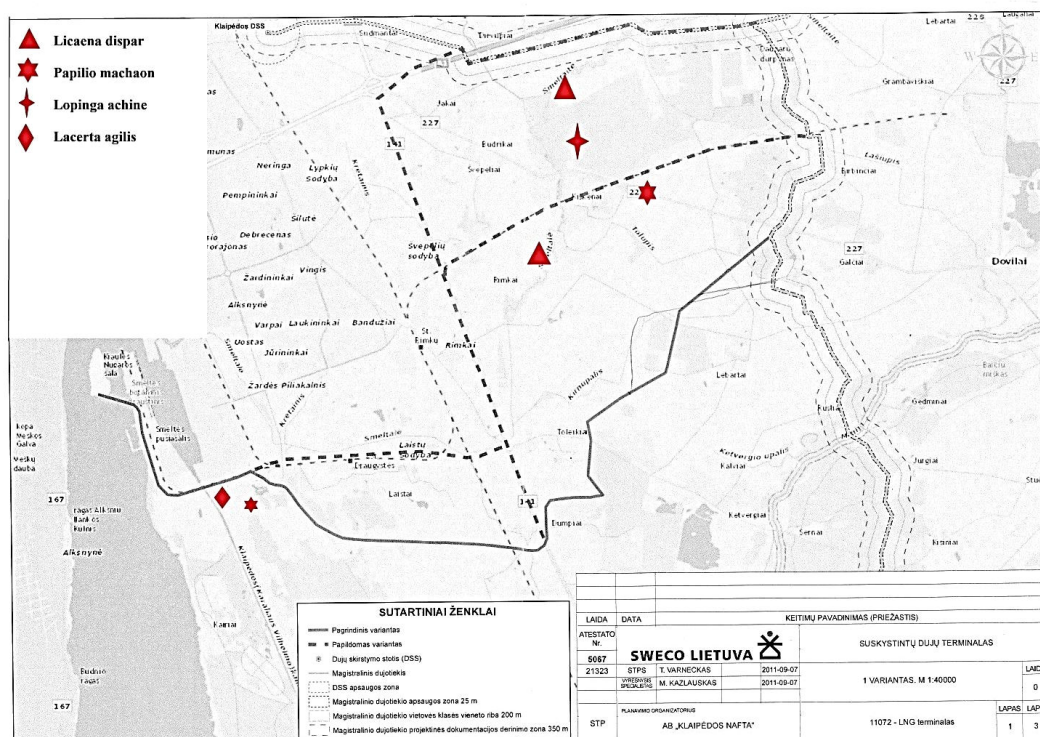
Augmenijos tyrimų metu nustatyta, kad numatoma dujų vamzdžio trasa kerta didelę augalinės dangos mozaiką. Atkarpos pradžioje (tarp Klaipėdos miesto ir Dumpių gyvenvietės) ji paliečia įvairaus susivėrimo laipsnio sauspievių buveines (atvirų smėlynų žolynus, susivėrusias smėlynų pievas), mezofitų ir drėgnas pievas (vingiorykštynus, melvenynus), šlapių pažemėjimų krūmynus, vandens pripildytas įdubas. Nemaža trasos dalis planuojama per žemės ūkio naudmenas, kultūrinės pievas ir dirvonuojančias žemes. Nenaudojami žolynai užaugę krūmais, dažniausia gluosniais, pušimis ir beržais, žemesnių vietų nusausintuose durpinguose dirvožemiuose žolinė danga stipriai ruderalizuota, joje veši didžiosios dilgėlės, krūminio builio sąžalynai. Tyrimų metu nustatyta, kad planuojamo dujotiekio trasos atkarpoje ties Kairiais yra smėlynų masyvo augalija, kurią sudaro EB svarbos buveinių 2330 *Nesusivėrusios žemyninės smiltipievės*, 6120 **Karbonatinių smėlynų pievos* ir 6210 *Stepinės pievos* mozaika (2.3.3 pav.). Mažesnę plotą užima nesusivėrusios buveinės, stepinių pievų apsaugos būklė vidutinė.



2.3.3 pav. Vertingos augalinės dangos teritorijos

Gyvūnijos tyrimų metu nustatyta, kad nagrinėjamoje teritorijoje sutinkami didysis auksinukas (*Lycaena dispar*) ir machaonas (*Papilio machaon*), kurie yra įtraukti į Lietuvos raudonąją knygą (2.3.4 pav.). Didžiojo auksinuko pagrindinės buveinės ir veisimosi vietos – Smeltalės, Kirnupalio ir dar kelių bevardžių kanalų zonos. Rūšies populiacijos būklė yra nepakankamai palanki dėl blogos buveinių būklės, kurią nulemia greta esantys žemdirbystės plotai ir pažeisti (ištiesinta vaga) upelių ruožai.

Planuojamos Pietinės jungties teritorija į nustatytų rūšių buveinių zonas nepatenka.



2.3.4 pav. Bestuburių ir roplių paplitimas Alternatyvos I (Kiaulės nugaros salos) planuojamo dujotiekio trasoje ir jos apylinkėse.

2.3.9 Saugomų teritorijų tinklas

Į planuojamą teritoriją, kurioje numatoma Pietinės jungties statyba, saugomos gamtinės teritorijos nepatenka. Artimoje planuojamos teritorijos aplinkoje (iki 4 km atstumu) esamos saugomos gamtinės teritorijos pateiktos 2.3.4 lentelėje.

2.3.4 lentelė. Saugomos gamtinės teritorijos

Eil. Nr.	Saugomos teritorijos pavadinimas/ identifikavimo kodas	Saugomos teritorijos trumpa charakteristika	Atstumas iki PŪV, km
1.	Kalvių atkuriamasis sklypas/ 0400400000001	Įsteigtas 2004 m. Plotas – 36,74 ha. Steigimo tikslas: Apsaugoti gausiausią Lietuvoje upinių žuvėdrų (<i>Sterna hirundo</i>) koloniją jų veisimosi vietoje.	1,1
2.	Kalvių karjeras/ 1100000000005	Įsteigtas 2005 m. Plotas – 36,74 ha. Steigimo tikslas: Upinės žuvėdros (<i>Sterna hirundo</i>) apsaugai.	1,1
3.	Smeltės botaninis draustinis/ 0210500000011	Steigimo data – 1988 m. Plotas – 3,64 ha. Valstybinės reikšmės gamtinio pobūdžio draustinis, įsteigtas išsaugoti retų rūšių augalų augimvietes.	1,21
4.	Kuršių marių biosferos poligonas/ 0900000000028 Kuršių marios PAST/ 1100000000082 Kuršių marios BAST/ 1000000000101	Įsteigtas 2009 m. Plotas – 31 138 ha. Steigimo tikslas: Išsaugoti vertingą Kuršių marių vandens ekosistemą. Biosferos poligone išskirtos šios funkcinio prioriteto zonos: atkuriamojo ir vandens ūkio funkcinio prioriteto zonos. Dalis teritorijos turi paukščių apsaugai svarbios teritorijos statusą. Saugomos teritorijos priskyrimo Natura 2000 tinklui tikslas: Migruojančių mažųjų gulbių (<i>Cygnus columbianus</i>), smailiauodegių ančių (<i>Anas acuta</i>), didžiųjų dančiasnapių (<i>Mergus merganser</i>), mažųjų dančiasnapių (<i>Mergus albellus</i>), mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>), jūrinių erelių (<i>Haliaeetus albicilla</i>) sankauptų vietų apsaugai. Dalis teritorijos turi buveinių apsaugai svarbios teritorijos statusą. Saugomos teritorijos priskyrimo Natura 2000 tinklui tikslas: 1130, Upių žiotys; 1150, Lagūnos; Baltijos lašiša; Kartuolė; Ožka; Paprastasis kirtiklis; Perpelė; Salatis; Upinė nėgė.	1,4
5.	Kuršių nerijos nacionalinis parkas/ 0600000000002	Įsteigtas 1991 m. Plotas – 27.219 ha. Steigimo tikslas: išsaugoti vertingiausią gamtiniu bei kultūriniu požiūriu Lietuvos pajūrio kraštovaizdžio kompleksą su unikaliu Europoje kopagūbriu bei etnokultūrinio paveldo vertybes. Dalis teritorijos turi paukščių ir buveinių	2,3

Eil. Nr.	Saugomos teritorijos pavadinimas/ identifikavimo kodas	Saugomos teritorijos trumpa charakteristika	Atstumas iki PŪV, km
		apsaugai svarbios teritorijos statusą.	
6.	Kuršių nerijos nacionalinis parkas PAST/ 1100000000057	Statusas suteiktas – 2004 m. balandžio mėn., 17 d. Paukščių apsaugai svarbios teritorijos įsteigimo pagrindas - LRV 2004 m. balandžio mėn., 8 d. nutarimas Nr.399 (Žin., 2004, 55-1899). Saugomos teritorijos priskyrimo Natura 2000 tinklui tikslas: Jūrinių erelių (<i>Haliaeetus albicilla</i>), ligučių (<i>Lullula arborea</i>), dirvoninių kalviukų (<i>Anthus campestris</i>); migruojančių mažųjų kirų (<i>Larus minutus</i>) ir upinių žuvėdrų (<i>Sterna hirundo</i>) sankauptų vietų Kuršių mariose ir Baltijos jūroje ir žiemojančių nuodėgulių (<i>Melanitta fusca</i>) ir alkų (<i>Alca torda</i>) sankauptų vietų Baltijos jūroje, taip pat paukščių migracinių srautų susilieimo vietų apsaugai	2,3
7.	Kuršių nerija BAST/ 1000000000215	Įregistruota į kadastrą 2007 m., plotas – 9.985 ha. Saugomos teritorijos priskyrimo ES ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijai tikslas: 2110, Užumazginės pustomos kopos; 2120, Baltosios kopos; 2130, Pilkosios kopos; 2140, Kopų varnauogynai; 2170, Kopų gluosnynai; 2180, Medžiais apaugusios pajūrio kopos; 2190, Drėgnos tarpkopės; 2320, Pajūrio smėlynų tyruliai; Didysis auksinukas; Pajūrinė linažolė; Perpelė.	2,3
8.	Alksnynės kraštovaizdžio draustinis/ 0230100000195	Įsteigimo data – 1994 m. Plotas – 2112,36 ha. Įsteigimo tikslas: Išsaugoti Alksnynės kraštovaizdžio apylinkės gamtinį kompleksą su apželdintu volinės formos didžiuoju kopagūbriu, kauburiuotosios ir duburiuotos pamario bei mišku apaugusio pajūrio palvės kauburnu, pajūrio apsauginiu kopagūbriu ir smėlynais, į Lietuvos raudonąją knygą įrašytų augalų ir gyvūnų rūšių radavietes, Europos bendrijos svarbos buveines.	2,8
9.	Lužijos ir Tyrų pelkės BAST/ 1000000000051	Įsteigtas 2005 m. Plotas – 2686,50 ha. Įsteigimo tikslas: 2320 Pajūrio smėlynų tyruliai; 6120 Karbonatinių smėlynų smiltpievės; 6410 Melvenynai; 6430 Eutrofiniai aukštieji žolynai; 6450	2,9

Eil. Nr.	Saugomos teritorijos pavadinimas/ identifikavimo kodas	Saugomos teritorijos trumpa charakteristika	Atstumas iki PŪV, km
		Aliuvinės pievos; 6510 Šienaujamos mezofitų pievos; 7120 Degradavusios aukštapelkės; 91D0 Pelkiniai miškai; Kraujalakinis melsvys.	
10.	Lužijos botaninis draustinis/ 0210500000031	Įsteigtas 1998 m. Plotas – 67,62 ha. Steigimo tikslas: išsaugoti pamario smėlio paplūdimių bendrijas su retomis halofitinėmis rūšimis bei Kuršių marių pakrantės užliejamas pievas su retais augalais.	2,9
11.	Kliošių kraštovaizdžio draustinis/ 0230100000042	Įsteigtas 2009 m. Plotas – 2618,88 ha. Steigimo tikslas: išsaugoti pamario lygumos šlapių miškų ir pelkių kraštovaizdį su botaninėmis ir zoologinėmis vertybėmis.	3,7

Pastaba: PAST – paukščių apsaugai svarbios teritorijos; BAST – buveinių apsaugai svarbios teritorijos.

2.3.10 Kultūros paveldo vertybės

Planuojamoje teritorijoje, kurioje numatoma Pietinės jungties statyba, saugomų kultūros paveldo vertybių, įtrauktų į Kultūros vertybių registrą, nėra. Artimiausios planuojamai teritorijai kultūros paveldo vertybės pateiktos 2.3.5 lentelėje.

2.3.5 lentelė. Artimiausios kultūros vertybių teritorijos

Nr.	Pavadinimas	Kodas	Apibūdinimas	Atstumas iki PŪV, km
1.	Laistų ir Liliškių kapinyno teritorija ir vizualinės apsaugos zona	5175	Teritorijos plotas: 11636 m ² . Vizualinio apsaugos zonos pozonio plotas: 282000 m ² . Vertingųjų savybių pobūdis: Archeologinis.	0,170
2.	Žardės, Kuncų piliakalnis su gyvenviete	23762	Teritorijos plotas: 32000 m ² . Vizualinio apsaugos zonos pozonio plotas: 258000 m ² . Kompleksą sudaro: piliakalnis (5177), gyvenvietė (23763).	0,280
3.	Žardės senovės gyvenvietės teritorija	17132	Teritorijos plotas: 80000 m ² . Vizualinio apsaugos zonos pozonio plotas: 258000 m ² .	0,280
4.	Laistų, Liliškių piliakalnio su gyvenviete teritorija	23767	Teritorijos plotas: 28201 m ² . Vizualinio apsaugos zonos pozonio plotas: 282000 m ² . Kompleksą sudaro: piliakalnis (5174), gyvenvietė (23768).	0,450
5.	Karaliaus Vilhelmo kanalas	25965	Valstybės saugomas. Teritorijos plotas: 1740000 m ² . Kompleksą sudaro: šliuzas (25966), tiltas (25967), tiltas (25968), namas (25969), (25970), (25971).	0,525
6.	Žardės senovinės gyvenvietės II teritorija	17133	Teritorijos plotas: 24000 m ² . Vizualinio apsaugos zonos pozonio plotas: 258000 m ² .	0,630
7.	Žardės senovinė gyvenvietės III teritorija ir vizualinės apsaugos zona	17134	Teritorijos plotas: 22000 m ² . Vizualinio apsaugos zonos pozonio plotas: 258000 m ² .	0,780
8.	Bandužių, Žardės senovės gyvenvietė	31842	Teritorijos plotas: 213900 m ² . Vertingųjų savybių pobūdis: Archeologinis.	0,885

2012 m. UAB „Sweco Lietuva“ atliko suskystintųjų gamtinių dujų importo terminalo ir su juo susijusios infrastruktūros objektų statybos ir veiklos poveikio aplinkai vertinimą [8], kurio apimtyje Klaipėdos universiteto Baltijos regiono istorijos ir archeologijos institutas atliko žvalgomojus archeologinius tyrimus planuojamo SkGD dujotiekio trasoje. Minėtų tyrimų zona apima ir planuojamos Pietinės jungties teritoriją, todėl tyrimų rezultatai naudojami ir šiame darbe esamos būklės apibūdinimui.

Atlikus žvalgomojus archeologinius tyrimus konstatuota, kad esamų ar saugotinių archeologijos vertybių planuojamo SkGD dujotiekio trasos vietoje nerasta.

Vadovautis LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo (Žin., 2004, Nr.153-5571) 9 str. 3 d. atliekant statybos darbus ar kitokius darbus aptikus archeologinių radinių ar nekilnojamojo daikto vertingųjų savybių, valdytojai ar darbus atliekantys asmenys apie tai praneš savivaldybės paveldosaugos padaliniui, o šis informuos kultūros paveldo apsaugos departamentą.

3 GALIMOS DETALIOJO PLANO PASEKMĖS APLINKAI IR PRELIMINARIOS PRIEMONĖS NEIGIAMOMS PASEKMĖMS IŠVENGTI, SUMAŽINTI AR KOMPENSUOTI

Pagrindinės detaliojo plano koncepcinių sprendinių SPAV metu taikomos nuostatos:

- detaliojo plano sprendinių SPAV bus atliekamas vadovaujantis galiojančių Lietuvos Respublikos ir Europos sąjungos įstatymų ir normatyvinių aktų, rekomendacijų bei metodikų reikalavimais, atliekant reikiamas dokumentacijos rengimo, derinimo ir viešinimo procedūras;
- vertinimas atliekamas detaliojo plano koncepciniams sprendiniams;
- vertinimas atliekamas pasekmių gamtinei, socialinei ir ekonominei aplinkai atžvilgiu;
- sprendinių įgyvendinimui taikomos priemonės būtinos užtikrinti sprendinių įgyvendinimo projektines-technines galimybes ir leidžiančios išvengti ar sumažinti sprendinių įgyvendinimo galimas neigiamas pasekmes aplinkai.

Tolimesniuose ataskaitos skyriuose pateikiamas detaliojo plano sprendinių pasekmių vertinimas atitinkamiems gamtinės ir socialinės bei ekonominės aplinkos komponentams.

PPL įgyvendinimo sprendiniai gali turėti įvairaus reikšmingumo poveikį šiems aplinkos komponentams:

gamtinės aplinkos:

- aplinkos orui;
- paviršiniam vandeniui;
- žemės gelmėms;

- dirvožemiui;
- kraštovaizdžiui;
- saugomoms teritorijoms;
- biologinei įvairovei (augmenijai ir gyvūnijai).

socialinės – ekonominės aplinkos:

- visuomenei ir jos sveikatai;
- socialinėms – ekonominėms sąlygoms;
- kultūros paveldo vertybėms.

3.1 Pasekmės aplinkos orui ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

3.1.1 Galimos sprendinių pasekmės statybos/įgyvendinimo metu

Plano sprendinių įgyvendinimo/statybos metu tikėtina periodinė aplinkos oro tarša iš mobilių aplinkos oro taršos šaltinių (transporto priemonių ir kitų mechanizmų). Priklausomai nuo naudojamo kuro rūšies, į aplinką yra išmetami aplinkos oro teršalai: anglies monoksidas, azoto oksidai, lakūs organiniai junginiai sieros dioksidas ir kietosios dalelės.

Numatomos trumpalaikės pasekmės.

3.1.2 Galimos sprendinių pasekmės veiklos metu

Veiklos metu bus periodinė aplinkos oro tarša iš mobilių aplinkos oro taršos šaltinių (transporto priemonių). Galimos dvejopos pasekmės: planuojamas aplinkkelis nuims žymią dalį transporto, o tuo pačiu ir aplinkos oro taršos, apkrovos nuo miesto gatvių bei gyvenamųjų rajonų. Minėta apkrova „persikels“ į šiuo metu mažai urbanizuotą vietovę (BP sprendiniais numatytą pramoninę zoną).

Numatomos ilgalaikės pasekmės.

2009-2010 m. atliekant PŪV PAV buvo vertintas PŪV poveikis aplinkos orui: apskaičiuoti išmetamų teršalų kiekiai, atliktas teršalų sklaidos matematinis modeliavimas. Remiantis modeliavimo rezultatais teršalų koncentracijų ribinių verčių viršijimo pažemio sluoksnyje nenustatyta, t.y. darytina išvada, kad plano sprendinių pasekmės aplinkos orui priimtinos.

3.2 Pasekmės vandeniui ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

3.2.1 Galimos sprendinių pasekmės statybos/įgyvendinimo metu

Pietinės jungties trasa planuojama technogeninių procesų smarkiai pažeistose bei melioruotose teritorijose. Planuojamą teritoriją Klaipėdos miesto ribose kerta Smeltalės upė ir melioracijos grioviai.

Vadovaujantis Paviršinių vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrančių apsaugos juostų nustatymo tvarkos aprašu, patvirtintu LR aplinkos ministro 2001-11-07 įsakymu Nr.540 (Žin., 2001, Nr. 95-3372 su vėlesniais pakeitimais) Smeltalės upei nustatyti 25 m pakrantės apsaugos juosta. Pagrindinė Smeltalės upės pakrančių apsaugos juostos paskirtis – sumažinti galimybę į vandens telkinį patekti pavojingoms medžiagoms, apsaugoti krantus nuo erozijos, apriboti ūkinę veiklą, kuri gali turėti tiesioginį neigiamą poveikį paviršiniam vandens telkiniui arba riboti jo naudojimo visuomenės poreikiams galimybes. Pagal specialiąsias žemės ir miško naudojimo sąlygas, pakrančių apsaugos juostose draudžiama tam tikra ūkinė veikla. Detaliojo plano sprendiniuose numatoma veikla Smeltalės pakrantės apsaugos juostoje nepatenka į draudžiamų veiklų sąrašą.

Melioracijos grioviai yra pagrindiniai melioracijos sistemų statiniai, todėl juos saugant nustatoma (matuojant nuo griovio šlaito viršutinės briaunos) 15 m pločio griovio priežiūros juosta, kurioje draudžiama statyti statinius (išskyrus hidrotechnikos), tverti tvoras, sodinti medžius ir krūmus.

Neigiamos pasekmės mažai tikėtinos.

3.2.2 Galimos sprendinių pasekmės veiklos metu

Pietinės jungties eksploatacijos metu nuo kelio dangos susidarys paviršinės nuotekos. Preliminariai vertinama, kad nuo planuojamo kelio paviršinių nuotekų susidarys:

- miesto ribose – 26 258 m³/m.;
- rajono ribose – 47 808 m³/m.

Klaipėdos miesto ribose susidariusios nuotekos bus nuvedamos į miesto paviršinių nuotekų tinklus. Rajoninėje Pietinės jungties kelio dalyje susidarančios nuotekos sutekės į kelio griovius, kurie bus įjungiami į esamus melioracijos kanalus. Esant dideliems nuolydžiams, griovių dugnas bus tvirtinamas. Tuo atveju, jei šoninių griovių nepakaks, techninio projekto apimtyje bus projektuojami kiti vandens surinkimo būdai. Kelio skiriamosioje juostoje bus įrengtas drenažas, kuris surinks susigeriantį lietaus vandenį. Vietose, kur dėl nepalankaus reljefo nebus galima išleisti lietaus vandens, bus statomi infiltraciniai šuliniai ir jungiami PVC vamzdžiais į esamą melioracijos sistemą, kuri jungiasi Smeltalės upę.

Numatomos ilgalaikės, bet mažai reikšmingos pasekmės.

3.3 Pasekmės dirvožemiui ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Didžiausios pasekmės derlingam dirvos sluoksniui kelio tiesimo metu bus kelio statybos vietose ir jų prieigose. Derlingu dirvos sluoksniu yra padengta didžioji dalis planuojamos teritorijos.

Prieš pradėdant statybos darbus, statybų aikštelėse derlingas dirvos sluoksnis bus nustumiamas arba nukasamas ir išvežamas į laikino saugojimo vietas. Bendras dirvos nuėmimo plotas sudarys apie 343 tūkst. m² (34,3 ha). Nuimtas dirvožemis vėliau bus panaudojamas aplinkos tvarkymo darbams. Atliekant kasimo darbus bus nuimamas apie 0,3 m storio derlingo dirvožemio sluoksnis, kuris bus laikinai sandėliuojamas tam skirtose vietose ir vėliau panaudojamas kelio aplinkos tvarkymo darbams.

Objekto statybos metu tikėtinos ilgalaikės neigiamos pasekmės dirvožemiui.

Pietinės jungties eksploatacijos metu pasekmės dirvožemiui tikėtinos tik avarinių situacijų metu. Normalios eksploatacijos eigoje pasekmės dirvožemiui mažai tikėtinos arba gali būti tik laikino ir lokalaus pobūdžio.

3.4 Pasekmės žemės gelmėms ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Planuojamos Pietinės jungties trasos teritorijoje taršai bei mechaniniam pažeidimui jautriausia viršutinė litosferos dalis, t.y. aeracijos zona bei pirmasis nuo žemės paviršiaus, esantis gruntinis vandeningas horizontas. Objektų statybos bei galimų avarinių situacijų metu, būtent, aeracijos zona bei gruntinis vandeningas horizontas ir bus didžiausio poveikio sritys.

Objektų statybos metu labiausiai galimas aeracijos zonos grunto mechaninis poveikis. Šiam poveikiui priskirtinas aeracijos zonos uolienų iškasimas, sumaišymas, sutankinimas ir suspaudimas.

Pietinės jungties trasos statybos metu daugumoje vietų po augaliniu dirvos sluoksniu giliau įsigilinama nebus, nes kelio sankasa bus formuojama užpilant atvežtinį gruntą bei sutankinant esamą smėlingą gruntą. Kai kuriose vietose, ypač sankryžose statant viadukus, laikinai mechaniškai (iškasant silpną gruntą ir dalinai pakeičiant kitu gruntu) bus pažeidžiamas aeracijos zonos gruntas. Pažeidimo gylis vietomis sieks iki 3 - 4 m. Tikslus aeracijos zonos pažeidimo mastas bus pateiktas techniniame projekte.

Eilėje vietų tikėtina, kad bus įsigilinama iki grunto vandeningo horizonto. Gruntiniam vandeningam horizontui poveikis objektų statybos (laikantis saugaus darbo bei aplinkosauginių reikalavimų) metu bus minimalus, t.y. jis bus išreikštas tik laikiniais hidrodinaminiais pokyčiais be liekamųjų reiškinių požeminės hidrosferos viršutinėje dalyje. Vietomis gali tekti įrengti ir vandens drenažo priemones.

Planuojama Pietinės jungties trasa vakariniame sektoriuje patenka į Klaipėdos III vandenvietės SAZ 3-čiąją (cheminės taršos apribojimo) juostą (1 grafinis priedas). Pagal 2006 m. liepos 17 d. Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministro įsakymu Nr.V-613 patvirtintą higienos normą

HN 44:2006 „Vandenviečių sanitarinių apsaugos zonų nustatymas ir priežiūra“ [10], priskiriama IIIb² - ajam pogrupiui (atviros infiltracinės vandenvietės). Eksploatuojamo vandeningojo sluoksnio geologinis indeksas – Q (m IV). Vandenvietėje eksploatuojamas gruntinis vandeningas sluoksnis, kuris yra suklostytas iš jūrinės litorininės terasos nuogulų, sudarytų iš įvairaus rupumo smėlio ir žvyro sluoksnelių. Projektuojama trasa kerta šios vandenvietės cheminės taršos apribojimų juostą (III-ioji juosta). Vadovaujantis Lietuvos higienos normos HN 44:2006 nuostatomis magistralinių ir krašto kelių statyba III-čio pogrupio vandenviečių SAZ 3 - oje juostoje nedraudžiama.

Aplinkosaugos reikalavimų ypač būtina laikytis įrengiant kelio ruožą atkarpoje kertančioje vandenvietės SAZ III-ąją juostą.

Pietinės jungties statybos ir eksploatacijos metu susidarys tik paviršinės nuotekos. Projektuojama, kad jos bus sąlyginai švarios ar labai mažo užterštumo lygio.

Detaliojo plano sprendiniuose yra numatytas lietaus nuotekų surinkimas ir nuvedimas. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijoje visos lietaus nuotekos bus surenkamos ir kanalizuojamos į esamus vandens kanalus ar miesto teritorijoje esančius lietaus nuotekų tinklus. Rajono teritorijoje lietaus nuotekos nuvedamos į šalia planuojamo kelio formuojamą griovį. Griovys šalia kelio bus formuojamas su atitinkamu nuolydžiu, kad lietaus nuotekos nutekėtų iki artimiausių esamų vandens kanalų.

Minėti sprendiniai turi užtikrinti, kad nuo kelio dangos surenkamos paviršinės nuotekos, suformuotais nuvedimo kanalais ir grioviais kiek įmanoma greičiau nutekėtų iki iškrovos srities, šiuo atveju Smeltalės upės. Smeltalės upė ir šiuo metu yra tiek paviršinio nuotėkio, tiek dalies gruntinio vandens srauto iškrovos sritis, už 3,5 km įsiliejanti į Kuršių marias. Planuojama, kad nuo kelio nuvedamų paviršinių nuotekų srautas nedarys žymesnės įtakos nei upės hidrologiniam režimui, nei gruntiniam vandeningam horizontui. Suformuota nuotekų surinkimo griovių ir reikiamų nuolydžių sistema turės užtikrinti kuo greitesnį nuotekų nutekėjimą bei kuo trumpesnį jų užsilaikymą vandenvietės SAZ ribose. Tai iki minimumo sumažins galimą paviršinių nuotekų vandens infiltraciją į gruntą SAZ atkarpoje.

Išanalizavus vandenvietės rajono hidrodinamines schemas, vandenvietę eksploatuojant prie įvairių debitų, matyti, kad SAZ teritorijos dalyje, kurioje numatoma PŪV – kelio tiesimas, yra susiformavusi vandenskyros sritis, nuo kurios didžioji gruntinio vandens srauto dalis nuteka šiaurvakarine ir vakarine kryptimi link Smeltalės upės (1 grafinis priedas), t.y. priešinga kryptimi nuo vandenvietės. Minėtos hidrogeologinės sąlygos apsprendžia, kad netgi šioje kelio atkarpoje patekus teršalams į gruntinio vandens sluoksnį, didžioji jų dalis migruotų kryptimi tostančia nuo vandenvietės.

Įvertinus minėtus faktorius planuojama, kad Pietinės jungties trasos neigiamos pasekmės Klaipėdos III vandenvietės vandens kokybei mažai tikėtinos.

Įvairaus masto pasekmės žemės gelmėms galimos tik avarijų metu, t. y. tuomet, kai pavojingos medžiagos pateks ant grunto ir prasiskverbs į požemį.

Esama vandenvietės požeminio ir paviršinio vandens kokybės monitoringo sistema įgalina kontroliuoti galimą SAZ aplinkoje esančių objektų, t.y. ir PŪV, įtaką požeminio vandens kokybei.

- 3.5 Pasekmės kraštovaizdžiui ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Klaipėdos miesto dalyje, kuri yra urbanizuota, Pietinės jungties aplinkoje kraštovaizdis praktiškai nepakis. Klaipėdos rajono teritorijoje į dabartinį agrarinį kraštovaizdį įsiterps infrastruktūrinis objektas – ant pylimo nutiesta kelio juosta su transporto paskirstymo žiedu, viadukais bei atskiromis nuvažomis.

Įvertinant tai, kad Pietinė jungtis planuojama teritorijoje, kurioje bendrojo plano sprendimais numatyta pramoninės zonos plėtra, pasekmės kraštovaizdžiui bus nors ir ilgalaikės, tačiau mažai reikšmingos.

- 3.6 Pasekmės saugomoms gamtinėms teritorijoms ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Saugomos gamtinės teritorijos nepatenka į planuojamą teritoriją ir su ja nesiriboja. Artimiausios saugomos teritorijos - Kalvių atkuriamasis sklypas ir Kalvių karjeras, nutolusios 1,1 km atstumu nuo nagrinėjamos teritorijos.

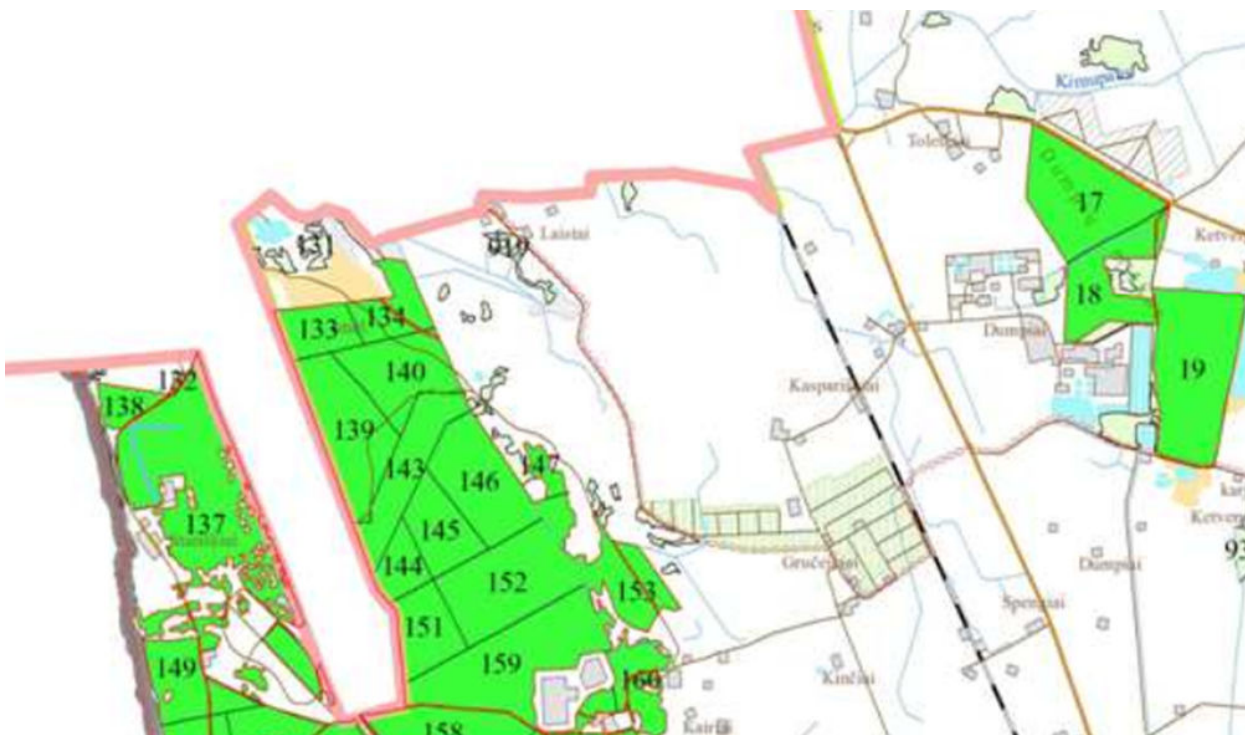
Neigiamos pasekmės joms nenumatomos.

- 3.7 Pasekmės biologinei įvairovei ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Pietinės jungties trasa planuojama per žemės ūkio naudmenas – pievas ir natūralias ganyklas, ir kitos paskirties žemes – pelkes, želdinius (krūmus), nenaudojamą žemę ir pažeistą žemę, komercinės paskirties žemę. Nagrinėjamoje teritorijoje Klaipėdos miesto ribose yra išvystyta inžinerinė infrastruktūra ir pravažiavimų tinklas. Nagrinėjamoje Klaipėdos rajono teritorijoje yra silpnai išvystyta inžinerinė infrastruktūra ir pravažiavimų tinklas.

Planuojamoje teritorijoje Klaipėdos miesto pietinėje dalyje sutinkami nedideli savaiminių želdynų plotai neužstatytose miesto pietinio pakraščio dalyse Laistų ir Žardės vietovėse greta „Draugystės“ geležinkelio stoties, geležinkelio linijos ir uosto prieigose. Klaipėdos miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane šią teritoriją numatoma apželdinti.

Vakarinėje planuojamos teritorijos dalyje ties savivaldybių riba Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijoje pagal Klaipėdos rajono savivaldybės valstybinės reikšmės plotų schemas 14 priedą, auga miškas, kurio didžioji dalis priklauso valstybinės reikšmės miško kvartalams Nr. 134, 140 (3.7.1 pav.). Planuojamoje teritorijoje miškus administruoja Kretingos miškų urėdija. Į planuojamą teritoriją patenka privatus miškų ūkio paskirties sklypas kad. Nr. 5552/0001:243. Ties krašto keliu Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda sutinkama tik valstybinės reikšmės kelio apsauginių želdinių juosta.



3.7.1 pav. Ištrauka iš Klaipėdos rajono savivaldybės valstybinės reikšmės plotų schemos

Miško žemės naudmenų keitimas

Kelio tiesimas per miško žemę preziumuoja miško žemės naudmenų keitimo kitomis naudmenomis procedūras. Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis tvarką nustato Miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis ir kompensavimo už miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis tvarkos aprašas. Miško žemė bus paverčiama kitomis naudmenomis, nustatyta tvarka parengus ir patvirtinus Detalų planą.

Asmenys, inicijuojantys valstybinės miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis, ar privačios miško žemės naudotojai, įskaitant servituto turėtojus, organizuojantys privačios miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis, miško žemės pavertimą kitomis naudmenomis kompensuoja sumokėdami į Lietuvos Respublikos valstybės biudžetą piniginę kompensaciją prieš išregistruojant kitomis naudmenomis paverčiamą miško žemę iš Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro. Piniginės kompensacijos dydį apskaičiuoja Valstybinė miškų tarnyba.

Sprendimą miško žemę paversti kitomis naudmenomis priims Detalų planą tvirtinanti institucija kartu su sprendimu patvirtinti teritorijų planavimo dokumentą. Detaliajame plane nurodomas plotas, kuriame miško žemę planuojama paversti kitomis naudmenomis.

Sprendime paversti miško žemę kitomis naudmenomis nurodoma:

1. žemės sklypo savininkas arba valstybinės miško žemės patikėtinis;
2. žemės sklypo plotas ir kitomis naudmenomis paverčiamos miško žemės plotas;

3. žemės sklypo pagrindinė žemės naudojimo paskirtis, būdas ir pobūdis;
4. miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis sąlygos, įskaitant miško žemės pavertimo kitomis naudmenomis kompensavimo būdą (atsižvelgiant į būdą – mokėtiną kompensacijos dydį), ir kitos įstatymų ir kitų teisės aktų nurodytos sąlygos.

Valstybinės reikšmės miškų plotų schemos tikslinimas

Detalusis planas galės būti patvirtintas tik tada, kai bus patikslinta Klaipėdos rajono savivaldybės valstybinės reikšmės plotų schema. Miško žemę paversti kitomis naudmenomis valstybinės reikšmės miškuose galima tik tuo atveju, kai Lietuvos Respublikos Vyriausybė priima nutarimą dėl tam tikrų valstybinės reikšmės miškų plotų išbraukimo iš valstybinės reikšmės miškų plotų.

Vadovaujantis Valstybinės reikšmės miškų plotų schemų rengimo tvarkos aprašu, valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimą organizuoja Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, o jų derinimą atlieka Valstybinė miškų tarnyba. Pasiūlymus su dokumentais Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai turi pateikti Klaipėdos rajono savivaldybės administracija.

Miškų plotų schemas ir sąrašus parengia Valstybinė miškų tarnyba. Pateikiami dokumentai turi būti suderinti su Nacionaline žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos, Klaipėdos rajono savivaldybės administracija, Kretingos miškų urėdija Šernų girininkija.

Miško žemės plotų išregistravimas

Miško žemės pavertimas kitomis naudmenomis bus laikomas įvykiu, kai kitomis naudmenomis paverčiamas miško žemės plotas išregistruojamas iš Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro ir, kai vadovaujantis Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto kadastro, Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymu ir Lietuvos Respublikos miškų valstybės kadastro duomenimis, pakeitimai įregistruojami Nekilnojamojo turto kadastre ir Nekilnojamojo turto registre. Valstybinė miškų tarnyba žemės sklypo duomenis Lietuvos Respublikos miškų kadastre pakeičia per 10 darbo dienų, gavusi pareiškėjo prašymą ir patikrinusi pinigines kompensacijos sumokėjimo į Lietuvos Respublikos biudžetą faktą.

Pietinės jungties trasa didesne dalimi, išskyrus vakarinę ir rytinę dalį, tęsiasi per laukus, kurie buvo mažai paveikti žmonių ūkinės veiklos (buvę žemės ūkio paskirties laukai). Pietinės jungties statybos metu visoje kelio trasoje bus pašalinta esama augmenija (kartu su derlingu dirvožemio sluoksniu bus pašalinta žolinė augmenija, iškirsti esami medynai ir krūmynai), todėl galimos neigiamos pasekmės natūraliai augalinei dangai. Nutiesus kelią, jo aplinka bus apželdinta ir sutvarkyta.

Pradėjus eksploatuoti Pietinės jungties trasą, neigiamų pasekmių esamai biologinei įvairovei nebus.

3.8 Pasekmės socialinėms - ekonominėms sąlygoms ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

3.8.1 Galimos pasekmės žemėnaudos struktūrai, materialinėms vertybėms, nekilnojamojo turto vertei

Pietinė jungtis gali įtakoti žemėnaudos struktūrą dėl kelio ir jo apsaugos zonos įrengimo. Kelio apsaugos zonoje yra ribojama žemėnauda. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. gruodžio 29 d. nutarimo Nr. 1640 redakcija) patvirtintomis Specialiosiomis žemės ir miško naudojimo sąlygomis kelių apsaugos zonose draudžiama statyti gyvenamuosius namus ir visuomeninius pastatus, kurie nesusiję su transporto ir keleivių aptarnavimu, įrengti karjerus, vandens telkinius, sandėliuoti medžiagas be kelio ir žemės valdytojo ar jų savininko leidimo; kt. Dėl galimo poveikio žemėnaudai galimos neigiamas poveikis gyventojų laisvam disponavimui žeme.

Poveikis materialinėms vertybėms nenumatomas, nes kelio trasoje ir jo apsaugos zonoje materialinių vertybių nėra.

Neigiamas poveikis žemės vertei nenumatomas. Priešingai dėl kelio tiesimo gali padidėti besiribojančių sklypų žemės vertė, nes kelias pagerins šių sklypų pasiekiamumą, be to, vietovės geras pasiekiamumas keliu paprastai pritraukia investicijas į komercinių ir logistikos objektų vystymą.

3.8.2 Galimos pasekmės vietovės demografijai ir darbo rinkai

Pasekmės demografijai nenumatomos, nes planuojama jungtis nekerta gyvenamųjų teritorijų.

Numatomos teigiamos pasekmės vietovės darbo rinkai statybos metu, kadangi šiame etape gali būti pritraukta vietinė darbo jėga. Be to, bus sukurta darbo vietų ir išorinio aptarnavimo sektoriuje.

3.8.3 Galimos pasekmės makroekonominiams rodikliams

Numatomas teigiamas poveikis makroekonominiams rodikliams, ypač materialinėms investicijoms statybos laikotarpiu.

3.8.4 Galimos pasekmės kitų objektų vystymuisi ir plėtrai

Klaipėdos miesto gatvių tinklas, ypač pietinėje dalyje šiuo metu yra neišbaigtas. Pietinė jungtis numatoma, siekiant pagerinti susisiekimo ryšį tarp jūrų uosto ar aplinkinių teritorijų, sumažinti uosto generuojamą neigiamą poveikį gyventojams ir iš dalies sumažinti miesto gatvių tinklo apkrovimą. Įgyvendinus šiuos uždavinius numatomas teigiamas poveikis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrai ir krovos apimčių didinimui, logistikos bendrovių pajamoms dėl greitesnio ir saugesnio krovinių gabenimo.

Įvertinus, kad Pietinė jungtis, kertanti perspektyvines pramonės ir sandėliavimo teritorijas Laistuose, yra numatyta Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniuose, šios jungties statyba yra organišką urbanistinę plėtrą, numatytą Klaipėdos rajono

savivaldybės teritorijų planavimo dokumentuose, elementas. Kadangi šiuo metu planuojamoje teritorijoje susisiekimo sistema visiškai neišvystyta ir pritaikyta tik vietiniam susisiekimui žemės ūkio paskirties teritorijoje, Pietinės jungties įgyvendinimas yra esminis susisiekimo sistemos plėtros objektas, sukursiantis prielaidas kitai ne žemės ūkio (pramonės ir sandėliavimo objektų statybos) veiklai planuojamoje teritorijoje.

Siekiant, kad Pietinė jungtis ne tik pagerintų išorinį susisiekimą su Klaipėdos uostu ir jame įsikūrusiomis krovos kompanijomis, detaliojo plano sprendiniuose yra įvertinta perspektyvinė gretimų teritorijų plėtra ir numatytos transporto jungtys su perspektyvine pramonine bei sandėliavimo teritorija: centrinėje transporto jungties dalyje planuojama 2-ų lygių sankryža su jungtimis tiek į šiaurinę, tiek į pietinę pusę, papildomos dešiniojo posūkio nuvažos numatytos atkarpoje tarp planuojamos sankryžos ir geležinkelio viaduko. Nuo šių jungčių turėtų būti planuojama vidinė pramonės ir sandėliavimo teritorijų susisiekimo sistema, šie sprendiniai turi būti rengiami sekančiuose teritorijos plėtros teritorijų planavimo dokumentuose.

Įvertinus pateiktą argumentaciją akivaizdu, kad planuojama Pietinė jungtis turės tik teigiamą ilgalaikį poveikį gretimų teritorijų išvystymui pagal Klaipėdos rajono savivaldybės bendrojo plano sprendinius, be Pietinės jungties nutiesimo gretimų teritorijų pritaikymas ne žemės ūkio veiklai yra labai komplikotas, o atskirais atvejais, dėl nesuderinamų žemės savininkų interesų, neįgyvendinamas. Pažymėtina, kad planuojama Pietinė jungtis Lietuvos Respublikos Seimas 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-381 yra pripažinta valstybei svarbaus projekto – IX B transporto koridoriaus – dalimi, todėl šio susisiekimo infrastruktūros objekto įgyvendinimas bus vykdomas valstybės lėšomis, kas užtikrina spartesnį objekto įgyvendinimą bei ženkliai sumažina gretimų teritorijų investuotojų kaštus, skirtus susisiekimo infrastruktūros išvystymui.

Nutiesus Pietinę jungtį, dalis sklypų padalinami į kelias dalis. Tokiu būdu susiformuoja nuo susisiekimo sistemos izoliuotos sklypų dalys., t.y. prie šių sklypų dalių privažiavimas galimas tik kertant kaimyninius sklypus.

Pietinės jungties transporto koridoriui padalinus sklypą į kelias dalis, privažiavimui į visus naujus sklypus numatomi kelių servitutai. Pietinės jungties sankirtoje su geležinkeliu ir Labotakių g. numatoma įrengti viadukus. Sankirtoje su krašto keliu Nr. 141 numatoma įrengti dviejų lygių sankryžą. Įrengus Pietinę jungtį bei centrinę sankryžą, atsiras prielaidos vystyti teritorijos vidinių kelių struktūrą. Rengiant Pietinės jungties detaliojo plano sprendinius toliau bus analizuojamos bei detalizuojamos susisiekimo koncepcinių sprendinių galimybės.

3.8.5 Pasekmių socialinei-ekonominei aplinkai dydis

Pasekmių socialinei-ekonominei aplinkai dydis yra pateiktas **3.8.1** lentelėje.

3.8.6 PŪV poveikio išvengimo, sumažinimo ar kompensavimo priemonės

Kaip matyti iš ankstesnio skyriaus neigiamas poveikis numatomas dėl žemėnaudos struktūros pokyčių ir galimo poveikio gyventojų turtui. Neigiamam poveikiui sumažinti numatomos kompensavimo priemonės žemės savininkams, t.y. žemės naudojimo apribojimų zonoje bus vykdomas Lietuvos respublikos teisės aktų nustatyta tvarka.

3.8.1 lentelė. Pasekmės socialinei-ekonominei aplinkai

Pasekmės socialinei-ekonominei aplinkai	Poveikio kryptis (teigiama + arba neigiama -)	Tikimybė	Trukmė	Sinergetinis poveikis	Reikšmingumas
Žemėnaudos struktūrai	-	Labai tikėtina	Ilgalaikė	-	Reikšmingai gali apriboti žemės naudojimą
Materialinėms vertybėms	0	-	-	-	-
Nekilnojamojo turto vertei	+	Tikėtina	Ilgalaikė	Galimas teigiamas sinergetinis poveikis su kitų transporto ir infrastruktūros objektų plėtra	Gali reikšmingai padidinti žemės sklypų vertę jungties gretimybėse
Vietovės demografijai	0	-	-	-	-
Darbo rinkai	+	Tikėtina	Trumpalaikė, statybos metu	Galimas teigiamas sinergetinis poveikis su darbo vietų kūrimu aptarnavimo sektoriuje	Vidutinio reikšmingumo
Pasekmės makroekonominiams rodikliams	+	Tikėtina materialinių investicijų sektoriuje	Trumpalaikė, statybos metu	-	Vidutinio reikšmingumo
Galimos pasekmės kitų objektų vystymuisi ir plėtrai	+	Tikėtina jūrų uostui ir krovos bei transporto bendrovėms	Ilgalaikė	-	Vidutinio reikšmingumo

3.9 Pasekmės visuomenės sveikatai ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

3.9.1 Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus potencialios pasekmės visuomenės sveikatai

3.9.1.1 Profesinės rizikos veiksniai

Profesinės rizikos veiksniai pasireiškia aplinkkelio statybos ar remonto metu. Pagrindiniai rizikos veiksniai yra pateikti žemiau.

Fizikiniai

- Triukšmas: krovinių automobilių, kelių statybos mašinų, pneumatinių grąžtų ir pan. Dėl triukšmo mažėja koncentracija, sunkėja bendravimas tarp darbuotojų dėl to didesnė nelaimingų atsitikimų darbe tikimybė. Gali būti pažeidžiamas klausos organas dėl to negrįžtamai susilpnėja klausa.
- Vibracija: ilgalaikis vibracijos, sukeltos pneumatinių grąžtų, ar perduodamos nuo transporto priemonės vairuotojui gali sukelti vibracinį sindromą ir nugaros skausmus.
- Elektra: blogai įžeminti ar izoliuoti elektros įrenginiai gali sukelti elektros šoką, ypač esant drėgnam orui. Kranų strėlės gali prisiliesti prie elektros perdavimo laidų ir tuo būdu sukelti elektros šoką kranininkui.

Saugos

- Judančios įrangos ar mašinų dalys gali sukelti sužalojimus: pjautinės žaizdas, sumušimus.
- Mašinos ar įrenginiai dėl nestabilaus pagrindo gali apvirsti ir sužaloti vairuotoją ar greta esančius darbininkus.
- Atbulai važiuojančios transporto priemonės gali neturėti gero matomumo ir sužaloti už jų dirbančius darbininkus.

Cheminiai

- Klojamas asfaltas yra karštas ir garuoja. Patekęs ant odos karštas asfaltas gali sukelti stiprius nudegimus. Asfalto dūmai sukelia nuovargį, gerklės ir akių dirginimą, dūmų veikiamiems darbuotojams pablogėja apetitas.
- Nustatytas ryšys tarp ilgalaikio asfalto poveikio ir kai kurių vėžio rūšių.
- Degutas sensibilizuoja odą saulės spinduliams dėl to oda tampa labiau pažeidžiama ultravioletinei radiacijai. Be to, derva turi kancerogeninį poveikį.

- Epoksidinė derva gali sukelti odos dirginimą, įtariama, kad ilgalaikis poveikis gali sukelti vėžį.
- Benzino ir dyzelino degimo produktai, t.y. azoto oksidai, aldehydai. Angliavandeniliai, anglies monoksidas ir benzinas gali sukelti sveikatos pakenkimus: odos, akių ir kvėpavimo takų dirginimą. Benzinas yra kancerogenas. Anglies monoksidas sukelia deguonies badą, poveikis pasireiškia galvos skausmais, nuovargiu.

Klimatiniai

- Dėl šalčio poveikio dirbant atvira ore gali išsivystyti hipotermija, nušalti kojos. Apledėjimas kelia saugos problemas. Be to ledas veikia kaip saulės spindulių atspindys ir padidina UV radiacijos poveikį.
- Sniegas turi akinantį poveikį. Sningant pablogėja matomumas. Karšto klimato sąlygomis gali išberti odą, nuovargis dėl vandens-druskų balanso sutrikimo, širdies smūgis.
- Saulės UV radiacija sukelia odos nudegimus, pažeidžia akį ir gali sukelti odos vėžį.

Aplinkos

- Įvairūs vabzdžiai gali įgelti, sukelti alergines reakcijas arba per įkandimą užkrėsti transmisine infekcine liga.
- Augmenija (pelėsiniai grybai, grybų sporos) gali sukelti kvėpavimo sistemos pakenkimus. Ilgalaikis silikatų poveikis gali sukelti plaučių audinio pakenkimus.
- Pravažiuojantis autotransportas kelia susižalojimų pavojų. Gretimuose laukuose purškiami pesticidai ar trąšos, pramonės įmonių išmetimai kelia kvėpavimo sistemos pažeidimo pavojų.

Organizaciniai: ilgos darbo valandos, triukšmas ir karštis sukelia nuovargį, dėl to pablogėja susikaupimas, ir gali įvykti nelaimingi atsitikimai darbe.

Profesinės rizikos veiksniai vertinami atskirai. Vadovaujantis Profesinės rizikos nuostatais šį vertinimą privalo organizuoti darbdavys, pradedant ūkinę veiklą.

3.9.1.2 Visuomenės sveikatos rizikos veiksniai

Naujas kelias pagerins eismo sąlygas Klaipėdos mieste: nesusidarys autotransporto kamščiai, dėl įdiegtų eismo saugumo priemonių sumažės avarių ir ekstremalių situacijų, tokių kaip vežamų pavojingų medžiagų išsiliejimo, tikimybė.

Planuojamam transporto koridoriui aktualūs gali būti šie visuomenės sveikatos aspektai:

- Vidutinė kelionės į darbą, mokymo ar ugdymo įstaigą ir kt. trukmė,
- Sužalojimai kelionės metu,

- Aplinkos tarša ir triukšmas;
- Emociniai poveikiai dėl kraštovaizdžio pokyčių, aplinkos taršos baimės, turto vertės sumažėjimo ir kt. ;
- Būsto kokybė,
- Teritorinė atskirtis.

Toliau pateikiama poveikio visuomenės sveikatai veiksmų pagrindimas:

Vidutinė kelionės į darbą, mokymo ar ugdymo įstaigą trukmė	Visuotinė prasme projektuojamas kelias pagerins susisiekimą. Vidutinė kelionės trukmė gali sumažėti, dėl didesnio kelių tinklo pralaidumo, mažesnių spūsčių ir galimai mažesnio važiavimo nuotolio.
Sužalojimai kelionės metu	Dėl naujo kelio statybos pagerės esamo kelių tinklo pralaidos, mažės spūsčių, pagerės eismo saugumo sąlygos. Lokaliai aplinkkelio trasos zonoje, kurioje anksčiau nebuvo kelio, atsiranda nelaimingų atsitikimų, susijusių su eismu, rizika. Planuojamame kelyje bus įdiegiamos eismo saugumo priemonės. Kelio trasos esančios Klaipėdos mieste bus apšviestos, todėl miesto teritorijoje numatoma didesnė eismo ir bendroji sauga.
Aplinkos taršos veiksniai:	Autotransporto eismo keliamas triukšmas. Autotransporto oro tarša: sieros dioksidu; anglies monoksidus; azoto dioksidu; kietosiomis dalelėmis; angliavandeniliais.
Emociniai poveikiai dėl kraštovaizdžio pokyčių, aplinkos taršos baimės, turto vertės sumažėjimo ir kt. ;	Estetinis vaizdas pasikeis, agrarinį kraštovaizdį keis urbanizuotas. Aukštuminių pastatų statyba nenumatoma dėl to transporto koridorius nepablogins vietovės apžvelgiamumo. Šalia transporto koridoriaus esanti teritorija bus sutvarkyta ir apželdinta, dėl to vietovė įgis tvarkingos teritorijos įvaizdį. Gyventojų emocinė įtampa dėl planuojamų statybų paprastai atsiranda, jeigu gyventojai kaip nepakankamą vertina kompensavimą už paimamą žemę, ar už specialių naudojimo sąlygų nustatymą. Kita visuomenės nepasitenkinimo priežastis būna nerimas dėl aplinkos sąlygų pokyčių, ypač

	<p>vietovėse, kuriose vyrauja natūralūs gamtiniai resursai ir nėra antropogeninės taršos šaltinių.</p> <p>Detaliojo plano ir SPAV procedūros eigoje numatoma įvertinti motyvuotus gyventojų pasiūlymus ir iškilusius nesusipratimus spręsti derybų keliu.</p>
Būsto kokybė	Būsto kokybė gali būti įtakojama dėl aplinkos oro taršos ir triukšmo. Numatomos triukšmo slopinimo priemonės artimiausioje gyvenamojoje aplinkoje.
Teritorinė atskirtis	Teritorinė atskirtis galima, jeigu planuojama jungtis atskirs vieno savininko sklypus, sutrikdys traukos objektų pasiekiamumą. Planuojama teritorija apima ir vietovę, kurioje numatytos atskirties kompensavimo priemonės, t.y. nauji privažiavimai.

Kiekybinis vertinimas apima aplinkos oro taršą ir triukšmą. Kiti veiksniai trumpai įvertinti kokybiniu būdu pirmiau pateiktoje lentelėje.

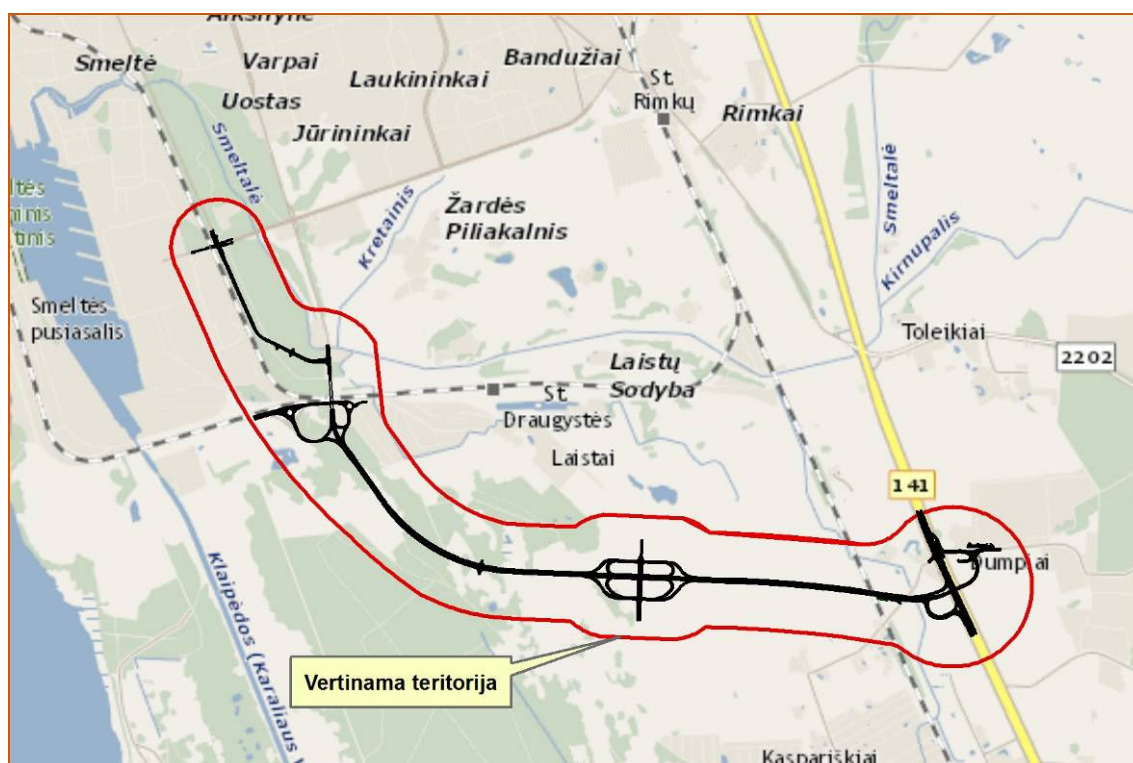
3.9.2 Triukšmas

3.9.2.1 Vertinimo metodika

Akustinio triukšmo sklaidos modeliavimas atliktas planuojamos pietinės jungties prognozuojamiems transporto srautams tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus, kartu įvertinant ir esamų transporto srautų pokyčio įtaką dėl planuojamos ūkinės veiklos. Pietinės jungties trasa bus magistralinis kelias (magistraliniai keliai - tai pagrindiniai Lietuvos keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamoji dalis, kuriais vyksta intensyviausias transporto priemonių eismas) ir yra priskiriama Valstybinės reikšmės keliams, kuriais vyksta intensyvus tarptautinis, tranzitinis, turistinis ir vietinis transporto priemonių eismas.

3.9.2.2 Bendra vertinamos teritorijos ir jos apylinkių apžvalga

Vertinta teritorija tęsiasi per Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono (Priekulės ir Dvilų sen.) savivaldybių teritorijos. Pietinė jungtis planuojama Klaipėdos miesto pietinėje dalyje pratęsiant Minijos g. iki Taikos pr. ir iki sankryžos su Kairių g. Nuo Kairių g. ir Taikos pr. žiedinės sankryžos Pietinė jungtis planuojama šiaurine Klaipėdos rajono savivaldybės dalimi sujungiant Klaipėdos miesto gatvių tinklą su krašto keliu Nr.141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda. (3.9.1 pav.).

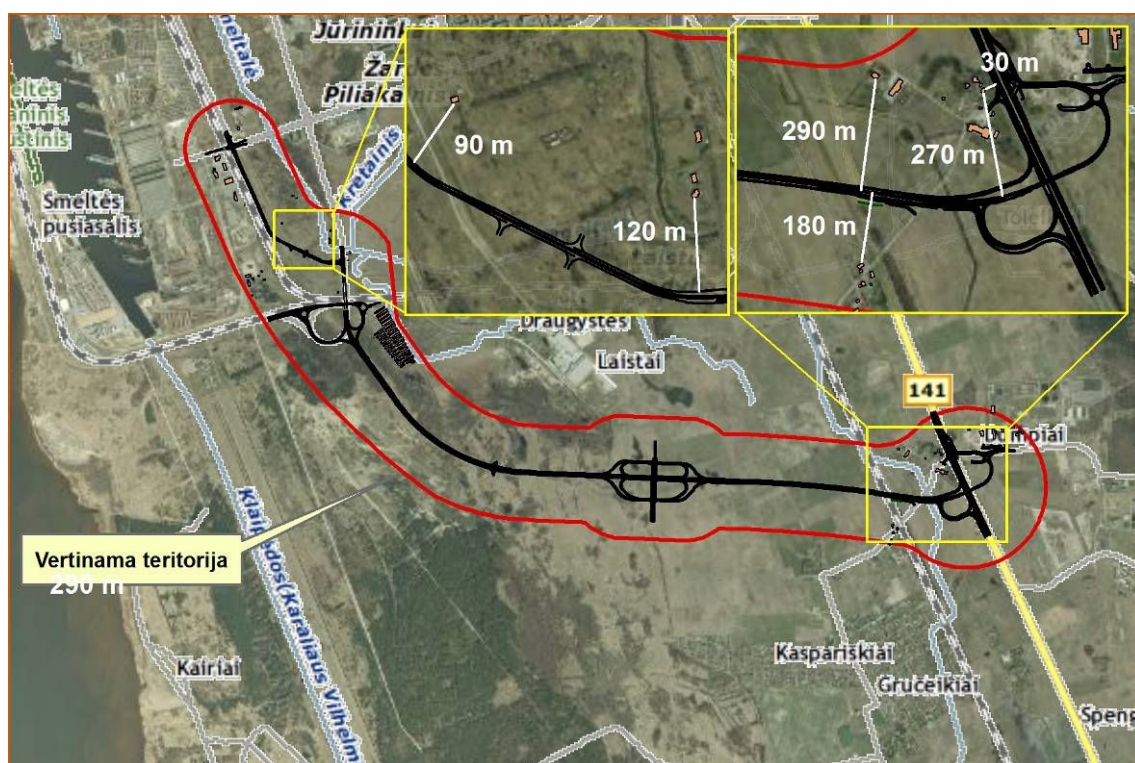


3.9.1 pav. Vertinama teritorija ir jos aplinka

Planuojama DP sprendinių įgyvendinimo vieta didesne dalimi patenka į žemės ūkio paskirties beveik neužstatytą teritoriją, kurioje dominuoja dirbamų ir dirvonuojančių laukų kraštovaizdis.

Vakarinė planuojamo kelio atkarpa Klaipėdos miesto teritorijoje yra urbanizuotoje aplinkoje. Artimiausi gyvenamieji namai nuo planuojamo kelio ašies yra nutolę (3.9.2 pav.):

- ties planuojamo kelio ruožo pradžia (vakarinė atkarpa)
 - sodo tipo pastatas šiaurinėje pusėje ties projektuojamos Minijos g. tęsiniu - už 90 m;
 - sodo tipo pastatas šiaurinėje pusėje ties rekonstruojamu Taikos pr. - už 120 m;
- ties planuojamo kelio ruožo pabaiga (rytinė atkarpa)
 - gyvenamasis pastatas šiaurėje pusėje ties projektuojamos pietinės jungties pabaiga ir už 30 m į vakarus nuo krašto kelio Nr. 141 - už 270 m;
 - gyvenamasis pastatas pietinėje pusėje ties projektuojamos pietinės jungties pabaiga - už 180 m.



3.9.2 pav. Vertinama teritorija gyvenamosios aplinkos atžvilgiu

3.9.2.3 Vertinamo darbų programa ir tikslai

Išanalizavus surinktą informaciją, vertinimui buvo numatyti šie tikslai:

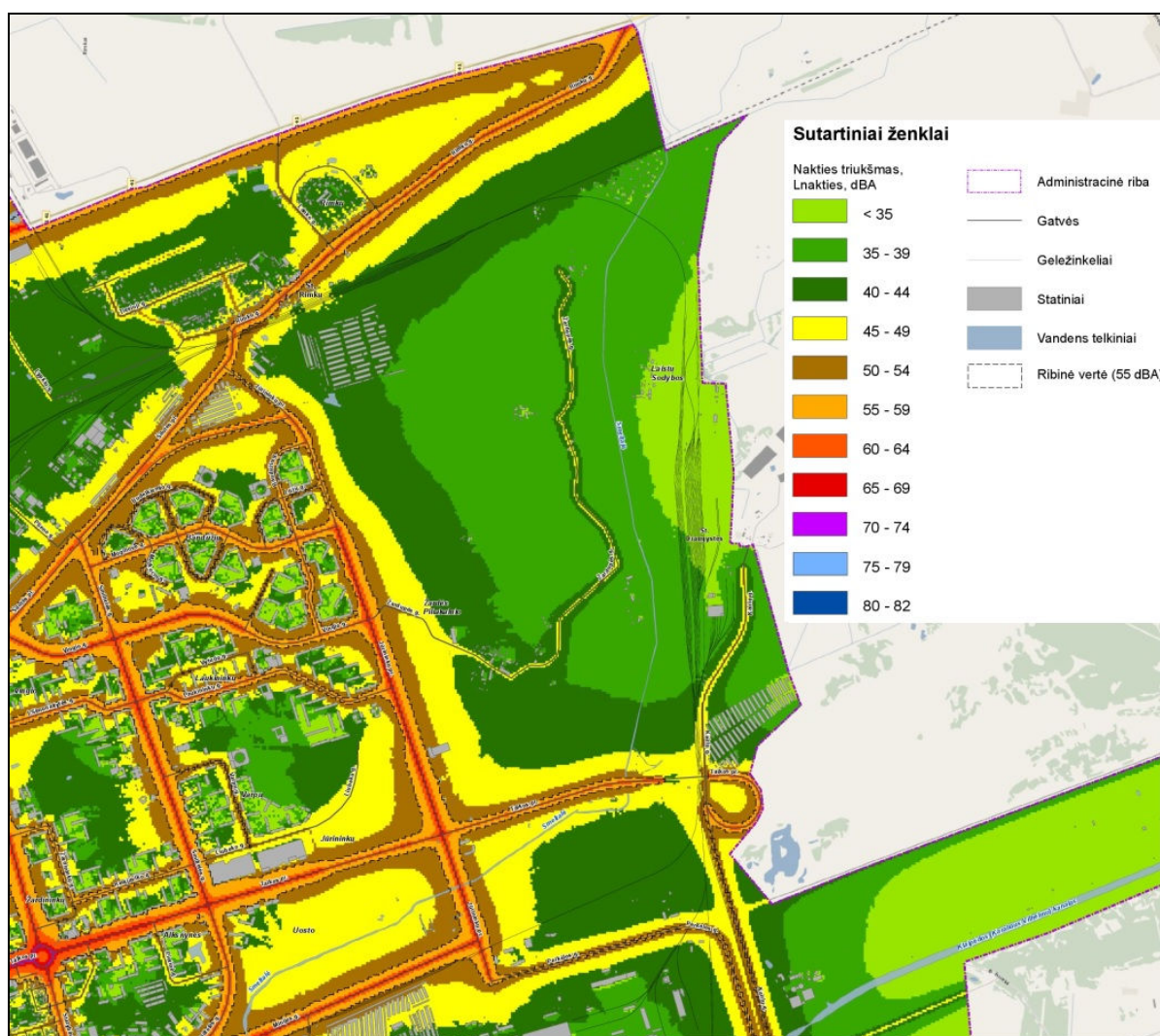
- įvertinti sprendinių įgyvendinimo (jungties tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus statybos ir veiklos) metu transporto priemonių keliamo triukšmo pasekmes;
- Esant poreikiui numatyti reikiamas triukšmo slopinimo priemones.

3.9.2.4 Triukšmo sklaidos modeliavimo duomenys

Esamas autotransporto eismo intensyvumas

Pagal parengtą 2012 m. Klaipėdos miesto savivaldybės strateginio triukšmo žemėlapyje pateikiamą informaciją, nakties triukšmo rodiklio (L_{naktis}), ekvivalentinis triukšmo lygis sudaro (3.9.3 pav.):

- ties Jūrininkų pr. ašimi - apie 65 – 69 dBA;
- ties Taikos pr. ašimi - apie 60 – 64 dBA;
- ties Minijos g. ašimi - apie 65 – 69 dBA.



3.9.3 pav. Klaipėdos m. sav. strateginio kelių transporto triukšmo žemėlapis (Lnaktis) ištrauka

Pagal parengtuose pagrindinių kelių strateginiuose triukšmo žemėlapuose (LR Vyriausybės 2007 m. gruodžio 5 d. nutarimas Nr.1305 „Dėl Pirminės ir suvestinės triukšmo valdymo informacijos teikimo Triukšmo prevencijos tarybai, valstybės ir savivaldybių institucijoms bei visuomenei taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2007, Nr. 132-5380; 2012, Nr. 58-2898)), pateikiamą informaciją ekvivalentinis triukšmo lygis pagal nakties triukšmo rodiklį (Lnaktis) detaliojo plano sprendinių įgyvendinimo vietoje ties krašto kelio Nr.141 ašimi gali siekti apie 66 dBA (3.9.4 pav.).



3.9.4 pav. Krašto kelio Nr.141 atkarpos strateginio triukšmo žemėlapis (Lnaktis) fragmentas

Prognozuojamo kelių transporto eismo intensyvumas

Prognozuojamo autotransporto eismo intensyvumo duomenys priimti remiantis informacija pateikiama studijoje „Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus pietinės jungties eismo prognozė“ (5 tekstinis priedas).

Skaičiavimai atlikti atsižvelgiant į dienos, vakaro ir nakties meto transporto eismo intensyvumus transporto koridoriaus sraute, sunkiųjų ir lengvųjų transporto priemonių bendrąjį kiekį.

Prognozuojama, kad pietine jungtimi važiuojančių sunkiųjų automobilių dalis sudarys 30% bendrojo transporto priemonių srauto (detalesnę transporto srautų informaciją žr. 5 tekstiniam priede).

Transporto srautai atskirose trasos atkarpose pateikti 3.9.1 lentelėje.

3.9.1 lentelė. Prognozuojamas autotransporto eismas Pietinės jungties trasos atkarpose

Gatvės pav.	Ruožas	Vidutinis metinis paros eismas aut./parą	
		Lengvasis transportas	Sunkusis transportas, vidurkis, %
Projektuojamas Minijos g. tęsinys	Pietų kryptimi	3170	
Projektuojama pietinė jungtis su nuvažiavimais/užvažiavimais	-	9900	30
Rekonstruojamas Taikos pr. ruožas ties II sankryža	-	6730	

*pagal VGTU atliktą eismo prognozę (5 tekstinis priedas).

Autotransporto srautai esamose gatvėse ties I ir VI sankryža pateikti 3.9.2 lentelėje.

3.9.2 lentelė. Prognozuojamas autotransporto eismas Pietinės jungties trasos prieigose

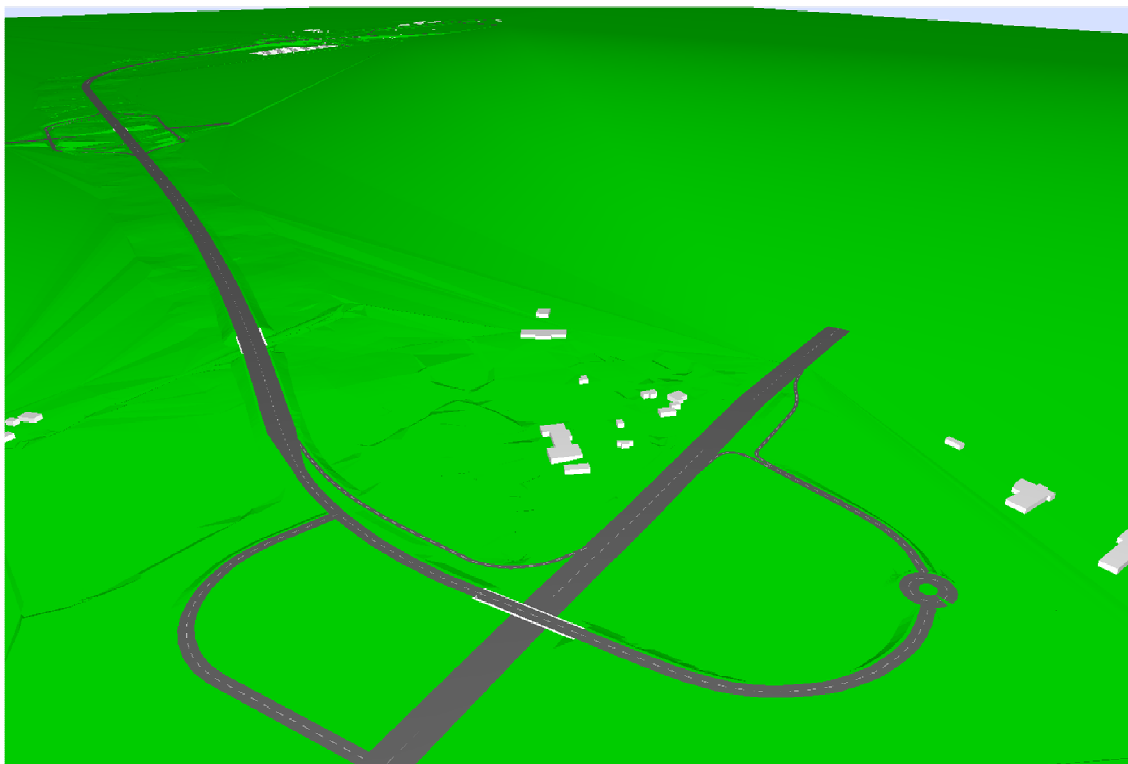
Gatvės pav.	Ruožas	Vidutinis metinis paros eismas aut./parą	
		Lengvasis tr.	Sunkusis tr., vidurkis, %
Esama Minijos g.	Šiaurės kryptimi	5300	10
Esamas Jūrininkų pr.	Vakarų kryptimi	3170	
Esamas Jūrininkų pr.	Rytų kryptimi	8470	
Šilutės plentas	-	11580	20

Triukšmo skaičiavimai atlikti vadovaujantis šiais kriterijais:

- nagrinėjamos teritorijos urbanizacija;
- planuojamais transporto srautais;
- kelio danga (asfaltas);
- maksimaliu kelių transporto greičiu (90 km/h);
- kelio važiuojamosios dalies pločiu (skirtingas atskirose kelio atkarpose);
- nagrinėjamos teritorijos reljefu.

Kiti duomenys

Vertinamos teritorijos atskiros atkarpos yra dalinai užstatytoje teritorijoje, kur pastatai yra kaip tam tikri triukšmo sklaidos barjerai. Tam, kad būtų gauti tikslesni akustinio triukšmo modeliavimo duomenys, jie buvo įvertinti ir modelyje. Bendras pastatų išsidėstymo vertinamoje teritorijoje erdvinis vaizdas pateiktas 3.9.5 pav.



3.9.5 pav. Bendras vertinamos teritorijos erdvinis vaizdas

3.9.2.5 Naudota modeliavimo programinė įranga ir metodikos

Triukšmo sklaidos skaičiavimai atlikti kompiuterine programa CadnaA (Computer Aided Noise Abatement).

CadnaA taikoma prognozuoti ir vertinti aplinkoje esantį triukšmą, skleidžiamą įvairių šaltinių. Ji skaičiuoja ir išskiria triukšmo lygius bet kuriose vietose ar taškuose, esančiuose horizontaliose ar vertikaliose plokštumose arba ant pastatų fasadų. Iš kai kurių triukšmo šaltinių sklindantis akustinis emisijų kiekis, išskiriamas ir iš techninių parametrų.

Pagal Direktyvos 2002/49/EB 6 straipsnį ir II-ą priedą ir Lietuvos higienos norma HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ (2011 m. birželio 13 d., Nr. V-604) triukšmo nustatymo skaičiavimams naudojome šią metodiką: Kelių transporto triukšmas – Prancūzijos nacionalinė skaičiavimo metodika „NMPB-Routes-96“ (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), nurodyta Prancūzijos Respublikos aplinkos ministro 1995 m. gegužės 5 d. įsakyme dėl kelių infrastruktūros triukšmo. Oficialus leidinys, 1995 m.

gegužės 10 d., 6 straipsnis („Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6“), ir Prancūzijos standartas „XPS 31-133“. Šiuose dokumentuose spinduliuojamojo triukšmo įvesties duomenys gaunami vadovaujantis „Sausumos transporto triukšmo vadovas, triukšmo lygių prognozavimas, CETUR 1980“ („Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980“) nurodymais;

Pagal Direktyvą 2002/49/EB į skaičiavimus buvo įtraukti šie triukšmo rodikliai: Ldienos, Lvakaro, Lnakties ir Ldvn, kurie apibrėžiami, kaip:

Dienos triukšmo rodiklis (Ldienos) – dienos metu (nuo 6 val. iki 18 val.) triukšmo sukulto dirginimo rodiklis, t. y. vidutinis ilgalaikis A svertinis garso lygis, nustatytas vienerių metų dienos laikotarpiui.

Vakaro triukšmo rodiklis (Lvakaro) – vakaro metu (nuo 18 val. iki 22 val.) triukšmo sukulto dirginimo rodiklis, t. y. vidutinis ilgalaikis A svertinis garso lygis, nustatytas vienerių metų vakaro laikotarpiui.

Nakties triukšmo rodiklis (Lnakties) – nakties metu (nuo 22 val. iki 6 val.) triukšmo sukulto dirginimo rodiklis, t.y. vidutinis ilgalaikis A svertinis garso lygis, nustatytas vienerių metų nakties laikotarpiui.

Dienos, vakaro ir nakties triukšmo rodiklis (Ldvn) – triukšmo sukulto dirginimo rodiklis, t. y. triukšmo lygis Ldvn decibelais (dB), apskaičiuojamas pagal tokią formulę:

$$L_{dvn} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(\frac{L_{dienos}}{12 \times 10} + \frac{L_{vakaro}}{4 \times 10} + \frac{L_{nakties}}{8 \times 10} \right)$$

Akustinio triukšmo ribines vertes nusako Lietuvos higienos norma HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ (2011 m birželio 13 d., Nr. V-604). Triukšmas gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje įvertinamas matavimo ir (ar) modeliavimo būdu, gautus rezultatus palyginant su atitinkamais šios higienos normos 1 ir 2 lentelėje pateikiamais didžiausiais leidžiamais triukšmo ribiniais dydžiais gyvenamuosiuose bei visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje (3.9.3 lentelė). lentelė).

3.9.3 lentelė. Leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje [HN 33:2011]

Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, veikiamoje transporto sukeliama triukšmo							
Triukšmo ribiniai dydžiai	Ekvivalentinis garso lygis, dB(A)	Maksimalus garso lygis, dB(A)	Paros laikas, val.	Triukšmo ribiniai dydžiai, naudojami aplinkos triukšmo kartografavimo rezultatams įvertinti			
				L _{dvn}	L _{dienos}	L _{vakaro}	L _{nakties}
Dienos	65	70	6-18	65	65	60	55
Vakaro	60	65	18-22				
Nakties	55	60	22-6				
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje, išskyrus transporto sukeltą triukšmą							
Triukšmo ribiniai dydžiai	Ekvivalentinis garso lygis, dB(A)	Maksimalus garso lygis, dB(A)	Paros laikas, val.	Triukšmo ribiniai dydžiai, naudojami aplinkos triukšmo kartografavimo rezultatams įvertinti			
				L _{dvn}	L _{dienos}	L _{vakaro}	L _{nakties}
Dienos	55	60	6-18	55	55	50	45
Vakaro	50	55	18-22				
Nakties	45	50	22-6				

3.9.2.6 Triukšmo sklaidos modeliavimo rezultatų analizė

Pagal apskaičiuotus ir įvestus parametrus buvo sudarytas teritorijos triukšmo žemėlapis. Remiantis Lietuvos standartu LST ISO 1996-2:2008 „Akustika. Aplinkos triukšmo aprašymas, matavimas ir įvertinimas, 2 dalis. Aplinkos triukšmo nustatymas“ (tapatus ISO 1996-2:2007) 8.3.1. skyriaus nuostatomis, kad nagrinėjama teritorija bei jos apylinkės papuola į vienaukščių tipo gyvenamąjį rajoną, todėl mikrofono aukštis turi būti parinktas $1,2 \pm 0,5$ m arba $1,5 \pm 0,4$ m aukštyje. Taigi planuojamos ūkinės veiklos atveju bus taikomas 1,5 m triukšmo įvertinimo aukštis su 5 dBA žingsniu ir 5 x 5 m gardele. Foninis orlaivių, geležinkelių transporto triukšmas vertintas nebuvo.

Esamų transporto srautų sukeltas triukšmas vertinamoje aplinkoje

Remiantis 2012 m. parengtu Klaipėdos miesto savivaldybės strateginio triukšmo žemėlapiu ir Lietuvos automobilių kelių direkcijos pateiktu pagrindinių kelių strateginiu triukšmo žemėlapiu nustatyta, kad planuojamo pietinio aplinkkelio prieigose (rekonstruojamos Klaipėdos miestų

gatvės), ekvivalentinis triukšmo lygis neviršija didžiausių leidžiamų triukšmo ribinių verčių nakties (Lnaktis) metu taikomų gyvenamajai aplinkai ties artimiausiais gyventojais:

- Ekvivalentinis triukšmo lygis ties projektuojamos Minijos g. tęsiniu, šiaurinėje pusėje už 90 m (sodo tipo pastatas) nuo pietinės jungties kelio ašies dienos (Lnaktis) metu sudarys 40 – 44 dBA (3.9.6 pav.);
- Ekvivalentinis triukšmo lygis ties rekonstruojamu Taikos pr., šiaurinėje pusėje už 120 m (sodo tipo pastatas) nuo pietinės jungties kelio ašies nakties (Lnaktis) metu sudarys 45 – 49 dBA (3.9.6 pav);
- Ekvivalentinis triukšmo lygis ties projektuojamos pietinės jungties tramos pabaiga – pietinėje pusėje už 180 m. (gyvenamasis pastatas) nuo pietinės jungties kelio ašies nakties (Lnaktis) metu sudarys 40 – 45 dBA (3.9.6 pav.).



3.9.6 pav. Klaipėdos m. sav. strateginio kelių transporto triukšmo žemėlapis (Lnaktis) ištrauka

Tačiau ekvivalentinis triukšmo lygis nuo esamo kelio transporto srautų viršija didžiausias leidžiamas triukšmo ribines vertes nakties (Lnaktis) metu taikomas gyvenamajai aplinkai, esančiai ties projektuojamos pietinės jungties pabaiga už 30 m į vakarus nuo krašto kelio Nr. 141 ir ties rytine sklypo riba sudaro apie 57 dBA (3.9.7 pav.).



3.9.7 pav. Pagrindinių kelių strateginio triukšmo žemėlapis (L_{naktis}) ištrauka

Perspektyvinių transporto srautų sukeltas triukšmas vertinamoje aplinkoje

Atlikus akustinio triukšmo sklaidos modeliavimą perspektyviniams transporto srautams planuojamame pietiniame aplinkkelyje ir jo prieigose (rekonstruojamos Klaipėdos miestų gatvės) nustatyta, kad ekvivalentinis triukšmo lygis neviršija didžiausių leidžiamų triukšmo ribinių verčių nakties (L_{naktis}) metu taikomų gyvenamajai aplinkai ties artimiausiais gyventojais:

- Ekvivalentinis triukšmo lygis ties projektuojamos Minijos g. tęsiniu, šiaurinėje pusėje už 90 m (sodo tipo pastatas) nuo pietinės jungties kelio ašies dienos (L_{diena}) metu sudarys 55 dBA, vakaro ($L_{vakaras}$) metu – 52 dBA ir nakties (L_{naktis}) metu – 48 dBA;
- Ekvivalentinis triukšmo lygis ties rekonstruojamu Taikos pr. šiaurinėje pusėje už 90 m (sodo tipo pastatas) nuo pietinės jungties kelio ašies dienos (L_{diena}) metu sudarys 56 dBA, vakaro ($L_{vakaras}$) metu – 55 dBA ir nakties (L_{naktis}) metu – 50 dBA;
- Ekvivalentinis triukšmo lygis ties projektuojamos pietinės jungties trasos pabaiga – pietinėje pusėje už 180 m. (gyvenamasis pastatas) nuo pietinės jungties kelio ašies dienos (L_{diena}) metu sudarys 56 dBA, vakaro ($L_{vakaras}$) metu – 54 dBA ir nakties (L_{naktis}) metu – 49 dBA;

Išskyrus gyvenamąją aplinką, esančią ties projektuojamos pietinės jungties pabaiga už 30 m į vakarus nuo krašto kelio Nr.141, kur ties rytine sklypo riba ekvivalentinis triukšmo lygis dienos (L_{diena}) metu sieks 67 dBA, vakaro ($L_{vakaras}$) metu – 66 dBA ir nakties (L_{naktis}) metu – 60 dBA.

Triukšmo sklaidos modeliavimo rezultatų schemos pateiktos 2 grafiniame priede.

3.9.2.7 Priemonių poveikiui sumažinti nustatymas

Atlikus akustinio triukšmo sklaidos modeliavimą nustatyta, kad būtina numatyti prevencines priemones projektuojamo pietinio aplinkkelio sąlygojamų transporto srautų sukeliama triukšmui aplinkoje slopinti, kad nebūtų viršytas didžiausias leidžiamas ekvivalentinis triukšmo lygis taikomas gyvenamajai aplinkai, esančiai ties projektuojamos pietinės jungties pabaiga už 30 m į vakarus nuo krašto kelio Nr. 141. Išanalizavus informaciją apie šią gyvenamąją aplinką nustatyta:

- sklypo kadastro Nr.554400070185;
- pagrindinė naudojimo paskirtis – žemės ūkio;
- sklypo plotas 0,8002 ha, iš kurio 0,8002 ha patenka į specialiąsias žemės naudojimo sąlygas – kelių apsaugos zonos, gamybinių ir komunalinių objektų sanitarinės apsaugos ir taršos poveikio zonos;
- Registruoti du gyvenamosios paskirties pastatai (X – 6170502,86; Y – 326739 ir X – 6170512,12; Y – 326707,54)

Pagal gautus prognozuojamus ekvivalentinius triukšmo lygius, ties gyvenamaisiais pastatais esančiais šiame sklype rekomenduojama pastatyti mažiausiai 6 dBA akustinį triukšmą slopinančią sienutę nuo krašto kelio Nr. 141 atsitraukus apie 1 m nuo kelio krašto (3.9.8 pav.).



3.9.8 pav. Rekomenduojamos triukšmą slopinančios sienutės vieta

Rekomenduojama įrengti 3 m aukščio ir 75 m ilgio, akustinį triukšmą slopinančią sienutę.

3.9.2.8 Transporto triukšmo sklaidos rezultatai pritaikius poveikį mažinančias priemones

Atlikus akustinio triukšmo sklaidos modeliavimą su rekomenduojamomis triukšmo slopinimo priemonėmis, nustatyta, kad nuo perspektyvinių transporto srautų planuojamame pietiniame aplinkkelyje ir jo prieigose (rekonstruojamos Klaipėdos miestų gatvės) ekvivalentinis triukšmo lygis neviršys didžiausių leidžiamų triukšmo ribinių verčių dienos (Ldiena), vakaro (Lvakaras) ir nakties (Lnaktis) metu taikomų gyvenamajai aplinkai. Ties gyvenamaisiais pastatais, esančiais ties projektuojamos pietinės jungties pabaiga už 30 m į vakarus nuo krašto kelio Nr.141, ekvivalentinis triukšmo lygis ties rytine sklypo riba už akustinės triukšmo slopinimo sienutės dienos (Ldiena) metu sieks 61 dBA, vakaro (Lvakaras) metu – 60 dBA ir nakties (Lnaktis) metu – 55 dBA.

Triukšmo sklaidos modeliavimo rezultatų schemos pateiktos 2 grafiniame priede.

Esamų rekonstruojamų Klaipėdos miesto gatvių - pietinio aplinkkelio prieigų – kompensacinių priemonių būtinumas bus sprendžiamas techninio projekto stadijoje pagal patikslintus transporto srautus pakoreguotus akustinio triukšmo modeliavimo rezultatus.

3.9.3 Galimos pasekmės aplinkos orui

Pasekmės aplinkos orui įvertintos 3.1 skyriuje.

2009-2010 m. atliekant PŪV PAV buvo vertintas PŪV poveikis aplinkos orui: apskaičiuoti išmetamų teršalų kiekiai, atliktas teršalų sklaidos matematinis modeliavimas. Remiantis modeliavimo rezultatais teršalų koncentracijų ribinių verčių viršijimo pažemio sluoksnyje nenustatyta, t.y. darytina išvada, kad plano sprendinių pasekmės aplinkos orui priimtinos.

3.9.4 Galimos pasekmės gyvenimo sąlygoms ir kokybei

Gyvenimo sąlygos pirmiausia suprantamos kaip oro, maisto, vandens bei kai kurių fizikinių faktorių kokybė žmogaus gyvenamojoje vietoje. PŪV teritorijoje veiksniai, galintys įtakoti gyvenimo sąlygas - tai oro kokybė bei triukšmas.

Apskaičiavus prognozuojamą aplinkos oro taršą ir triukšmą nustatyta, kad poveikis aplinkos kokybei neviršys ribinių verčių, įrengus numatytas triukšmo slopinimo priemones.

Platesnėje geografinėje vietovėje planuojama jungtis gali pagerinti aplinkos būklę, nes Klaipėdos mieste sumažės autotransporto srautas, pagerės gatvių pralaidumas, sumažės aplinkos tarša ir pagerės saugumo situacija keliuose.

3.9.5 Galimi visuomenės konfliktai

Kaip minėta galimas socialinis konfliktas dėl galimai nepakankamo kompensavimo už žemės naudojimo apribojimus ir paimamą žemę.

Socialinio konflikto rezultate atsirandanti psichoemocinė įtampa gyventojams gali sukelti stresą. Baimė dėl padidėjančios aplinkos oro taršos ir erzinančio triukšmo taip pat gali sukelti stresą. Atsižvelgiant į pietinės jungties gretimybes gyventojų nuogąstavimai dėl aplinkos taršos mažai

tikėtini, tačiau atsižvelgiant į precedentą, galimas nepasitenkinimas dėl nepakankamo kompensavimo už naudojimąsi nuosavybe.

3.9.6 Pasekmių visuomenės sveikatai dydis

Pasekmių visuomenės sveikatai dydis yra pateiktas **3.9.4** lentelėje.

3.9.7 Neigiamo poveikio mažinimo priemonės

Numatomos šios neigiamo poveikio mažinimo priemonės:

- Sklypui kadastro Nr.554400070185 rekomenduojama įrengti 3 m aukščio ir 75 m ilgio, akustinį triukšmą slopinančią sienutę.
- Numatoma adekvati kompensavimo sistema už nuosavybės naudojimo apribojimus žemės sklypuose, kuriuose įrengiamos kelio apsaugos zonos ir tiesiama jungtis.

3.9.4 lentelė. Pasekmės visuomenės sveikatai

Poveikis visuomenės sveikatai	Poveikio kryptis (teigiama + arba neigiama -)	Tikimybė	Trukmė	Sinergetinis poveikis	Reikšmingumas
Poveikis gyventojų sveikatai (kvėpavimo sistemos ir kraujotakos sistemos susirgimai) dėl aplinkos oro taršos padidėjimo	-	Mažai tikėtina, nes maksimalios teršalų koncentracijos neviršys ribinių verčių	Ilgalaikė	Nenumatomas-	Nereikšminga
Poveikis gyventojų sveikatai (erzinantis poveikis) dėl triukšmo	-	Mažai tikėtina, nes maksimalios teršalų koncentracijos neviršys ribinių verčių, įdiegus numatytas triukšmo slopinimo priemones	Ilgalaikė	Nenumatomas	Nereikšminga
Sužalojimai kelionės metu	+	Tikėtina	Ilgalaikė	Nenumatomas	Reikšmingai pagerės eismo saugumas Klaipėdos mieste dėl autotransporto srauto sumažėjimo, gatvių pralaidumo padidėjimo, mažesnių spūsčių
Vidutinė kelionės į darbą, mokymo ar ugdymo įstaigą trukmė	+	Tikėtina	Ilgalaikė	Nenumatomas	Gali reikšmingai sutrumpėti kelionė į darbą ar ugdymo bei kitas įstaigas dėl gatvių pralaidumo padidėjimo,

Poveikis visuomenė sveikatai	Poveikio kryptis (teigiama + arba neigiama -)	Tikimybė	Trukmė	Sinergetinis poveikis	Reikšmingumas
					mažesnių spūsčių Klaipėdos mieste ir dėl naujo kelio planuojamos jungties gretimybėse
Emociniai poveikiai dėl kraštovaizdžio pokyčių, aplinkos taršos baimės, turto vertės sumažėjimo ir kt.	-	Tikėtina	Trumpalaikė, planavimo ir statybos metu	Nenumatomas	Gali būti reikšmingas, jeigu kompensavimas dėl nuosavybės naudojimo apribojimų bus neadekvatus
Būsto kokybė	-	Mažai tikėtina, nes aplinkos tarša gyvenamojoje aplinkoje neviršys ribinių verčių	Ilgalaikė	Nenumatomas	Mažai reikšminga, nes gyventojų tankis jungties gretimybėse retas, gyventojai santykinai yra toli nuo kelio, o numatytos triukšmo slopinimo priemonės užtikrins, kad triukšmas neviršys ribinių verčių gyvenamojoje aplinkoje
Teritorinė atskirtis	-	Mažai tikėtina, nes planuojama jungtis nekirs apgyvendintų vietovių	Ilgalaikė	Nenumatomas	Mažai reikšminga, nes numatomi privažiavimai prie užstatytų vietovių, kuriose dėl jungties naikinami buvę privažiavimai

3.10 Pasekmės kultūros paveldo objektams ir preliminarios priemonės neigiamoms pasekmėms išvengti, sumažinti ar kompensuoti

2013 m. rugpjūčio mėn. UAB „Sweco Lietuva“ parengė Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detaliojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (SPAV) apimties nustatymo dokumentą (AND). 2013-08-30 raštu Nr.V1-2139 parengtas dokumentas buvo pateiktas SPAV subjektams, įskaitant ir Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritoriniam padaliniui. Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinis padalinys 2013-09-05 raštu Nr.(12.53.-KI)2KI-1769 pateikė išvadą, kad parengtam SPAV AND nepritaria bei parašė šio nepritarimo priežastis. UAB „Sweco Lietuva“ 2013-09-10 raštu Nr.V1-2237 pateikė atsakymus į išsakytas pastabas ir dokumento nepritarimo priežastis, papildė parengtą SPAV AND bei dokumento kopiją pateikė Kultūros paveldo departamentui prie Kultūros ministerijos. Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos 2013-09-19 raštu Nr.(9.41.)2-2340 paprašė informuoti apie priimtą sprendimą dėl minėto detaliojo plano sprendinių SPAV AND.

Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos 2013-10-04 raštu Nr.(11.38)2-2469 pateikė pastabas ir siūlymus papildyti SPAV. Atsižvelgus į tai, kad tiek į planuojamą teritoriją, tiek į projektuojamą kelio juostą gali patekti objektai, galintys būti nekilnojamojo kultūros paveldo dalimi, siūloma SPAV metu atlikti tiek planuojamos teritorijos, tiek projektuojamos kelio juostos archeologinius tyrimus. Ypač didelį dėmesį reikėtų skirti lokalizuojant Šūnpetrių (Šumpetrių) kaimo kapinių ir Dumpių dvarvietės (kartu su karčiams) ribas bei identifikuojant spėjamą Dumpių senkapį gretimose kalvoje. Be to, atkreiptinas dėmesys į aplinkybę, kad 2011-2012 m. archeologiniai tyrimai buvo atliekami tik 100 m pločio ruože (Vaitkevičius, 2012, T. 1, p. 3), kuris ne visur sutampa su projektuojamo kelio juosta. Tokiu būdu, archeologiniai tyrimai nebuvo atlikti projektuojamo kelio juostos dalyje, esančioje į šiaurę, šiaurės vakarus nuo Taikos ir Kairių g. sankirtos, formuojamoje sankryžos vietoje tarp buv. Šūnpetrių (Šumpetrių) ir Dumpių k., bei projektuojamo kelio Klaipėda - Šilutė išplatėjimo ir kitose šios vietos infrastruktūros darbų vietose.

2013-10-07 raštu Nr.(12.53.-KI)2KI-2220 Kultūros paveldo departamento prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinis padalinys išnagrinėjęs UAB „Sweco Lietuva“ 2013-09-10 raštu Nr.V1-2237 pateiktus atsakymus į išsakytas pastabas pateiktam SPAV AND nepritarė ir nurodė to priežastis. Rašte akcentuojama, kad kadangi planavimo uždaviniuose numatyta keisti planuojamos teritorijos naudojimo ir užstatymo kokybinius ir kiekybinius parametrus, detaliojo plano sudėtyje reikia nurodyti sprendinį, kad vadovaujantis PTR 2.13.01:2011 „Archeologinio paveldo tvarkyba“ 12.2. p. Archeologiniai tyrimai privalomi, kai: kai iš viso nėra ar trūksta papildomos informacijos apie archeologinį paveldą ar nekilnojamųjų kultūros vertybių archeologinio pobūdžio vertingąsias savybes, siekiama aptikti naujus archeologinio paveldo objektus, juos lokalizuoti, nustatyti kultūrinio sluoksnio ar archeologinių objektų būklę (išlikimo laipsnį), chronologiją, archeologinio pobūdžio vertingąsias savybes, kultūrinio sluoksnio storį, archeologinę vertę, jo paplitimo bei archeologinių objektų teritorijų ar apsaugos zonų ribas (Žin., 2011, Nr. 109-5162), minėtose teritorijose turi būti atlikti archeologiniai tyrimai.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2011 m. rugpjūčio 16 d. įsakymu Nr. ĮV-538 patvirtinto paveldo tvarkybos reglamento PTR 2.13.01:2011 „Archeologinio paveldo tvarkyba“ (toliau – Reglamentas) nuostatomis KPD Klaipėdos teritorinio padalinio suformuluoti reikalavimai dėl archeologinių tyrimų Klaipėdos pietinio aplinkkelio statybos darbų zonoje privalomumo yra nekvestionuojami. Vadovaujantis Reglamento nuostatomis archeologiniai tyrimai turi būti atlikti iki sprendimo išduoti leidimą statyti naują ar rekonstruoti statinį priėmimo, arba iki sprendimo pritarti statinio projektui priėmimo (Reglamento 12.6 p.). Nustatyta tvarka suderinus archeologinių tyrimų programą, ji bus įtraukta į rengiamo Klaipėdos pietinio aplinkkelio detaliojo plano privalomus reikalavimus statinio projektavimui ir statybai. Priklausomai nuo užsakovo – Klaipėdos miesto savivaldybės – pasirinkimo, archeologiniai tyrimai bus atlikti arba techninio projektavimo etape iki sprendimo pritarti statinio projektui, arba iki statybos leidimo išdavimo.

Preliminariai numatytos archeologinių tyrimų apimtys

Detalioju planu planuojama teritorija apima 498 ha, tačiau didžiąją jos dalį sudaro sklypai, kuriuose jokia veikla nebus vykdoma, o planavimo dokumentai rengiami tik dėl to, kad šių sklypų dalys patenka į planuojamą teritoriją. Todėl archeologiniai tyrimai reikalingai tik realių Pietinės jungties žemės kasimo darbų vietose. Didžioji dalis šios teritorijos buvo tyrinėta 2011 m. projektuojant būsimo dujotiekio trasą, nes pietinio aplinkkelio trasa patenka į dujotiekio trasos zoną. 27 ha užima esami keliai, geležinkeliai ir kita esama infrastruktūra, kurios vietoje jau viskas sunaikinta ir jokio archeologinio paveldo būti nebegali. Tokiu būdu archeologiniai tyrimai privalomi atlikti bendrame maždaug 22 ha plote, kuris yra 9 skirtingose projektuojamos trasos vietose ir todėl jų archeologinė vertė skiriasi:

1. Minijos gatvės tęsinys projektuojamos teritorijos ŠV dalyje tarp Jūrininkų ir Taikos prospektų, plotas 4,4 ha (istorinių vandens telkinių ir saugomų archeologijos vertybių aplinka, tirama 0,2% (PTR punktas 20.2)) – 88 m².
2. Taikos prospekto R pakraštys (350 m) į Š nuo geležinkelio (istorinių vandens telkinių ir saugomų archeologijos vertybių aplinka, patenka į 2003 m. specialaus plano reglamentuojamą teritoriją, tiriami šurfai kas 50 m (PTR punktas 20.2)) – 8 m².
3. Žardės sodybvietė (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.2.1) 1 m² šurfas jos archeologinės vertės patikslinimui.
4. Šumpetrių sodybvietė (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.2.2) 1 m² šurfas jos archeologinės vertės patikslinimui.
5. Šumpetrių kapinių aplinka (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.1.1) – 10 m² plotas (PTR punktas 21.2) išvažiavimo iš projektuojamos trasos į Š pusę vietoje.
6. Šumpetrių kelio mazgas, plotas 11,1 ha (tirama 0,1% (PTR punktas 20.1) ir 2013-10-04 KPD rašto punktas 1.2.6 dėl senojo kelio) – 111 m².
7. Laistų statinio vieta (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.2.2) – 1 m² šurfas jo archeologinės vertės patikslinimui.

8. Dumpių spėjamas senkapis (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.2.5) – tyrimai (30 m²) turi būti atliekami 2013 m. lapkritį dujotiekio trasos tyrimų apimtyse.

9. Dumpių dvarvietė (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.2.3) – 10 m² plotas pėsčiųjų–dviračių tako viaduko teritorijos V dalyje. Dumpių karčiamos aplinka, plotas 3,4 ha (Dumpių dvarvietės aplinka, tiriamą 0,2% (2013-10-04 KPD raštas, punktas 1.2.4),) – 68 m².

Bendras archeologiškai tiriamas plotas yra 298 m².

Neigiamos pasekmės planuojamos teritorijos apylinkėse esančioms kultūros paveldo vertybėms yra mažai tikėtinos.

Atlikus archeologinius tyrinėjimus ir aptikus vertingų archeologinių vertybių, jos bus tvarkomos vadovaujantis LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo (Žin., 2004, Nr.153-5571 su vėlesniais pakeitimais) nuostatomis.

3.11 Detaliojo plano sprendinių pasekmių aplinkai vertinimo rezultatai

Įvertinus detaliojo plano sprendinių pasekmes gamtinei ir socialinei – ekonominei aplinkai, jam suteikiamas galutinis įvertinimo rodiklis:

„0“ – pasekmės aplinkai gali būti nereikšmingos;

„1“ – pasekmės aplinkai gali būti mažai reikšmingos;

„2“ – pasekmės aplinkai gali būti vidutiniškai reikšmingos;

„3“ – pasekmės aplinkai gali būti reikšmingos.

Aplinkos komponentas	Pasekmės*	Vertinimas
Aplinkos oras	T	1
Paviršinis vanduo	MT	1
Dirvožemis	T	1
Žemės gelmės	MT	1
Kraštovaizdis	MT	1
Saugomos gamtinės teritorijos	PN	0
Biologinė įvairovė	PN	0
Visuomenės sveikata	MT	1
Socialinės ekonominės sąlygos	MT	1
Kultūros paveldas	MT	1

*- T- pasekmės tikėtinos; MT - pasekmės mažai tikėtinos; PN- pasekmės nenumatomos.

Pažymėtina, kad įgyvendinant detaliojo plano sprendinius vidutiniškai reikšmingų ir reikšmingų pasekmių nenumatoma.

Plano sprendinių pasekmių aplinkai vertinimo požiūriu labiausiai atkreiptinas dėmesys į ilgalaikės galimas pasekmes, kurioms priskirtinos pasekmės kraštovaizdžiui (išliekantis pokytis) ir dirvožemiui. Pasekmės gyvūnijai ir augmenijai bei saugomoms gamtinėms teritorijoms nereikšmingos.

Vertinant strateginiu mastu detaliojo plano sprendiniai prisideda prie Klaipėdos miesto ir rajono savivaldybių bendruosiuose planuose numatytų tikslų įgyvendinimo.

Apibendrinus detaliojo plano sprendinių strateginio pasekmių aplinkai vertinimo rezultatus, pažymėtina, kad įgyvendinant detaliojo plano sprendinius vidutiniškai reikšmingų ir reikšmingų pasekmių nenumatoma. Pasekmės gyvūnijai ir augmenijai bei saugomoms gamtinėms teritorijoms nereikšmingos. Kitiems aplinkos komponentams ir gyventojams bei jų sveikatai plano sprendinių pasekmės yra toleruotinos ir/ar mažai reikšmingos.

3.12 Sunkumai, kilę atliekant vertinimą, galimi trūkumai

Dalis prognozuojamų pasekmių, kurios iš esmės yra prielaidos detaliojo plano sprendiniams, kaip poveikiui įvertinti, yra skelbiamos kartu su detaliojo plano koncepcija.

Teritorijų planavimo sistemoje dar nėra normų ar etalonų, taikytų savivaldybių teritorijų detaliam planavimui, ir kurie galėtų būti vertinimo baze ar kriterijais. Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašas ir jo priedai taip pat nėra pritaikyti analitiškai vertinti detaliuosius planus. Trūksta patirties ir vertintojams, plano sprendinius susisteminti ir nustatant jų prognozavimo būdus ir pasekmes aplinkai.

Pasekmės aplinkai gali būti labai įvairios. Atsižvelgiant į prevencines ir kompensacines priemones jos gali būti detalizuotinos smulkesniuose lygmenyse – atliekant planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimą bei objekto techninio projekto apimtyje. Nustatyti apibendrintas pasekmes aplinkai dėl įvairių faktorių sąveikos be vieningos metodikos gana sudėtinga, vertinimas tampa deklaratyvus, o atskiriems aplinkos komponentams – subjektyvus.

Apkrovų aplinkos komponentams ir jų pasekmių apibendrintai analizei atlikti labiausiai trūksta informacijos apie apkrovas ir jų pasekmes gamtinėms ekosistemoms.

Pagrindiniai neapibrėžtumai ir duomenų trūkumas:

- valstybinio visuomenės sveikatos monitoringo sistema šalyje dar tik formuojama, nėra patikimų žmonių sveikatos sutrikimų dėl aplinkos poveikio duomenų trendų, kuriais remiantis galima vertinti savivaldybės lygmens planavimo dokumento koncepcinių sprendinių įgyvendinimo pasekmes. Pernelyg apibendrinti sveikatos apsaugos, socialinės apsaugos sistemos teikiami statistiniai rodikliai neapima didelės dalies susirgimus sukėlusią priežastį, kurios gali būti reikšmingos vertinant strateginius sprendimus.

3.13 Stebėsenos priemonių aprašymas

Atsižvelgiant į teisės aktų reikalavimus bei numatomas detaliojo plano sprendinių pasekmes aplinkos monitoringo vykdymas nėra privalomas.

4 DETALIOJO PLANO SPAV ATASKAITOS SANTRAUKA

Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus projekto tikslas – pagerinti transporto eismo ir krovinių gabenimo sąlygas tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus (Kijevas - Minskas – Vilnius – Kaunas - Klaipėda).

Pietinė jungtis tarp KVJU ir IXB transporto koridoriaus planuojama nuo Klaipėdos miesto Minijos g. ir Jūrininkų pr. sankryžos pietryčių kryptimi, pratęsdama Minijos g. trasą iki Taikos pr. Nuo susikirtimo su Kairių g. rytų kryptimi numatoma tiesti iki krašto kelio Nr.141 ties Dumpiais.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 29 straipsnio 8 dalies 2 punktu, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymo 19 straipsnio 3 dalimi, 20 straipsnio 1 dalimi, atsižvelgdama į 2013 m. vasario 14 d. Jungtinės veiklos sutartį Nr. J9-116 tarp Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos ir Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos bei 2013 m. kovo 7 d. Paslaugos teikimo sutartį Nr. J9-182 tarp Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos ir „Eisenbahn-und Bauplanungs-Gesellschaft mbH Erfurt“, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius 2013 m. kovo 19 d. įsakymu Nr. AD1-657 nurodė pradėti rengti pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IX transporto koridoriaus detalų planą.

Pažymėtina, kad 2009-2010 m. PŪV buvo atliktas PAV bei reikiamos viešinimo ir derinimo procedūros, kurių pagrindu 2010-07-16 LR AM Klaipėdos RAAD raštu Nr.(9.14.5.)-LV4-3764 priėmė sprendimą, kad Pietinės jungties tiesimas tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus, pagal pateiktą poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą yra leistinas (1 tekstinis priedas).

2013 m. rugpjūčio mėn. UAB „Sweco Lietuva“ parengė „Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detaliojo plano SPAV apimties nustatymo dokumentą“.

2013 m. spalio mėn. UAB „Sweco Lietuva“ parengė „Pietinės jungties tiesimo tarp Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir IXB transporto koridoriaus detaliojo plano SPAV ataskaitą“.

Pagrindinės detaliojo plano koncepcinių sprendinių SPAV metu taikomos nuostatos:

- detaliojo plano sprendinių SPAV bus atliekamas vadovaujantis galiojančių Lietuvos Respublikos ir Europos sąjungos įstatymų ir normatyvinių aktų, rekomendacijų bei metodikų reikalavimais, atliekant reikiamas dokumentacijos rengimo, derinimo ir viešinimo procedūras;
- vertinimas atliekamas detaliojo plano koncepciniams sprendiniams;
- vertinimas atliekamas pasekmių gamtinei, socialinei ir ekonominei aplinkai atžvilgiu;
- sprendinių įgyvendinimui taikomos priemonės būtinos užtikrinti sprendinių įgyvendinimo projektines-technines galimybes ir leidžiančios išvengti ar sumažinti sprendinių įgyvendinimo galimas neigiamas pasekmes aplinkai.

PPL įgyvendinimo sprendiniai gali turėti įvairaus reikšmingumo poveikį šiems aplinkos komponentams:

gamtinės aplinkos:

- aplinkos orui;
- paviršiniam vandeniui;
- žemės gelmėms;
- dirvožemiui;
- kraštovaizdžiui;
- saugomoms teritorijoms;
- biologinei įvairovei (augmenijai ir gyvūnijai).

socialinės – ekonominės aplinkos:

- visuomenei ir jos sveikatai;
- socialinėms – ekonominėms sąlygoms;
- kultūros paveldo vertybėms.

Pasekmės aplinkos orui

Plano sprendinių įgyvendinimo/statybos metu tikėtina periodinė aplinkos oro tarša iš mobilių aplinkos oro taršos šaltinių (transporto priemonių ir kitų mechanizmų): numatomos trumpalaikės pasekmės.

Veiklos metu bus periodinė aplinkos oro tarša iš transporto priemonių. Galimos dvejopos pasekmės: planuojamas aplinkkelis nuims žymią dalį transporto, o tuo pačiu ir aplinkos oro taršos, apkrovos nuo miesto gatvių bei gyvenamųjų rajonų. Minėta apkrova „persikels“ į šiuo metu mažai urbanizuotą vietovę (BP sprendiniais numatytą pramoninę zoną). Numatomos ilgalaikės pasekmės. Plano sprendinių pasekmės aplinkos orui priimtinos.

Pasekmės paviršiniam vandeniui

Pietinės jungties trasa planuojama technogeninių procesų smarkiai pažeistose bei melioruotose teritorijose. Planuojamą teritoriją Klaipėdos miesto ribose kerta Smeltalės upė ir melioracijos grioviai. Pagal specialiąsias žemės ir miško naudojimo sąlygas, pakrančių apsaugos juostose draudžiama tam tikra ūkinė veikla. Detaliojo plano sprendiniuose numatoma veikla Smeltalės pakrantės apsaugos juostoje nepatenka į draudžiamų veiklų sąrašą. Neigiamos pasekmės mažai tikėtinos.

Pietinės jungties eksploatacijos metu nuo kelio dangos susidarys paviršinės nuotekos. Klaipėdos miesto ribose susidariusios nuotekos bus nuvedamos į miesto paviršinių nuotekų

tinklus. Rajoninėje Pietinės jungties kelio dalyje susidarančios nuotekos sutekės į kelio griovius, kurie bus įjungiami į esamus melioracijos kanalus. Esant dideliems nuolydžiams, griovių dugnas bus tvirtinamas. Tuo atveju, jei šoninių griovių nepakaks, techninio projekto apimtyje bus projektuojami kiti vandens surinkimo būdai. Kelio skiriamosioje juostoje bus įrengtas drenažas, kuris surinks susigeriantį lietaus vandenį. Vietose, kur dėl nepalankaus reljefo nebus galima išleisti lietaus vandens, bus statomi infiltraciniai šuliniai ir jungiami PVC vamzdžiais į esamą melioracijos sistemą, kuri jungiasi Smeltalės upę. Numatomos ilgalaikės, bet mažai reikšmingos pasekmės.

Pasekmės žemės gelmėms

Planuojamos Pietinės jungties trasos teritorijoje taršai bei mechaniniam pažeidimui jautriausia viršutinė litosferos dalis, t.y. aeracijos zona bei pirmasis nuo žemės paviršiaus, esantis gruntinis vandeningas horizontas. Objektų statybos bei galimų avarinių situacijų metu, būtent, aeracijos zona bei gruntinis vandeningas horizontas ir bus didžiausio poveikio sritys. Objektų statybos metu labiausiai galimas aeracijos zonos grunto mechaninis poveikis. Šiam poveikiui priskirtinas aeracijos zonos uolienų iškasimas, sumaišymas, sutankinimas ir suspaudimas.

Pietinės jungties trasos statybos metu daugumoje vietų po augaliniu dirvos sluoksniu giliau įsigilinama nebus, nes kelio sankasa bus formuojama užpilant atvežtinį gruntą bei sutankinant esamą smėlingą gruntą. Kai kuriose vietose, ypač sankryžose statant viadukus, laikinai mechaniškai (iškasant silpną gruntą ir dalinai pakeičiant kitu gruntu) bus pažeidžiamas aeracijos zonos gruntas. Pažeidimo gylis vietomis sieks iki 3 - 4 m. Tikslus aeracijos zonos pažeidimo mastas bus pateiktas techniniame projekte.

Pietinės jungties trasos neigiamas poveikis Klaipėdos III vandenvietės vandens kokybei mažai tikėtinas.

Įvairaus masto poveikis žemės gelmėms galimas tik avarijų metu, t. y. tuomet, kai pavojingos medžiagos pateks ant grunto ir prasiskverbs į požemį.

Pasekmės dirvožemiui

Didžiausias poveikis derlingam dirvos sluoksniui kelio tiesimo metu bus kelio statybos vietose ir jų prieigose. Planuojama, kad kelio tiesimo ir eksploatavimo metu derlingas dirvos sluoksnis gali būti paveiktas tik dėl technogeninės kilmės faktorių. Prieš pradedant statybos darbus, statybų aikštelėse derlingas dirvos sluoksnis bus nustumiamas arba nukasamas ir išvežamas į laikino saugojimo vietas. Atliekant kasimo darbus bus nuimamas apie 0,3 m storio derlingo dirvožemio sluoksnis, kuris bus laikinai sandėliuojamas tam skirtose vietose ir vėliau panaudojamas kelio aplinkos tvarkymo darbams.

Įvairaus masto dirvožemio cheminis užteršimas galimas avarinių situacijų metu. Joms likviduoti planuojamos naudoti atitinkamos apsaugos priemonės.

Pasekmės kraštovaizdžiui

Klaipėdos miesto dalyje, kuri yra urbanizuota, Pietinės jungties aplinkoje kraštovaizdis praktiškai nepakis. Klaipėdos rajono teritorijoje į dabartinį agrarinį kraštovaizdį įsiterps infrastruktūrinis objektas – ant pylimo nutiesta kelio juosta su transporto paskirstymo žiedu, viadukais bei atskiromis nuvažomis.

Įvertinant tai, kad Pietinė jungtis planuojama teritorijoje, kurioje bendrojo plano sprendiniais numatyta pramoninės zonos plėtra, pasekmės kraštovaizdžiui bus nors ir ilgalaikės, tačiau mažai reikšmingos.

Pasekmės saugomoms teritorijoms

Saugomos gamtinės teritorijos nepatenka į planuojamą teritoriją ir su ja nesiriboja. Artimiausios saugomos teritorijos - Kalvių atkuriamasis sklypas ir Kalvių karjeras, nutolusios 1,1 km atstumu nuo nagrinėjamos teritorijos.

Neigiamos pasekmės joms nenumatomos.

Pasekmės biologinei įvairovei

Pietinės jungties trasa planuojama per žemės ūkio naudmenas – pievas ir natūralias ganyklas, ir kitos paskirties žemes – pelkes, želdinius (krūmus), nenaudojamą žemę ir pažeistą žemę, komercinės paskirties žemę. Nagrinėjamoje teritorijoje Klaipėdos miesto ribose yra išvystyta inžinerinė infrastruktūra ir pravažiavimų tinklas. Nagrinėjamoje Klaipėdos rajono teritorijoje yra silpnai išvystyta inžinerinė infrastruktūra ir pravažiavimų tinklas.

Pietinės jungties trasa didesne dalimi, išskyrus vakarinę ir rytinę dalį, tęsiasi per laukus, kurie buvo mažai paveikti žmonių ūkinės veiklos (buvę žemės ūkio paskirties laukai). Pietinės jungties statybos metu visoje kelio trasoje bus pašalinta esama augmenija (kartu su derlingu dirvožemio sluoksniu bus pašalinta žolinė augmenija, iškirsti esami medynai ir krūmynai), todėl galimos neigiamos pasekmės natūraliai augalinei dangai. Nutiesus kelią, jo aplinka bus apželdinta ir sutvarkyta.

Pradėjus eksploatuoti Pietinės jungties trasą, neigiamų pasekmių esamai biologinei įvairovei nebus.

Pasekmės visuomenei ir jos sveikatai

Planuojamo transporto koridoriaus visuomenės sveikatos aspektai yra šie: vidutinė kelionės į darbą, mokymo ar ugdymo įstaigą ir kt. trukmė, sužalojimai kelionės metu, aplinkos tarša ir triukšmas, emociniai poveikiai dėl kraštovaizdžio pokyčių, aplinkos taršos baimės, turto vertės sumažėjimo ir kt., būsto kokybė ir teritorinė atskirtis.

Projektuojamas kelias turės teigiamą ilgalaikį poveikį susisiekimui ir jo saugai, sutrumpins kelionių trukmę, pagerins kelionių saugumą. Dėl naujo kelio statybos pagerės esamo kelių tinklo pralaidos, mažės spūsčių, pagerės eismo saugumo sąlygos. Planuojamame kelyje bus

įdiegiamos eismo saugumo priemonės. Kelio trasos esančios Klaipėdos mieste bus apšviestos, todėl miesto teritorijoje numatoma didesnė eismo ir bendroji sauga.

Planuojamas koridorius turės trumpalaikių (planavimo ir statybos metu) galimai reikšmingų pasekmių visuomenė sveikatai dėl emocinio poveikio susijusio su kraštovaizdžio pokyčiais, aplinkos taršos baime, turto vertės sumažėjimu ir kt. Šiam poveikiui sumažinti numatytos kompensacinės priemonės, t.y. išmokos dėl nuosavybės naudojimo apribojimų, visuomenė informavimas. Aukštuminių pastatų statyba nenumatoma dėl to transporto koridorius nepablogins vietovės apžvelgiamumo. Šalia transporto koridoriaus esanti teritorija bus sutvarkyta ir apželdinta, dėl to vietovė įgis tvarkingos teritorijos įvaizdį.

Planuojamas koridorius turės ilgalaikį, bet mažai tikėtiną poveikį būsto kokybei. Numatomas poveikis bus mažai reikšmingas, nes gyventojų tankis jungties gretimybėse retas, gyventojai santykinai yra toli nuo kelio, o numatytos triukšmo slopinimo priemonės užtikrins, kad triukšmas neviršys ribinių verčių gyvenamojoje aplinkoje. Sienutė 3 m aukščio ir 75 m ilgio numatoma sklypo kadastro Nr.554400070185 apsaugai nuo triukšmo.

Teritorinės atskirties tikimybė mažai tikėtina ir mažai reikšminga nes numatomi privažiavimai prie užstatytų vietovių, kuriose dėl jungties naikinami buvę privažiavimai.

Pasekmės socialinėms – ekonominėms sąlygoms

Pietinė jungtis gali įtakoti žemėnaudos struktūrą dėl kelio ir jo apsaugos zonos įrengimo. Kelio apsaugos zonoje yra ribojama žemėnauda. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 343 (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. gruodžio 29 d. nutarimo Nr. 1640 redakcija) patvirtintomis Specialiosiomis žemės ir miško naudojimo sąlygomis kelių apsaugos zonose draudžiama statyti gyvenamuosius namus ir visuomeninius pastatus, kurie nesusiję su transporto ir keleivių aptarnavimu, įrengti karjerus, vandens telkinius, sandėliuoti medžiagas be kelio ir žemės valdytojo ar jų savininko leidimo; kt. Dėl galimo poveikio žemėnaudai galimas neigiamas poveikis gyventojų laisvam disponavimui žeme. Poveikis materialinėms vertybėms nenumatomas, nes kelio trasoje ir jo apsaugos zonoje materialinių vertybių nėra.

Neigiamas poveikis žemės vertei nenumatomas. Priešingai dėl kelio tiesimo gali padidėti besiribojančių sklypų žemės vertė, nes kelias pagerins šių sklypų pasiekiamumą, be to, vietovės geras pasiekiamumas keliu paprastai pritraukia investicijas į komercinių ir logistikos objektų vystymą.

Pasekmės demografijai nenumatomos, nes planuojama jungtis nekerta gyvenamųjų teritorijų. Numatomos teigiamos pasekmės vietovės darbo rinkai statybos metu, kadangi šiame etape gali būti pritraukta vietinė darbo jėga. Be to, bus sukurta darbo vietų ir išorinio aptarnavimo sektoriuje.

Klaipėdos miesto gatvių tinklas, ypač pietinėje dalyje šiuo metu yra neišbaigtas. Pietinė jungtis numatoma, siekiant pagerinti susisiekimo ryšį tarp jūrų uosto ar aplinkinių teritorijų, sumažinti uosto generuojamą neigiamą poveikį gyventojams ir iš dalies sumažinti miesto gatvių tinklo apkrovimą.

Igyvendinus šiuos uždavinius numatomas teigiamas poveikis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtrai ir krovos apimčių didinimui, logistikos bendrovių pajamoms dėl greitesnio ir saugesnio krovinių gabenimo.

Pasekmės kultūros paveldo vertybėms

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos kultūros ministro 2011 m. rugpjūčio 16 d. įsakymu Nr. ĮV-538 patvirtinto paveldo tvarkybos reglamento PTR 2.13.01:2011 „Archeologinio paveldo tvarkyba“ (toliau – Reglamentas) nuostatomis KPD Klaipėdos teritorinio padalinio suformuluoti reikalavimai dėl archeologinių tyrimų Klaipėdos pietinio aplinkkelio statybos darbų zonoje privalomumo yra nekvestionuojami. Vadovaujantis Reglamento nuostatomis archeologiniai tyrimai turi būti atlikti iki sprendimo išduoti leidimą statyti naują ar rekonstruoti statinį priėmimo, arba iki sprendimo pritarti statinio projektui priėmimo (Reglamento 12.6 p.). Nustatyta tvarka suderinus archeologinių tyrimų programą, ji bus įtraukta į rengiamo Klaipėdos pietinio aplinkkelio detaliojo plano privalomus reikalavimus statinio projektavimui ir statybai. Priklausomai nuo užsakovo – Klaipėdos miesto savivaldybės – pasirinkimo, archeologiniai tyrimai bus atlikti arba techninio projektavimo etape iki sprendimo pritarti statinio projektui, arba iki statybos leidimo išdavimo.

Neigiamos pasekmės planuojamos teritorijos apylinkėse esančioms kultūros paveldo vertybėms yra mažai tikėtinos.

Atlikus archeologinius tyrinėjimus ir aptikus vertingų archeologinių vertybių, jos bus tvarkomos vadovaujantis LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymo (Žin., 2004, Nr.153-5571 su vėlesniais pakeitimais) nuostatomis.

5 LITERATŪRA

1. 2004-08-18 LRV nutarimas Nr.967 „Dėl planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.
2. 2004-08-27 LR aplinkos ministro įsakymas Nr.D1-455 „Dėl visuomenės dalyvavimo planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo procedūrose bei vertinimo subjektų ir Europos Sąjungos valstybių narių informavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.
3. 2005-06-21 Lietuvos Respublikos planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymo pakeitimo įstatymas Nr.X-258 (Žin., 2005, Nr.84-3105, su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
4. 1995-12-12 Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas Nr.I-1120 (Žin., 2004, Nr.21-617, su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
5. 1996-09-18 LRV nutarimas Nr.1079 „Dėl visuomenės dalyvavimo teritorijų planavimo procese nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 1996, Nr.90-2099, su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
6. Foninio aplinkos oro užterštumo duomenų naudojimo ūkinės veiklos poveikiui aplinkos orui įvertinti rekomendacijos (Žin., 2008, Nr.82-3286, su vėlesniais pakeitimais).
7. Suskystintųjų gamtinių dujų terminalo, susijusios infrastruktūros ir dujotiekio statybos specialusis planas. Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo apimties nustatymo dokumentas. UAB „Sweco Lietuva“, 2012.
8. Suskystintųjų gamtinių dujų importo terminalo ir su juo susijusios infrastruktūros objektų statybos ir veiklos poveikio aplinkai vertinimo ataskaita. UAB „Sweco Lietuva“, 2012.
9. www.lgt.lt
10. LR sveikatos ministro 2006 m. liepos 17 d. įsakymu Nr. V-613 patvirtinta HN 44:2006 „Vandenviečių sanitarinių apsaugos zonų nustatymas ir priežiūra“ (Žin., 2006, Nr. 81-3217; 2010, 41-1998).
11. Suskystintųjų gamtinių dujų importo terminalo plėtros planas, UAB „Sweco Lietuva“ 2011 m.
12. <http://www.regula.lt/lt/>
13. <http://www.portofklaipeda.lt>
14. BNS ir lrytas.lt inf. 2011-10-03

PRIEDAI

TEKSTINIAI PRIEDAI

1 TEKSTINIS PRIEDAS. SPRENDIMAS DĖL PŪV LEISTINUMO PASIRINKTOJE VIETOJE

2 TEKSTINIS PRIEDAS. VIEŠINIMO DOKUMENTAI

3 TEKSTINIS PREIDAS. PLANAVIMO SĄLYGOS

4 TEKSTINIS PRIEDAS. SPAV SUBJEKTŲ IŠVADOS

5 TEKSTINIS PRIEDAS. KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO IR IXB TRANSPORTO KORIDORIAUS PIETINĖS JUNGTIES EISMO PROGNOZĖ

GRAFINIAI PRIEDAI

1 GRAFINIS PRIEDAS. DETALIOJO PLANO KONCEPCINIS BRĖŽINYS

2 GRAFINIS PRIEDAS. TRIUKŠMO SKLAIDOS MODELIAVIMO SCHEMAS

3 GRAFINIS PRIEDAS. PRIVAŽIAVIMŲ PRIE SKLYPŲ ANALIZĖS SCHEMOS

SPAV ATASKAITOS VIEŠINIMO DOKUMENTAI