





Užsakovas	Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos J. Basanavičiaus g. 36/2, LT-03109 Vilnius
Kompleksas	Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja rekonstravimo aplinkos apsaugos dokumentų, teritorijų planavimo dokumentų, žemės paėmimo visuomenės poreikiams projekto ir jo įgyvendinimo ir statinio statybos projekto parengimas
Objektas	Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda–Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstravimas
Statinio kategorija	Ypatingas statinys
Stadija	Specialusis planas
Dalis	Strateginis pasekmių aplinkai vertinimas
Tomas	
Žymuo	7152/A13-00-SP-SPAV
Metai	2015

Kvalifikacijos atestato Nr.	Pareigos	Parašas	Pavardė
20688	Statinio projekto vadovė		I. Čubarova

Inv. Nr. _____

Rengėjų sąrašas

Atsakingas vykdytojas	Ataskaitos dalis	Parašas
<p>Darius Šaliūnas UAB „Kelprojektas“ Aplinkosaugos ir investicinių projektų skyrius Grupės vadovas tel. +370 37 30 25 32 mob.tel. +370 686 49138 darius.saliunas@kelprojektas.lt</p>	<p>Projekto koordinavimas</p>	
<p>Ramunė Venclovaite UAB „Kelprojektas“ Aplinkosaugos ir investicinių projektų skyrius Aplinkosaugos specialistė tel. +370 37 30 25 32 mob.tel. +370 620 58768 ramune.venclovaite@kelprojektas.lt</p>	<p>SPAV ataskaitos rengimas</p>	
<p>Mindaugas Kriščiūnas UAB „Kelprojektas“ Aplinkosaugos ir investicinių projektų skyrius Aplinkosaugos specialistas tel. +370 37 30 25 32 mob.tel. +370 620 58768 mindaugas.krisciunas@kelprojektas.lt</p>	<p>Oro kokybės skaičiavimai ir vertinimas</p>	
<p>Tadas Varpučinskas UAB „Kelprojektas“ Aplinkosaugos ir investicinių projektų skyrius Aplinkosaugos specialistas tel. +370 37 30 25 32 mob.tel. +370 620 58768 tadas.varpucinskas@kelprojektas.lt</p>	<p>Triukšmo skaičiavimai ir vertinimas</p>	

TURINYS

1. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano apibūdinimas	5
1.1 Specialiojo plano tikslai ir turinys	5
1.2. Specialiojo plano sąsaja su kitais planais ir programomis.....	6
1.3. Planavimo dokumentuose numatyti pagrindiniai teritorijos vystymo sprendiniai	10
1.5. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano svarstomos alternatyvos ir pagrindiniai sprendiniai	21
1.5.1. Konceptijos alternatyvos	21
2. Esama aplinkos būklė.....	25
3. Teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos, aplinkos charakteristikos.....	29
4. Su specialiuoju planu susijusios aplinkos apsaugos problemos.....	31
5. Tarptautiniu, Europos bendrijos arba nacionaliniu lygmeniu nustatyti aplinkos apsaugos tikslai, susiję su specialiuoju planu (kaip rengiant planą atsižvelgta į šiuos tikslus ir aplinkos apsaugą)	32
6. Galimos reikšmingos tiesioginės, netiesioginės, kaupiamosios, sąveikaujančios (sinergetinės), trumpalaikės, vidutinės trukmės, ilgalaikės, nuolatinės, laikinos, teigiamos ir neigiamos pasekmės aplinkai, taip pat biologinei įvairovei, visuomenei ir jos sveikatai, gyvūnijai, augalijai, dirvožemiui, vandeniui, orui, klimatui, materialiajam turtui, kultūros paveldui (įskaitant architektūrinį ir archeologinį paveldą), kraštovaizdžiui ir šių veiksnių tarpusavio sąveikai)	34
6.1.1. LR saugomos teritorijos	34
6.1.2. Natura 2000 teritorijos.....	38
6.3. Kraštovaizdis	40
6.4. Biologinė įvairovė.....	42
6.5. Kultūros paveldas	51
6.6. Geologinė sandara, naudingosios iškasenos ir dirvožemis.....	55
6.7. Vanduo.....	57
6.8. Oras, klimato kaita	60
6.9. Triukšmas.....	64
6.10. Vibracija.....	68
6.11. Turizmas, poilsis ir rekreacija.....	68
6.12. Materialinis turtas	71
6.13. Visuomenė ir jos sveikata (žmonių gerovė, oro tarša, triukšmas, avaringumas).....	73
7. Priemonės specialiojo plano įgyvendinimo reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti	81
8. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano koncepcinių pasiūlymų aprašymas (konceptijos alternatyvų palyginimas).....	87
9. Vertinimas ir jo sunkumai	101
10. Stebėsenos (monitoringo) priemonės	101
11. Netechninė santrauka.....	102

Priedai

- 1 priedas Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano alternatyvų brėžiniai, M 1:5000;
- 2 priedas Planavimo sąlygos ir kiti raštai dėl specialiojo plano sprendinių;
- 3 priedas SPAV subjektų išvados dėl SPAV apimties nustatymo dokumento
- 4 priedas Viešinio dokumentų (skelbimų) apie pradėdamą rengti specialųjį planą ir SPAV kopijos;
- 5 priedas Oro taršos priedai
 - 5.1 Oro teršalų sklaidos žemėlapiai
- 6 priedas Triukšmo priedai
 - 6.1 Strateginio triukšmo kartografavimo ir triukšmo prevencijos veiksmų plano duomenys
 - 6.2 Triukšmo sklaidos žemėlapiai
- 7 priedas Planavimo dokumentų schemų iškarpos;
- 8 priedas Kitos schemos ir paveikslai.
- 9 priedas Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos poveikio kraštovaizdžiui vertinimas
- 10 priedas Žvalgomųjų archeologinių tyrimų ataskaita
- 11 priedas Visuomenės informavimo (tame tarpe viešo supažindinimo) dokumentai
 - 11.1 Viešinio dokumentų (skelbimų) apie parengtą magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km specialiojo plano strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaitą kopijos
 - 11.2 Visuomenės viešo supažindinimo protokolas
 - 11.3 Visuomenės dalyvių sąrašas
 - 11.4 Visuomenės pasiūlymų teikimo pažyma
 - 11.5 Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos atsakymai į viešo supažindinimo metu pateiktus klausimus/pastabas
- 12 priedas SPAV vertinimo subjektų išvados

1. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano apibūdinimas

1.1 Specialiojo plano tikslai ir turinys

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialusis planas rengiamas remiantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2013-01-16 įsakymu Nr. V-17 „Dėl specialiųjų planų rengimo“, 2014 m. birželio 3 d. sutartimi Nr. S-360, sudaryta tarp planavimo organizatoriaus Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir rengėjo UAB „Kelprojektas“, bei planavimo sąlygomis.

Specialiojo plano strateginis pasekmių aplinkai vertinimas (SPAV) atliekamas vadovaujantis Lietuvos Respublikos (LR) Vyriausybės 2004-08-18 nutarimo Nr. 967 „Dėl Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ nuostatomis bei Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo vadovu¹.

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (SPAV) ataskaita rengiama kartu su specialiojo plano koncepcija.

SPAV apimties nustatymo dokumentas buvo pateiktas įvertinti vertinimo subjektams, subjektų išvados dėl SPAV apimties nustatymo dokumento pateiktos 3 priede. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano SPAV ataskaita parengta įvertinant SPAV apimties nustatymo dokumente numatytą SPAV ataskaitos apimtį, joje nagrinėjamus klausimus, informacijos apimtį ir išsamumą.

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo pagrindiniai tikslai yra:

- nustatyti, apibūdinti ir įvertinti galimas reikšmingas magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai;
- užtikrinti konsultavimąsi su valstybės ir savivaldybės institucijomis, visuomene bei atsižvelgti į šių konsultacijų ir kitų viešumą užtikrinančių procedūrų rezultatus;
- užtikrinti, kad magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano organizatorius turėtų išsamią ir patikimą informaciją apie galimas reikšmingas šio plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai ir atsižvelgs į ją.

1.1.1 lentelė. Planavimo organizatorius, specialiojo plano ir planavimo dokumentų rengėjas

Planavimo organizatorius:	SPAV dokumento rengėjas:
Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos Adresas: J. Basanavičiaus g. 36/2 LT – 03109, Vilnius Telefonas: (8 5) 232 9600 Faksas: (8 5) 232 9609 El. paštas: lakd@lakd.lt .	UAB „Kelprojektas“ Adresas: I. Kanto g.25, LT – 44296 Kaunas Telefonas: (8 37) 302532 Faksas: (8 37) 205227 Kontaktiniai asmenys: Grupės vadovas Darius Šaliūnas, el. paštas: darius.saliunas@kelprojektas.lt Aplinkosaugos specialistė Ramunė Venclovaitė, el. paštas: ramune.venclovaite@kelprojektas.lt

Plano pavadinimas

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstravimo specialusis planas.

¹ <http://www.am.lt/VI/files/0.963772001168320854.pdf>

Planavimo pagrindas

Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2013-01-16 įsakymas Nr. V-17 „Dėl specialiųjų planų rengimo“.

Planavimo tikslai ir uždaviniai

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano rengimo tikslas nustatytas 2014-06-03 sutartyje Nr. S-360, sudaryta tarp planavimo organizatoriaus Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir rengėjo UAB „Kelprojektas“, bei Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2014-12-15 Specialiojo plano planavimo darbų programoje (Nr. 6-707).

Specialiojo plano tikslas: suformuoti ir rezervuoti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda–Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstravimui reikalingo žemės sklypo (kelio juostos) ribas, nustatyti visuomenės poreikiams paimti reikalingos žemės plotą (nustatant ar pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą).

Subjektai, išdavę sąlygas specialiojo plano rengimui

- Nacionalinė žemės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos rajono skyrius, 2013-03-05, rašto Nr. 12PLS-(14.12.42)-24;
- TEO LT, AB, 2013-02-12, rašto Nr. 03-2-05-244;
- Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono Aplinkos apsaugos departamentas, 2013-02-28, rašto Nr. (4)-LV4-580;
- AB LESTO, 2013-02-28, rašto Nr. TS-43530-13-0488;
- AB „Klaipėdos vanduo“, 2013-02-13, rašto Nr. 2013/S.6/3-133;
- Klaipėdos visuomenės sveikatos centras, 2013-02-12, rašto Nr. GE2-20;
- Klaipėdos rajono savivaldybės administracijos Architektūros ir urbanistikos skyrius, 2013-02-07, rašto Nr. (12.13)Ar.5-148;
- AB LITGRID, 2013-02-06, rašto Nr. SD-648;
- Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinis padalinys, 2013-02-05, rašto Nr. (12.12.-KL)2KL-233;

SPAV vertinimo subjektai

- Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamentas;
- Klaipėdos visuomenės sveikatos centras;
- Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba prie Aplinkos ministerijos;
- Kultūros paveldo departamentas prie Kultūros ministerijos Klaipėdos teritorinis padalinys;
- Klaipėdos rajono savivaldybė;
- Pajūrio regioninio parko direkcija
- Visuomenė;

1.2. Specialiojo plano sąsaja su kitais planais ir programomis

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialusis planas pradėtas rengti remiantis 2014 m. birželio 3 d. sutartimi Nr. S-360, sudaryta tarp planavimo organizatoriaus Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir rengėjo UAB „Kelprojektas“ atsižvelgiant į planavimo tikslus ir uždavinius. Specialusis planas rengiamas remiantis Lietuvos Respublikos įstatymais, Vyriausybės nutarimais, taisyklėmis ir kitais norminiais dokumentais reglamentuojančiais planavimą, taip pat Planavimo sąlygų sąvadu bei planuojamai teritorijai taikomais galiojančio lygmens teritorijų planavimo dokumentų sprendinių ir kitų strateginių dokumentų bei programų nuostatų reikalavimais.

Rengiant specialiojo plano koncepciją, vadovautasi parengtais, rengiamais ir (ar) patikslintais planavimo dokumentais:

- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas, patvirtintas 2011-02-24 Klaipėdos r. savivaldybės tarybos sprendimu, Nr. T11-111;
- Klaipėdos apskrities teritorijos bendrasis (generalinis) planas (rengiamas, nepatvirtintas);

Planuojamai teritorijai taikomi specialiųjų planų nuostatų reikalavimai:

- Kretingalės kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projektas, patvirtintas 1999-12-30 Klaipėdos aps. viršininko įsakymu Nr. 2756 ir Kretingalės kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projekto papildymai, patvirtinti Klaipėdos apskrities viršininko 2004-06-11 įsakymu Nr. 13.6-1923, 2005-12-02 įsakymu Nr. 13.6-5423, 2006-12-22 įsakymu Nr. 13.5-6835, 2010-06-28 įsakymu Nr. 4-3736-(1.3);
- Kretingalės kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projektas, patvirtintas 2011-12-29 Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos rajono žemėtvarkos skyriaus įsakymu Nr. 12VĮ-(14.12.2)-2562;
- Girkalių kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projektas, patvirtintas Klaipėdos apskrities viršininko 2000-06-05 įsakymu Nr. 1279 ir Girkalių kadastro vietovės žemės reformos žemėtvarkos projekto papildymai, patvirtinti Klaipėdos apskrities viršininko 2004-09-16 įsakymu Nr. 13.6-2965, 2005-12-29 įsakymu Nr. 13.6-6172, 2006-10-24 įsakymu Nr. 13.6-5454, 2008-11-25 įsakymu Nr. 4-8180-(1.3);
- Nacionalinės žemės tarnybos prie Žemės ūkio ministerijos Klaipėdos rajono žemėtvarkos skyriaus įsakymai 2010-12-10 Nr. Ž12-1178, 2011-12-27 Nr. 12VĮ-(14.12.2)-2525;
- Klaipėdos rajono savivaldybės vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialiuoju planu, patvirtintu 2011-12-22 Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T11-781;
- Girkalių gyvenvietės aplinkos inžinerinės infrastruktūros ir susisiekimo vystymo specialiuoju planu, patvirtintu 2012-10-25 Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T11-669;
- Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos miškų išdėstymo žemėtvarkos schema, reg. Nr. 003553000658;
- Kalotės-Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiuoju planu, patvirtintu 2014-04-24 Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T11-213).

Rengiant magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialųjį planą atsižvelgta į šiuos rengiamus specialiuosius planus:

- Klaipėdos rajono savivaldybės kraštovaizdžio tvarkymo specialusis planas;
- Pajūrio regioninio parko ir jo zonų bei buferinės zonos ribų ir pajūrio regioninio parko tvarkymo planais.

Remiantis Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendroju planu², techninės automobilių kelių būklės gerinimas juos rekonstruojant, stiprinant bei atstatant dangas, asfaltuojant žvyrkelius, diegiant eismo saugumo priemones yra vienas iš pagrindinių susisiekimo sistemos prioritetų Klaipėdos rajono savivaldybėje.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijai numatomas svarbus vaidmuo kuriant veiksmingą, lanksčią ir saugią susisiekimo sistemą, skatinančią šalies ūkio raidą, ekonominį patrauklumą, užtikrinančią būtiną žmonių mobilumą.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane pažymėta, pagal 2002-2015 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą pradedami rekonstrukcijos darbai

² Klaipėdos rajono bendrasis planas patvirtintas Klaipėdos rajono savivaldybės tarybos 2011-02-24 sprendimu Nr. T11-111. Prieiga per internetą: <http://klaipedos-r.lt/oldweb/?lt=1252479830> [žiūrėta: 2014-07-31].

tokiuose svarbiuose kelių ruožuose kaip A13 Klaipėda-Liepoja, kad svarbu pagerinti eismo sąlygas, panaikinti transporto spūstis, pagerinti eismo saugą. Taip pat pažymėta, kad rajoninis kelias Nr. 2217 Klaipėda-Dargužiai-susikirtimas su magistraliniu keliu A13 numatomas kaip šiaurinis išvažiavimas iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, tačiau jo kategorijos pakeitimas turi būti išnagrinėtas Pajūrio regioninio parko specialiajame plane, atsižvelgiant į aplinkosaugos reikalavimus.

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas turėtų didelę reikšmę Klaipėdos rajono savivaldybėje: palaikytų bei skatintų kaimiškųjų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę, gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bemotorio transporto eismo dalyviams. Susisiekimo infrastruktūros tobulinimas ir plėtra yra vienas svarbiausių uždavinių nurodytų Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane.

Magistralinio kelio A13 rekonstrukcija numatyta Palangos miesto bendrajame plane³, magistralinio kelio A13 rekonstrukcija yra vienas iš Klaipėdos apskrities automobilių kelių plėtros ir modernizavimo sprendinių, numatytų Klaipėdos apskrities teritorijos bendrajame (generaliniame) plane⁴, taip pat pažymėta, kad magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja techninių parametrų gerinimui ir kelio rekonstrukcijai bus rezervuojamos teritorijos.

Klaipėdos r. plėtros strateginiame plane 2009-2020 m.⁵ paminėta, kad Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane numatyti šie svarbiausi automobilių keliai, jungiantys Klaipėdos rajono savivaldybės teritoriją su kitais šalies administraciniais centrais ir užsienio valstybėmis - transeuropinio tinklo koridorius: magistralinis kelias A13 (E272) Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Palanga-Klaipėda. Kelias sudaro reikšmingą šiaurės-pietų kryptimi besitęsiantį transporto koridorių, kuris ir vėliau tarnaus tranzitiniams srautams judant tarp Latvijos Respublikos ir Karaliaučiaus srities bei perskirstant poilsiautojų srautus į rekreacines ir poilsines teritorijas vasaros sezono metu.

Aktualios iškarpos iš bendrųjų planų pateiktos 7 priede.

Rengiant magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialųjį planą vadovaujamosi šiais dokumentais:

- Teritorijų planavimo dokumentų sprendinių poveikio vertinimo tvarkos aprašas, patvirtintas 2004-07-16 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 920 „Dėl teritorijų planavimo dokumentų sprendinių poveikio vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Teritorijų planavimo įstatymas priimtas 1995-12-12 Lietuvos Respublikos Seimo Nr. I-1120;
- Lietuvos Respublikos Saugomų teritorijų įstatymas priimtas 2001-12-04 Lietuvos Respublikos Seimo Nr. IX-628;
- Lietuvos Respublikos elektroninių ryšių įstatymas, priimtas 2004-04-15 Lietuvos Respublikos Seimo Nr. IX-2135;
- Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos direktoriaus 2011-10-14 įsakymas Nr. 1V-978 „Dėl elektroninių ryšių infrastruktūros įrengimo, žymėjimo, priežiūros ir naudojimo taisyklių patvirtinimo“;
- Planų ir programų strateginio pasekmių aplinkai vertinimo tvarkos aprašas patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004-08-18 nutarimu Nr. 967;

³ Palangos miesto bendrasis planas patvirtintas 2008-12-30 Palangos m. savivaldybės tarybos sprendimu, Nr. T2-317. Palangos m. bendrajame plane yra numatyta užmiesčio kelių tinklo plėtra. Magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja rekonstrukcija yra įtrauktas į 2002-2015 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės Kelių priežiūros ir plėtros programą (KPPP), kelio 12-16,40 km, 17,20-19,20 km realizacija numatoma po 2015 metų. Prieiga per internetą: <http://www.palanga.lt/index.php?1309419080> [žiūrėta: 2014-08-07].

⁴ Prieiga per internetą: <http://www.am.lt/VI/index.php#a/14943> [žiūrėta: 2014-10-29].

⁵ Prieiga per internetą: <http://www.klaipedos-r.lt/go.php/lit/Klaipedos-rajono-pletros-strateginis-planasiki-2020-m/992> [žiūrėta: 2014-10-20].

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992-05-12 nutarimas Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2010-07-14 įsakymas Nr. D1-96 „Dėl gamtinio karkaso nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos energetikos ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011-01-24 įsakymas Nr. 1-10-D1-61 „Dėl infrastruktūros plėtros (šilumos, elektros, dujų ir naftos tiekimo tinklų) specialiųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008-03-12 nutarimas Nr. 206 „Dėl kriterijų, pagal kuriuos medžiai ir krūmai, augantys ne miškų ūkio paskirties žemėje, priskiriami saugotiniams, sąrašo patvirtinimo ir medžių ir krūmų priskyrimo saugotiniams“;
- Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymas, priimtas 2004-10-26 Lietuvos Respublikos Seimo, Nr. IX-2499;
- Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2011-06-13 įsakymas Nr. V604 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“ patvirtinimo“;
- Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus 2010-04-01 įsakymas Nr. V-88 „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Kelių eismo triukšmo mažinimas ARP-T 10 patvirtinimo“ priedai;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006-11-24 įsakymas Nr. 3-453/D1-549 „Dėl susisiekimo komunikacijų specialiųjų planų rengimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2007-05-10 įsakymas Nr. V-362 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios aplinkos ore“ patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007-06-11 įsakymas Nr. D1-329/V-469 „Dėl teršalų, kurių kiekis aplinkos ore ribojamas pagal Europos Sąjungos kriterijus, sąrašo ir teršalų, kurių kiekis aplinkos ore ribojamas pagal nacionalinius kriterijus, sąrašo ir ribinių aplinkos oro užterštumo verčių patvirtinimo“;
- Statybos techninių reikalavimų reglamentas STR 2.06.01:1999 Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos;
- Lietuvos Respublikos Civilinio kodeksas;
- Lietuvos Respublikos statybos įstatymas priimtas 1996-03-19 Lietuvos Respublikos Seimo Nr. I-1240;
- Lietuvos Respublikos Kelių įstatymas, priimtas 1995-05-11 Lietuvos Respublikos Seimo Nr. I-891;
- Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas priimtas 2000-10-12 Lietuvos Respublikos Seimo Nr. VIII-2043;
- Lietuvos Respublikos Žemės įstatymas priimtas 1994-04-26, Lietuvos Respublikos Seimo Nr. I-446;
- Lietuvos Respublikos Aplinkos apsaugos įstatymas priimtas 1992-01-21, Lietuvos Respublikos Seimo Nr. I-2223;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005-08-25 nutarimas Nr. 924 „Dėl prašymų paimti žemę visuomenės poreikiams pateikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir žemės paėmimo visuomenės poreikiams projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005-06-02 įsakymas Nr. D1-282 „Dėl Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano patvirtinimo“;
- Palangos miesto bendrasis planas patvirtintas 2008-12-30 Palangos m. savivaldybės tarybos sprendimu, Nr. T2-317;

Techninis projektas bus rengiamas atsižvelgiant į aktualias teisės aktų redakcijas.

1.3. Planavimo dokumentuose numatyti pagrindiniai teritorijos vystymo sprendiniai

1.3.1 lentelė. Planavimo dokumentuose numatyti pagrindiniai teritorijos vystymo sprendiniai

Planavimo dokumentas	Sprendiniai, tiesiogiai susiję su kelio A13 rekonstrukcija
Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas	<p>Bendrojo plano „Gyvenamųjų vietovių tinklas ir socialinė infrastruktūra“ brėžinyje nagrinėjamas magistralinis kelias pažymėtas kaip I lygmens – IB kategorijos šalies urbanistinės integracijos ašis⁶. Urbanistinės integracijos ašys (jungtys) pasižymi koncentruojančiu urbanistiniu poveikiu ir yra gyventojų traukos židiniai bei įvairiapusiškos veiklos paspartinto vystymo prielaida, integruojančia į bendrą urbanizacijos procesą kaimiškąsias vietas ir spartindama teritorijų raidą.</p> <p>Urbanistinės integracijos ašys yra svarbiausias ir aktyviausias gyvenamųjų vietovių tinklo elementas, kuris užtikrina miestų ir kaimiškųjų gyvenamųjų vietovių teritorinius ryšius, palaiko ar skatina kaimiškųjų vietovių gyvybingumą.</p> <p>Pagal Klaipėdos r. bendrąjį planą nagrinėjama kelių supa priemiestinės perspektyvinės urbanistinės plėtros teritorija. Užtikrinti urbanistinių jungčių funkcionavimą, sudarant palankias sąlygas ryšiams tarp skirtingo rango gyvenamųjų vietovių ir gretimų rajonų urbanistine sistema yra vienas iš tikslų optimaliai formuojant gyvenamąsias vietas.</p> <p>Minėtame bendrajame plane pažymėta, kad pagal 2002-2015 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą pradedami rekonstrukcijos darbai tokiuose svarbiuose kelių ruožuose kaip A13 Klaipėda-Liepoja. Klaipėdos miesto prieigose ši kelių planuojama rekonstruoti iki keturių eismo juostų.</p> <p>Rajoninis kelias Nr. 2217 Klaipėda-Dargužiai-Susikirtimas su magistraliniu keliu A13 numatomas kaip šiaurinis išvažiavimas iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, tačiau jo kategorijos pakeitimas turi būti išnagrinėtas Pajūrio regioninio parko specialiajame plane, atsižvelgiant į aplinkosaugos reikalavimus.</p>
Klaipėdos apskrities teritorijos bendrasis (generalinis) planas	<p>Šiame bendrajame (generaliniame) plane, siekiant subalansuotos regiono transporto infrastruktūros plėtros, numatyta rekonstruoti kai kuriuos magistralinius kelių A11 Šiauliai-Palanga ir A13 Klaipėda-Liepoja ruožus ir krašto kelią Nr. 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda ruožą Klaipėda-Šilutė (iki Pagėgių savivaldybės ribos).</p> <p>Numatyti Klaipėdos apskrities automobilių kelių plėtros ir modernizavimo sprendiniai, susiję su šiuo specialiuoju planu - atskiro kelio ruožo dangos stiprinimas/ rekonstravimas (2011-2015 m.). Numatyta preliminariai rezervuojamos teritorijos automobilių kelių tinklo techninių parametru gerinimui ir kelių rekonstrukcijai kelyje A13 Klaipėda-Liepoja.</p>
Klaipėdos rajono vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo infrastruktūros plėtros specialusis planas	<p>Remiantis specialiojo plano brėžiniu, nagrinėjama magistralinio kelio A13 atkarpos teritorija yra decentralizuotoje viešo vandens tiekimo aptarnavimo zonoje. Nagrinėjama teritorija nepatenka į vandenvietes ar vandenvietės apsaugos juostas. Pagal šį specialųjį planą nagrinėjamoje teritorijoje nėra nei esamų nei numatomų nuotekų valymo įrenginių.</p>
Girkalių gyvenvietės aplinkos inžinerinės infrastruktūros ir susisiekimo vystymo specialiuoju planu	<p>Šiame specialiajame plane magistralinis kelias A13 yra pažymėtas kaip pagrindinė susisiekimo ašis su aplinkinėmis teritorijomis. Magistraliniam keliui A13 nustatoma 70 m kelių apsaugos zona nuo kelio briaunos. Magistraliniam keliui A13 nustatyta 39 metrų kelio juosta. Specialiajame plane pažymėta, kad siekiant sumažinti esamų nuovažų nuo magistralinio kelio į planuojamą teritoriją, palei magistralinį kelią A13 numatytas jungiamasis kelias (gatvė) prie valstybinės reikšmės kelių. Taip naikinama dvi esamos nuovažos nuo magistralinio kelio į esamas Letūkų ir Graudūšių gatves. Jungiamasis kelias numatytas magistralinio kelio apsaugos zonos ribose. Panaikinus esamas nuovažas iš magistralės A13 į Letūkų ir Graudūšių gatves. Į planuojamą teritoriją liks 3 nuovažos nuo magistralės A13. Nuovažos liks į Alsekių ir Palangos gatvę bei į rajoninį kelią Nr. 2218.</p> <p>Patekimas į planuojamą teritoriją gali keistis, ateityje vykdant magistralinio kelio A13 rekonstravimo darbus.</p> <p>Girkalių gyvenvietę pagrindinės automobilių eismo jungiančiąja gatve turėtų išlikti Palangos gatvė bei rajoninis kelias Nr. 2242 Letūkai-Girkaliai. Kitos pagal svarbą turėtų likti Sodų, Nemirsetos, Alsekių gatvės, rajoninis kelias Nr. 2218 Kretingalė-Bruzdeilynas.</p>

⁶ Urbanistinės integracijos ašys traktuojamos kaip urbanistinių centrų ir stambesnių kaimo gyvenamųjų vietovių jungtys, prie kurių yra didesnė gyvenamųjų vietovių ir gyventojų koncentracija, paprastai sutampančios su magistralinių ir krašto kelių (atskirais atvejais ir rajoninių) tinklu.

	<p>Teritorijoje numatytos vieno lygio sankryžos. Gatvių GTV52, GTV54 ir GTV56 sankirtoje numatyta žiedinė sankryža. Nuovažoje rajoninio kelio Nr. 2253 (Klaipėdos pl.) su magistrale A13, esant poreikiui, perspektyvoje numatyta dviejų lygių sankryža, kurios įgyvendinimas bus sprendžiamas atskiru teritorijų planavimo dokumentu.</p> <p>Specialiajame plane siūloma pagal galimybes atnaujinti keliukus, įrengti dviračių takus. Esančių kelių dangų atnaujinimą bei naujų dangų formuojamiems keliams įrengimą siūloma numatyti techniniais projektais, įvertinant aplinkosaugos reglamentų reikalavimus.</p> <p>Specialiajame plane paminėta, kad Girkalių gyvenvietėje dujofikavimas galimas įrengus vidutinio slėgio dujotiekio tinklus. Tam reikia prisijungti prie magistralinio dujotiekio, esančio prie magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja, numatyti vietą dujų skirstymo stotiai, išlaikant normatyvinį atstumą nuo gyvenamųjų teritorijų. Dujos turėtų būti atvedamos į planuojamą teritoriją gatve GTV28 (Palangos g.). Tuo tikslu tarp aukšto slėgio dujotiekio magistralės, esančios šalia magistralinio kelio A13 Klaipėda – Liepoja bei įvado į Girkalių gyvenvietę, turėtų būti parinkta vieta dujų skirstymo stoties statybai bei aukšto slėgio dujotiekio atšakos nuo magistralės iki dujų skirstymo stoties įrengimui.</p>
<p>Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos miškų išdėstymo žemėtvarkos schema</p>	<p>Remiantis miškų kadastro duomenimis nagrinėjamas kelias miškų nekerta, tačiau ruože nuo 18,2 iki 18,3 km priartėja (per ~ 18-25 m, kairėje pusėje) prie valstybinės reikšmės, III grupei (apsauginiai miškai) priklausančio miško, taip pat ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km priartėja per ~ 9 m (dešinėje pusėje) priklausantis IV grupei miškas (ūkiniai miškai), ir ruože ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km priartėja per ~ 16-25 m (kairėje) Pajūrio regioninio parko teritorijoje esantis valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausantis miškas.</p>
<p>Kalotės-Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialusis planas;</p>	<p>A13 automagistralė Klaipėda-Liepoja ir krašto kelias Nr. 168 Klaipėda-Kretinga yra pagrindinės gatvės-keliai, kurie apriboja Kalotės-Purmalių gyvenvietes. Tai, kad šalia teritorijos praeina pagrindinė Lietuvos transporto ašis (kelias A13), susisiekimo prasme yra didelis privalumas, sudarantis svarbias prielaidas ekonominės ir socialinės veiklos plėtrai.</p> <p>Remiantis specialiuoju planu, nagrinėjamoje teritorijoje centralizuotos vandens sistemos nėra. Pagal suplanuotus detaliuosius planus Purmalių ir Kalotės dalies (esančios prie Purmalių gyvenvietės, A13 ir Klaipėda-Kretinga kelių sankirtos) gyvenvietėse vandens tiekimui naudojami arteziniai šuliniai, gręžtiniai šuliniai bei vandens gręžiniai, tačiau detaliuosiuose planuose esant galimybei rekomenduojama prisijungti prie miesto centralizuotų vandentiekio tinklų.</p> <p>Remiantis Kalotės-Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiuoju planu, palei nagrinėjamą kelią A13 numatoma nutiesti skirstomojo dujotiekio tinklus.</p> <p>Dėl eismo saugos reikalavimų sankryžų (tarp jų ir nuovažų) su šalutiniais keliais kiekis valstybinės reikšmės keliuose griežtai ribojamas. Specialiojo plano susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros sprendiniuose siūlomas lygiagretus magistraliniam keliui A13/E272 jungiamasis kelias privažiavimams prie šalia valstybinio kelio esančių sklypų užtikrinti. Jungiamasis kelias turėtų būti įrengtas infrastruktūros koridoriuje, valstybinio kelio A13/E272 apsaugos zonos ribose tarp jau esančių nuovažų. Specialiuoju planu taip pat numatomas perspektyvinis jungiamasis kelias Normantų k. Šis jungiamasis kelias prasidėtų nuo už planuojamos teritorijos ribų esančio magistralinio kelio A13/E272 ir rajoninio kelio Nr. 2245 sankryžos ir tęstųsi iki geležinkelio linijos, kur susijungtų su planuojamu Geležinkelio g. tęsiniu. Jungiamasis kelias turėtų būti įrengtas infrastruktūros koridoriuje, numatytame valstybinio kelio A13/E272 apsaugos zonos ribose.</p> <p>Specialiajame plane paminėta, kad Klaipėdos rajono bendrajame plane numatytų urbanizuoti teritorijų prie magistralinių kelių A13 Klaipėda-Liepoja (ruože nuo Jakų žiedo iki Normantų sankryžos) vietinės reikšmės susisiekimo komunikacijų (kelių ir gatvių) plėtros schemoje siūlomi pėsčiųjų dviračių takai taip pat patenka į šiuo specialiuoju planu planuojamą teritoriją. Dalis pėsčiųjų ir dviračių takų sutampa su Kalotės-Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiojo plano sprendiniais.</p>
<p>Klaipėdos rajono savivaldybės kraštovaizdžio tvarkymo specialusis planas (rengiamas)</p>	<p>Remiantis Klaipėdos r. savivaldybės teritorijos kraštovaizdžio tvarkymo specialiojo plano koncepcijos „Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos problemiškas“ brėžiniu nagrinėjamo kelio A13 ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km dešinėje kelio pusėje esančios teritorijos (arealo pavadinimas „Gibišėliai“) išskirtas kaip vidutiniškai problemiškos, kairėje trasos pusėje (arealo pavadinimas „Kunkiai“) pažymėtas didelis problemiškas.</p> <p>Klaipėdos rajono savivaldybės kraštovaizdžio tvarkymo specialiajame plane išskirta viena iš probleminių situacijų yra – vaizdingų kelių atkarpų išsaugojimo ir vystymo, kuri aktuali Klaipėdos-Palangos kelio A13 ruože. Šiame ir kituose panašiuose ruožuose svarbu suderinti kraštovaizdžio vaizdingumą saugančius bei kelių vizualinio raiškumo ir eismo saugumo funkcinius prioritetus.</p>

	<p>Kita specialiajame plane išskirta probleminė situacija – infrastruktūros ir urbanistinių koridorių vystymo bei reklaminių stendų statymo problema, kuri aktualiausia ties pagrindiniais Klaipėdos rajono savivaldybės urbanistiniais centrais (Gargždai, Dvilai, Priekulė, Slengiai) bei koridoriais (A1, A13, 141). Reklaminių stendų statymas keičia kraštovaizdžio vizualinę struktūrą ir tuo pačiu jo kokybines charakteristikas. Šios problemos ypač aktualios urbanistinių – infrastruktūros koridorių atkarpose Klaipėda – Palanga, Klaipėda – Kretingalė, Klaipėda – Šilutė, Klaipėda – Gargždai - Vėžaičiai bei Gargždai – Dvilai.</p> <p>Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos kraštovaizdžio tvarkymo plane parengti du koncepcijos variantai, kurie neprieštaruoja aplinkosauginėms kraštovaizdžio tvarkymo nuostatoms, prisideda prie jo geoekologinio, etnokultūrinio ir estetinio potencialų vystymo, tvarios raidos, skirtas dėmesys kraštovaizdžio vystymo aplinkosauginiams prioritetams, ūkinių ir aplinkosauginių teritorinių prioritetų derinimui ir kraštovaizdžio potencialo (geoekologinio, etnokultūrinio bei estetinio) vystymo hierarchiniam diferencijavimui. Taip pat mažinamas urbanistinio vystymo, o didinamas tausojančio bioproductinio naudojimo strategijos teritorijų plotas.</p>
--	---

1.4. Bendri magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos poreikį lemiantys faktoriai

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija planuojama Klaipėdos apskrityje, Klaipėdos rajono teritorijoje, Kretingalės seniūnijoje.

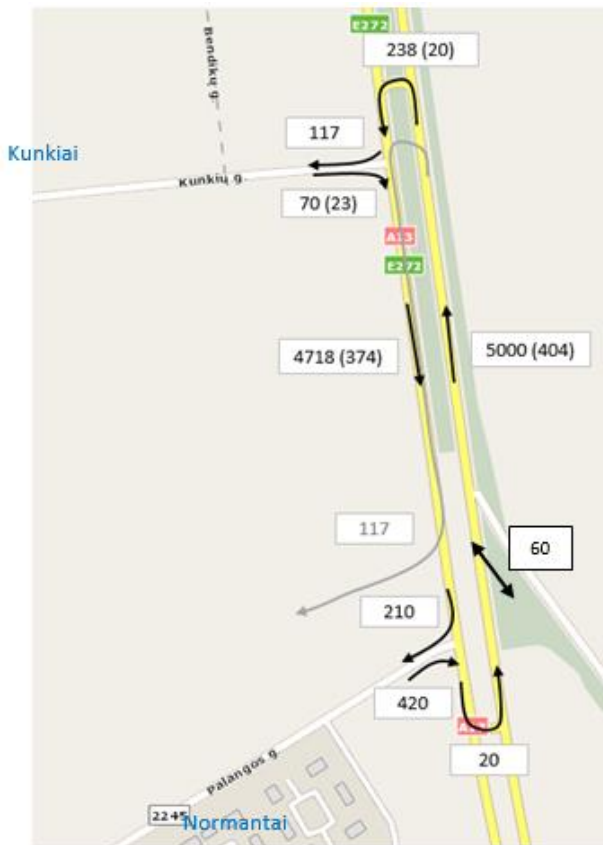
Sistemiškai kurti ekonomišką transporto sistemą naikinant barjerus tarp skirtingų susisiekimo rūšių, maksimaliai panaudojant kelių transporto infrastruktūros pajėgumus, optimizuojant eismo srautus, integruojant eismo saugos sprendimus, kuriant naujas intelektualias mobilumo sistemas urbanistinei aplinkai yra svarbiausias Europos Sąjungos tikslas susisiekimo srityje. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijai numatomas svarbus vaidmuo kuriant veiksmingą, lanksčią ir saugią susisiekimo sistemą, skatinančią šalies ūkio raidą, ekonominį patrauklumą, užtikrinančią būtiną žmonių mobilumą.

Nagrinėjamas magistralinis kelias A13 (E272) transeuropinio tinklo koridorius Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Palanga-Klaipėda ir TEN-T tinklo kelias Mikytų sankryža-Šilutė-Klaipėda (dalis krašto kelio 141 Kaunas-Jurbarkas-Šilutė-Klaipėda) su Priekulės aplinkkelio sudaro reikšmingą šiaurės – pietų kryptimi besitęsiantį transporto koridorių, kuris ir ateityje tarnaus tranzitinių srautų judėjimui tarp Latvijos Respublikos ir Karaliaučiaus srities bei poilsiautojų srautų persikirstymui į rekreacines ir poilsines teritorijas vasaros sezono metu.

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas turėtų didelę reikšmę Klaipėdos rajono savivaldybėje: palaikytų bei skatintų kaimiškųjų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę, gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bemotorio transporto eismo dalyviams. Susisiekimo infrastruktūros tobulinimas ir plėtra yra vienas svarbiausių uždavinių nurodytų Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane.

Kelyje Nr. A13 Klaipėda-Liepoja eismo intensyvumą fiksuoja skaičiuoklis-klasifikatorius, artimiausias esantis 16,66 km. Pagal 2013 metų duomenys šiame poste VMPEI sudarė 10277 aut./p., iš jų 793 aut./p. – krovininių.

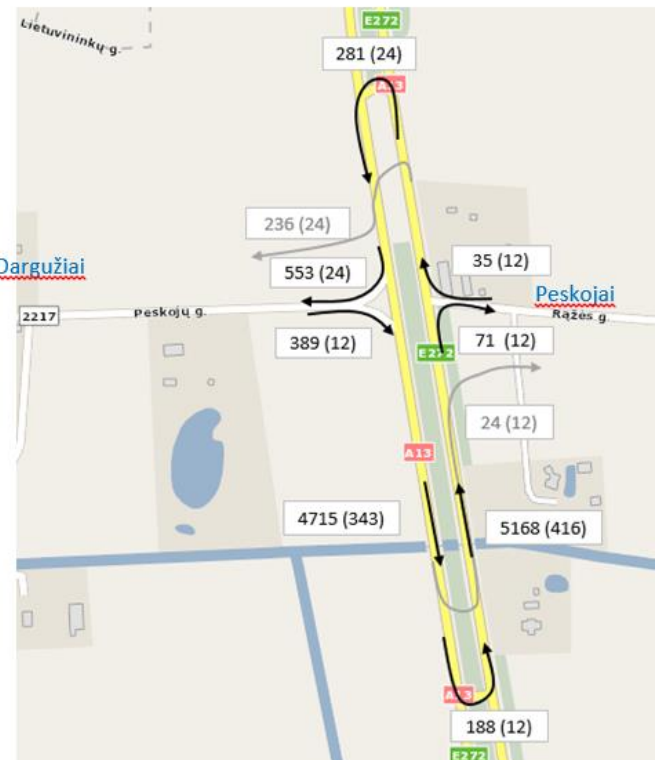
2014-07-28 buvo atlikti natūriniai eismo intensyvumo tyrimai, stebėjimo duomenys išvesti į vidutinį metinį paros eismo intensyvumą (VMPEI), duomenys pateikiami 1.4.1 – 1.4.6 pav.).



1.4.1 pav. VMPEI (aut./parą)

Kairėje kelio pusėje esančios Normantų gyvenvietės užstatymas siekia 80 proc., o dešinėje tik 15 proc. Prognozuojama, kad po užstatymo VMPEI sankryžoje su Palangos gatve (kairė) išaugs 20 proc., o sankryžoje, esančioje dešinėje pusėje į Normantus VMPEI sudarys apie 220 aut./parą.

Kunkių gyvenvietė apstatyta 30 proc. Prognozuojama, kad po pilno apstatymo VMPEI sankryžoje su Kunkių gatve sudarys 680 aut./parą.



1.4.2 pav. VMPEI (aut./parą)

Peskojų gyvenvietės užstatymas šiuo metu sudaro 25 proc. Prognozuojama, kad po pilno užstatymo VMPEI sankryžoje su Ražės gatve į Peskojus sudarys apie 420 aut./parą.

Tuo tarpu kairėje kelio pusėje esanti Dargužių gyvenvietė apstatyta tik 15 proc. Prognozuojama, kad po apstatymo VMPEI sankryžoje su Peskojų gatve į Dargužius sudarys apie 1430 aut./parą.



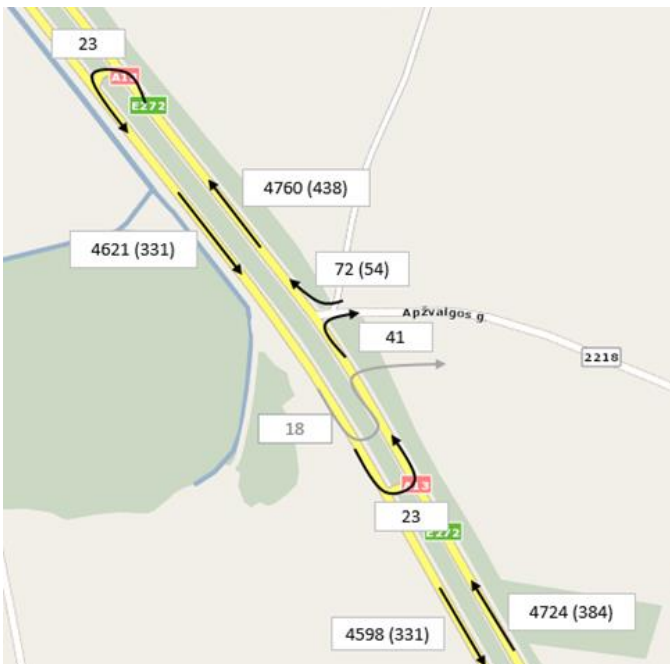
1.4.3 pav. VMPEI (aut./parą)

Grabių gyvenvietė užstatyta taip pat tik 15 proc. Po apstatymo prognozuojama, kad sankryžoje su Grabių gatve VMPEI sudarys apie 230 aut./parą.

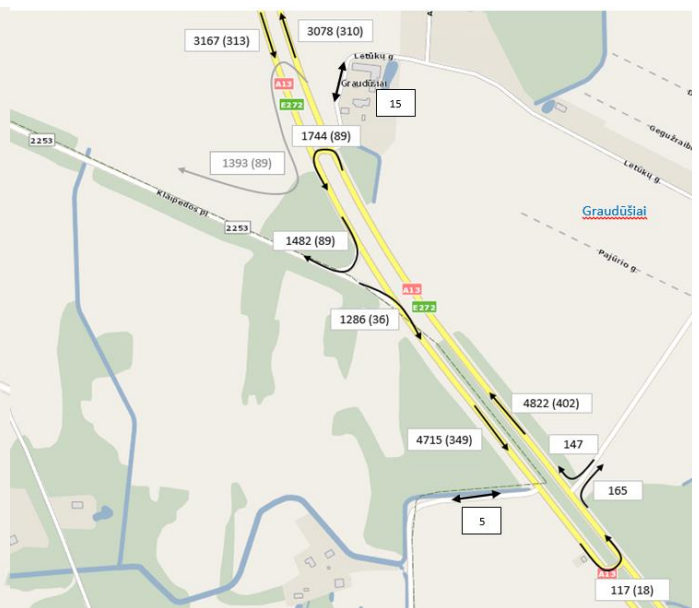


1.4.4 pav. VMPEI (aut./parą)

Bruzdėilyno gyvenvietės užstatymas taip pat nebaigtas, šiuo metu sudaro tik 15 proc. Prognozuojama, kad po užstatymo sankryžoje į Bruzdėilyną VMPEI sudarys apie 360 aut./parą.



1.4.5 pav. VMPEI (aut./parą)

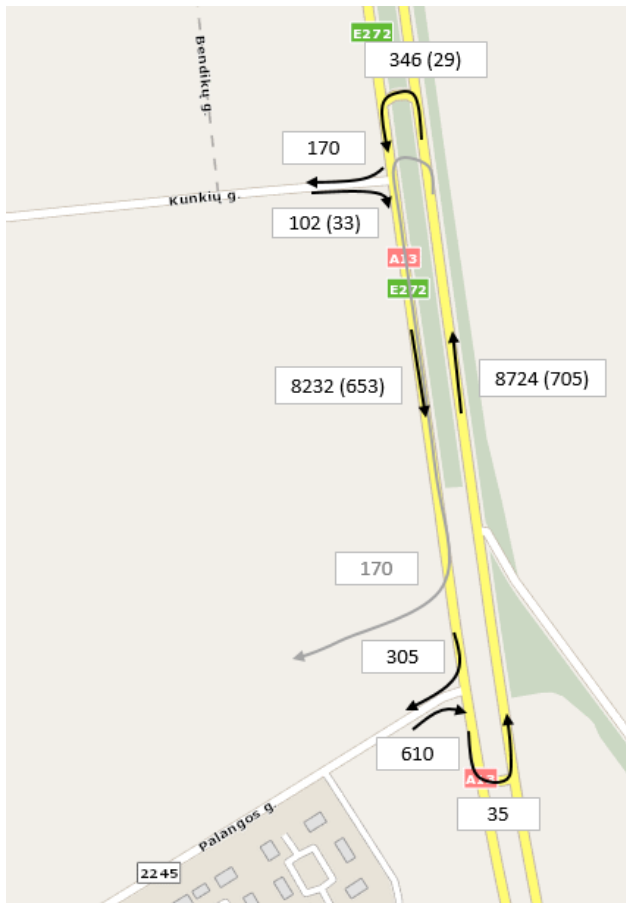


*Pilkai pažymėta kiek iš apsisukusių nusuka į Nemirsetą.

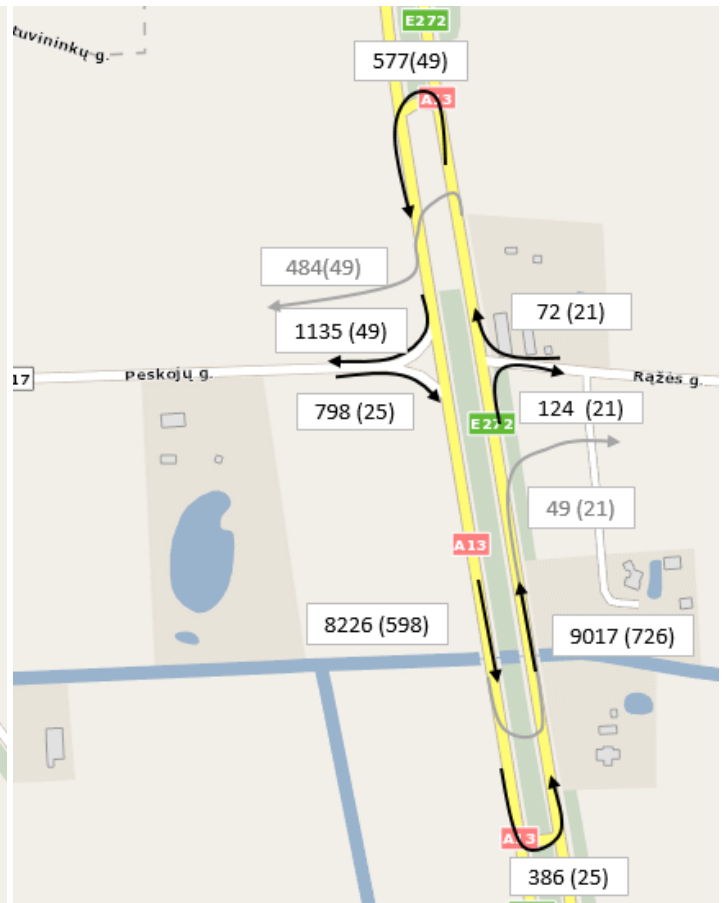
1.4.6 pav. VMPEI (aut./parą)

Šiuo metu Graudūšių gyvenvietė apstatyta tik apie 10 proc. Prognozuojama, kad po apstatymo sankryžoje į Graudūšius ir Girkalius VMPEI sudarys apie 700 aut./parą.

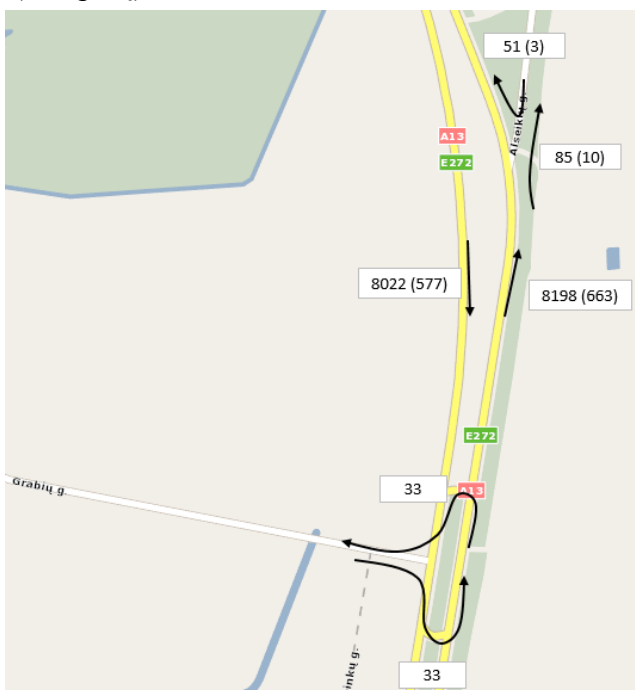
Didžiausias eismo intensyvumas nagrinėjamame ruože fiksuojamas vasaros metu (liepos mėnesį). Eismo intensyvumas liepos mėnesiais pateiktas 1.4.7-1.4.11 pav.



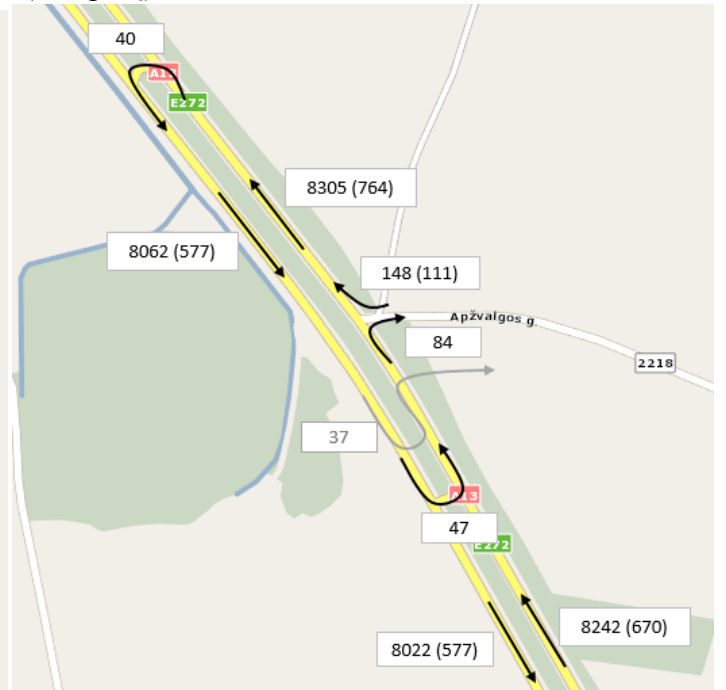
1.4.7 pav. Eismo intensyvumas liepos mėn. (aut./parą)



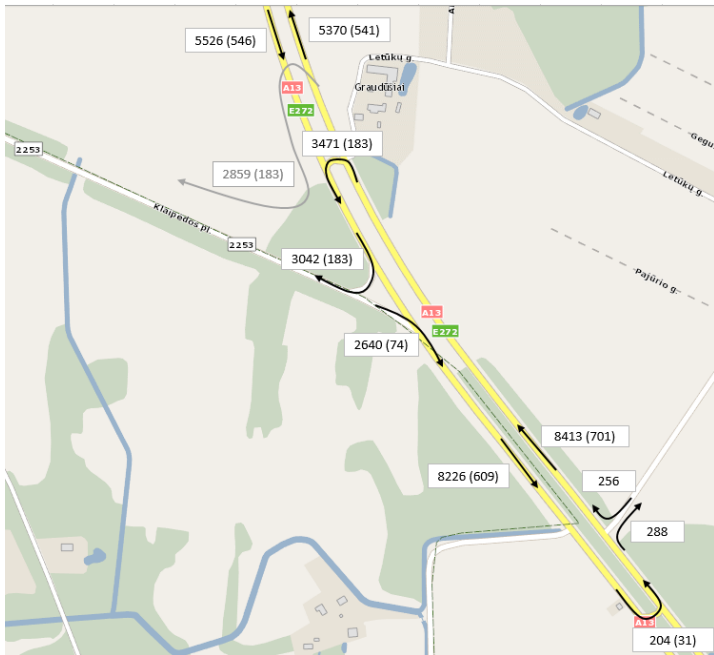
1.4.8 pav. Eismo intensyvumas liepos mėn. (aut./parą)



1.4.9 pav. Eismo intensyvumas liepos mėn. (aut./parą)

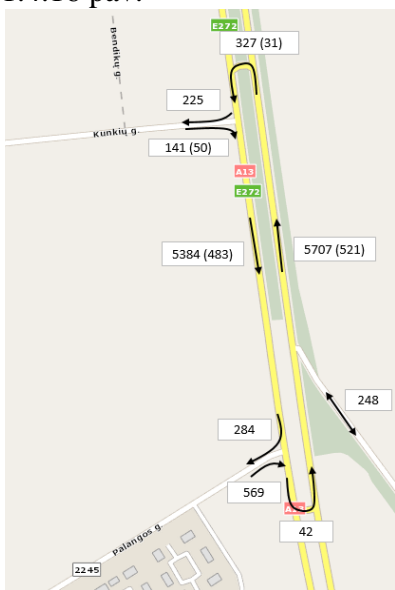


1.4.10 pav. Eismo intensyvumas liepos mėn. (aut./parą)

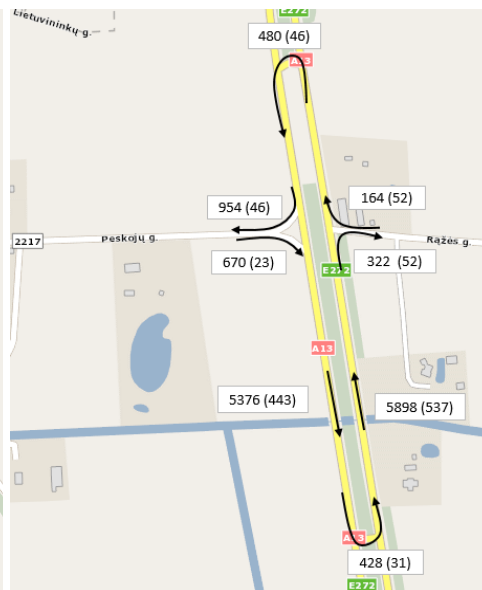


1.4.11 pav. Eismo intensyvumas liepos mėn. (aut./parą)

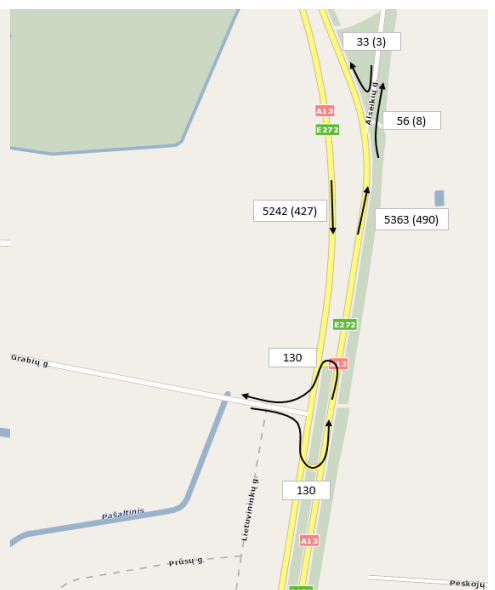
Prognozuojamas vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (VMPEI) 2025 m. pateiktas 1.4.12 – 1.4.16 pav.



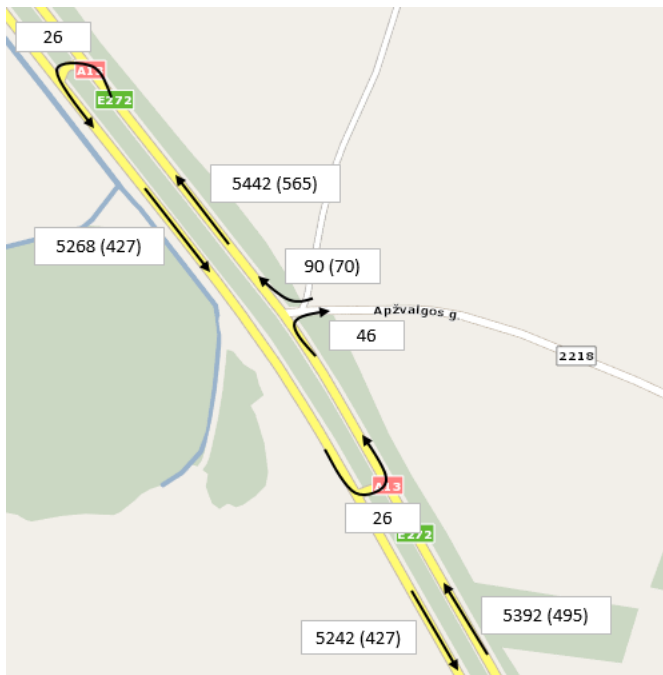
1.4.12 pav. Prognozuojamas VMPEI 2025 m.



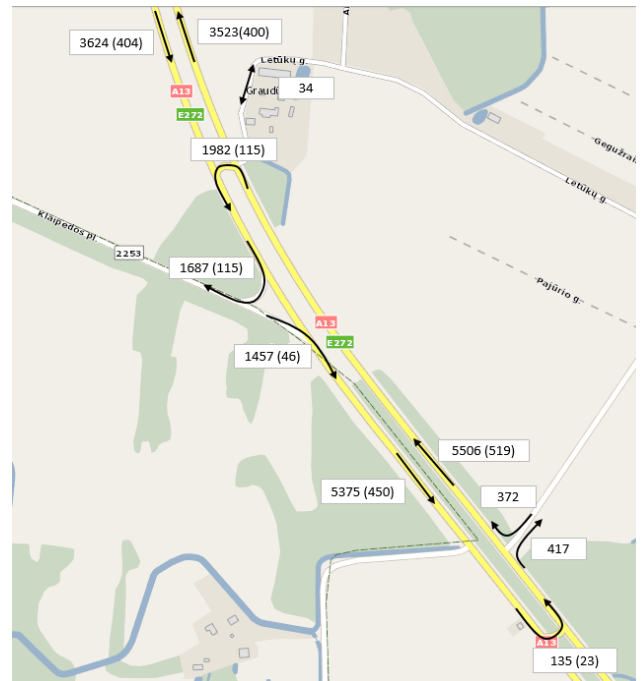
1.4.13 pav. Prognozuojamas VMPEI 2025 m.



1.4.14 pav. Prognozuojamas VMPEI 2025 m.

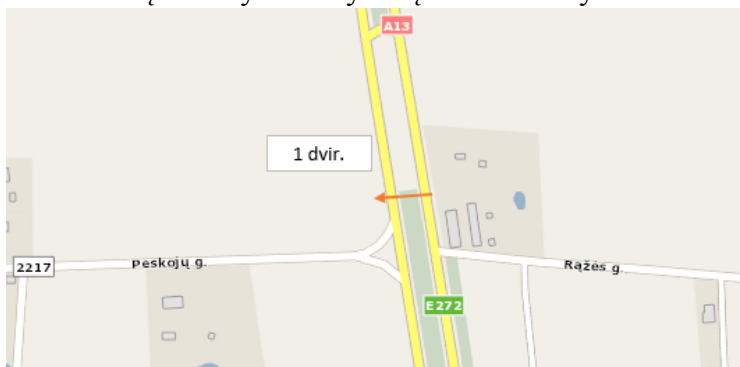


1.4.15 pav. Prognozuojamas VMPEI 2025 m.



1.4.16 pav. Prognozuojamas VMPEI 2025 m.

Avaringumo statistiniai duomenys rodo, kad magistralinio kelio A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km yra avaringas ir nesaugus, ypač pėstiesiems ir dviratininkams. 2014-07-28 atliktų natūrinių pėsčiųjų ir dviratininkų intensyvumo tyrimų metu nustatytos dviratininkų judėjimo trajektorijos (1.4.17-1.4.20 pav.).



1.4.17 pav. Dviratininkas ties sankryža su 2217 keliu (stebėjimo laikas 0,5 val.)



1.4.18 pav. Dviratininko judėjimo trajektorija (stebėjimo laikas 0,5 val.)



1.4.19 pav. Dviratininkai ties sankryža su 2218 keliu (stebėjimo laikas 0,5 val.)

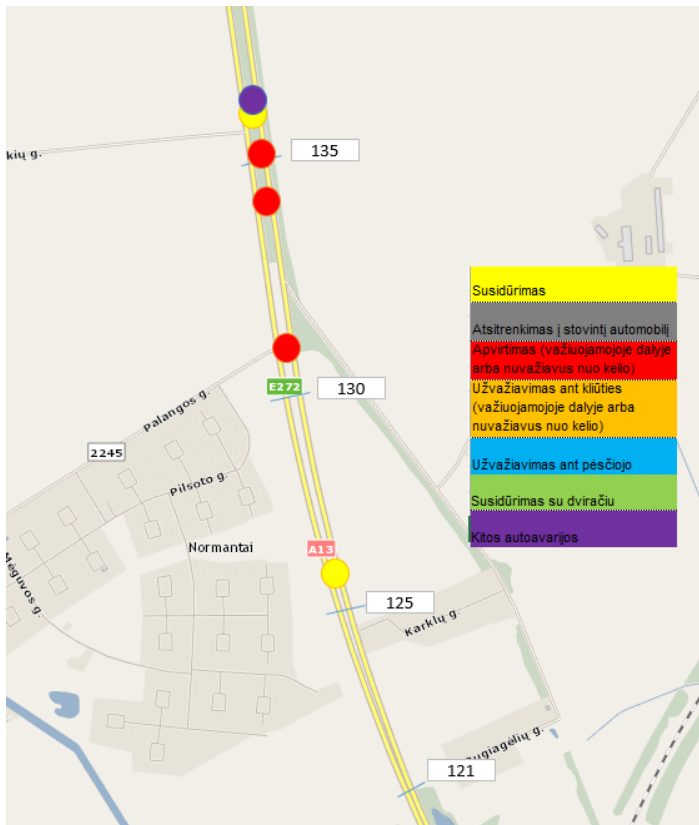


1.4.20 pav. Dviratininkai ties sankryža su 2253 keliu (stebėjimo laikas 0,5 val.)

Nuo 1997 iki 2013 m. I-ojo pusmečio A13 kelio ruožo nagrinėjamoje atkarpoje įvyko 51 įskaitinis eismo įvykis, kurių metu 9 eismo dalyviai žuvo ir 64 buvo sužeisti. Iš jų 10 eismo įvykių įvyko su pėsčiaisiais ir dviratininkais (žuvo – 4, sužeista – 5). Eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis pateiktas 1.4.1 lentelėje, 1.4.21-1.4.24 pav.

2.4.1 lentelė. Eismo įvykiai pagal rūšis nuo 1997 iki 2014 m. I-ojo pusmečio

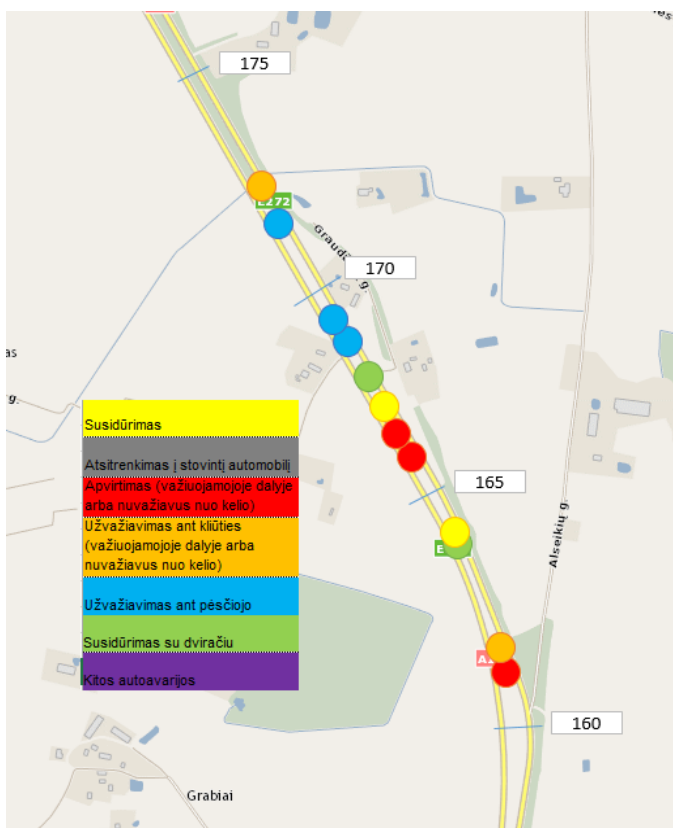
	Vnt.	Proc.	Žuvo	Sužeista
Susidūrimas	13	25%	0	20
Susidūrimas su dviračiu	2	4%	1	1
Užvažiavimas ant pėsčiojo	8	16%	3	4
Užvažiavimas ant kliūties	12	24%	4	14
Apvirtimas	12	23%	1	19
Atsitrenkimas į stovintį automobilį	1	2%	0	1
Kitos autoavarijos	4	8%	0	6
viso	52	100%	9	65



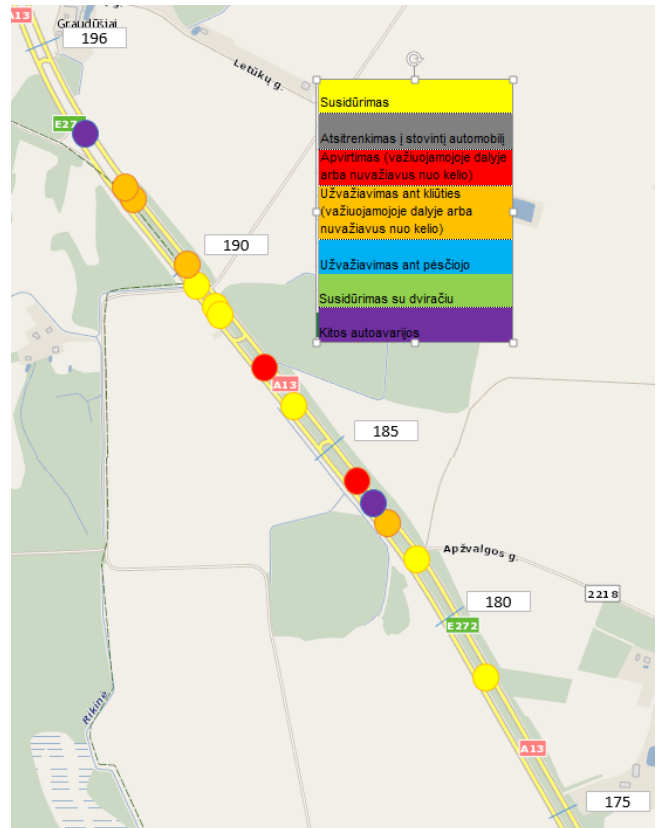
1.4.21 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas ~ 12,10 – 13,6 km



1.4.22 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas ~ 13,6 – 15,6 km



1.4.23 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas ~16,0 –17,5 km



1.4.24 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas ~17,5 –19,6 km

Iš gautų duomenų matome, kad magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija yra reikalinga ir padėtų išspręsti šias problemas:

- Būtų įgyvendinami Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano ir kitų planavimo dokumentų tikslai ir uždaviniai;
- Nagrinėjama kelyje A13 ruože būtų pagerintas eismo saugumas tiek vairuotojams, tiek pėstiesiems ir dviratininkams - sumažėtų avarių tikimybė,
- Rekonstravus kelią būtų pagerintas aukštas eismo komforto lygis kelyje ;
- Būtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautai vasaros sezono metu;

Kelio parametrai, tokie kaip kelio plotis, kelio juostų skaičius, vertikaliosios ir horizontalios kreivės ir kt. parenkami atsižvelgiant į jo paskirtį ir numatomą eismo intensyvumą, vadovaujantis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“. Kelio elementai, tokie kaip viadukai, apšvietimas, dviračių takai, aplinkosauginės priemonės (pvz.: susidūrimus su gyvūnais mažinančios priemonės, želdinimas, triukšmo mažinimo priemonės ir kt.), saugaus eismo priemonės bei kiti elementai parenkami atsižvelgiant į esamus planavimo dokumentus, planavimo sąlygas, atliktų tyrimų rezultatus, konsultacijas su visuomene, ekspertais ir institucijomis.

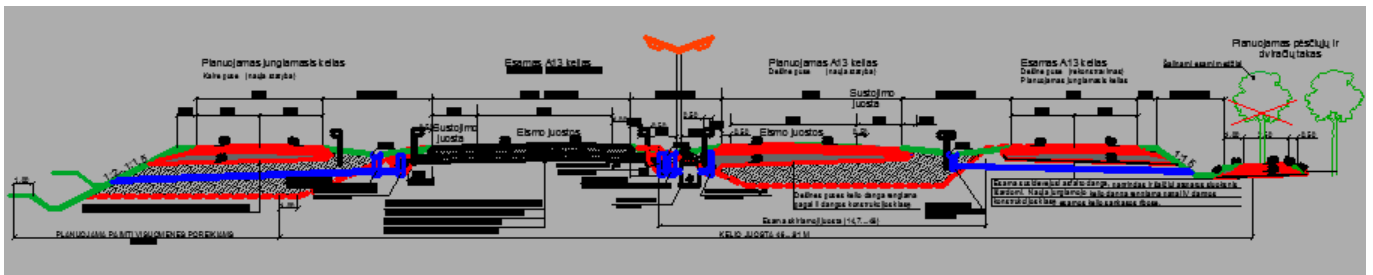
Remiantis 2014 m. liepos mėnesį atliktais eismo tyrimais, KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimus, bei siekiant, kad planuojamas rekonstruoti kelias turėtų tranzito paskirtį, o planavimo ir projektavimo sprendiniai užtikrintų aukštą eismo komforto lygį planuojama kelią rekonstruoti su tokiais parametrais:

- Kelio kategorija - I;
- Maksimalus leidžiamas greitis ne didesnis kaip 100/110 km/h;
- Draudžiamas pėsčiųjų, dviračių, arklių kinkinių, traktorių ir kitų lėtaeigių transporto priemonių eismas;
- Rengiama sustojimo juosta, plotis – 2,0 m (dešinė pusė);
- Sankryžos – skirtingo lygio arba vieno lygio (su IV kategorijos rajoniniais keliais);
- Eismo juostų skaičius vnt. - 4;
- Eismo juostos plotis - 3,50 m;
- Kelio dangos plotis (važiuojamoji dalis, saugos juosta, sustojimo juosta) – 10,0 m (dešinė pusė);
- Mažiausias skiriamosios juostos plotis - $\geq 3,00$;
- Kelkraščių plotis - $2 \times 0,75$ m;
- Kraštinės ir vidinės saugos juostų plotis – $2 \times 0,50$ m;
- Kelio juostos plotis – 45-85 m;
- Minimalus horizontaliosios kreivės spindulys–800 m, esant projektiniam greičiui 100 km/h.

Kita:

- Nerengiami apsisukimai kertant skiriamąją juostą viename lygyje;
- Sankryžos ir prisijungimai planuojami, vadovaujantis KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ XI skyriaus II skirsnyje išdėstytais reikalavimais;
- Negali būti įrengtos nuvažos į besiribojančias teritorijas - privažiavimas prie jų turi būti užtikrinamas nuo sankryžų, lygiagrečiai pagrindiniam keliui einančiais jungiamaisiais keliais (pagal KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“).

*Kitų kelio elementų, nereikalaujančių žemės paėmimo, įrengimo numatymas bus svarstomas specialiojo plano (kartu su SPAV) rengimo metu, atliekant tyrimus bei konsultuojantis su visuomene, institucijomis ir ekspertais



1.4.25 pav. I kategorijos kelio skersinio profilio pavyzdys (apšvietimo atramos neplanuojamos)

1.5. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano svarstomos alternatyvos ir pagrindiniai sprendiniai

1.5.1. Konceptijos alternatyvos

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiajame plane koncepcijos rengimo stadijos metu parengtos (nagrinėjamos) 0, I, Ia, II alternatyvos. Šios alternatyvos skiriasi skirtingu dviejų lygių sankryžų skaičiumi, trasos ilgiu (pagrindinio kelio ilgis nesiskirs), jungiamųjų kelių ilgiu, sklypų patenkančių į planuojamo rekonstruoti kelio teritoriją skaičiumi, bei kelio rekonstravimui reikalingos žemės plotu.

- **0 alternatyva** – paliekama *status quo* situacija. Kelio ruožo ir sankryžų rekonstrukcija nerengiama – atliekamas tik remontas.

0 alternatyvos privalumai:

- neskiriamos lėšos dideliems rekonstrukcijos darbams atlikti;

0 alternatyvos trūkumai:

- nepatenkinamas kelio pralaidumas, kamščiai;
- neužtikrinama transporto koridoriaus funkcija;
- didėjantis autoįvykių skaičius.

- **I alternatyva**, įrengiant dvi dviejų lygių sankryžas (14,7 ir 19,35 km), bei vieną vieno lygio sankryžą tik su dešininiais posūkiais, 13,1 km su IV kategorijos rajoniniu keliu Nr. 2245 (privažiuojamasis kelias prie Kalotės nuo kelio Klaipėda – Liepoja) ir vietiniu keliu KL1031.

Skiriamos juostoje planuojamos naujos kelio juostos Klaipėda-Liepoja kryptimi, esamo kelio dešinė pusė paliekama kaip jungiamasis kelias. Kairėje kelio pusėje planuojamas naujas jungiamasis kelias. Tokiu būdu būtų uždaryti visi vietinių kelių prisijungimai į pagrindinį kelią. Vietinių kelių prisijungimai* į pagrindinį kelią planuojami per skirtingo lygio sankryžas.

*Prisijungimai:

- Vietinių kelių prisijungimai planuojami prie jungiamųjų kelių, rengiamų abiejose A13 kelio pusėse.
- Kelio A13 13,55 km, vietinio kelio KL 1053 prisijungimas (kairėje kelio pusėje);
- Kelio A13 15,6 km, vietinio kelio KL 1041 prisijungimas (kairėje kelio pusėje);
- Kelio A13 16,85 km, vietinio kelio KL 1005 prisijungimas (kairėje kelio pusėje);
- Kelio A13 13,1 km, vietinio kelio KL 1031 prisijungimas į žiedinę sankryžą (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 14,7 km, vietinio kelio KL 1013 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 16,1 km, vietinio kelio KL 1033 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 18,2 km, rajoninio kelio Nr. 2218 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 18,95 km, vietinio kelio KL 1039 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje).
- Nemirsetos sankryžoje, įrengus jungiamąjį kelią į žiedinę sankryžą, siūloma naikinti vietinio kelio KL 1040 prisijungimą į magistralinį kelią 18,97 km.

I alternatyvos privalumai:

I alternatyva numato skirtingų lygių sankryžų skaičių reikalavimus bei nuovažų/įvažų skaičių pagal KTR „Automobilių keliai“:

- Užtikrinamas sklandus eismas pagrindiniu keliu;
- Užtikrinamas eismo saugumas eliminuojant įvažas/nuovažas;
- Užtikrinamas mažesnis paimamos žemės visuomenės poreikiams plotas lyginant su II alternatyva.

I alternatyvos trūkumai:

- Daliai kelio naudotojų pailgės kelionės trukmė dėl įvažų/nuovažų nebuvimo/panaikinimo.
- **Ia alternatyva.** Analogiškai I alternatyvai rekonstrukcija numatoma, įrengiant dvi dviejų lygių sankryžas (14,7 ir 19,35 km), bei vieną vieno lygio sankryžą tik su dešininiais posūkiais, 13,1 km su IV kategorijos rajoniniu keliu Nr. 2245 (privažiuojamasis kelias prie Kalotės nuo kelio Klaipėda – Liepoja) ir vietiniu keliu KL1031.

Skiriamosiose juostose planuojamos naujos kelio juostos Klaipėda-Liepoja kryptimi, esamo kelio dešinė pusė paliekama kaip jungiamasis kelias. Kairėje kelio pusėje neplanuojamas naujas jungiamasis kelias. Vietinių kelių prisijungimai pagrindinį kelią dešinėje kelio pusėje planuojami per skirtingo lygio sankryžas, o esantys trys vietinių kelių prisijungimai kairėje pusėje – planuojami viename lygyje, įrengiant greitėjimo - lėtėjimo juostas bei transporto srautus atskiriančias eismo saugumo saleles. Prisijungimų vietose atliekami tik dešininiai posūkiai.

Skirtingai nei I alternatyvoje Ia alternatyvoje neplanuojamas jungiamasis kelias kairėje kelio A13 pusėje. Kairėje kelio pusėje paliekamos 3 nuovažos/įvažos, kurios įsijungia į pagrindinį kelią viename lygyje.

Vietinių kelių prisijungimai planuojami prie pagrindinio kelio kairėje A13 kelio pusėje:

- Kelio A13 13,55 km, vietinio kelio KL 1053 prisijungimas (kairėje kelio pusėje);
- Kelio A13 15,6 km, vietinio kelio KL 1041 prisijungimas (kairėje kelio pusėje);
- Kelio A13 16,85 km, vietinio kelio KL 1005 prisijungimas (kairėje kelio pusėje).

Vietinių kelių prisijungimai planuojami prie jungiamojo kelio, dešinėje A13 kelio pusėje:

- Kelio A13 13,1 km, vietinio kelio KL 1031 prisijungimas į žiedinę sankryžą (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 14,7 km, vietinio kelio KL 1013 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 16,1 km, vietinio kelio KL 1033 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 18,2 km, rajoninio kelio Nr. 2218 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Kelio A13 18,95 km, vietinio kelio KL 1039 prisijungimas (dešinėje kelio pusėje);
- Nemirsetos sankryžoje, įrengus jungiamąjį kelią į žiedinę sankryžą, siūloma naikinti vietinio kelio KL 1040 prisijungimą į magistralinį kelią 18,97 km.

Ia alternatyvos privalumai:

- kadangi nereikėtų jungiamojo kelio kairėje kelio pusėje, lyginant su I ir II alternatyvomis, visuomenės poreikiams reikėtų paaimti mažiausiai žemės;
- projekto kaina, lyginant su I ir II alternatyvomis, būtų mažiausia.
- Kairėje kelio pusėje esantiems kelio naudotojams sumažės kelionės trukmė bei atstumas dėl paliekamų įvažų/nuovažų prijungimo prie pagrindinio kelio

Ia alternatyvos trūkumai:

- nepanaikinus nuovažų eismas išliks nesaugus;
- nebus užtikrintas aukštas eismo komforto lygis;
- per didelis nuovažų/įvažų skaičius būtų ir netenkintų KTR reikalavimų,

- **II alternatyva.** Kelio rekonstrukcija įrengiant tris dviejų lygių sankryžas (13,1 km, 14,7 km ir 19,35 km). Kiti planuojami sprendiniai kaip alternatyvoje I.

II alternatyvos privalumai:

- mažiausias kelionės pailgėjimas dėl būtinumo važiuoti per dviejų lygių sankryžas, lyginant su I alternatyva ir Ia alternatyva.
- II alternatyvos trūkumai:
- skirtingų lygių sankryžų skaičius būtų per didelis - netenkintų KTR „Automobilių keliai“ reikalavimų;
 - reikėtų daugiausiai žemės lyginant su I variantu;
 - projekto kaina iš visų svarstomų alternatyvų būtų didžiausia.

Visose nagrinėjamosiose alternatyvose dešinėje kelio A13 pusėje už jungiamojo kelio dešiniojo griovio planuojamas pėsčiųjų ir dviratininkų takas. Pėsčiųjų ir dviratininkų tako trasa prasideda nuo Normantų gyvenvietės (13,2 km) iki Nemirsetos sankryžos (19,4 km).

Kiti sprendiniai

Kelio planas

Rekonstruojamo kelio kairės pusės trasos ašis nekeičiama. Planuojamos naujos dešinės važiuojamosios dalies eismo juostos trasos ašis pritaikoma prie kairiosios juostos, išlaikant skiriamąją juostą nesiauresnę kaip 3,00 m, tik rekonstruojamo kelio pradžioje ir pabaigoje projektuojami perėjimai į esamas dešinės pusės eismo juostas su kintama skiriamąją juosta iki 21 m. Esamos dešinės eismo juostos (planuojamo jungiamojo kelio) trasos ašis atskiruose kelio ruožuose nežymiai keičiama.

Išilginis profilis

Rekonstruojamo kelio kairės pusės eismo juostos išilginis profilis paaukštės iki 8 cm. Esama kelio dangos konstrukcija rekonstravimo metu numatoma sustiprinti asfalto apatiniu sluoksniu h-4 cm ir viršutiniu sluoksniu h-4 cm.

Planuojamos naujos dešinės važiuojamosios dalies eismo juostos išilginis profilis pritaikomas prie kairiosios eismo juostos aukščių.

Dešinės pusės jungiamojo kelio (esamas kelias) išilginis profilis nežymiai keisis.

Kairės pusės jungiamasis kelias planuojamas be griovio tarp A13 ir jungiamojo kelio su vyraujančia skiriamąją juosta iki 6,00 m pločio.

Autobusų sustojimo aikštelės (ASA), pėsčiųjų viadukai

Autobusų sustojimo aikštelių šiuo metu yra 10 vnt., po 5 ASA kiekvienoje kelio pusėje. Dėl jų funkcionalumo (poreikio) nebuvimo, planuojama dvi autobusų sustojimo aikšteles 17,55 km naikinti.

Šešios autobusų sustojimo aikštelės planuojamos rengti dešinės kelio pusės jungiamajame kelyje ir dvi autobusų sustojimo aikštelės ties Romų gyvenvietėje ir Karklės skirtingų lygių sankryža numatomos rengti kairės kelio pusės jungiamajame kelyje (I, ir II alternatyvų atvejais). Autobusų sustojimo aikštelės vadovaujantis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ perkeliamos į jungiamąjį kelią (I, II alternatyvos atveju), atsižvelgiant į kelio kategoriją bei numatomą eismo intensyvumą.

Visos ASA planuojamos su keleivių laukimo stoginėmis.

Pėsčiųjų perėjimui per magistralinį kelią planuojama:

- skirtingo lygio sankryžoje su keliu Nr. 2217 panaudoti planuojamą viaduką per kelią 14,9 km;
- papildomai saugiam žmonių perėjimui per magistralinį kelią planuojami 3 pėsčiųjų viadukai – ties Romų gyvenvietėje 13,4 km, ties Bruzdeilynų gyvenvietėje 16,8 km bei ties vietiniu keliu į Girkalių gyvenvietę 18,96 km.

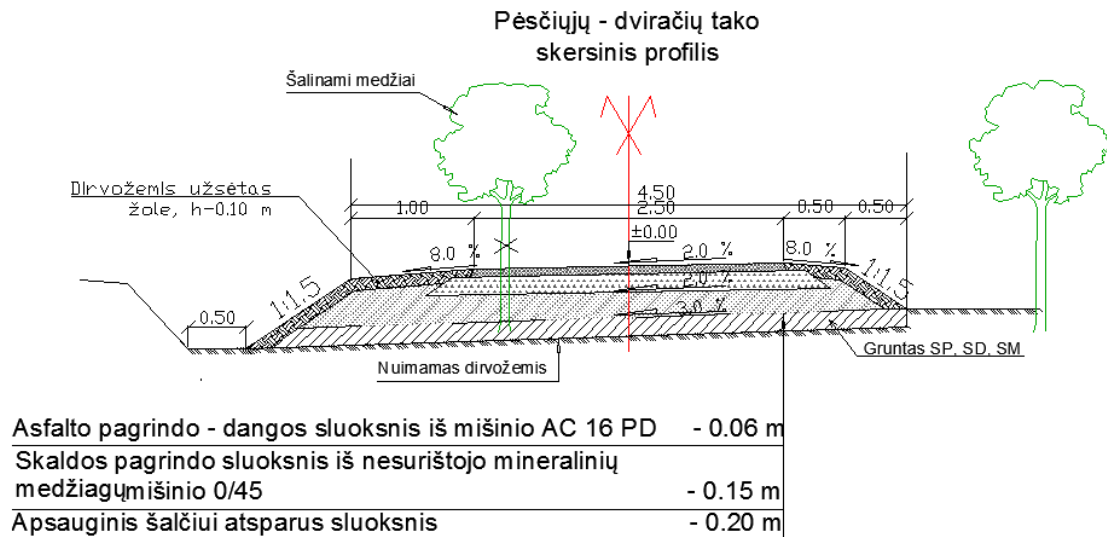
Pėsčiųjų ir dviračių takas

Pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūra planuojama atsižvelgiant į gretimuose kelio ruožuose reikalingos infrastruktūros poreikį, Klaipėdos rajono bendruosiuose planuose numatytus pėsčiųjų-dviračių takus, taip pat gretimų teritorijų detaliųjų planų sprendinius.

Pagal Klaipėdos rajono savivaldybės bendrojo plano sprendinius planuojamoje teritorijoje rekomenduojamas dviračių takų rajoninis maršrutas „Pilsoto žiedas“, kurio atkarpa Kretingalė-Šaipiai-Karklė sutampa su planuojamo rekonstruoti kelio atkarpa nuo rajoninio kelio Nr.2218 kelio A13 18,2 km iki rajoninio kelio Nr.2253 kelio A13 19,4 km.

Vadovaujantis LAKD techninės tarybos posėdžio 2014-08-19 protokolo Nr. TT-41 7 punkto nuostata apsvairstyta ir numatyta galimybė šalia jungiamojo kelio planuoti pėsčiųjų ir dviratininkų taką kelio atkarpoje nuo Normantų kaimo (13,2 km) iki Nemirsetos sankryžos (19,4 km).

Pėsčiųjų ir dviratininkų takas taip pat planuojamas kairėje kelio pusėje už jungiamojo kelio ruožuose nuo Romų gyvenvietės (13,07 km) iki pėsčiųjų viaduko (13,53 km) ir nuo pėsčiųjų viaduko (16,71 km) iki vietinio kelio (16,84 km). Žemiau pavaizduotas planuojamas pėsčiųjų-dviračių tako įrengimas dešinėje kelio pusėje.



1.5.1.1 pav. Pėsčiųjų – dviračių tako skersinis profilis

2. Esama aplinkos būklė

2.1. Planuojamos teritorijos apibūdinimas

Esama žemėnauda

Planavimo objektas (planuojama teritorija) – yra palei magistralinio kelio A13 Klaipėda–Liepoja ruožą nuo 12,10 iki 19,20 km (nuo šio kelio rekonstruoto ruožo pabaigos 12,1 km ties Normantų kaimu iki šio kelio sankryžos su rajoniniu keliu Nr. 2253 Palanga–Nemirseta–Graudušiai). Planuojamas objektas yra Klaipėdos apskrityje, Klaipėdos rajono teritorijoje, Kretingalės seniūnijoje.

Nagrinėjamos teritorijos pradžioje vyrauja pievos, su nedidelėmis želdynų ir sodybų grupėmis, reljefas šioje vietoje šiek tiek banguotas, kiek toliau, trasų kairėje matomi Normantų gyvenvietės individualių namų grupė, dešinėje palei nagrinėjamą trasą pasodinta želdinių juosta, už jos matoma nedidelė laukų erdvė, kurią riboja želdiniai (želdinių grupė ir želdinių juosta palei kelią į Normantų gyvenvietę). Toliau dešinę trasos juostą supa želdinių juosta, pro kurią vietomis atsiveria vaizdas į šiek tiek banguoto reljefo laukų gamtovaizdį, kuriame išryškėja pavieniai medžiai ir nedidelės medžių grupės, tolumoje laukų gamtovaizdžio erdvę riboja sodybų namai. Šios vietovės dešinėje vyrauja laukai, kuriuose išryškėja kelias į Dargužių gyvenvietę, matomi gyvenvietės pastatai, želdinių grupės ir individualių sklypų želdiniai. Tolimesnėse trasų vietose gamtovaizdžiai ne itin išsiskiria dominuoja atviros ar pusiau atviros (dominuoja didelės, ir vidutinės) erdvės, kurias riboja namai (pavieniai ir jų grupės), želdinių grupės (taip pat pavieniai medžiai ir nedideli želdinių masyvai), teritorija su pasibangavusiu reljefu (tačiau reljefo formos neužstoja horizonto). Nagrinėjamos teritorijos trasos pabaigoje ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km kairėje driekiasi Pajūrio regioninio parko ir Šaiپیų kraštovaizdžio draustinio teritorijoje augantys lapuočių augalų masyvas. Už nagrinėjamo kelio sankryžos su keliu Nr. 2253 (į Nemirsetą, Klaipėdos pl.) kairėje pusėje (~ 19,43 – 19,55 km) bei dar neprivažiavus nuvažos į Graudušių gyvenvietę (~ 19,48 – 19,57) trasos dešinėje yra drėgna, užmirkusi teritorija (užmirkusios teritorijos yra už planuojamo rekonstruoti kelio ruožo darbų ribų).

Nagrinėjama teritorija – magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km neina per gamtinio karkaso teritorijas, tačiau neilgame ruože kelio dešinėje (nuo ~ 18,1 iki nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km) ribojasi su Europinės svarbos geoeekologinės takoskyros gamtinio karkaso dalimis.

Nagrinėjama teritorija - magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta miškų teritorijų, tačiau priartėja prie miškų (ruožuose nuo 18,2 iki 18,3 km, nuo 18,71 km iki 18,9 km, ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km).

Remiantis Lietuvos CORINE žemės dangos duomenų baze⁷ nagrinėjama teritorija susideda iš šių žemėnaudų tipų:

- Kelių ir geležinkelių tinklas ir su juo susijusi žemė (nagrinėjamo kelio ruožo pradžioje);
- Nedrėkinamų dirbamų žemių (~ nuo nagrinėjamo kelio ruožo pradžios 12,10 iki 14,45 km, nuo ~ 14,9 km iki 16,6 km ir ~ nuo 17,7 iki 18,6 km);
- Kompleksiniai žemdirbystės plotai (~ nuo 14,45 km iki 14,9 km, ~ nuo 16,6 iki 17,7 km ir ~ nuo 19,0 iki nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km dešinėje pusėje);
- Lapuočių miškai (~ nuo 18,6 iki 19,0 km kelio dešinėje pusėje ir ~ nuo 18,85 iki 19,23 km kairėje pusėje).

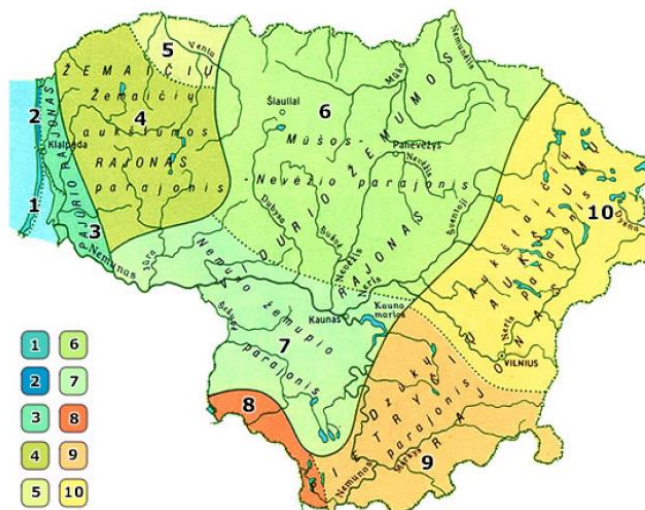
Klimatas

Lietuvos teritorija yra vidutinių platumų klimato zonoje ir pagal B. Alisovo klimatų klasifikaciją priklauso Atlanto kontinentinės miškų srities pietvakariniam posričiui. Tik Baltijos pajūrio klimato rajonas artimesnis Vakarų Europos klimatui ir gali būti priskirtas atskiram Pietinės Baltijos klimato posričiui⁸ (2.1.1 pav.).

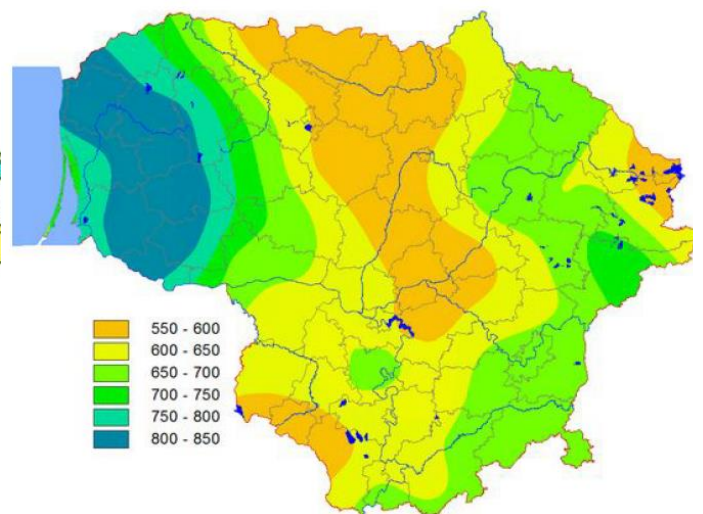
⁷ Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis. Prieiga per internetą: <http://gis.gamta.lt/map/>. [žiūrėta: 2014-10-20].

⁸ Remiantis Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos prie Aplinkos ministerijos duomenimis, prieiga per internetą: www.meteo.lt [žiūrėta: 2014-10-21].

Nagrinėjamo magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km priklauso pajūrio rajonui, pajūrio žemumos parajoniui. Nagrinėjamame rajone per metus iškrenta 700-800 (mm) kritulių kiekis, sniego danga vidutiniškai išsilaiko 75-80 dienų. Vidutinė metinė oro temperatūra 6,5-7,0 °C (2.1.2 pav.).



2.1.1 pav. Klimatologinis Lietuvos rajonavimas⁸



2.1.2 pav. Vidutinis metinis kritulių kiekis Lietuvoje⁸

Geomorfologiniai ir geologiniai ypatumai, dirvožemis

Remiantis Lietuvos erdvinės informacijos portalo⁹ pateikiamu dirvožemio dangos genetinio tipizavimo žemėlapiu nagrinėjamo kelio atkarpa driekiasi per jaurinius velėninius glėjiškuosius dirvožemius, vadovaujantis dirvožemio dedologinio rajonavimo žemėlapiu nagrinėjama atkarpa priklauso Žemaitijos aukštumų sričiai, vyraujantys dirvožemio tipai – velėniniai jauriniai glėjiški (pagal klasifikaciją iki 1999 m.) ir glėjiškieji išplautžemiai (pagal FAO klasifikaciją nuo 1999 m.).

Remiantis dirvožemio karbonatingumo ir rūgštingumo žemėlapiu, nagrinėjamoje teritorijoje vyrauja neutraloki (pH 6,1-6,5), rūgštoki (pH 5,6-6,0) ir mažai rūgštūs (pH 5,1-5,5) dirvožemiai, kurių karbonatingo sluoksnio gylis siekia 70-120 cm (nuo trasos pradžios iki vidurio) ir 120-150 (nuo trasos vidurio iki galo).

Vadovaujantis dirvožemio bonitavimo žemėlapiu, nagrinėjamos teritorijos žemės įvertintos 40,1-45,0 (geros) žemės ūkio naudmenų našumo balais.

Naudingųjų išteklių telkiniai

Nagrinėjama teritorija (magistralinio kelio A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km) nekerta ir nesiriboja su naudingųjų iškasenų telkiniais. Artimiausias naudingųjų iškasenų telkinys Girkalių naftos išvalgytas naudingųjų iškasenų telkinys, nuo nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km nutolęs ~ 1,6 km į šiaurę.

Esama infrastruktūra

Nagrinėjamas magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja Lietuvos Respublikos bendrajame plane pažymėtas kaip 1A kategorijos – metropolitinė urbanistinės integracijos ašis, taip pat kaip pirmo rango magistralinis (tarptautinis) autokelias, kuris su TEN-T tinklo keliu Mikytų sankryža-Šilutė-Klaipėda, Priekulės aplinkkelio sudarys reikšmingą šiaurės – pietų kryptimi besitęsiantį transporto koridorių. Šis transporto koridorius ateityje bus svarbus tranzitinių srautų judėjimui tarp Latvijos Respublikos ir Karaliaučiaus srities, taip pat poilsiautojų srautų persikirstymui į rekreacines ir poilsines teritorijas vasaros sezono metu.

⁹ Prieiga per internetą: <https://www.geoportal.lt/map/#> [žiūrėta: 2014-11-25]

Remiantis Lietuvos erdvinės informacijos portalo duomenimis¹⁰ palei visą planuojamą rekonstruoti kelio ruožą nuo 12,10 iki 19,20 km (kairėje pusėje) nutiesta požeminių ryšių linija, ~ 13,5 ir 16,33 kilometruose nagrinėjama kelių kerta elektros oro linijos (apsaugos zonos po 10 m).

Planuojamas rekonstruoti kelias nuo ~ 16,42 km iki ruožo pabaigos 19,20 km patenka į tarptautinio Palangos oro uosto apsaugos zoną.

Esama gamtinė aplinka

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos kraštovaizdžio erdvinės struktūros įvairovės ir jos tipų identifikavimo studijos¹¹ Lietuvos kraštovaizdžio fiziomorfotopų žemėlapiu nagrinėjamo magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km bendras kraštovaizdžio pobūdis suskirstytas į tris dalis:

- Atkarpos pradžia būdingas molingų lygumų kraštovaizdis, su vyraujančiais baltalksnio ir beržo medynais, sukultūrinimo pobūdis – agrarinis kraštovaizdis;
- Ties atkarpos viduriu (didžiausiai atkarpos daliai) būdingas moreninių gūbrių kraštovaizdis, su vyraujančiais pušies medynais, sukultūrinimo pobūdis – agrarinis kraštovaizdis;
- Ties trasos pabaiga kraštovaizdis apibūdinamas kaip smėlingųjų pajūrio lygumų kraštovaizdis, su vyraujančiais pušies medynais, sukultūrinimo pobūdis – agrarinis kraštovaizdis.

Apibendrinant galima teigti, kad planuojamoje rekonstruoti kelio aplinkoje yra kaimiškasis (antropogenizuotas, agrarinis) kraštovaizdžio tipas, kuriame vyrauja žemės ūkio naudmenos, ekstensyvaus užstatymo kaimai (2.1.3 pav.).

Saugomų teritorijų planuojamas rekonstruoti kelio ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta, tačiau ~ 18,97 - 19,31 km kairėje pusėje ribojasi su Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio teritorijomis (Šaipių kraštovaizdžio draustinio ir Pajūrio regioninio parko ribos šioje atkarpoje sutampa).

Planuojamas rekonstruoti kelio ruožas nuo 12,10 iki 18,97 km kairėje pusėje ribojasi su Pajūrio regioninio parko buferine apsaugos zona.

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km upių, ežerų ar tvenkinių, jų pakrančių apsaugos juostų ir zonų nekerta, tačiau ~ 17,24 km nagrinėjamas kelias kerta upę Pašaltinis (upės Rikinė atšaka), ir upės pakrantės apsaugos juostą, ~ 14,49 km ir 18,38 km nagrinėjamas kelias kerta griovius, ties ~ 15,6 km kelio kairėje priartėja (~ 21 m nuo kelio) upės Rikinė apsaugos zona.

Nagrinėjamo kelio ruožuose nuo 18,2 iki 18,3 km (kairėje pusėje), nuo 18,71 km iki 18,9 km (dešinėje pusėje), ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km (kairėje pusėje) ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km (kairėje pusėje) priartėja miškų teritorijos.



Planuojama rekonstruoti kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km atkarpa

2.1.3 pav. Esama žemėnauda, ryškiausi gamtinės aplinkos elementai

¹⁰ Prieiga per internetą: <https://www.geoportal.lt/map/#> [žiūrėta: 2014-10-22].

¹¹ Prieiga per internetą: <http://www.am.lt/VI/index.php#a/13398> [žiūrėta: 2014-10-22].

2.2. Teritorijos dabartinis panaudojimas

Specialiojo plano teritoriją sudaro agrarinės teritorijos (laukai, pievos, ganyklos, dirbamos žemės), priartėja miškų teritorijos, pavienės sodybos ir jų grupės, teritorija ribojasi su Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio riba.

Agrarinės teritorijos driekiasi palei visą nagrinėjamą kelio ruožą (nuo 12,10 iki 19,20 km). Sodybos sutinkamos ties nagrinėjamo kelio pradžia, ties Dargužių, Peskojų, Bruzdeilyno gyvenvietėmis. Didesnė mažaaukščių namų sankaupa sutinkama ties Normantų gyvenvieta (kelio kairėje pusėje, ties ~ 12,3 – 13,05 km).

Atkarpose nuo ~ 13,26 km – 15,63 km, nuo ~ 17,28 iki ruožo pabaigos skiriamojėje juostoje auga medžiai, medžių juostos neištisos, išretėjusios (dominuoja paprastosios liepos ir tuopos).

2.3. Esamos būklės pokyčiai, neįgyvendinus specialiojo plano

Neįgyvendinus specialiojo plano sprendinių, nebūtų įgyvendinami Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane, Klaipėdos apskrities teritorijos bendrojo (generalinio) plano, Palangos miesto bendrojo plano, taip pat Kalotės-Purmalių gyvenvietės susisiekimo sistemos ir inžinerinės infrastruktūros vystymo specialiojo plano numatytų sprendinių ir uždavinių, kuriuose aiškiai nurodomos nagrinėjamo kelio A13 rekonstrukcijos būtinumas ir argumentai. Nagrinėjamas kelias A13 sudaro svarbias prielaidas ekonominės ir socialinės veiklos plėtrai bei gerovei, kaimiškųjų vietovių gyvybingumui gyvenvietėse ir tarp gyvenamųjų vietovių. Kelio rekonstrukcija būtina dėl eismo saugumo ir patogumo, vasaros sezono metu užtikrinti tinkamą pralaidumą bei poilsiautojų paskirstymą kelyje, užtikrinti geresnes (saugesnes) sąlygas bemotorio transporto eismo dalyviams bei viešuoju transportu besinaudojantiems eismo dalyviams. Susisiekimo infrastruktūros tobulinimas ir plėtra yra vieni svarbiausių uždavinių nurodytų bendruosiuose planuose.

Kelio avaringumo statistiniai duomenys pateikiami 1.4 skyriuje („Bendri magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos poreikį lemiantys faktoriai“).

Įvykdžius kelio rekonstrukciją, įrengus būtinas saugaus eismo priemones (skirtingo lygio ir žiedines sankryžas, viadukus, jungiamuosius kelius, panaikinus nesaugias nuovažas su šalutiniais keliais, įrengus pėsčiųjų ir dviračių taką, perkėlus autobusų sustojimo aikšteles į jungiamuosius kelius ir t.t.), per 25 metus bus išsaugota 1 žmogaus gyvybė, bus sužeista 14 žmonių mažiau, lyginant su „0“ variantu

3. Teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos, aplinkos charakteristikos

Specialiojo plano įgyvendinimas turėtų didelę reikšmę Klaipėdos rajono savivaldybėje, kurioje gyvena apie 51308 gyventojų¹². Klaipėdos rajono savivaldybės atraminį gyvenamųjų vietovių tinklą sudaro: 2 miestai Gargždai (gyvena 15021 gyventojai¹²) – rajono savivaldybės ir dviejų seniūnijų (Gargždų ir Dauparų-Kvietinių) centras bei Priekulė (gyvena 1413 gyventojų¹²); 7 miesteliai - Dovilai (gyvena 1246 gyventojai¹²), Endriejavas (gyvena 640 gyventojų¹²), Judrėnai (gyvena 468 gyventojai¹²), Kretingalė (gyvena 936 gyventojai¹²), Plikiai (gyvena 607 gyventojai¹²), Veiviržėnai (gyvena 840 gyventojų¹²), Vėžaičiai (gyvena 1646 gyventojai¹²) ir 303 kaimai. Kitoje Palangos miesto savivaldybės teritorijoje gyvena apie 15732 gyventojus¹².

Planuojamam rekonstruoti magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožui nuo 12,10 iki 19,20 km artimiausios gyvenamosios teritorijos, kaimai, kuriems darys įtaką specialiojo plano įgyvendinimas: Normantai (gyventojų 290¹²), Kopūstai (gyventojų 49¹²), Dargužiai (gyventojų 78¹²), Peskojai (gyventojų 148¹²), Grabiai (gyventojų 34¹²), Bruzdeilynas (gyventojų 34¹²), Šaipiai (gyventojų 29¹²), Letūkai (gyventojų 39¹²), Graudušiai (gyventojų 13¹²).

Artimiausios LR saugomos teritorijos, kur numatomas specialiojo plano rengimas (magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija) – Pajūrio regioninis parkas¹³, kurio nedidelė dalis šiaurės rytinio pakraščio ribojasi su nagrinėjamu kelio ruožu ~ 18,97 - 19,31 km. To pačio kelio ruožo (~ 18,97 - 19,31 km) atkarpoje nagrinėjamas kelio ruožas ribojasi su kita saugoma teritorija – Šaipių kraštovaizdžio draustiniu¹⁴ (Šaipių kraštovaizdžio draustinio ir Pajūrio regioninio parko ribos šioje atkarpoje sutampa). Artimiausia „Natura 2000“ teritorija BAST Pajūrio kopos (LTKLA0009) nutolusi ~ 1,3 km į vakarus nuo nagrinėjamos teritorijos (planuojamo rekonstruoti kelio ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km).

Planuojamos ūkinės veiklos vieta (magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km) nekerta ir nesiriboja su kultūros paveldo vertybėmis įtrauktomis į kultūros paveldo registro sąrašą taip pat nekerta ir nesiriboja su kultūros paveldo objektų ir vietovių apsaugos zonomis bei pozoniais.

Nagrinėjama teritorija – magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km neina per gamtinio karkaso teritorijas, tačiau neilgame ruože kelio dešinėje (nuo ~ 18,1 iki nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km) ribojasi su Europinės svarbos geoekologinės takoskyros¹⁵ gamtinio karkaso dalimis, kurioms nustatytos kraštovaizdžio formavimo kryptys – grąžinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai¹⁶ (ties ~ 18,1 – 18,96 km), bei palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis¹⁷ (ties nagrinėjamos atkarpos ruožu, kuris ribojasi su Pajūrio regioninio parko teritorija ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniu ~ 18,96 – 19,20 km).

¹² Remiantis Lietuvos Respublikos 2011 metų gyventojų ir būsto surašymo rezultatais. Lietuvos statistikos departamento informacija. Remiantis Klaipėdos rajono savivaldybės internetiniu tinklapiu Klaipėdos r. savivaldybėje gyvena apie 49 637 gyventojai.

¹³ Skirtas išsaugoti žemyninio pajūrio kraštovaizdį, jo gamtinę ekosistemą bei kultūros paveldo vertybes, jas tvarkyti ir racionaliai naudoti.

¹⁴ Skirtas išsaugoti Karklės-Šaipių kalvagūbrio ir dubaklonio kraštovaizdį, mozaikišką miškų, pelkių ir drėgnų pajūrio pievų kompleksą su tipiška pajūrio natūralių pievų žoline augalija, tradiciškai susiformavusią mozaikišką žemėnaudos struktūrą, teritorijoje vykdant reglamentuotą miškų ūkio, žemės ūkio ir rekreacinę veiklą ir išlaikant tradicinę apgyvendinimo struktūrą.

¹⁵ Geoekologinės takoskyros – teritorijų juostos, jungiančios ypatinga ekologine svarba be jautrumu pasižyminčias vietas: upių aukštupius, vandenskyras, aukštumų ežerynus, kalvynus, pelkynus, priekrantes, požeminių vandenių intensyvaus maitinimo ir karsto paplitimo plotus. Jos skiria stambias gamtines geosistemas ir palaiko bendrąją gamtinio kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą.

¹⁶ Grąžinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai (šis kraštovaizdžio formavimo tipas taikytinas žmogaus veiklos, pirmiausia agrarinės, gerokai pakeistose gamtinio karkaso teritorijose. Šios zonos susiformavo dėl technokratiško nesubalansuoto žemės naudojimo pažeidžiant ekologinės pusiausvyros sąlygas, nesilaikant racionalios gamtonaudos reikalavimų. Šiose zonose gamtinio kraštovaizdžio formavimo kryptis yra regeneracinė-restauracinė, susijusi su sudėtingų renatūralizacinių priemonių įgyvendinimu ir nauju ekologizuotu požiūriu į šių teritorijų naudojimą).

¹⁷ Palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis. Šis kraštovaizdžio formavimo tipas lokalizuotas mišrios naudmenų mozaikos teritorijose, kuriose kaitaliojasi miškų ir žemės ūkio naudmenos, taip pat smarkiai pakeistos arba pažeistos gamtinės

Artimiausia miškų teritorija (miškų žemė) nuo nagrinėjamos teritorijos nutolusi apie 9 m, kiti miškai nutolę nuo nagrinėjamo kelio (ruože nuo 12,10 iki 19,20 km) per ~ 19-25 m.

Artimiausia kartinė miško buveinė nutolusi nuo trasos pradžios (12,10 km) ~ 2 km į pietvakarius¹⁸.

Detalus specialiojo plano įgyvendinimo pasekmių vertinimas pateikiamas 6 skyriuje.

struktūros miškuose. Šių teritorijų tvarkymui reikalingas tiek esamų funkcijų subalansavimas, tiek regeneracinės priemonės ekologinėms kompensacinėms gamtinės struktūros galioms stiprinti.

¹⁸ Remiantis Generalinės miškų urėdijos prie Aplinkos ministerijos Intelektualia miškų ūkio elektroninių paslaugų informacine sistema, prieiga per internetą:

<http://www.valstybiniaimiskai.lt/lt/SaugomiObjektai/KertinesMiskoBuveines/Puslapiai/Kretingosmiskuuredija.aspx> [žiūrėta: 2014-08-21].

4. Su specialiuoju planu susijusios aplinkos apsaugos problemos

Igyvendinant specialųjį planą sprendžiamos esamos (ir augančios) eismo saugumo, patogumo, kokybės, aplinkosauginės problemos - oro taršos, triukšmo, taip pat neigiama įtaka rekreacijai ir turizmo patrauklumui. Šias problemas įtakoja esamo kelio eismo saugumo ir komfortabilumo neatitikimas I kategorijos magistraliniam keliui keliamų reikalavimų, didelis ir augantis autotransporto eismas, padidėję poilsiautojų srautai vasaros sezono metu.

Kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos alternatyvų parinkimo procese buvo siekiama kiek įmanoma išvengti aplinkos apsaugos problemų, tačiau esamo kelio platinimui, jungiamųjų kelių, viadukų ir sankryžų įrengimui bei pėsčiųjų ir dviračių tako įrengimui bus reikalinga paimti papildomai žemės, pašalinti želdinius trukdančius kelio rekonstrukcijai ir eksploatacijai (atsižvelgiant ir į eismo saugumą). Nedidelė jungiamojo kelio atkarpa ir sankryža pateks į kraštines Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio ribas, taip pat jungiamieji keliai ir planuojamos sankryžos pateks į Pajūrio regioninio parko buferinę apsaugos zoną. Kelio įrengimas tiek gamtinėje, tiek agrarinėje mažai urbanizuotoje aplinkoje neišvengiamai įtakos tam tikrų naujų aplinkosauginių problemų, kurias numatoma spręsti projektinėmis, techninėmis ir kompensacinėmis priemonėmis, atsiradimą.

Detalesnis specialiojo plano įgyvendinimo pasekmių vertinimas ir numatomų neigiamas pasekmes aplinkai mažinančių priemonių parinkimas pateikiamas 6 skyriuje.

5. Tarptautiniu, Europos bendrijos arba nacionaliniu lygmeniu nustatyti aplinkos apsaugos tikslai, susiję su specialiuoju planu (kaip rengiant planą atsižvelgta į šiuos tikslus ir aplinkos apsaugą)

Lentelėje pateikiami tarptautiniu, Europos Bendrijos bei nacionaliniu lygmeniu nustatyti pagrindiniai aplinkos apsaugos tikslai, į kuriuos atsižvelgiama rengiant magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialųjį planą.

5.1.1 lentelė. Tarptautiniu, Europos Bendrijos ir nacionaliniu lygmeniu nustatyti aplinkos apsaugos tikslai, susiję su magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiuoju planu

Dokumentas	Aplinkos apsaugos tikslai, susiję su specialiuoju planu
LR aplinkos apsaugos strategija	Valstybinės aplinkos apsaugos strategijos tikslas - sudaryti prielaidas darniai (subalansuotai) šalies plėtrai išlaikant švarią ir sveiką gamtinę aplinką, išsaugant biologinę ir kraštovaizdžio įvairovę bei optimizuojant gamtonaudą. Vienas iš aplinkos apsaugos tikslų oro apsaugos srityje - mažinti teršimą transporto išmetamosiomis dujomis.
Nacionalinė darnaus vystymosi strategija	Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijoje apibrėžti Lietuvos darnaus vystymosi strateginiai prioritetai ir principai. Ilgalaikiai tikslai, susiję su specialiuoju planu – sumažinti transporto neigiamą poveikį žmonių sveikatai ir aplinkai, užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas laisvam ir saugiam keleivių vežimui. Pagrindiniai ekonomikos vystymosi transporto srityje tikslai ir uždaviniai: <ul style="list-style-type: none"> Ilgalaikis tikslas – sukurti saugią, ekonomiškai efektyvią ir palankią aplinkai transporto sistemą, daugiau naudojančią alternatyvių degalų, sumažinti transporto neigiamą poveikį žmonių sveikatai ir aplinkai, užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas laisvam ir saugiam keleivių vežimui; padidinti transporto sektoriaus ekonominį ir ekologinį veiksmingumą ir pasiekti, kad degalų sąnaudos ir į orą išmetamų teršalų ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis didėtų dvigubai lėčiau nei krovinių ir keleivių pervežimo apimtis; vienas iš pagrindinių trumpalaikių uždavinių yra plėtoti viešąjį transportą, teikti pirmenybę ne tokioms taršioms ir mažesnei triukšmą keliančioms transporto priemonėms.
Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija	Strategija siekiama įgyvendinti svarbiausius ilgalaikius Lietuvos susisiekimo sistemos plėtros tikslus. Su specialiuoju planu susiję tikslai: <ul style="list-style-type: none"> pasiekti ES valstybių senbuvių transporto paslaugų kokybės ir techninių parametų lygį; suteikti galimybę Lietuvos žmonėms patogiai ir greitai susisiekti su svarbiausiais Europos kultūros, turizmo ir komercijos centrais; tapti integralia ir svarbia Baltijos jūros regiono transporto sistemos grandimi (Vakarai–Rytai); didinti konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose bei plėtoti Transeuropinį TEN – T kelių tinklą. TEN-T plėtros gairėse prioritetus teikiamas saugiam eismui automobilių keliuose. Gyventojų, gyvenančių regionuose, judumui ir transporto paslaugų prieinamumui būtina tęsti TEN-T privažiuojamųjų kelių modernizavimą, trūkstumų jungčių įrengimą.
Lietuvos ūkio plėtros iki 2020 metų ilgalaikė Strategija	Strategijoje apibrėžti svarbiausi ilgalaikiai ekonomikos augimo ir konkurencingumo strateginiai tikslai ir valstybės veiksmai bei priemonės šiems tikslams pasiekti. Su specialiuoju planu susiję tikslai: <ul style="list-style-type: none"> darni ekonominė plėtra; sveika gamtinė aplinka dabartinei ir ateities kartoms.
Energijos išteklių ir energijos vartojimo efektyvumo didinimo transporto sektoriuje 2009–2020 metų programa	Programos pagrindinis uždavinys – sudaryti sąlygas įsisavinti esamas bei kurti ir diegti naujas efektyvaus energijos vartojimo technologijas. Programos tikslai susiję su specialiuoju planu: <ul style="list-style-type: none"> sumažinti žuvusiųjų skaičių eismo įvykiuose 50 proc.;
Lietuvos 2007–2013 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo strategija	Vienas iš strategijos prioritetų - ekonominės infrastruktūros efektyvinimas sumažinant nuostolius dėl transporto avaringumo nuo 2,7 proc. iki 2,2 proc. BVP;
Transporto baltoji knyga	Tai pagrindinis strateginis (gairinis) transporto politikos dokumentas ES lygmeniu. Jame numatyti svarbiausi ES transporto ir logistikos sektoriaus iššūkiai, tolesnės jo plėtros gairės ir prioritetai. Dokumente siūloma ilgalaikė Europos Sąjungos iniciatyvų strategija, skirta bendrai Europos transporto erdvei sukurti. Dokumente siekiama (vienas iš 10 konkurencingos ir efektyvaus išteklių naudojimo sistemos kriterijų) iki 2050 m. užtikrinti beveik visišką kelių saugą. Siekdama šio tikslo ES tikisi iki 2020 m. pasiekti, kad aukų keliuose sumažėtų perpus (lyginant su 2010 m.), taip pat nurodyta, kad iki 2030 m. TEN-T pagrindinis daugiarūšio transporto tinklas sklandžiai veiktų visoje ES, o iki 2050 m. jis turėtų tapti kokybišku didelio pajėgumo tinklu, teikiančiu atitinkamas informavimo paslaugas.
Žalioji knyga TEN-T politikos peržiūra	EK parengtas dokumentas kokia nors Europos integracijai svarbia tema. Paskelbdama Žaliąją knygą, Komisija siekia paskatinti diskusijas ir konsultacijas konkrečiu klausimu. Jos pagrindu gali būti rengiama Baltoji knyga, apibendrinanti diskusijas ir siūlanti klausimo sprendimo būdus.

Dokumentas	Aplinkos apsaugos tikslai, susiję su specialiuoju planu
	Pagal šį dokumentą, vienas iš pagrindinių dalykų, kuriais turi remtis Transeuropinio transporto tinklo (su kuriuo jungiasi A13 kelias) politika – į ją turi būti integruotas darnaus vystymosi aspektas.
LR ratifikuota ES tarybos direktyva dėl natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros apsaugos	Direktyvos tikslas: padėti užtikrinti biologinę įvairovę, apsaugant natūralias buveines ir laukinę fauną bei florą europinėje valstybių narių, kurioms taikoma Sutartis, teritorijoje. Priemonės, kurių imamasi pagal šią direktyvą, turi palaikyti ar atstatyti gerą Bendrijos svarbos natūralių buveinių ir laukinės faunos bei floros rūšių apsaugos būklę. Taikant priemones pagal šią direktyvą, atsižvelgiama į ekonominius, socialinius ir kultūrinius reikalavimus bei regionines ir vietines charakteristikas. Rengiant specialųjį planą atsižvelgiama į direktyvos principus ir tikslus.
LR ratifikuota Europos kraštovaizdžio konvencija	Konvencijos tikslas – skatinti kraštovaizdžio apsaugą, tvarkymą ir planavimą bei organizuoti Europos bendradarbiavimą kraštovaizdžio klausimais. Viena iš bendro pobūdžio priemonių: integruoti kraštovaizdį kaip reiškinį į savo teritorijų ir miestų planavimo politiką bei savo kultūros, aplinkos, žemės ūkio, socialinę ir ekonominę politiką, taip pat į kiekvieną kitą politikos sritį, galinčią turėti poveikio kraštovaizdžiui, pvz., transportą. Rengiant specialųjį planą vadovaujamas konvencijos tikslais ir principais.
LR ratifikuota Pasaulio kultūros ir gamtos paveldo globos konvencija	Konvenciją ratifikavusios valstybės stengiasi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ priimti generalinę politiką, kuri siektų kultūros ir gamtos paveldui suteikti tinkamą vaidmenį bendruomenės gyvenime ir to paveldo globą integruoti į bendras planavimo programas; ▪ vystyti mokslinius ir techninius tyrimus bei paruošti veiksmingas priemones, kurios įgalintų valstybę neutralizuoti grėsmę, iškilusią kultūros ir gamtos paveldui; ▪ imtis tinkamų įstatyminių, mokslinių, techninių, administracinių ir finansinių priemonių, būtinų šio paveldo identifikavimui, globai, išsaugojimui (konservavimui), prezentavimui ir reabilitavimui. Rengiant specialųjį planą atsižvelgiama į konvencijos principus ir tikslus.
Europos laukinės gamtos ir gamtinės aplinkos apsaugos konvencija	Konvencijos objektas yra užtikrinti laukinės floros ir faunos, jų natūralios gyvenamosios aplinkos apsaugą, ypač rūšių ir buveinių, kurių apsaugai būtinas daugelio valstybių kooperavimasis, ir paskatinti šį kooperavimąsi. Ypatingas dėmesys yra skiriamas rūšims, čia suprantamoms migruojančios, nykstančios ir mažėjančios rūšys. Rengiant specialųjį planą atsižvelgiama į konvencijos principus ir tikslus.
Konvencija dėl teisės gauti informaciją, visuomenės dalyvavimo priimant sprendimus ir teisės kreiptis į teismus aplinkos klausimais (Orhuso konvencija)	Konvencijos tikslai: užtikrinti teisę gauti informaciją, teisę visuomenei dalyvauti priimant sprendimus bei teisę kreiptis į teismus aplinkos klausimais, kad būtų apsaugota kiekvieno dabartinės ir būsimų kartų žmogaus teisė gyventi jo sveikatai ir gerovei palankioje aplinkoje. Rengiant specialųjį planą visuomenė įtraukiama į planavimo procesą, laikantis Orhuso konvencijos principų ir kaip to reikalauja LR teisės aktai.

6. Galimos reikšmingos tiesioginės, netiesioginės, kaupiamosios, sąveikaujančios (sinergetinės), trumpalaikės, vidutinės trukmės, ilgalaikės, nuolatinės, laikinos, teigiamos ir neigiamos pasekmės aplinkai, taip pat biologinei įvairovei, visuomenei ir jos sveikatai, gyvūnijai, augalijai, dirvožemiui, vandeniui, orui, klimatui, materialiajam turtui, kultūros paveldui (įskaitant architektūrinį ir archeologinį paveldą), kraštovaizdžiui ir šių veiksnių tarpusavio sąveikai)

6.1. LR ir ES svarbos saugomos teritorijos ir objektai

Saugomų teritorijų tinklą Klaipėdos rajono savivaldybėje sudaro: 2 gamtiniai rezervatai (Naglių gamtinis rezervatas, Plazės gamtinis rezervatas), 1 nacionalinis parkas (Kuršių nerijos nacionalinis parkas), 1 regioninis parkas (Pajūrio regioninis parkas), 2 biosferos poligonai (Kuršių marių biosferos poligonas, Vainuto miškų biosferos poligonas), 22 draustiniai, iš jų: 1 geomorfologinis (Ablingos geomorfologinis draustinis), 1 hidrografinis (Graumenos hidrografinis draustinis), 1 botaninis (Lužijos botaninis draustinis), 2 zoologiniai (Minijos ichtiologinis draustinis, Veiviržo ichtiologinis draustinis), 2 botaniniai-zoologiniai (Kalotės botaninis-zoologinis draustinis, Svencelės pievų botaninis-zoologinis draustinis), 3 telmologiniai draustiniai (Aukštojo tyro telmologinis draustinis, Reiskių tyro telmologinis draustinis, Svencelės telmologinis draustinis), 1 talasologinis draustinis (Karklės jūrinis draustinis), 1 istorinis draustinis (Gintaro įlankos istorinis draustinis), 1 etnokultūrinis draustinis (Karklės etnokultūrinis draustinis), 1 urbanistinis/architektūrinis (Juodkrantės urbanistinis draustinis), 8 kraštovaizdžio draustiniai (Alksnynės kraštovaizdžio draustinis, Garnių kalno kraštovaizdžio draustinis, Kliošių kraštovaizdžio draustinis, Minijos senslėnio kraštovaizdžio draustinis, Olandų kepurės kraštovaizdžio draustinis, Raganos kalno kraštovaizdžio draustinis, Šaipių kraštovaizdžio draustinis, Veiviržo kraštovaizdžio draustinis). Rajono teritorijoje išskirta 11 buveinių apsaugai, bei 10 paukščių apsaugai svarbių teritorijų.

Saugomų teritorijų tinklą Klaipėdos r. savivaldybėje papildo: 7 gamtos paveldo objektai iš jų: 3 geologiniai (rieduliai: akmuo Baravykas, Lapiškės akmuo, atodanga - Olandų kepurės skardis) 1 geomorfologinis (Vingio kopa), 3 botaniniai (Svencelės ažuolas, Šernų ažuolas, Trakių vinkšna), taip pat Kalvių atkuriamasis sklypas, platesnė informacija apie Klaipėdos r. savivaldybės teritorijoje esančias saugomas teritorijas pateikta.

6.1.1. LR saugomos teritorijos

Esama būklė

Artimiausios LR saugomos teritorijos, kur numatomas specialiojo plano rengimas (magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija) – Pajūrio regioninis parkas¹⁹, kurio nedidelė dalis šiaurės rytinio pakraščio ribojasi su nagrinėjamu kelio ruožu ~ 18,97 - 19,31 km. To pačio kelio ruožo (~ 18,97 - 19,31 km) atkarpoje nagrinėjamas kelio ruožas ribojasi su kita saugoma teritorija – Šaipių kraštovaizdžio draustiniu²⁰ (Šaipių kraštovaizdžio draustinio ir Pajūrio regioninio parko ribos šioje atkarpoje sutampa, 6.1.2.1 pav.). Nagrinėjamas magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ribojasi su Pajūrio regioninio parko buferine apsaugos zona²¹, kurioje reglamentuojama statyba ir inžinerinės infrastruktūros įrengimas, skatinamas želdinių formavimas agrarinėse teritorijose.

Kiti saugomi gamtiniai objektai

¹⁹ Skirtas išsaugoti žemyninio pajūrio kraštovaizdį, jo gamtinę ekosistemą bei kultūros paveldo vertybes, jas tvarkyti ir racionaliai naudoti.

²⁰ Skirtas išsaugoti Karklės-Šaipių kalvagūbrio ir dubaklonio kraštovaizdį, mozaikišką miškų, pelkių ir drėgnų pajūrio pievų kompleksą su tipiška pajūrio natūralių pievų žoline augalija, tradiciškai susiformavusią mozaikišką žemėnaudos struktūrą, teritorijoje vykdant reglamentuotą miškų ūkio, žemės ūkio ir rekreacinę veiklą ir išlaikant tradicinę apgyvendinimo struktūrą.

²¹ Remiantis LR aplinkos ministro 2005-06-02 įsakymu Nr. D1-282 „Dėl Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano patvirtinimo“, šioje zonoje draudžiama vykdyti statybas, pažeidžiančias reljefo raiškumą bei didinančias regioninio parko vizualinę taršą. Čia taip pat neleidžiama statyti stambių civilinių ar gamybinių objektų, galinčių turėti neigiamą poveikį regioninio parko gamtinei ekosistemai. Vizualinės apsaugos aspektu svarbiausias dėmesys skiriamas statyboms reguliuoti. Rekomenduojamas dviejų tipų užstatymas: vienkieminiai ir kupetiniai kaimai. Vienkiemiai kuriami ūkininkų ūkiuose, kupetiniai kaimai formuojami esamų kaimų vietose, centralizuotai įrengiant inžinerinius tinklus. Bendras užstatymo plotas vienkiemiuose negali viršyti daugiau nei 2% ūkio ploto, kupetiniuose kaimuose – nuo 2,5% iki 5,0%. Naujus statinius rekomenduojama neutralizuoti želdinių grupėmis prie sodybų ir apsauginiais kelių želdiniais. Privalomas dalinis žemės ūkio naudmenų užsodinimas mišku vykdomas pagal parengtus specialius miškų išdėstymo žemėtvarkos projektus. Žemės ūkio naudmenose turėtų dominuoti pievos ir ganyklos.

Gamtos paveldo objektų 2 km spinduliu ir toliau aplink nagrinėjamo kelio ruožą nuo 12,10 iki 19,20 km nėra.

Magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta kertinių miško buveinių, artimiausia kertinė miško buveinė nutolusi nuo trasos pradžios (12,10 km) ~ 2 km į pietvakarius (Kukutiškių miške)²².

LR Aplinkos ministerijos saugomų rūšių informacinės sistemos „Lietuvos teritorijos natūralioje gamtinėje aplinkoje gyvenančių ar laikinai esančių saugomų laukinių gyvūnų, augalų ir grybų rūšių informacinė sistema“ duomenimis²³, saugomų rūšių radaviečių/augaviečių prie nagrinėjamo kelio ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km nėra pažymėta.

Pasekmės

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija bus vykdoma esamo kelio juostoje, tačiau bus rekonstruojamos sankryžos ir įrengiami lygiagretūs pagrindiniam keliui jungiamieji keliai vietiniam eismui, todėl bus reikalinga papildoma žemė (taip pat ir žemė esanti Pajūrio regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštyje). Remiantis LR aplinkos ministro 2005-06-02 įsakymu Nr. D1-282 „Dėl Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano patvirtinimo“ regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje nedraudžiama rekonstruoti esamų kelių, tačiau draudžiama vykdyti statybas, pažeidžiančias reljefo raiškumą bei didinančias regioninio parko vizualinę taršą, taip pat neleidžiama statyti stambių civilinių ar gamybinių objektų, galinčių turėti neigiamą poveikį regioninio parko gamtinei ekosistemai.

Kalbant apie valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstravimo pasekmes Pajūrio regioniniam parkui ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniui (draustinio ir parko ribos ties nagrinėjamu magistraliniu keliu sutampa), reikia paminėti, kad I, Ia ir II alternatyvų įgyvendinimo atveju nuo ~ 18,94 iki galo 19,20 ir toliau planuojamas jungiamasis kelias ir žiedinė sankryža (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą) kirstų Pajūrio regioninio parko šiaurės rytinio pakraščio dalį apie 577 m ilgio ruože. Lyginant alternatyvas tarpusavyje poveikis būtų labai panašus – reikalingas paimti visuomenės poreikiams žemės plotis Šaipių kraštovaizdžio draustinyje yra 1,36 ha (I ir II variantai) ir 1,03 ha (Ia variantas).

Planuojamos įrengti sankryžos 13,1 km ir 14,7 km visų (I, Ia, II) alternatyvų atvejais patektų į Pajūrio regioninio parko buferinės apsaugos zonos pakraštį. I ir II alternatyvų atveju kelio kairėje pusėje saugumui užtikrinti planuojamas ir jungiamasis kelias, kuris taip pat patektų į šią zoną. Ia alternatyvos atveju jungiamasis kelias neplanuojamas, tačiau dalis pėsčiųjų takų ir jungiamųjų kelių atkarpų ties sankryžomis į buferinę apsaugos zoną patektų.

Kelio rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengiamoje sankryžoje išliktų ir ją puoštų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus želdinių kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą rekomenduojama kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje. Pagal saugomų teritorijų įstatymo 7 punktą valstybinių parkų buferinės apsaugos zonose draudžiama statyti statinius, jeigu jie blogina paveldo objektų ekspozavimo sąlygas, didina teritorijos vizualią (regimąją) taršą. Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias priemones viadukų šlaitams (plačiau apie priemones, žr. 9 priede) reglamentai pažeisti nebus.

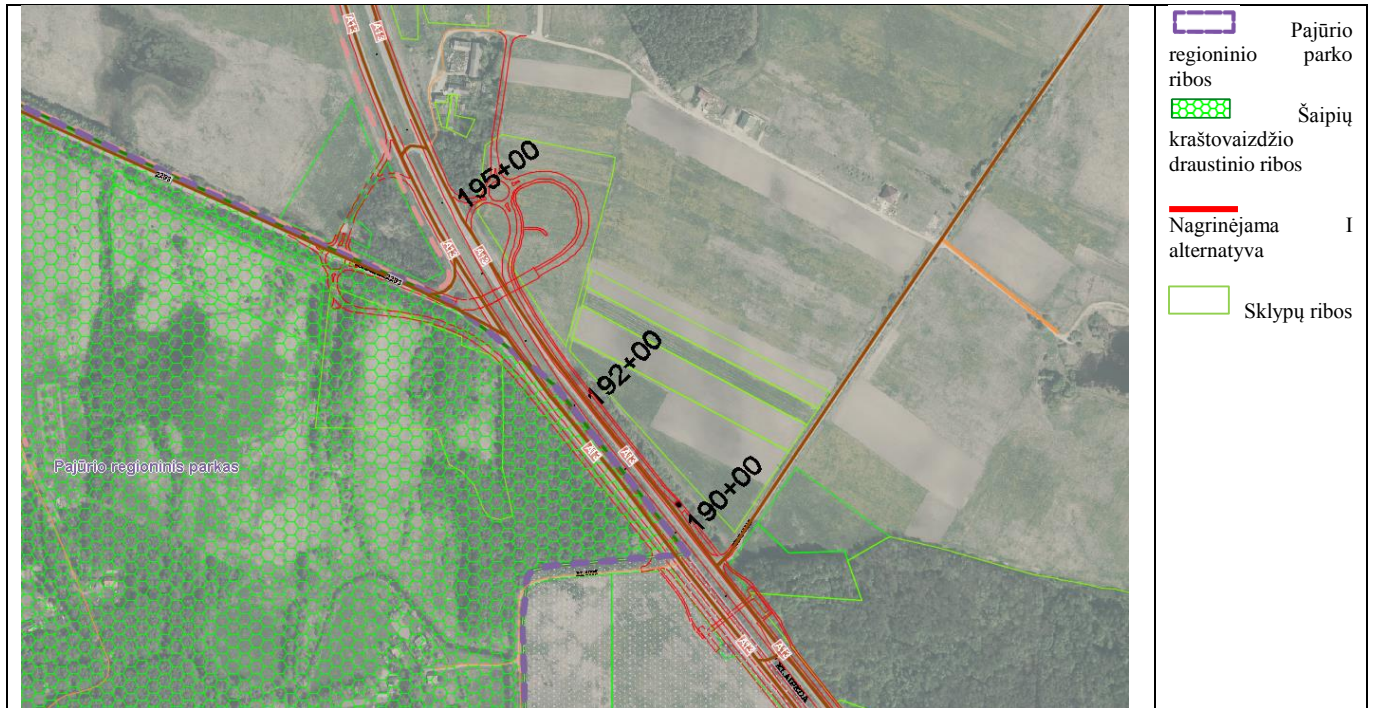
Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos teikė užklausimą Valstybinei saugomų teritorijų tarnybai prie aplinkos ministerijos, raštas Nr. (6.35)2-3241 „Pasiūlymas dėl parengtų Pajūrio regioninio parko ir jo zonų bei buferinės zonos ribų plano ir Pajūrio regioninio parko tvarkymo plano sprendinių“. Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie aplinkos ministerijos atsakymas Nr. (3)-V3-2004(12.1) „Dėl pasiūlymo Pajūrio regioninio parko planavimo dokumentams“ pateikti 2 priede.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytus argumentus, bei į tai, kad numatytos kelio rekonstrukcijos vietoje jau yra inžinerinis statinys – kelias, o projektuojama skirtingo lygio sankryža (I, Ia, II alternatyvų atvejais)

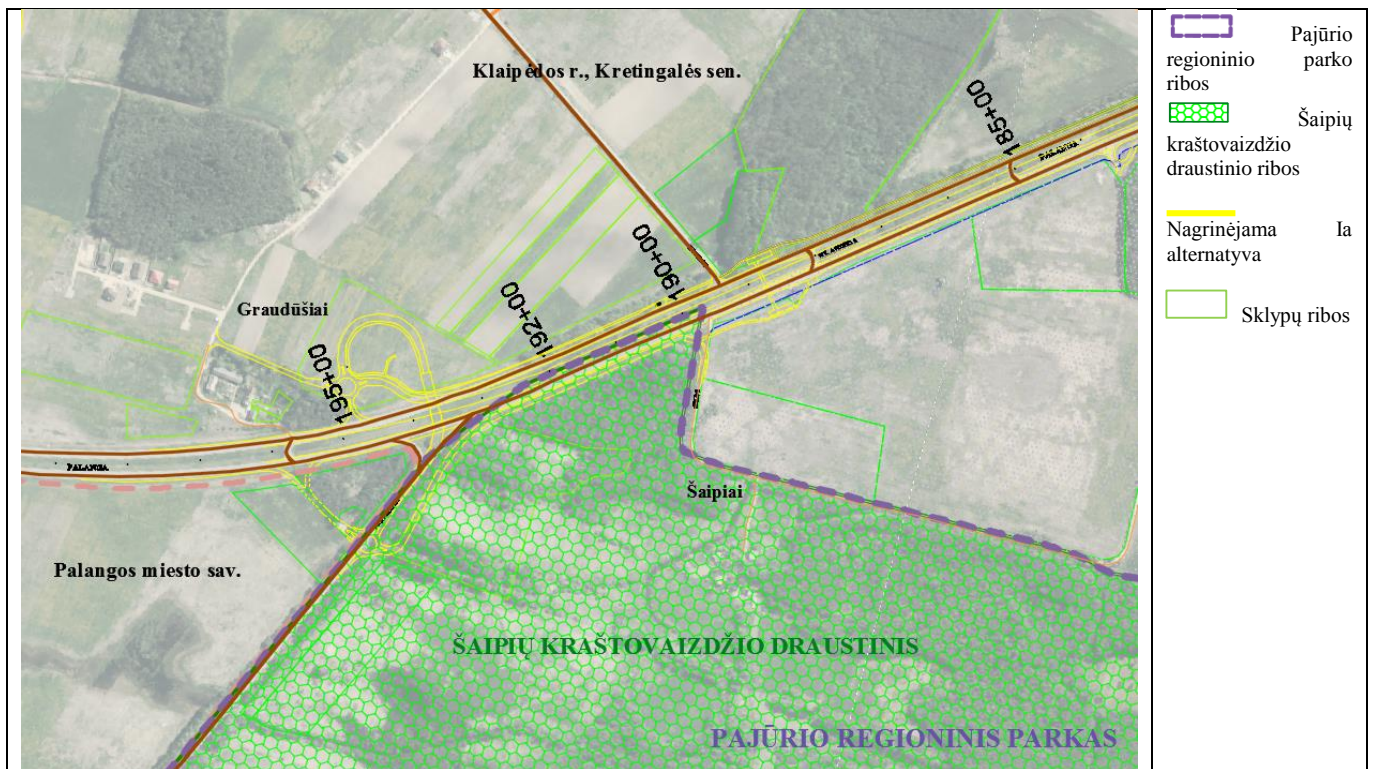
²² Remiantis Generalinės miškų urėdijos prie Aplinkos ministerijos Intelektualia miškų ūkio elektroninių paslaugų informacine sistema, prieiga per internetą: <http://www.valstybiniaimiskai.lt/lt/SaugomiObjektai/KertinesMiskoBuveines/Puslapiai/Kretingosmiskuuredija.aspx> [žiūrėta: 2014-08-21].

²³ Prieiga per internetą: <https://sris.am.lt/> [žiūrėta: 2014-11-19].

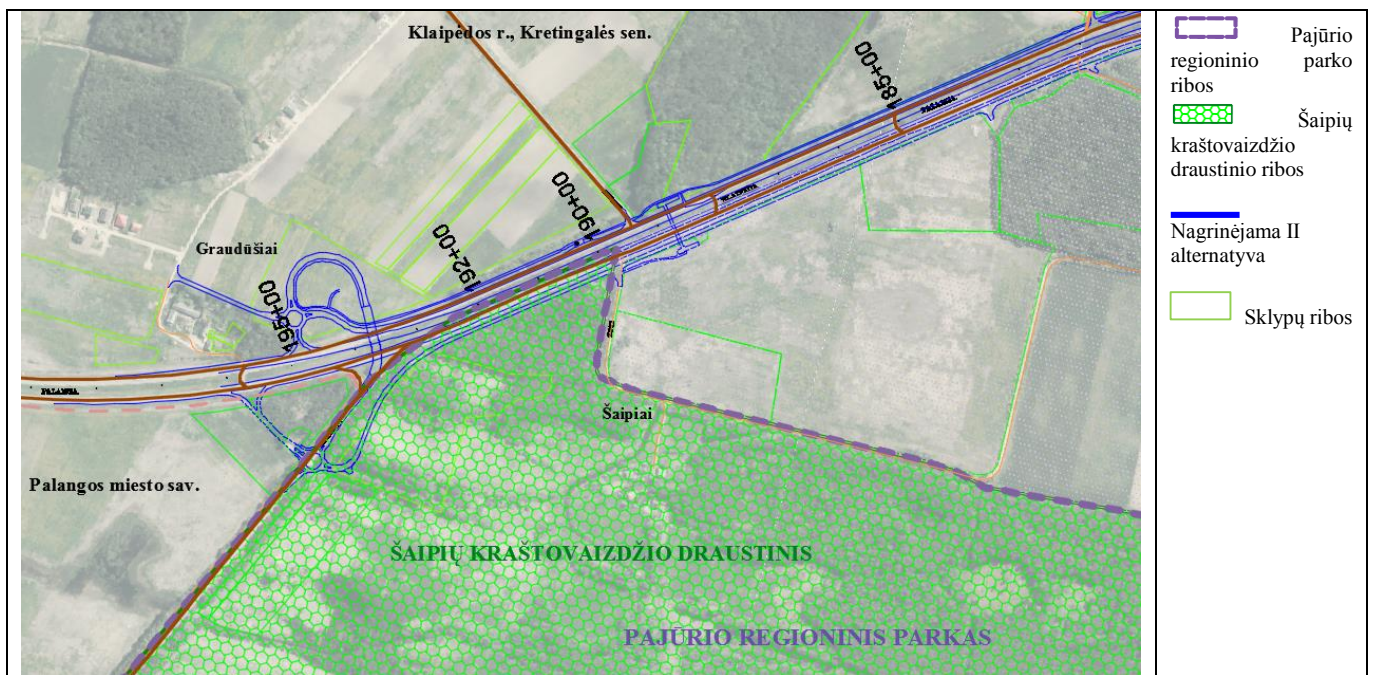
ir jungiamieji keliai (I, II alternatyvų atvejais) kirs Pajūrio regioninio parko ir jo buferinės apsaugos zonos pakraštį, didelės ilgalaikės žalos saugomoms vertybėms nedarys.



6.1.1.1 pav. I alternatyva saugomų teritorijų atžvilgiu



6.1.1.2 pav. Ia alternatyva saugomų teritorijų atžvilgiu



6.1.1.3 pav. II alternatyva saugomų teritorijų atžvilgiu

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Ūkinė veikla pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinyje bus vykdoma vadovaujantis LR saugomų teritorijų įstatymu, LR vyriausybės nutarimu Nr. 318 „Dėl gamtinių ir kompleksinių draustinių nuostatų patvirtinimo“, Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamentu, patvirtintu LR Aplinkos ministro, Pajūrio regioninio parko nuostatais (LR vyriausybės nutarimas, Nr. 490, bei kitais veikslių regioniniame parke reglamentuojančiais teisės aktais, reglamentais, taisyklėmis ir nuostatais.

Remiantis 2001-12-04 saugomų teritorijų įstatymu Nr. IX-628 kraštovaizdžio draustiniuose draudžiama naikinti ar žaloti reljefo formas bei saugomus objektus.

Pagal LR vyriausybės 2008-04-02 nutarimą Nr. 318 „Dėl gamtinių ir kompleksinių draustinių nuostatų patvirtinimo“ draustiniuose draudžiama įrengti atliekų saugojimo aikštes ir jų surinkimo punktus, sąvartynus; statyti, laikyti ir naudoti vagonėlius ir kilnojamosius objektus arba įrenginius (namelius, konteinerius, nebenaudojamas transporto priemonės, sandėliukus, garažus, bitininkų ir sodininkų vagonėlius arba namelius), išskyrus atvejus, numatytus Lietuvos Respublikos statybos įstatyme ir kituose teisės aktuose ir teisės aktų nustatyta tvarka masinių renginių organizavimo tikslu naudojamus laikinus statinius, objektus ir įrenginius; ne keliuose važinėti motorinėmis transporto priemonėmis, jas statyti ar kitaip eksploatuoti (įskaitant dvirates, trirates ir keturrates savaeigės transporto priemonės), išskyrus specialiąsias transporto priemones, žemės ir miškų ūkio techniką Lietuvos Respublikos įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka.

Vadovaujantis Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamentu, inžineriniai statiniai, inžineriniai tinklai bei susisiekimo komunikacijos projektuojamos, statomos (tiesiamos), rekonstruojamos ar kapitališkai remontuojamos kuo mažiau keičiant kraštovaizdžio pobūdį bei neteršiant aplinkos. Projektuojant ar rekonstruojant kelius, teritorijų planavimo dokumentuose numatytus naudoti autoturizmui, gerinant kelių dangą išlaikomas esamų kelių pobūdis (susiformavę vingiai, nuolydžiai, kt.), bei istoriniu požiūriu vertingos kelio dangos.

Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, kelio rekonstrukcijai reikalingos žemės bus paimama kaip galima mažiau.

Atsižvelgiant į bendruosius reikalavimus, taikomus Pajūrio regioniniam parkui ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniui bus išsaugojamos reljefo formos bei saugomi objektai, saugomų teritorijų ribose ir jų buferinės apsaugos zonoje nebus įrengiamos atliekų saugojimo ir statybos darbų aikštelės. Inžinerinė infrastruktūra bus projektuojama kuo mažiau keičiant kraštovaizdžio pobūdį bei nesukeliant vizualinės ir fizinės aplinkos taršos, rekonstruojant kelią bus išlaikomas kelio pobūdis, kaip nurodyta Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamento reikalavimuose.

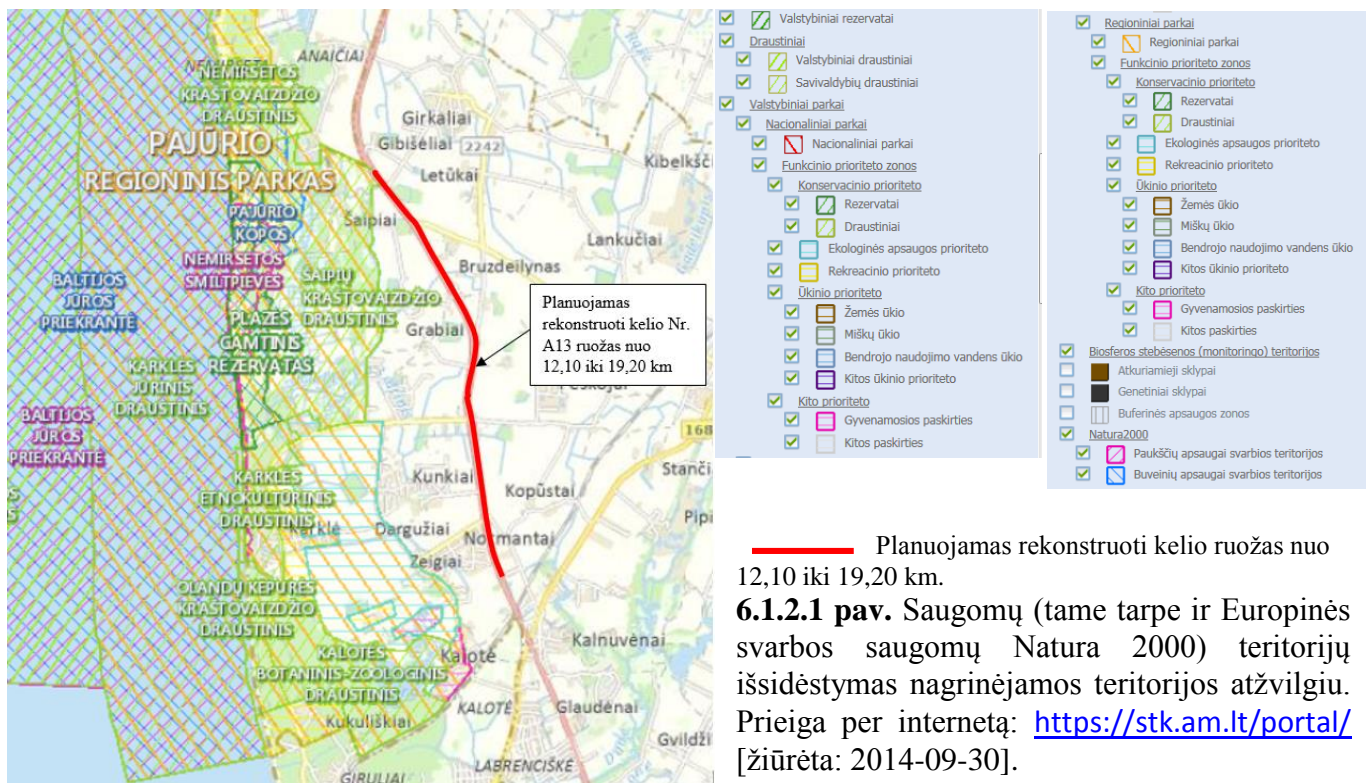
Ruošiami techninio kelio rekonstrukcijos projektai bus derinami su Pajūrio regioninio parko direkcija.

6.1.2. Natura 2000 teritorijos

Esama būklė

Artimiausia „Natura 2000“ teritorija BAST Pajūrio kopos (LTKLA0009) nutolusi ~ 1,3 km į vakarus nuo nagrinėjamos teritorijos (planuojamo rekonstruoti kelio ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km). Kitos „Natura 2000“ teritorijos nuo nagrinėjamos teritorijos nutolusios: ~ 1,9 km į vakarus Nemirsetos smiltpievės, PAST (LTKREB001); ~ 2,4 km į vakarus Baltijos jūros priekrantė, BAST (LTPAL0001); ~ 2,4 km į vakarus Baltijos jūros priekrantė, PAST (LTPALB001).

Artimiausios saugomos teritorijos planuojamos veiklos atžvilgiu pažymėtos 6.1.2.1 pav.



Planuojamas rekonstruoti kelio ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km.

6.1.2.1 pav. Saugomų (tame tarpe ir Europinės svarbos saugomų Natura 2000) teritorijų išsidėstymas nagrinėjamos teritorijos atžvilgiu. Prieiga per internetą: <https://stk.am.lt/portal/> [žiūrėta: 2014-09-30].

Pasekmės

Bus rekonstruojamas esamas magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja.

Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą, nepriklausomai kuri alternatyva (I, Ia, ar II) bus pasirinkta atstumas nuo rekonstruojamo kelio iki Natura 2000 teritorijų dėl įrengiamos sankryžos (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą), bei jungiamųjų kelių įrengimo, labai nežymiai sumažės (~ 10-40 metrų, atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos– Pajūrio kopos (kodas LTKLA0009) būtų ~ 1 - 1,2 km), manoma, kad reikšmingų neigiamų pasekmių Natura 2000 teritorijoms ir saugomoms vertybėms nebus.

Valstybinės saugomų teritorijų tarnybos prie Aplinkos ministerijos raštas „Dėl planuojamos ūkinės veiklos poveikio Natura 2000 teritorijoms reikšmingumo nustatymo“, pateiktas 2 priede.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Reikšmingų neigiamų pasekmių nebus, todėl priemonių nenumatoma.

6.2. LR Gamtinis karkasas

Esama būklė

Gamtinio kraštovaizdžio ekologinio stabilizavimo teritorijų sistemą šalyje nustato LR teritorijos bendrajame plane patvirtintas gamtinio karkaso elementų lokalizavimas.

Gamtinio karkaso paskirtis:

- Sukurti vientisą gamtinio ekologinio kompensavimo teritorijų tinklą, užtikrinantį kraštovaizdžio geoekologinę pusiausvyrą ir gamtinius ryšius tarp saugomų teritorijų, sudaryti prielaidas biologinei įvairovei išsaugoti;
- Sujungti didžiausią ekologinę svarbą turinčias buveines, jų aplinką bei gyvūnų ir augalų migracijai reikalingas teritorijas;
- Saugoti natūralų kraštovaizdį ir gamtinius rekreacinius išteklius;
- Didinti šalies miškingumą;
- Optimizuoti kraštovaizdžio urbanizacijos bei technogenizacijos ir žemės ūkio plėtrą.

Nagrinėjama teritorija – magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km neina per gamtinio karkaso teritorijas, tačiau neilgame ruože kelio dešinėje (nuo ~ 18,1 iki nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km) ribojasi su Europinės svarbos geoekologinės takoskyros²⁴ gamtinio karkaso dalimis, kurioms nustatytos kraštovaizdžio formavimo kryptys – gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai²⁵ (ties ~ 18,1 – 18,96 km), bei palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis²⁶ (ties nagrinėjamos atkarpos ruožu, kuris ribojasi su Pajūrio regioninio parko teritorija ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniu ~ 18,96 – 19,20 km), žr. 6.2.1 pav.

Ties ~ 18,1 – 18,96 km (kur ribojasi nagrinėjama trasa) geoekologinių takoskyrų gamtinio karkaso teritorijoje (trasos dešinėje) vyrauja laukai, nedideli miškeliai.

Ties nagrinėjamos atkarpos ruožu, kuris ribojasi su Pajūrio regioninio parko teritorija ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniu (~ 18,96 – 19,20 km), vyrauja sumedėję želdiniai, želdinių juostos.

Pasekmės

Rekonstruojamas esamas magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km, tačiau Ia alternatyvos atveju sankryža su keliu Nr. 2253 (į Nemirsetą), pėsčiųjų takai ties viaduku, o I ir II alternatyvų atvejais ir planuojamas jungiamasis kelias neišvengiamai patektų į gamtinio karkaso teritoriją.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

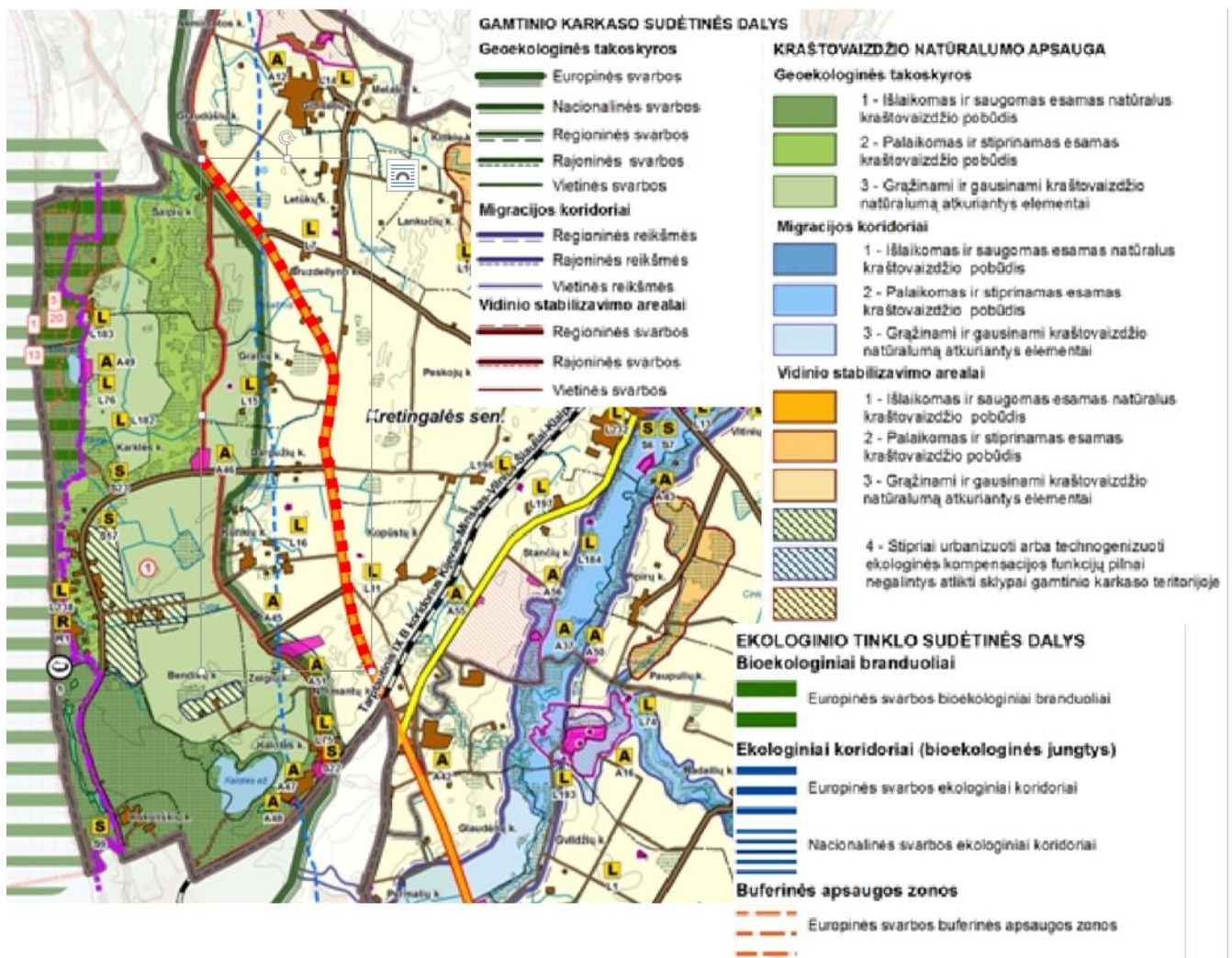
Ūkinė veikla gamtinio karkaso teritorijose gali būti vykdoma Planuojamos ūkinės veiklos poveikio aplinkai vertinimo įstatymais Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka, numatant ir įgyvendinant įvairiapuses priemones antropogeniniam poveikiui kompensuoti, gamtiniam kraštovaizdžiui ir biologinei įvairovei išsaugoti. Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, bus paimama kaip galima mažiau žemės.

Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas apželdinimas, taip iš dalies kompensuojant reikalingus iškirsti želdinius. Numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatoma apželdinti viadukų šlaitus. Pagal Gamtinio karkaso nuostatų 2010-07-16 Nr. D1-62 9 punktą, pagal kurį reikalingas apželdinimas ne miško žemėje, projekte numatytas Nemirsetos sankryžos apželdinimas, todėl reglamentai bus užtikrinti.

²⁴ Geoekologinės takoskyros – teritorijų juostos, jungiančios ypatinga ekologine svarba bei jautrumu pasižyminčias vietas: upių aukštupius, vandenskyras, aukštumų ežerynus, kalvynus, pelkynus, priekrantes, požeminių vandenių intensyvaus maitinimo ir karsto paplitimo plotus. Jos skiria stambias gamtines geosistemas ir palaiko bendrąją gamtinio kraštovaizdžio ekologinę pusiausvyrą.

²⁵ Gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai (šis kraštovaizdžio formavimo tipas taikytinas žmogaus veiklos, pirmiausia agrarinės, gerokai pakeistose gamtinio karkaso teritorijose. Šios zonos susiformavo dėl technokratiško nesubalansuoto žemės naudojimo pažeidžiant ekologinės pusiausvyros sąlygas, nesilaikant racionalios gamtonaudos reikalavimų. Šiose zonose gamtinio kraštovaizdžio formavimo kryptis yra regeneracinė-restauracinė, susijusi su sudėtingų renatūralizacinių priemonių įgyvendinimu ir nauju ekologizuotu požiūriu į šių teritorijų naudojimą).

²⁶ Palaikomas ir stiprinamas esamas kraštovaizdžio pobūdis. Šis kraštovaizdžio formavimo tipas lokalizuotas mišrios naudmenų mozaikos teritorijose, kuriose kaitaliojasi miškų ir žemės ūkio naudmenos, taip pat smarkiai pakeistos arba pažeistos gamtinės struktūros miškuose. Šių teritorijų tvarkymui reikalingas tiek esamų funkcijų subalansavimas, tiek regeneracinės priemonės ekologinėms kompensacinėms gamtinės struktūros galioms stiprinti.



Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km

6.2.1 pav. Klaipėdos r. savivaldybės teritorijos bendrojo plano gamtinio kraštovaizdžio, biologinės įvairovės, gamtos ir kultūros paveldo brėžinio fragmentas. Prieiga per internetą: <http://klaipedos-r.lt/oldweb/?lt=1252479830> [žiūrėta: 2014-11-19].

6.3. Kraštovaizdis

Esama būklė

Planavimo objektas (planuojama teritorija) – yra palei magistralinio kelio A13 Klaipėda–Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km yra Vakarų Lietuvos regione, tarp Klaipėdos ir Palangos, kaimiškajame kraštovaizdyje, kuris pastaraisiais metais pamažu transformuojasi į priemiestinį: pievų ir ganyklų vietose vyksta mažaukščių gyvenamųjų teritorijų plėtra, vietomis formuojasi ištisi jų kvartalai. Ši plėtra matyti abiejose kelio pusėse, tačiau šiek tiek atokiau nuo pačio kelio. Urbanizuotas Klaipėdos miesto kraštovaizdis lieka nutolęs į pietus. Kelias nekerta didelių upių, nepriartėja prie ežerų ar tvenkinių, aplinkoje nėra vaizdingų slėnių, piliakalnių.

Kelias yra banguotame reljefe, būdingas reljefo tipas – gūbriai. Nagrinėjama vieta priskiriama Vakarų Žemaičių lygumos Karklinių apskalutam moreniniam gūbriui. Reljefas nepasižymi dideliais peraukštėjimais.

Beveik visas rekonstruojamas ruožas kairėje kelio pusėje ribojasi su buferinės apsaugos zona – tai viena iš ekologinių apsaugos zonų, skirta Pajūrio regioninio parko apsaugai. Apsaugos zona apima pievas, miškelius, kaimus.

Už buferinės apsaugos zonos apie 577 metrų ilgio rekonstruojamo kelio ruožo (~18,96-19,31 km) ribojasi su Pajūrio regioniniu parku ir jame esančiu Šaipių kraštovaizdžio draustiniu.

Nagrinėjamo kelio šiaurinė dalis patenka į regioninės svarbos gamtinio karkaso teritoriją – europinės svarbos geokologinę takoskyrą, apimančią Pajūrio regioninį parką ir jame esančias „Natura 2000“ teritorijas, draustinius.

Miškų teritorijos priartėja prie nagrinėjamo kelio ruožuose nuo 18,2 iki 18,3 km (kairėje pusėje), nuo 18,71 km iki 18,9 km (dešinėje pusėje), ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km (kairėje pusėje) ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km (kairėje pusėje).

Remiantis Lietuvos CORINE žemės dangos duomenų baze²⁷ nagrinėjama teritorija susideda iš šių žemėnaudų tipų:

- Kelių ir geležinkelių tinklas ir su juo susijusi žemė (nagrinėjamo kelio ruožo pradžioje);
- Nedrėkinamų dirbamų žemių (~ nuo nagrinėjamo kelio ruožo pradžios 12,10 iki 14,45 km, nuo ~ 14,9 km iki 16,6 km ir ~ nuo 17,7 iki 18,6 km) ;
- Kompleksiniai žemdirbystės plotai (~ nuo 14,45 km iki 14,9 km, ~ nuo 16,6 iki 17,7 km ir ~ nuo 19,0 iki nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km dešinėje pusėje);
- Lapuočių miškai (~ nuo 18,6 iki 19,0 km kelio dešinėje pusėje ir ~ nuo 18,85 iki 19,23 km kairėje pusėje).

Detalesnis valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos poveikio kraštovaizdžiui vertinimas pateikiamas 9 priede.

Pasekmės

Vizualiniai pokyčiai. Esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę. Tačiau tinkamai rekonstruotas kelias kaip tik gali padidinti kraštovaizdžio vertę, išryškindamas jo liniją, atverdamas panoramas keleiviams ir dviratininkams, suformuodamas patrauklią aplinką tiek susisiekimui, saugumu, tiek aplinkiniams gyventojams.

Poveikis dėl reljefo formų keitimo. Rekonstrukcija planuojama atsižvelgiant į reljefą, visgi reljefo formų paaukštinimas numatomas dėl naujai formuojamų sankasų pačiam keliui, apjungiamiesiems keliams, dviračių takui ir viadukų įrengimui. Siekiant sušvelninti pokyčius ir atsižvelgiant į vyraujančią kaimišką kraštovaizdį, numatoma formuoti aptakius, o ne stačius šlaitus.

Saugomos kraštovaizdžio teritorijos. Beveik visas kelio ruožas ribojasi su Pajūrio regioninio parko buferinės apsaugos zona ir tik ruožo pabaiga, apie 400 m atkarpoje (~18,96-19,31 km), ribojasi su pačiu Pajūrio regioniniu parku ir jame esančiu Šaipių kraštovaizdžio draustiniu. Besiribojanti dalis apaugusi mišku. Rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengtoje sankryžoje išliktų ir ją puošytų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą rekomenduojama kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje. Pagal Saugomų teritorijų įstatymo 7 pkt. valstybinių parkų buferinės apsaugos zonose draudžiama statyti statinius, jeigu jie blogina paveldo objektų eksponavimo sąlygas, didina teritorijos vizualią (regimąją) taršą. Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias priemones viadukų šlaitams nei vienas iš šių reglamentų pažeisti nebus.

Gamtinis karkasas. Kelio dalis prie Nemirsetos sankryžos patenka į regioninės svarbos gamtinio karkaso teritoriją – europinės svarbos geokologinę takoskyrą, apimančią Pajūrio regioninį parką. Pagal Gamtinio karkaso nuostatų 2010-07-16 Nr. D1-62 9 pkt. reikalingas apželdinimas ne miško žemėje, todėl siekiant užtikrinti reglamentus – privalomas Nemirsetos sankryžos apželdinimas.

Apželdinimas. Esamas kelias dalinai apželdintas, o dalyje kelio atsiveria regyklos į kaimišką kraštovaizdį. Dalį želdinių numatoma išsaugoti, tačiau dalies želdinių išskirtimas neišvengiamas ir jį rekomenduojama kompensuoti naujais želdiniais. Siekiant išvengti monotoniškumo ir dėl eismo saugumo nerekomenduojamas ištisinis kelio apželdinimas, o tik tam tikrose vietose (Romų, Karklės, Nemirsetos sankryžose) bei atkarpoje tarp magistralinio ir jungiamojo kelio už Peskojų ar kitose vietose, kur nėra pavojinga eismo saugumo atžvilgiu. Rekomenduojama kuo intensyviau viadukų pylimų šlaitus užsodinti

²⁷ Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis. Prieiga per internetą: <http://gis.gamta.lt/map/>. [žiūrėta: 2014-10-20].

medžiais ir krūmais, formuojant laisvas jų grupes, netaisyklingos formos želdynus. Tikslus apželdinimas turėtų būti pateiktas kelio techniniame projekte. Žiedines sankryžas ar jų dalį apželdinti šilokais (žydinčiais, mažai priežiūros reikalaujančiais žoline danga).

Rekreacija. Numatomas reikšmingas teigiamas poveikis rekreacinių teritorijų pasiekiamumo pagerėjimui dėl planuojamų nutiesti pėsčiųjų ir dviračių takų. Dar vienas teigiamas aspektas, kad daugelyje vietų, taką nuo kelio skirs esami medžiai, kurie rekonstrukcijos metu bus išsaugomi.

Poveikio įvertinimas. Įvertinus rekonstravimo sprendinius ir kraštovaizdį, rekomenduojamos kelio aplinkos pagerinimo priemonės, todėl ilgalaikis reikšmingas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui nenumatomas. Laikinas neigiamas vizualinis poveikis kraštovaizdžiui galimas kol bus atliekami statybų darbai. Po statybų kelio aplinka bus sutvarkyta, rekultivuota, apželdinta.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Rekomendacijos projektavimui. Rengiant kelio rekonstrukcijos techninį projektą bei projektuojant autobusų stoteles, sienutes apsaugai nuo triukšmo numatoma vadovautis leidiniu „Kraštovaizdžio formavimo gairės valstybiniais keliams ir geležinkeliams“ (Samuchovienė O., Braga A. ir kt., 2013), kuriose pateikiamos rekomendacijos kelių tiesimui, želdinimui, mažųjų žiedinių sankryžų įrengimui, šlaitų formavimui, pralaidų komponavimui ir kt.

Rekomendacijos kelio ir sankryžų apželdinimui. Želdinimas turėtų maskuoti naujų viadukų dominavimą kraštovaizdyje, pagyvinti aplinką. Kad nereiktų papildomai paimti žemės visuomenės poreikiams, kad būtų užtikrintas eismo saugumas želdinius numatoma komponuoti sankryžose, viadukų šlaituose, tarp magistralinio kelio ir jungiamųjų kelių už Peskojų kaimo. Kelio rekonstrukcijos metu numatomi maskuojamieji želdiniai: viadukų sankasų papėdėje reiktų sodinti aukštus medžius, krūmus, kad viadukai savo aukščiau nedominuotų aplinkoje. Medžius ir krūmus, jų derinius siūloma parinkti ir išdėstyti atsižvelgiant į kelio reikšmę, t.y., kad kelias magistralinis ir keliami dideli reikalavimai eismo saugumui, taip pat įvertinus dominuojančius lapuočius medžius bei siekiant pagyvinti monotonišką kaimišką kraštovaizdį.

Detalesnė informacija pateikiama 9 priede.

6.4. Biologinė įvairovė

6.4.1 Augalija

Esama būklė

Nagrinėjamo ruožo pradžioje, skiriamosiose juostose, medžių ar alėjų nėra, auga žolinė danga, varpiniai augalai (kai kur ir aitriojo šiloko ploteliai). Trasos dešinėje yra savaiminių sumedėjusių augalų, iš kurių dominuojantys - klevas paprastas ir beržas karpotasis. Vyrauja tipinė Lietuvos pajūrio regionui būdinga žolinės augalijos danga. Saugomų rūšių nagrinėjamoje teritorijoje nerasta.

Toliau abipus trasą nėra sumedėjusių augalų. ~ Nuo 12,35 – 13,03 km trasos dešinėje pasodintos jaunų medelių: eglės paprastosios ir beržo karpotojo eilės, kairėje kelio pusėje driekiasi pievos, dirbamų laukų plotai, ganyklos. Kai kur palei kelią priaugę savaiminių želdinių, vyraujanti rūšis gluosniai. Nuo ~ 13,03 - 13,04 km dešinė pusė gausiai apaugusi sumedėjusiais želdiniais: liepa mažalape, beržu karpotuoju, klevu paprastuoju, gluosniu trapiuoju.

Trasos dešinėje, ties įsukimu į Normantų gyvenvietę auga gluosniai trapieji, beržai karpotieji. Žolinėje dangoje vyrauja: varputis paprastas, dirvinė buožainė, bitkrėslė paprastoji, kietis paprastas, džiuğunė snaudalė, kiaulpienė paprastoji, gyslotis plačialapis, kraujazolė paprastoji, naktižiedė paprastoji, buožainė dirvinė, dobilas raudonasis, dobilas dirvinis ir kt.

~ nuo 13,26 km skiriamosiose juostose ir trasos dešinėje pusėje auga liepų mažalapių juostos. Skiriamosiose juostose ir dešinėje pusėje esančiose eilėse yra įsimaišę ir kitų sumedėjusių augalų rūšių: gluosnių, blindžių, beržų, klevų, tačiau dominuoja liepos mažalapės....

Nuo susikirtimo į Peskojų gyvenvietę (už stotelių) alėjų nebėra, kelio dešinėje ir skiriamosiose juostose sutinkami pavieniai sumedėję augalai: gluosnis, tuopa, blindė, beržas ir kt.

~ nuo 15,25 km skiriamos juostoje ir kelio dešinėje auga beržų karpotųjų juostos (alėjos). Skiriamos juostoje alėja baigiasi ties 15,51 km, dešinėje kelio pusėje beržų alėja su vietomis įsimaišiusiais kitų rūšių medžiais (tuopomis, gluosniais, drebulėmis, klevais, liepomis) tęsiasi iki ~16,2 km.

Toliau dešinėje pusėje tęsiasi liepų mažalapių alėja (iki ~ 16,51 km). Nuo 16,51 iki 16,529 km kelio dešinėje plotas apaugęs savaiminiais jaunais ir vidutinio amžiaus medžiais ir krūmais, vyraujančios rūšys: liepa, klevas, gluosnis. Žolinė danga tokia pati kaip trasų pradžioje.

Nuo 16,8 km iki 17 km (tiek skiriamos juostoje, tiek dešinėje trasų pusėje) vyrauja žolinė augalija, kurios rūšinė sudėtis panaši į esančią trasų pradžioje. Kelio kairėje iki 16,85 km vyrauja pievos, ganyklos, 16,85 km ties esama sodyba sutinkama didesnė želdinių grupė, kurioje auga kaštonai paprastieji, beržai karpotieji, gluosniai, obelys, dekoratyvinės medžių ir krūmų rūšys.

Nuo ~ 17,18 km trasos dešinėje pusėje ir nuo 17,28 km skiriamos juostoje auga liepų alėjos. Nuo 17,62 km liepų alėjos (dešinėje ir skiriamos juostoje) keičia tuopų alėja, kuri tęsiasi iki ~ 18,37 km.

Kelio kairėje ties 18,15 km sutinkama kita didesnė sumedėjusių želdinių grupė, kurios vyraujanti rūšis beržas karpotasis. Toliau (už želdinių grupės), kairėje kelio pusėje driekiasi pievos. Nuo 18,37 km iki 18,43 km skiriamos juostoje medžių nėra (toliau, nuo 18,43 km toliau tęsiasi tuopų alėja), dešinėje pusėje tuopas keičia gluosniai iki 18,58 km, toliau kaip ir skiriamos juostoje taip ir dešinėje auga tuopų juostos, kuriose yra ir beržų karpotų. Alėjos tęsiasi iki 19,22 km. Kelio dešinėje nuo 19,22 km driekiasi dirbami laukai ir pievos. Ties 18,70 km kelio kairė pusė patenka į Pajūrio regioninio parko teritoriją iki sankryžos su keliu Nr. 2253 Palanga – Nemirseta – Graudūšiai. Šioje vietoje vyraujančios augalų rūšys: beržas karpotasis, gluosnis, juodalksnis. Nuo 19,42 km kelio kairėje ir kelio dešinėje ties 19,5 km yra papelkėjusių vietų, kelio kairėje auga daugiausiai juodalksniai ir beržai karpotieji, kelio dešinėje gluosniai, juodalksniai, beržai karpotieji.

Esamas magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta miškų teritorijų²⁸, tačiau ruože nuo 18,2 iki 18,3 km priartėja per ~ 18-25 m prie kairėje pusėje esančio valstybinės reikšmės, priklausančio III grupei (apsauginiai miškai) masyvo (1 sklypo), ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km priartėja per ~ 9 m dešinėje pusėje esantis miškas, priklausantis IV grupei (ūkiniai miškai, 1,3,4 sklypo), ruože ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km priartėja per ~ 16-25 m kairėje Pajūrio regioninio parko teritorijoje esantis valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausantis miškas (2, 3 sklypas), ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km kairėje ~ 14 m priartėja valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausantis miškas (36 sklypas) ir ruože nuo 19,48 km – 19,57 km dešinėje ~ 13-14 m priartėja III grupei (apsauginiai miškai) priklausantis miškas (3 sklypas).

Magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta kertinių miško buveinių, artimiausia kertinė miško buveinė nutolusi nuo trasos pradžios (12,10 km) ~ 2 km į pietvakarius²⁹.

Pasekmės

Visų (I, Ia, II) alternatyvų įgyvendinimo atvejais naujai planuojamas pėsčiųjų ir dviračių takas ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km dešinėje pusėje eitų per privatų mišką (miškas priklauso IV miškų (ūkiniai miškai) grupei, visos alternatyvos kirstų vienodą miško dalį ~ 0,26 ha) (6.4.1.1 ir 6.4.1.2 pav.).

²⁸ Nagrinėjamai magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožui nuo 12,10 iki 19,20 km artimiausi miškai priklauso Klaipėdos ir Palangos girininkijoms, Kretingos urėdijai. Duomenų šaltinis: <http://www.amvmt.lt:81/mgis/> [žiūrėta: 2014-08-21].

²⁹ Remiantis Generalinės miškų urėdijos prie Aplinkos ministerijos Intelektualia miškų ūkio elektroninių paslaugų informacine sistema, prieiga per internetą: <http://www.valstybiniaimiskai.lt/lt/SaugomiObjektai/KertinesMiskoBuveines/Puslapiai/Kretingosmiskuuredija.aspx> [žiūrėta: 2014-08-21].



Ūkinis miškas — Pajūrio regioninio parko riba — I alternatyva (šioje vietoje nagrinėjamų I ir II alternatyvos sprendiniai sutampa)

6.4.1.1 pav. Nagrinėjamų I ir II alternatyvų sprendiniai esamo miško atžvilgiu



Ūkinis miškas — Pajūrio regioninio parko riba — Ia alternatyva

6.4.1.2 pav. Nagrinėjamos Ia alternatyvos sprendiniai esamo miško atžvilgiu

Naujai planuojami jungiamieji keliai (tiek I alternatyvos, tiek Ia ir II alternatyvos atveju) ruože ~ 18,96 km iki ~19,31 km kairėje pusėje patektų į Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio teritorijoje esantį valstybinės reikšmės mišką (miškas priklauso II miškų grupei (specialios paskirties miškai)), kirstų nedidelę miško pietrytinę pakraščio dalį, lyginant alternatyvas, visos nagrinėjamos alternatyvos kirstų panašią miško teritorijos dalį: I ir II alternatyva - 0,02 ha, Ia alternatyva – 0,03 ha (6.4.1.3, 6.4.1.4 pav.).



Draustinių miškai — Draustiniai — Pajūrio regioninio parko riba — I alternatyva (šioje vietoje nagrinėjamų I ir II alternatyvos sprendiniai sutampa)

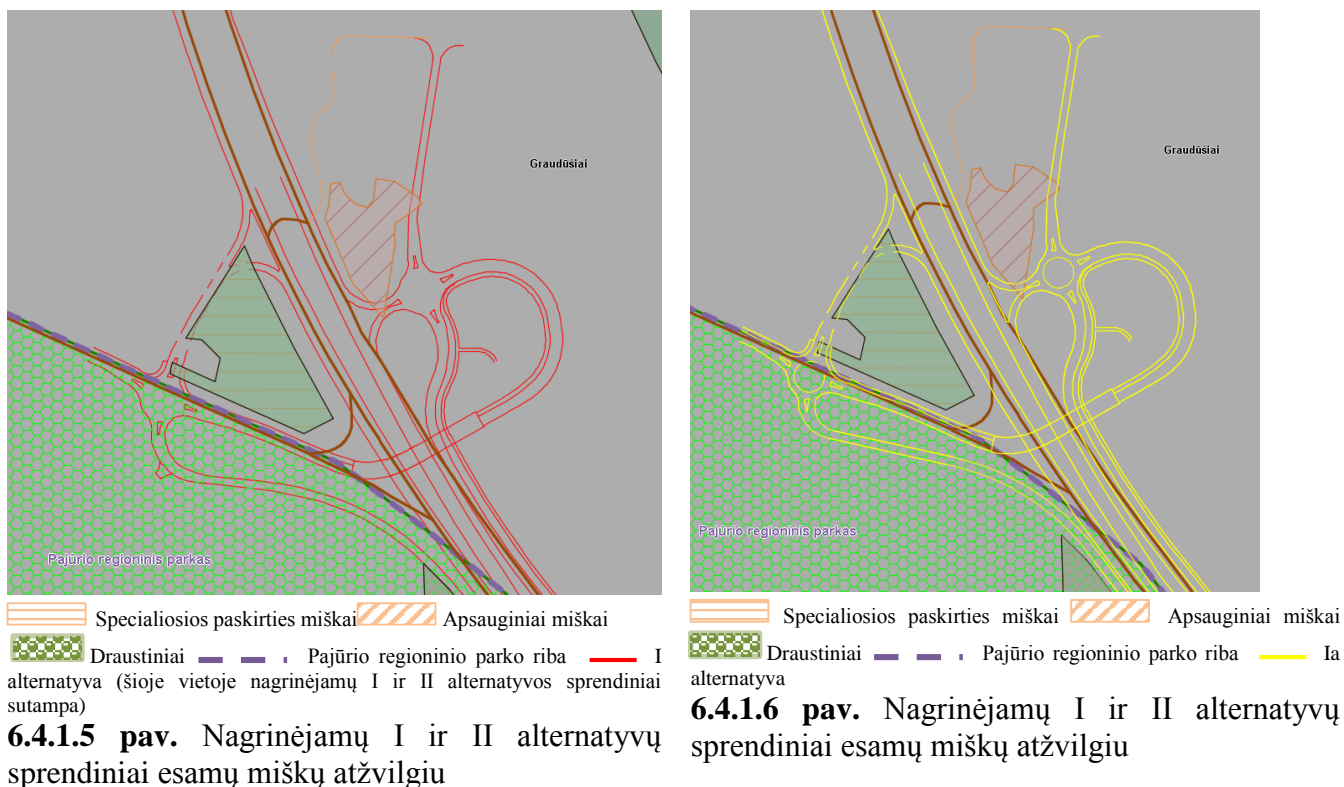
6.4.1.3 pav. Nagrinėjamų I ir II alternatyvų sprendiniai esamo miško atžvilgiu



Draustinių miškai — Draustiniai — Pajūrio regioninio parko riba — Ia alternatyva

6.4.1.4 pav. Nagrinėjamos Ia alternatyvų sprendiniai esamo miško atžvilgiu

Naujai planuojami jungiamieji keliai (visų alternatyvų I, Ia, II atveju) kirstų nedidelę magistralinio kelio A13 (ruože ~ 19,42 km – 19,57 km) kairėje pusėje esančio valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausančio miško pakraščio dalį (~ 0,03 ha, nepriklausomai nuo alternatyvos) bei nagrinėjamo kelio A13 dešinėje pusėje esančio privataus miško (miškas priklauso III miškų (apsauginiai miškai)) nedidelę pietinio pakraščio dalį (nepriklausomai nuo alternatyvos ~ 0,07 ha), (6.4.1.5, 6.4.1.6 pav.).



Kertinių miškų buveinių, ar ypatingos svarbos augalų rūšių, retųjų saugomų augalų, saugomų augalų buveinių, taip pat EB svarbos buveinių nagrinėjamo kelio aplinkoje ir nagrinėjamo kelio aplinkoje esančiuose miškuose nėra.

Įgyvendinant projektą, statybos darbų metu bus reikalinga pašalinti kelio, jungiamųjų kelių sankasai, vandens nuvedimui, matomumui trukdančius želdinius. Bus siekiama išsaugoti kuo daugiau želdinių, kurie netrukdytų susisiekimo infrastruktūros funkcionavimui. Taip pat bus statybos darbų metu bus nukasama žemė ir suardoma žolinė augalija.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Statybos darbų metu viršutinis dirvožemio sluoksnis gali būti pažeistas nukasant, sutrypiant, sumaišant ir pan. Statybos metu nukasta žemė ir derlingas dirvožemio sluoksnis bus panaudojami vietos reljefui sutvarkyti, sankasos šlaitų ir kitų žemės paviršių rekultivacijai, apšėjant žole. Statybos metu neigiamam poveikiui dirvožemiui išvengti, priemonės pateikiamos 6.6 skyriuje „Geologinė sandara, naudingosios iškasenos ir dirvožemis“.

Baigus statybos darbus žolinė danga bus atkurta.

Želdiniai, trukdantys planuojamai ūkinei veiklai (medžiai ir krūmai) bus kertami laikantis Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytų su želdinių kirtimu susijusių reikalavimų, taisyklių ir procedūrų.

Reikalingoms miško žemės paskirties žemėms turės būti atliekamos žemės paskirties pakeitimo procedūros, o už šalinamus želdinius kompensuojama urėdijai ir kitiems miško (žemių) savininkams teisės aktuose nustatyta tvarka.

Valstybinės reikmės miškams bus atliktos valstybinės reikšmės miškų plotų schemų tikslinimo procedūros. Iškirta mediena bus naudingai panaudojama (pvz.: atiduodama urėdijai, seniūnijai, biokurą tiekiančiai įmonei ir pan.). Tikslus tvarkymo būdas, priklausomai nuo medienos kiekių ir esamos situacijos, bus numatytas techniniame projekte.

Remiantis Miškų įstatymo (Žin., 1994, Nr. 96-1872, TAR 2014-04-29, i.k. 2014-04859) 11 straipsnio 1 punktu, miško žemė gali būti paverčiama kitomis naudmenomis tik išimtiniais atvejais, Vyriausybės nustatyta tvarka derinant valstybės, miško savininko ir visuomenės interesus. Miško žemė gali būti

paverčiama kitomis naudmenomis: inžinerinės infrastruktūros teritorijoms, apimančioms komunikacijos koridorius, inžinerinius tinklus, susisiekimo komunikacijas ir aptarnavimo objektus, formuoti. PŪV įgyvendinimui miško žemės sklypus (pagal pasirinktą alternatyvą) pakeitus kitos paskirties žemėmis, numatyta kelio juostos ribose iškirsti augančią sumedėjusią augmeniją. Miškų kirtimų taisyklėse, patvirtintose LR aplinkos ministro 2010 m. sausio 27 d. įsakymu Nr. D1-79, nurodoma, kad saugomų teritorijų miškuose, priskirtuose II ir III miškų grupėms, nacionalinių parkų miškuose ugdomieji miško kirtimai ir medienos ištraukimas iš jų draudžiami nuo kovo 1 d. iki liepos 1 d.

Pakeitus miško žemę kitos paskirties žeme, kelio rekonstrukcijos paruošiamųjų darbų metu, sumedėjusios augmenijos pašalinimo darbus būtina atlikti prisilaikant miško kirtimų taisyklių reikalavimų: medienos iškirtimo ir ištraukimo darbų nevykdyti nuo kovo 1 d. iki liepos 1 d. Laikantis šių reikalavimų bus išvengiama galimo neigiamo poveikio aplinkai.

Saugotiniams želdiniams kirsti, prieš atliekant želdinių šalinimo darbus, turi būti gautas Klaipėdos rajono savivaldybės leidimas.

Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.

Želdinių apsauga vykdant statybos darbus

Želdinių apsauga, vykdant statybos darbus, vykdoma atsižvelgiant į LR aplinkos ministro 2010 m. kovo 15 d. įsakymą „Dėl želdinių apsaugos, vykdant statybos darbus, taisyklių patvirtinimo“ reikalavimus. Statybos darbų metu siekiant apsaugoti želdinius, kurių projekte nenumatyta pašalinti, rangovui nurodoma, kad būtina imtis šių priemonių:

- išpurenti ir patręšti žemę po statybvietyje augančių medžių ir krūmų lajomis prieš statybos pradžią, kad pagerėtų jų augimo sąlygos statybos laikotarpiu;
- iki darbų pradžios aptverti medžius ir krūmus, augančius statybvietyje ir arčiau kaip 5 m nuo įvažiavimo ar išvažiavimo iš statybvietyės važiuojamosios dalies krašto, aptveriant visą statybvietyę, neaptverti į ją nepatenkančių gatvės ir kitų želdinių;
- įrengti takus, pakeltus virš žemės paviršiaus, ne arčiau kaip 1,5 m nuo medžio kamieno, kai darbo metu reikia vaikščioti arti želdinių (po medžių lajomis);
- laistyti želdinius;
- nesandėliuoti medžiagų ir įrenginių, nevažinėti, nestatyti transporto priemonių, laikinų statinių ir įrenginių prie medžių arčiau kaip 1 m nuo medžių lajų projekcijų, bet ne arčiau kaip 3 m nuo kamieno ir 2 m nuo krūmų. Nesandėliuoti degių medžiagų arčiau kaip 10 metrų nuo medžių kamienų ir krūmų;
- nekasti tranšėjų arčiau kaip 3 m nuo medžio kamieno, kurio diametras didesnis kaip 15 cm, arčiau kaip 2 m, kai kamieno diametras iki 15 cm ir arčiau kaip 1,5 m – nuo krūmų, skaičiuojant atstumą nuo kraštinio stiebo;
- tvirtinti tranšėjų, kasamų biriame ir šlapiame grunte, leidžiamu atstumu prie medžių ir krūmų, sienutes statramsčiais;
- užpilti žemėmis pagal projektą padarytas tranšėjas per trumpiausią laiką, bet ne ilgiau kaip per mėnesį;
- medžių pomeidyje (lajos projekcijos zonoje) darbus vykdyti žemiau pagrindinių skeletinių šaknų (ne mažiau kaip 1,5 m nuo dirvožemio paviršiaus), nepažeidžiant šaknų sistemas;
- nepakeisti daugiau kaip 5 cm (virš ar žemiau) natūralaus grunto lygio prie medžio šaknų kaklelio ir iki 2 m atstumu nuo medžio kamieno.

Taip pat neįrengti statybinių, medžiagų ar mechanizmų laikymo aikštelių miškų plotų teritorijose.

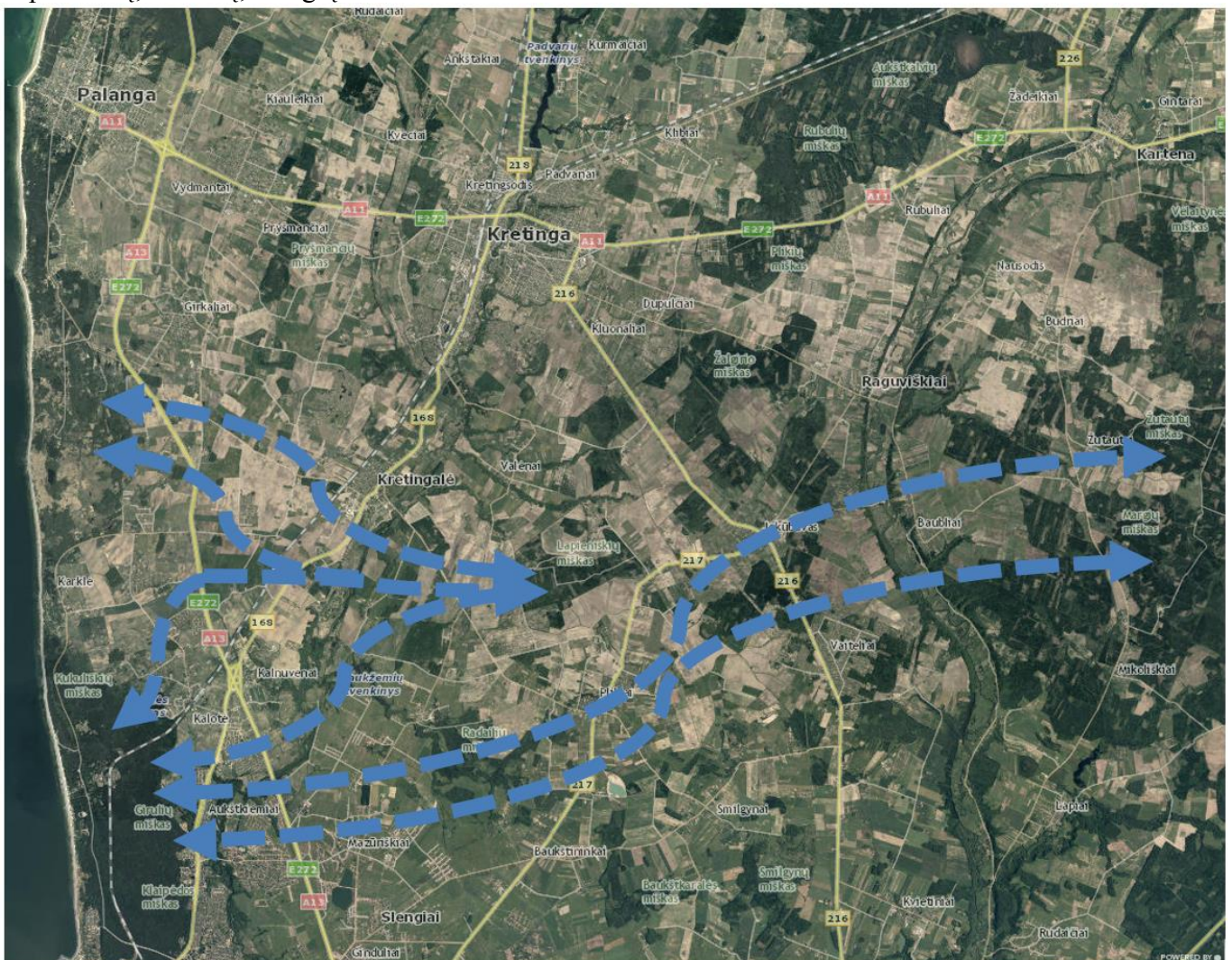
6.4.2 Gyvūnija

Esama būklė

Remiantis Lietuvos nacionalinio atlaso bendroju gyvūnijos žemėlapiu³⁰, nagrinėjamoje teritorijoje vyrauja šios sausumos gyvūnijos žinduolių rūšys: stirna, paprastasis pelėnas, kurmis. Iš paukščių vyrauja dirvinis vieversys. Iš paplitusių (vidutiniškai dažnų rūšių) šiame regione pažymėtos šios žinduolių rūšys: taurasis elnias, šernas, pilkasis kiškis, pilkoji žiurkė, geltonkaklė pelė, naminė pelė, baltakrūtis ežys, iš paukščių: baltasis gandras, kurapka, pempė, šarka, karklažvirblis, iš varliagyvių: paprastoji (pilkoji) rupūžė, rusvoji (pievinė) varlė.

Magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta kertinių miško buveinių, artimiausia kertinė miško buveinė nutolusi nuo trasos pradžios (12,10 km) ~ 2 km į pietvakarius³¹.

Nors keliui artimoje teritorijoje stambių miško masių nėra, stambių laukinių gyvūnų traukos objektas yra pajūryje esantis Girulių miškas ir Pajūrio regioninio parko miškingos teritorijos. Į šiuos miškus laukiniai gyvūnai ateina iš kitų stambių Kretingos miškų urėdijos miškų masių: Žalgirio, Aukštakalvių, Lapieniškių, Žutautų, Margių ir t. t.



6.4.2.1 pav. Stambių laukinių gyvūnų migravimo kryptys

³⁰ Prieiga per internetą: <https://www.geoportal.lt/map/#> [žiūrėta: 2014-11-26]

³¹ Remiantis Generalinės miškų urėdijos prie Aplinkos ministerijos Intelektualia miškų ūkio elektroninių paslaugų informacine sistema, prieiga per internetą: <http://www.valstybiniaimiskai.lt/lt/SaugomiObjektai/KertinesMiskoBuveines/Puslapiai/Kretingosmiskuuredija.aspx> [žiūrėta: 2014-08-21].

Vadovaujantis Ekologijos instituto parengta ataskaita „Laukinių gyvūnų migracijos per valstybinės reikšmės magistralinius kelius tyrimas, probleminių ruožų identifikavimas, pasiūlymų įrengti aptvėrimus ir kitas priemones parengimas“ (2008 m.), bei Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos duomenimis apie eismo įvykius su laukiniais gyvūnais iki 2015 metų nagrinėjamo magistralinio kelio ruože nuo 12,10 iki 19,20 km užfiksuota 26 susidūrimai su laukiniais gyvūnais (6.4.2.1 lentelė). Vidutinis per 2003-2014 m kelių policijoje fiksuotų laukinių gyvūnų autoįvykių tankis nagrinėjamame ruože yra 3,66 gyv./km., tuo tarpu gretimuose ruožuose 0-12,1 km ir 19,20-43,4 km susidūrimų tankumas yra mažesnis ir lygus atitinkamai 1,32 gyv./km. ir 1,69 gyv./km. Avarijose su gyvūnais žmonių mirčių ir sužeidimų šiame kelyje išvengta.

6.4.2.1 lentelė. Susidūrimai su gyvūnais nagrinėjamo kelio 12,10-19,20 km ruože (2003-2014 m.)

Metai	Laikas	Kilometras	Gyvūnas	Sužeistųjų skaičius	Žuvusių skaičius
2013	17:30:00	0,4	stirna	0	0
2011	09:48:00	0,95	stirna	0	0
2007	23:35	1	kiškis	0	0
2005	20:30	1,4	stirna	0	0
2004	12:15	2	stirna	0	0
2013	23:55:00	2,3	stirna	0	0
2004	01:00	3	stirna	0	0
2014	22:30:00	3	stirna	0	0
2008	15:35:00	6	stirna	0	0
2014	21:20:00	7,2	laukinis gyvūnas	0	0
2006	09:15	8,1	stirna	0	0
2003	06:45	8,2	laukinis gyvūnas	0	0
2006	23:00	9,8	šernas	0	0
2014	22:42:00	11,2	laukinis gyvūnas	0	0
2008	23:00:00	11,2	stirna	0	0
2004	09:30	11,3	stirna	0	0
2005	07:20	12,15	stirna	0	0
2008	22:45:00	12,3	stirna	0	0
2013	23:15:00	12,5	stirna	0	0
2004	22:15	12,99	laukinis gyvūnas	0	0
2013	08:06:00	13	laukinis gyvūnas	0	0
2003	08:00	13	laukinis gyvūnas	0	0
2013	00:55:00	13	stirna	0	0
2013	00:10:00	13	stirna	0	0
2014	07:30:00	13	stirna	0	0
2007	21:30	15	lapė	0	0
2006	06:50	15,9	šernas	0	0
2008	21:50:00	16	laukinis gyvūnas	0	0
2006	13:45	16	stirna	0	0
2008	21:50:00	16	šernas	0	0
2006	01:25	16,3	karvė	0	0
2008	22:50:00	16,78	stirna	0	0
2013	01:40:00	17	briedis	0	0
2004	00:50	17	laukinis gyvūnas	0	0
2007	09:13	17,8	stirna	0	0
2007	07:37	18	stirna	0	0
2014	01:42:00	18	stirna	0	0
2006	23:30	18,8	bebras	0	0
2014	22:30:00	18,9	stirna	0	0
2013	18:50:00	18,99	briedis	0	0
2007	23:50	19	stirna	0	0
2010	04:40:00	19,17	šernas	0	0
2007	19:20	19,4	stirna	0	0
2014	02:59:00	20	stirna	0	0
2013	04:36:00	20,02	stirna	0	0
2014	21:03:00	20,1	stirna	0	0
2014	18:34:00	20,7	stirna	0	0
2007	23:30	20,85	šernas	0	0
2014	04:30:00	21	laukinis gyvūnas	0	0
2006	01:13	21,4	karvė	0	0

Metai	Laikas	Kilometras	Gyvūnas	Sužeistųjų skaičius	Žuvusių skaičius
2003	23:40	21,73	laukinis gyvūnas	0	0
2014	14:20:00	22,73	stirna	0	0
2013	23:05:00	22,97	laukinis gyvūnas	0	0
2013	22:17:00	23,4	laukinis gyvūnas	0	0
2009	07:47:00	23,5	šernas	0	0
2007	07:10	23,58	stirna	0	0
2010	23:40:00	23,62	naminis gyvūlys	0	0
2008	18:30:00	24	briedis	0	0
2007	10:20	24	laukinis gyvūnas	0	0
2014	00:45:00	25	briedis	0	0
2013	07:05:00	25	stirna	0	0
2010	00:04:00	25,4	stirna	0	0
2007	13:55	28,8	stirna	0	0
2008	07:47:00	28,9	stirna	0	0
2009	23:40:00	30,6	stirna	0	0
2014	06:46:00	31	stirna	0	0
2003	00:05	31,1	laukinis gyvūnas	0	0
2010	08:04:00	31,15	stirna	0	0
2007	22:05	31,9	stirna	0	0
2007	20:55	32	laukinis gyvūnas	0	0
2007	21:22	33,12	laukinis gyvūnas	0	0
2008	22:50:00	34	stirna	0	0
2007	22:17	34	stirna	0	0
2007	00:15	34,5	stirna	0	0
2008	08:09:00	35,7	briedis	0	0
2011	22:42:00	37	stirna	0	0
2007	22:15	37	stirna	0	0
2008	23:00:00	38	stirna	0	0
2009	15:28:00	38,15	stirna	0	0
2008	16:41:00	38,3	stirna	0	0
2004	12:15	40	naminis gyvūlys	0	0
2010	19:04:29	40,2	stirna	0	0
2008	07:55:00	41,35	stirna	0	0
2009	01:40:00	42,6	stirna	0	0
2007	03:50	43	stirna	0	0
2012	17:16:00	43,36	stirna	0	0

Remiantis Ekologijos instituto ataskaita magistralinis kelias A13 priskirtas neprioritetiniu pagal gyvūnų žuvimą kategorijai, didesniu žuvimo intensyvumu pasižymi tik keturi pavieniai kilometrai (8, 31, 38 ir 43 km). Remiantis aukščiau minėta ataskaita skubios avaringumo dėl susidūrimo su gyvūnais priemonės kelyje A13 nereikalingos. Pastaraisiais metais (po to kai buvo parengta Ekologijos instituto ataskaita), susidūrimų su laukiniais gyvūnais numatomo rekonstruoti kelio ruože užfiksuota kelių policijoje daugiau.

Atsižvelgiant į tai, kad:

- kelias plėtės įrengus jungiamuosius kelius abejose pusėse,
- važiavimo kryptis skiriančioje zonoje bus įrengiamas atitvaras eismo saugumui užtikrinti ir šis atitvaras taps barjeru gyvūnų migravimui per kelią bei didės leistinas važiavimo greitis iki 100/110 km/val.,

padidės avarių su gyvūnais tikimybė. Siekiant išvengti autotransporto ir laukinių gyvūnų susidūrimų pavojaus reikalinga taikyti avarijas ribojančias priemones ir gyvūnų migravimą per kelią užtikrinančias priemones.

Pasekmės ir numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms gyvūnijai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Nepriklausomai kuri alternatyva bus pasirinkta (I, Ia ar II), poveikis darbų ribose esančiai biologinei įvairovei bus jaučiamas kelio rekonstrukcijos darbų metu. Naujų, lygiagrečių esamam keliui jungiamųjų kelių įrengimui, rekonstruojamoms (naujai įrengiamoms žiedinėms) sankryžoms, bus paima papildomai žemės, kuri bus paversta susisiekimo infrastruktūros paskirties žeme, netinkama bioįvairovei gyventi, todėl bestuburiams, varliagyviams ir ropliams galimas laikinas poveikis statybos metu, bei galima individų žūtis.

Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą, t.y. po kelio rekonstrukcijos sutvarkius aplinką kelio gretimybėje, aplinka vėl taps tinkama bioįvairovės buveinėms.

Šiuo metu numatomo rekonstruoti kelio ruože kelių policijoje fiksuotų susidūrimų su laukiniais gyvūnais vidutinis skaičius viename kilometre prilygsta bendram vidutiniam gyvūnų susidūrimų tankumui visuose Lietuvos magistraliniuose keliuose (3,7 gyv./km). Kaip matyti iš autoįvykių su gyvūnais duomenų, migruodami aplinkinėje teritorijoje esamą kelią kerta tiek smulkūs laukiniai gyvūnai, tiek stambūs – briedžiai, šernai, stirnos. Stambių laukinių gyvūnų žuvinimas kelyje neženkliai sumažina populiacijos gausą ir pristabdo genų migracijų srautus, tačiau tokių susidūrimų pasekmė gali būti kur kas skaudesnė autotransporto priemonių vairuotojams ir keleiviams. Tuo tarpu smulkūs laukiniai gyvūnai žūvantys kelyje nesukelia didelių pasekmių eismo saugumui, todėl į tokius susidūrimus kreipiamas kur kas mažesnis visuomenės dėmesys. Neatsižvelgiama į tai, kad didelis žūstančių smulkių gyvūnų skaičius, tokių kaip baltakrūtis ežys, kurmiai, kirstukai, šikšnosparniai, žebenkštys, šermuonėliai, pilkieji ir baltieji kiškiai, juodieji šeškai ir t.t. gali sukelti neigiamą poveikį populiacijų gausai, tuo pačiu ir būklei.

Remiantis Klaipėdos rajono bendruoju planu, numatomo rekonstruoti kelio aplinkoje plyti urbanizacijos plėtros teritorijos. Čia parengta daug detaliųjų planų mažaukščių gyvenamųjų namų plėtrai. Todėl be kelio rekonstrukcijos sprendinių didelę įtaką gyvūnijos gausai, rūšinei sudėčiai ir gyvūnų elgsenai priklausomai nuo plėtros intensyvumo (taip pat ir migravimui per kelią) gali daryti ir Pajūrio RP buferinėje apsaugos zonoje ir kitoje kelio A13 pusėje numatyta mažaukščių gyvenamųjų teritorijų plėtra³².

Taigi ateityje, kelio ruožo aplinkoje atsiradus gyvenamosioms teritorijoms, laukinių gyvūnų gausa gali stipriai sumažėti, tačiau tikėtina, kad ypač stambesni laukiniai gyvūnai, nepaisant pakitusio kraštovaizdžio, priklausomai nuo vietovės urbanizacijos lygio ir atsirasiančių barjerų, gali naudotis įprastiniais migracijų takais ir bandyti kirsti kelią.

Dėl didelės laukinių gyvūnų migracijos per numatomą rekonstruoti kelio ruožą tikimybės, būtina kelio ruožą aptverti tinklo tvora. Tinklo tvorą numatoma pratęsti už rekonstruojamo ruožo ribos - pradėdant nuo 11,5 km esančio viaduko per geležinkelį, baigiant viaduku per Vokiečių gatvę 21,25 km. Tokiu būdu siekiantys kelią kirsti gyvūnai, pakeitus migracijos takus galės saugiai kirsti kelią (galimybė laukiniams gyvūnams migruoti numatomo rekonstruoti kelio ruožo teritorijoje ar greta yra labai svarbi dėl to, kad tai vienintelis migracijos kelias iš ir į Pajūrio regioninio parko teritoriją, kadangi šiaurinėje ir pietinėje dalyse parko teritoriją izoliuoja urbanizuotos teritorijos).



6.4.2.2 pav. Tinklo tvora suvedama nuo viaduko per geležinkelį 11,5 km ir viaduko per Vokiečių gatvę 21,25 km

Tinkamai įrengta tvora apsaugos tiek laukinius gyvūnus tiek eismo dalyvius. Kadangi teritorijoje migruoja stambūs laukiniai gyvūnai, reikia naudoti 2,50 m aukščio tvorą, įkasant ją į žemę 30 cm gyliu (dėl šernų). Antžeminis tvoros aukštis 2,20 m. Tvorą turi būti rengiama kelio sankasoje tarp magistralinio kelio ir jungiamojo kelio, tokiu būdu ženkliai sumažėja laukinių gyvūnų patekimo į aptvertą kelio ruožą tikimybė.

³² Preliminariais duomenimis Pajūrio RP buferinėje apsaugos zonoje parengta detaliųjų planų apie 2000 gyvenamųjų namų statybai

Įrengiant tinklo tvorą, būtina užtikrinti laukinių gyvūnų pasišalinimo iš aptverto kelio ruožo tikimybę, statant nušokimo rampas ar vienkrypčius vartelius. Taip pat svarbu sumažinti laukinių gyvūnų patekimo į aptvertą kelio ruožą tikimybę – nuvažose įrengti horizontalius barjerus (grotas), sankryžose, tvoros galuose įrengti akmenų-kelmų krūvas.

Esamas vandens pralaidas per kelią numatoma pritaikyti smulkių laukinių gyvūnų migracijai įrengiant sausius praėjimus.

6.5. Kultūros paveldas

Esama būklė

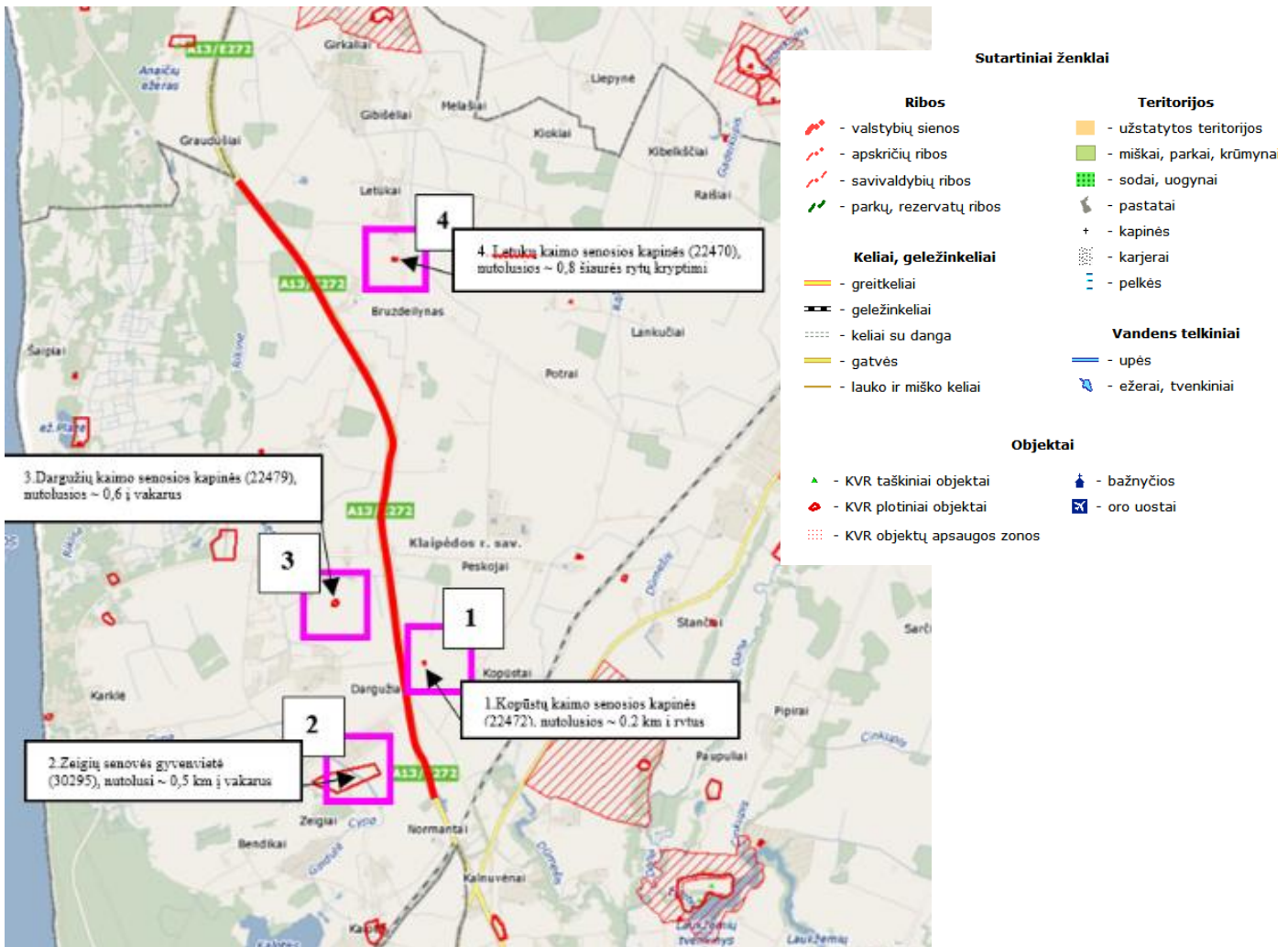
Vadovaujantis kultūros paveldo departamento prie kultūros ministerijos duomenimis, Klaipėdos rajono savivaldybėje kultūros vertybių registre yra įrašytos 632 kultūros paveldo vertybės, iš kurių 629 nekilnojamojo kultūros paveldo objektų.

Planuojamos ūkinės veiklos vieta (magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km) kultūros paveldo vertybių įtrauktų į kultūros paveldo registro sąrašą nekirstų ir nesiribotų su jomis, taip pat nekirstų ir nesiribotų su kultūros paveldo objektų ir vietovių apsaugos zonomis bei pozoniais.

Artimiausios kultūros paveldo vertybės planuojamos ūkinės veiklos atžvilgiu yra Kopūstų kaimo senosios kapinės (unikalus objekto kodas 22472), nutolusios nuo planuojamos ūkinės veiklos vietos ~0,2 km į rytus, Zeigių senovės gyvenvietė (unikalus objekto kodas 30295), nutolusi ~ 0,5 km į vakarus, Dargužių kaimo senosios kapinės (unikalus objekto kodas 22479), nutolusios ~ 0,6 km į vakarus, ir Letukų kaimo senosios kapinės (unikalus objekto kodas 22470), nutolusios ~ 0,8 km šiaurės rytų kryptimi, (6.5.1 pav.). Artimiausios kultūros paveldo vertybės nagrinėjamo magistralinio kelio A13 ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km atžvilgiu pažymėtos specialiojo plano alternatyvų brėžiniuose (žr. 1 priedą).

2014 m. rengiant magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialųjį planą, buvo vykdomi žvalgomieji archeologiniai tyrimai. Žvalgomųjų archeologinių tyrimų teritorija buvo 5 km ilgio ruože, nuo Zeigių iki Graudušių sankryžos. Žvalgomųjų archeologinių tyrimų metu šurfai buvo pamatuoti senojo kelio A13 Klaipėda-Liepoja rytinėje pusėje. Buvo iškasta įvairaus dydžio (1,5-2×1,5-2 m) 20 šurfų ir ištirtas ~ 51 kv. m plotas.

Apibendrinant atliktų tyrimų darbų rezultatus galima teigti, kad tirtoje vietoje archeologinių radinių bei struktūrų neaptikta. Žvalgomųjų archeologinių tyrimų ataskaita pateikta 10 priede.



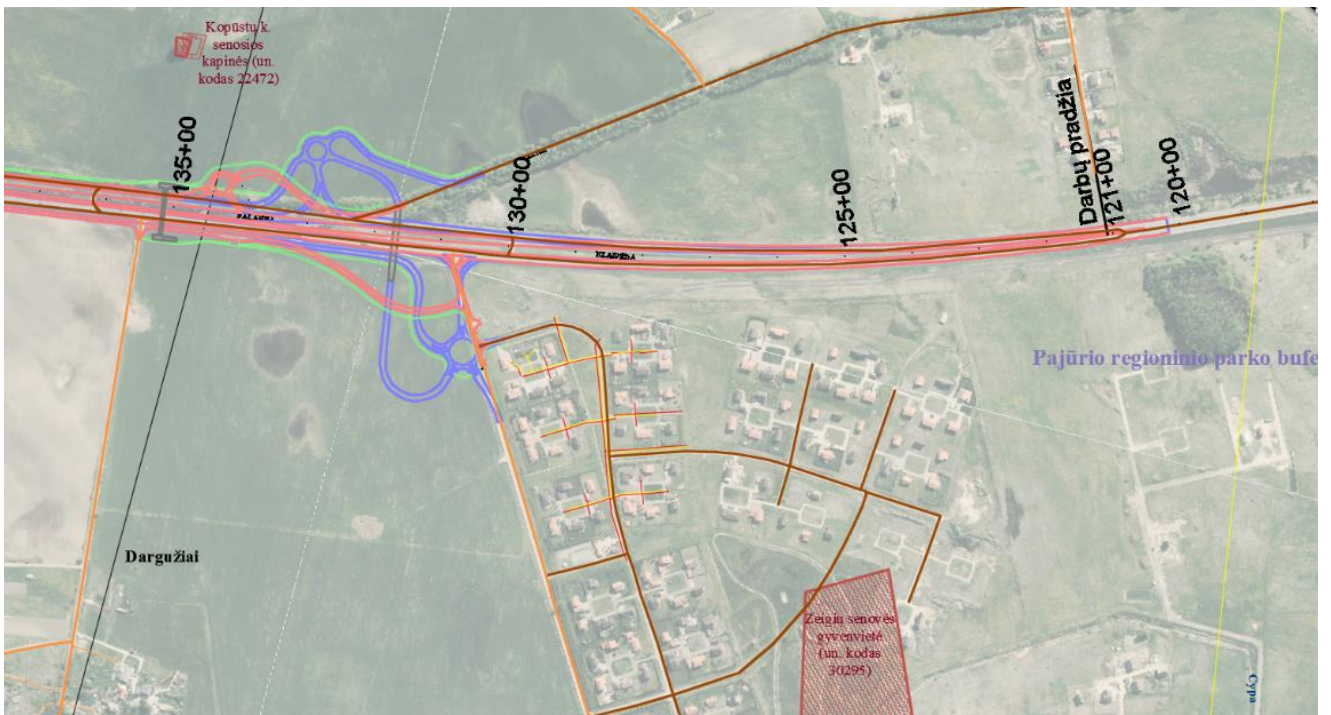
Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km

6.5.1 pav. Artimiausi planuojamai ūkinei veiklai kultūros paveldo objektai įtraukti į kultūros vertybių registrą (duomenų šaltinis: <http://kvr.kpd.lt/heritage/> [žiūrėta:2014-11-19]).

Pasekmės

I ir Ia alternatyvų atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas iki artimiausios kultūros paveldo vertybės - Kopūstų kaimo senųjų kapinių sutrumpėtų nuo 0,2 km (nuo esamos situacijos) iki 0,17 km (t. y. 30-čia metrų), II alternatyvos atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas sutrumpėja nuo 0,2 km (esamos situacijos atveju) iki 0,18 km (6.5.2, 6.5.3 pav.).

Nuo Zeigių senovės gyvenvietės iki planuojamo jungiamojo kelio įrengimo visų alternatyvų (tiek I, Ia, tiek II) atveju sutrumpėja nuo 0,5 km (esamos situacijos atveju) iki 0,4 km (6.5.2, 6.5.3 pav.).



— I alternatyva — II alternatyva

6.5.2 pav. Kopūstų kaimo senosios kapinės ir Zeigių gyvenvietė I, ir II alternatyvų atžvilgiu



— Ia alternatyva

6.5.3 pav. Kopūstų kaimo senosios kapinės ir Zeigių gyvenvietė I a alternatyvos atžvilgiu

Iki kitų nekilnojamųjų kultūros paveldo vertybių – Dargužių senųjų kapinių atstumas Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju nesikeičia (kadangi jungiamasis kelias šioje vietoje nerengiamas). I ir II alternatyvų atvejais dėl jungiamojo kelio įrengimo atstumas iki kultūros paveldo vertybės sutrumpėja nuo 0,6 km (esamos situacijos atveju) iki 0,5 km (6.5.4, 6.5.5 pav.).

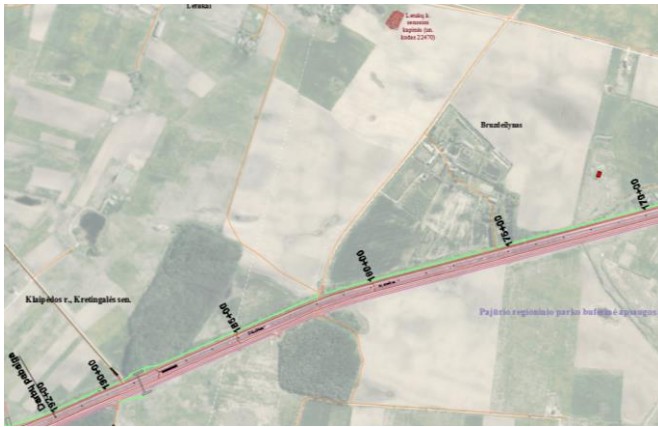


6.5.4 pav. Dargužių senosios kapinės I ir II alternatyvų įgyvendinimo atžvilgiu



6.5.5 pav. Dargužių senosios kapinės I a alternatyvos įgyvendinimo atžvilgiu

Atstumas iki Letukų kaimo senųjų kapinių dėl pėsčiųjų ir dviračių tako įrengimo visų (I, Ia, II) nagrinėjamų alternatyvų atvejais sumažėtų nuo 0,8 km (esamoje situacijoje) iki 0,79 km.



6.5.6 pav. Letukų senosios kapinės I, II alternatyvos atžvilgiu



6.5.7 pav. Letukų senosios kapinės Ia alternatyvos atžvilgiu

Kadangi planuojamas rekonstruoti magistralinis kelias A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ir jo planuojami įgyvendinti sprendiniai neturės tiesioginio kontakto su kultūros paveldo vertybių teritorijomis ar jų apsaugos zonomis, o vertingo paveldo ar atskirų archeologinę vertę turinčių radinių archeologinių žvalgybinių tyrinėjimų metu nebuvo rasta, todėl nei tiesioginio nei netiesioginio ūkinės veiklos poveikio kultūros paveldo vertybėms nenumatoma.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Statybų metu rangovas įpareigojamas neįrengti statybinių ar medžiagų saugojimo, atliekų aikštelių kultūros paveldo objektų ir vizualinio apsaugos zonos pozonio teritorijose.

Neigiamo reikšmingo poveikio kultūros paveldo objektams nebus, priemonių reikšmingoms neigiamoms pasekmėms sumažinti ar kompensuoti nenumatoma.

6.6. Geologinė sandara, naudingosios iškasenos ir dirvožemis

Esama būklė

Nagrinėjama teritorija (magistralinio kelio A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km) nekerta ir nesiriboja su naudingųjų iškasenų telkiniais. Artimiausias naudingųjų iškasenų telkinys Girkalių naftos išžvalgytas naudingųjų iškasenų telkinys, nuo nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km nutolęs ~ 1,6 km į šiaurę. Visų (I, Ia, II) alternatyvų atvejais dėl sankryžos ir jungiamojo kelio įrengimo, atstumas iki artimiausio Girkalių naftos išžvalgyto naudingųjų iškasenų telkinio atstumas sutrumpėtų, nuo ~ 1,6 km iki ~ 1,15 km (apie 440 m).

Remiantis Lietuvos erdvinės informacijos portalo³³ pateikiamu dirvožemio dangos genetinio tipizavimo žemėlapiu esama nagrinėjamo kelio atkarpa driekiasi per jaurinius velėninius glėjiškuosius dirvožemius, vadovaujantis dirvožemio dedologinio rajonavimo žemėlapiu nagrinėjama atkarpa priklauso Žemaitijos aukštumų sričiai, vyraujantys dirvožemio tipai – velėniniai jauriniai glėjiški (pagal klasifikaciją iki 1999 m.) ir glėjiškieji išplautžemiai (pagal FAO klasifikaciją nuo 1999 m.).

Remiantis dirvožemio karbonatingumo ir rūgštingumo žemėlapiu, nagrinėjamoje teritorijoje vyrauja neutraloki (pH 6,1-6,5), rūgštoki (pH 5,6-6,0) ir mažai rūgštūs (pH 5,1-5,5) dirvožemiai, kurių karbonatingo sluoksnio gylis siekia 70-120 cm (nuo trasos pradžios iki vidurio) ir 120-150 (nuo trasos vidurio iki galo).

Vadovaujantis dirvožemio bonitavimo žemėlapiu, nagrinėjamos teritorijos žemės įvertintos 40,1-45,0 (geros) žemės ūkio naudmenų našumo balais.

Lietuvos erdvinės informacijos portalo dirvožemio žemėlapių iškarpos (fragmentai) pateikiami 8 priede (1-4 pav.)

UAB „Kelprojektas“ 2014 metų rugpjūčio mėnesį atliko žvalgybinius inžinerinius geologinius tyrimus, valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda – Liepoja ruožo nuo 12,1 iki 19,2 km rekonstravimui. Geomorfologiniu požiūriu tyrinėtus kelio ruožas yra paskutiniojo apledėjimo Vakarų

³³ Prieiga per internetą: <https://www.geoportal.lt/map/#> [žiūrėta: 2014-11-25]

Žemaičių lygumoje, Karklinių apskalautame moreniniame gūbryje. Pirmoje ir antroje juostose (dešinė kelio pusė), kelio dangoje, ir sankasoje, pastebimos gan dažnos deformacijos, yra dangos įtrūkimų, vietomis susiformavusios provėžos, ties kelkraščiais asfaltbetonio danga aptrupėjusi. Asfaltbetonio sluoksnio storis dažniausiai yra 11-25 cm. Pagrindas yra nepastovus, jį dažniausiai sudaro 5-23 cm skaldos, ar skaldos su smėlio priemaiša sluoksnis. Trečioje ir ketvirtoje juostose (kairė kelio pusė), kelio danga yra gana tvarkinga, žymesnių dangos ar sankasos deformacijų nepastebėta. Asfaltbetonio storis dažniausiai yra 10-13 cm. Pagrindą sudaro 21-30 cm storio skaldos sluoksnis. Biogeniniai dariniai (b IV) sutikti ties 15,02 km, 18,3 km ir 19,49 km. Biogeninius darinius sudaro minkštai plastingos konsistencijos organinis molis (orCl; (OM)), ir gerai bei vidutiniškai susiskaidžiusios durpės (Or; (HU, HN)). Sluoksnio storis 0,1-0,9 m. Tyrimų metu 2014 metų rugpjūčio mėnesį gręžiniuose sutikti paviršutinio tipo (podirvio), gruntiniai ir spūdiniai vandenys.

Pasekmės

Dėl didelio nuotolio, kelio rekonstrukcija naudingųjų iškasenų telkiniams neigiamų pasekmių neturės.

Kelias bus rekonstruojamas atsižvelgiant į kelių techninį reglamentą „Automobilių keliai“. Visų nagrinėjamų alternatyvų atveju, per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojamas įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažas, iš kurio vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, todėl aplinkinių teritorijų dirvožemio kokybei reikšmingų neigiamų pasekmių nenumatoma.

VĮ Transporto ir kelių tyrimo instituto daugelį metų atliekamos stebėsenos (monitoringo) duomenimis, prie didelio eismo magistralinių kelių intensyviausiai teršiama pakelės zona lokalizuojasi apytikriai 15 m atstumu nuo kelio. Čia dėl transporto srauto sukeliama turbulentinio oro judėjimo, nusėda didžioji dalis su degimo produktais išsiskiriančių bei kelio nuotekų nuplaunamų nuo kelio ir sankasos paviršiaus teršalų. Pagal stebėsenos duomenis galima teigti, kad, nors kelio bei juo judančio transporto srauto poveikis pakelės dirvožemio užterštumui naftos produktais, sieros junginiais, sunkiaisiais metalais yra pastebimas, tačiau teršalų didžiausių leistinių koncentracijų (DLK) viršijimų nepasitaiko, vadinasi šis poveikis nėra kritinis ir nekelia tiesioginio pavojaus žmogui ir jo sveikatai.

Rekonstrukcijos metu darbų zonos ribose dirvožemį numatyta nuimti, šiame etape tikslūs kiekiai nėra žinomi. Statybos darbų metu nuimtas dirvožemis bus sandėliuojamas laikinose aikštelėse. Laikinos sandėliavimo vietos bus įrengtos ne upės Pašaltinis pakrantės apsaugos juostoje ir upės Rikinė apsaugos zonoje, ne miškų ūkio paskirties žemėje, bei ne saugomų teritorijų ribose (ne Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio ribose, ne Pajūrio regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje).

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Atlikus kelio rekonstrukcijos darbus nuimtas dirvožemis bus panaudojamas (rekultivuojant) vietovei stabilizuoti apšėjant žole. Laikantis numatytų (žemiau išvardintų) aplinkosauginių priemonių statybos metu tiesiamo bei eksploatuojamo kelio poveikis dirvožemiui nebus reikšmingas.

Statybos metu Rangovas įpareigojamas laikytis žemiau išvardintų reikalavimų:

- derlingo dirvožemio sluoksnis turi būti išsaugojamas, parenkama tinkama vieta saugojimui, po to panaudojamas šlaitų sutvirtinimui. Teritorijos rekultivacijai naudoti tos pačios teritorijos dirvožemio (grunto) sluoksnį;
- šlaituose, kurių aukščio ir pločio santykis 1:3 arba statesniuose, pasėtų žolių sėklų apsaugai nuo išplovimo ir dygimui paspartinti, šlaitų sutvirtinimui ir apsaugai nuo erozijos naudoti geotekstilines medžiagas;
- statybos metu reikia minimalizuoti teritorijos su atviru dirvožemiu plotą. Vienu metu reikia kuo mažiau laikyti nestabilizuotą plotą;
- numatyti priemones kuro, tepalų avarinių išsiliejimų atveju. Statybos metu turi būti laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis), specialūs konteineriai tepalų surinkimui, kad jie nebūtų išpilami atvirai ant dirvožemio;
- atlikus darbus, būtina kuo skubiau vietovę stabilizuoti (sutvirtinti). Stabilizavimui reikia panaudoti nuimtą derlingą dirvožemį ir apšėti greitai augančia augmenija;

- tokiu atveju, jeigu ilgai bus vykdomi darbai, reikia laikinai stabilizuoti vietovę. Tam tikslui gali būti naudojama laikina augmenija, arba net pūvingos medžiagos;
- tinkamai paruošti (izoliuoti) statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietas;
- pasiruošti atidirbtų tepalų surinkimui, kad jie nebūtų išpilami atvirai ant dirvožemio.

Papildomos (specialios) dirvožemio ar žemės gelmių saugojimo priemonės nereikalingos ir numatomos nebus. Siekiant išsaugoti dirvožemį, ruošiant techninį darbo projektą yra numatomas derlingo dirvožemio išsaugojimas ir vėlesnis panaudojimas sutvirtinant sankasą žoline augalija.

6.7. Vanduo

Esama būklė

Vadovaujantis hidrografiniu žemėlapiu (remiantis geoportal.lt duomenimis) vietovė, kurioje yra planuojamo rekonstruoti kelio magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,1 iki 19,20 km trasa priskiriama Nemuno Baltijos jūros intakų baseinui. Vietovės upėtumas 0,8-1,1 km², bendras ežeringumas 0 %, nenuotakių ežerų 0,01 %.

Remiantis LR upių, ežerų ir tvenkinių kadastru (UETK)³⁴, magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ežerų ir tvenkinių, jų pakrančių apsaugos juostų ir zonų nekerta, tačiau ~ 17,24 km nagrinėjamas kelias kerta upę Pašaltinis (upės pakrantės apsaugos juosta ties nagrinėjamu keliu yra 2,5 m). ~ 14,49 km, 18,38 km nagrinėjamas kelias kerta griovius, ties ~ 15,6 km kelio kairėje priartėja upės Pašaltinis apsaugos zona (priartėja ~ per 21 m prie kelio, upės apsaugos zona 100 metrų).

Įgyvendinus I a trasos alternatyvą atstumi iki vandens telkinių ir jų pakrantės apsaugos juostų ir apsaugos zonų nepakistų, įgyvendinus I ar II trasos alternatyvą, upės Pašaltinis apsaugos zona priartėtų prie įrengiamo jungiamojo kelio per ~ 7 metrus, nuovaža nuo jungiamojo kelio į Grabių kaimo sodybas kirstu nedidelį šios zonos pakraštį.

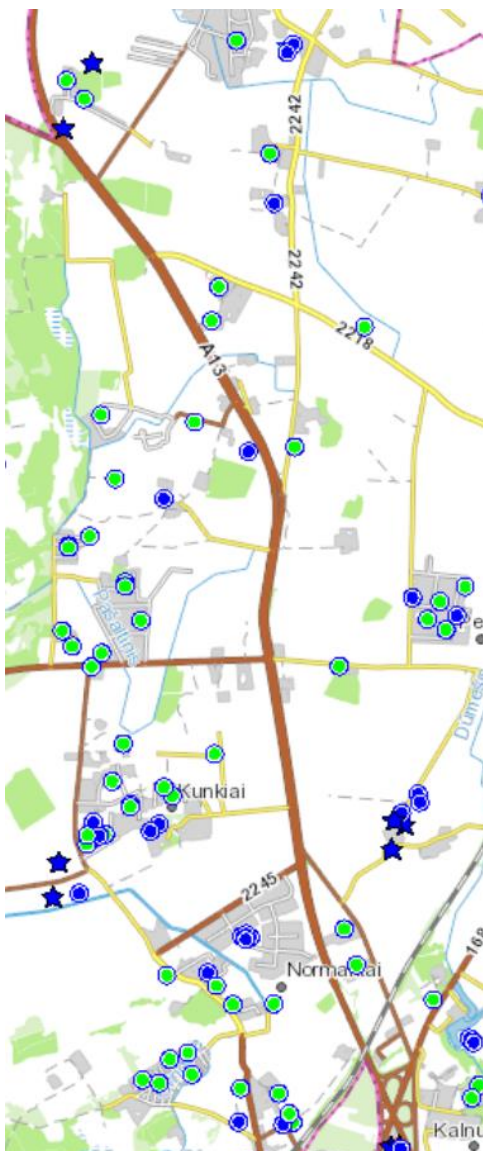
Pakrantės apsaugos juostos ir apsaugos zonos nagrinėjamų alternatyvų atžvilgiu pažymėtos specialiojo plano alternatyvų brėžiniuose (žr. 1 priedą).

Nuo planuojamo rekonstruoti kelio A13 ruožo pabaigos 19,20 km ~ 660 m atstumu nutolusi Palangos I, II, III, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinė apsaugos zona (pagal geriamo vandens direktyvą). Įrengus planuojamą jungiamąjį kelią (jungiamasis kelias šioje vietoje planuojamas visų alternatyvų atvejais) atstumas iki sanitarinės apsaugos zonos sutrumpėtų nuo ~ 660 m iki ~ 220 m (apie 460 m).

Remiantis Lietuvos geologijos tarnybos duomenimis³⁵, gręžinių žemėlapiu artimiausias gavybos (požeminio vandens) gręžinys, esantis Grabių km nuo planuojamos rekonstruoti trasos nutolęs ~ 100 m atstumu, kiti gręžiniai nutolę ~ 125 m (gavybos (geriamojo gėlo vandens), esantis Bruzdeilyno k.) ir ~ 41 m (monitoringo (požeminio vandens), esantis Graudūšių k.) atstumu (6.7.1 pav.). Artimiausias požeminio vandens vandenvietės nuo planuojamo rekonstruoti kelio pradžios nutolusios ~ 1,1 km į pietryčius (Kalnūvėnų, geriamojo gėlo vandens vandenvietė) ir 1,3 km į pietvakarius (Kalotės geriamojo gėlo vandens vandenvietė) (6.7.2 pav.).

³⁴ Prieiga per internetą: <https://uetk.am.lt/portal/startPageForm.action> [žiūrėta: 2015-03-04].

³⁵ Prieiga per internetą: <http://www.lgt.lt/epaslaugos/elpaslauga.xhtml> [žiūrėta: 2015-03-25].



- Gręžiniai (gavybos, geriamojo gėlo vandens)
- Gręžiniai (gavybos, požeminio vandens)
- ★ Gręžiniai monitoringo (požeminio vandens)

6.7.1 pav. Artimiausi gręžiniai nagrinėjamo kelio atžvilgiu

Pasekmės

Bendroju atveju, kelių statyba ir eksploatavimas gali neigiamai paveikti aplinką: užteršti paviršinį ir gruntinį vandenį, pakeisti paviršinio ir gruntinio vandens hidrologinį režimą, sukelti dirvos eroziją. Statybos ir eksploatavimo metu galimi avariniai išsiliejimai³⁶.

Statybos darbų metu galimi taršos šaltiniai

Pagrindiniai taršos šaltiniai statybos darbų metu yra išsipylę statybinės įrangos degalai, tepalai ar hidrauliniai skysčiai, atliekos, užterštas gruntas. Statybvietėse esantis gruntas gali būti užterštas sunkiaisiais metalais, naftos produktais, kitomis toksiškomis medžiagomis. Išplautas į vandenį telkinius toks gruntas gali juos užteršti.

Tarša naudojant kelius

Nuotekose nuo kelio galimi teršalai: degalų degimo, produktai, kuras ir jo priedai, alyvos ir tepalai, katalizatoriaus komponentai, padangų ir kelio dangos trinties medžiagos, besidėvinčių automobilio dalių dilimo medžiagos, metalai bei žiemos priežiūros metu naudojamos druskos. Kelio paviršinėse nuotekose nustatoma tiek ištirpusių, tiek skendinčių (dalelių pavidalo) teršalų.



- Požeminio vandens vandenvietės

6.7.2 pav. Artimiausios požeminio vandens vandenvietės nagrinėjamo kelio atžvilgiu

³⁶ Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos „Vandens telkinių APR – VTA 10“, patvirtintos Lietuvos Automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus 2010 m. balandžio 1 d. įsakymu Nr. V-89 (Žin., 2010, Nr. 41 – 2017).

Tarša avarijų metu

Autoavarijų atveju paviršinis ir gruntinis vanduo gali būti užteršiamas vežamomis cheminėmis medžiagomis bei automobilių kuru, alyva, aušinimo skysčiais ir kt.

Erozija

Kelio tiesimo ar rekonstravimo darbų laikotarpiu palankios sąlygos lietaus ir vėjo sąlygojamam erozijos procesui sukuriama pašalinus žolės dangą statybos vietoje, suformavus atvirus sankasų ar iškasų šlaitus, sandėliuojant dirvožemį ar statybines medžiagas. Vykstant nekontroliuojamam erozijos procesui ne tik pažeidžiamas kelio aplinkoje esančių vandens telkinių hidrologinis režimas, vandens fizinės bei cheminės savybės, bet ir silpninamos kelio konstrukcijos (nuplaunamas neapsaugotų sankasų šlaitų paviršius, susiformuoja išgraužos ir nuošliaužos, užnešami dumblu grioviai, drenažas, šuliniai, kiti kelio infrastruktūros elementai).

Požeminio vandens apsaugos, Palangos, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos reglamentai (nurodomi HN 44:2006 ir Specialiosiose žemės ir miško naudojimo sąlygose) rekonstruojant kelią pažeisti nebus.

Visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju kelio rekonstrukcijos ir eksploatavimo metu esami gręžiniai turi būti išsaugoti ir nepažeisti bei laikomasi ūkinės veiklos ribojimų gręžinių griežto režimo SAZ juostose. Griežto režimo SAZ juostose neturi būti įrengiamos statyb vietės ir grunto sandėliavimo vietos. Tikslios artimiausių gręžinių SAZ juostos, kreipiantis į Lietuvos geologijos tarnybą, turi būti nustatomos rengiant techninį darbo projektą.

Jei techniniame projekte paaiškėtų, jog reikia likviduoti monitoringo (požeminio vandens) gręžinį (kadangi visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju jis priartėja), tokiu atveju reikia kreiptis į Lietuvos geologijos tarnybą su prašymu, taip pat reikėtų parengti gręžinio likvidavimo projektą bei netoliese įrengti naują monitoringo gręžinį, vadovaujantis LAND 4-99 taisyklėmis bei derinant gręžinio įrengimo vietą su Lietuvos geologijos tarnyba.

Taikant organizacines vandens apsaugos priemones kelio eksploatavimo ir rekonstrukcijos metu, reikšmingo neigiamo poveikio nei paviršiniams, nei požeminiam vandeniui nebus.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojama įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažą. Iš jo vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, kurie bus apželdinti žole. Tekėdamas žolėtu krantu lietaus vanduo natūraliai apsivalys.

Statybos darbų metu bus taikomos organizacinės priemonės (vandens telkinių apsaugos būdai) vandens telkinių apsaugai:

- statybinių medžiagų, nukasto dirvožemio sandėliavimo, statybinių vagonėlių, statybinės technikos, automobilių stovėjimo aikštelės nebus įrengiamos upės Pašaltinis pakrantės apsaugos juostoje ir upės Rikinė apsaugos zonoje, rekonstrukcijos darbai bus atliekami nepažeidžiant vandens telkinių apsaugos zonų ir pakrantės apsaugos juostų apsaugos režimo reikalavimų, t.y. paisant veiklos draudimų, nurodytų Saugomų teritorijų įstatymo 20 straipsnyje bei LR Vyriausybės nutarimo Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo“ XXIX skyriuje.

Vandens telkiniuose nebus plaunama pavojingų medžiagų tara, išpilant vandenį į aplinką.

- darbas bus organizuojamas etapais sumažinant teritoriją, kuriose tuo pačiu laikotarpiu pašalinama žolės danga, plotą ir sutrumpinamas laikotarpis tarp žolės dangos pašalinimo ir atviro paviršiaus stabilizavimo;
- numatomas laikinų* vandens apsaugos priemonių įdiegimas prieš darbų pradžią arba darbų metu priklausomai nuo jų pobūdžio ir poreikio (nustatoma rengiant techninį projektą);
- numatoma laikinų vandens apsaugos priemonių kontrolė. Kontroliuojama laikinųjų apsaugos priemonių būklė, efektyvumas, tvarkomos pastebėtos pažaidos ir kt.;
- numatoma surinkti panaudotus tepalus, apsirūpinti priemonėmis, naudojamomis avarinio naftos produktų išsiliejimo atvejais;
- numatoma kuo skubiau sutvirtinti įrengtus sankasų, iškasų šlaitus, taip apsaugant juos nuo vandens srautų sąlygojamos erozijos ir išplovimo.

**Preveninės ir laikinos apsaugos nuo erozijos priemonės:*

- paviršiaus stabilizavimas: mulčiavimas, laikinas užsėjimas, apsauginės geotekstilinės dangos panaudojimas. Laikinių šlaitų stabilizavimo priemonių panaudojimas tais atvejais, kai numatoma atvirus šlaitus laikyti mėnesį ar ilgiau;
- laikinas nuotekų nuleidimas vamzdžiais ar latakais. Nuotekų ištekėjimo iš drenažo vamzdžių ar latakų vietose numatomos įrengti vandens srauto energiją mažinančios priemonės;
- nukreipiamieji pylimai. Tai laikini pylimai, kurių paskirtis – nukreipti nuotekų srautą iš statybos teritorijos ar apsaugoti iškasų, griovių šlaitus.

6.8. Oras, klimato kaita

Metodas

Oro taršos vertinimas susideda iš dviejų dalių:

- regioninės ir globalinės taršos nustatymo t.y. metinio teršalų emisijos kiekio skaičiavimo rekonstruojamame kelio ruože ir kelių, kuriuose dėl projekto pasikeis vidutinis autotransporto greitis ar jo sudėtis, ruožuose;
- vietinės taršos nustatymo t.y. teršalų koncentracijos sklaidos aplink kelio ruožą skaičiavimo.

Oro teršalų emisijos bei koncentracijos apskaičiuojamos esamos situacijos bei 2035 metais įgyvendinus projektą. Autotransporto teršalų metiniai emisijų kiekiai skaičiuojami naudojant programinį paketą COPERT 4 (Computer program to calculate emissions from road transport). Oro tarša skaičiuojama įvertinant eismo intensyvumą, eismo sudėtį (lengvųjų ir sunkiasvorių autotransporto priemonių santykis), vidutinį lengvojo ir sunkiojo autotransporto tolygaus važiavimo greitį, emisijų faktorių kelių tinkle, bei aplinkos temperatūros ir slėgio rodiklius, sieros ir sunkiųjų metalų kiekius degaluose. Naudojama programa yra specialiai pritaikyta teršalų emisijų iš automobilių skaičiavimui Lietuvoje. Visi programos parametrai ir skaičiavimams naudojami duomenys yra paruošti pagal bendrą Lietuvos automobilių parko sudėtį, meteorologines sąlygas ir naudojamo kuro sudėtį.

Atsižvelgiant į Aplinkos apsaugos agentūros direktoriaus 2008 m. gruodžio 9 d. įsakymą Nr. AV-200 "Dėl ūkinės veiklos poveikiui aplinkos orui vertinti teršalų sklaidos skaičiavimo modelių pasirinkimo rekomendacijų patvirtinimo", atmosferos oro teršalų pasklidimui nuo važiuojamosios kelio dalies modeliuoti pasirinktas Lakes Environmental Aermod 8 programinis paketas.

Apskaičiuotos oro teršalų koncentracijos lyginamos su leidžiamomis ribinėmis vertėmis pagal Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2001 m. gruodžio 11 d. įsakymą Nr. 591/640 „Dėl Aplinkos oro užterštumo normų nustatymo“ pakeista 2010 m. liepos 7 d. įsakymu Nr. D1–585/V–611.

Skaiciavimams naudoti pirminiai duomenys nurodyti triukšmo skyrelyje.

Apskaičiuotos teršalų emisijos nagrinėjamame tinkle (esamos situacijos, 0 varianto ir projektinių variantų palyginimas)

Teršalai CO₂, CO, NO_x, NO₂, KD_{2,5}, KD₁₀, SO₂, švinas ir benzenas į aplinkos orą išmetami kaip šalutiniai degimo produktai susidarantys vidaus degimo varikliuose. Švino ir SO₂ emisijos tiesiogiai priklauso nuo naudojamo kuro sudėties. Visas šiuo metu Lietuvoje pardavinėjamas automobilinis kuras yra bešvinis, tačiau skaičiavimuose įvertinamas švino kiekis biokure galimai atsirandantis kaip sunkiųjų metalų kaupimosi biomasėje padarinys. Apskaičiuotos metinės teršalų emisijos nagrinėjamame kelių tinkle pateiktos 6.8.1 lentelėje.

6.8.1 lentelė. Esamos situacijos ir prognozinės metinės regioninės autotransporto teršalų emisijos nagrinėjamame kelių tinkle.

Teršalų emisijos									
	CO ₂ , t/metus	CO, t/metus	NO _x , t/metus	NO ₂ , t/metus	KD _{2,5} , t/metus	KD ₁₀ , t/metus	SO ₂ , t/metus	PB, kg/metus	Benzenas, t/metus
Esama padėtis (2014 m.)	7329	69.56	29.79	3.00	1.125	1.255	0.097	0.280	0.435
O variantas (2035 m.)	8288	27.58	9.25	1.33	0.446	0.602	0.110	0.338	0.220
I alternatyva (2035 m.)	8740	36.19	9.20	1.42	0.459	0.600	0.109	0.268	0.290
Ia alternatyva (2035m.)	8806	36.18	9.42	1.44	0.463	0.602	0.112	0.264	0.288
II alternatyva (2035 m.)	8579	35.50	9.02	1.39	0.451	0.589	0.107	0.264	0.287

Esamą situaciją lyginant tiek su 2035 m. projektiniais, tiek su 0 variantu, nustatyta, kad visų teršalų emisijos į aplinkos orą sumažės, išskyrus CO₂ kurio emisija į orą padidėja (0 variantu tai lemia padidėję autotransporto srautai, projektiniais variantais didesni autotransporto srautai bei didesnis leidžiamas greitis, atsiradę nauji jungiamieji keliai ir sankryžos).

Emisijos į aplinkos orą visuose projektiniuose variantuose skiriasi labai nežymiai. Mažiausiai teršalų į aplinkos orą lyginant projektinius 2035 m. variantus su 0 variantu 2035 m yra išmetama II alternatyvoje, po to seka I ir Ia alternatyvos.

Teršalų sklaida

Atsižvelgiant į Aplinkos apsaugos agentūros direktoriaus 2014 m. spalio 28 d. įsakymą Nr. AV-347 „Dėl foninio aplinkos oro užterštumo duomenų ir meteorologinių duomenų naudojimo planuojamos ūkinės veiklos poveikiui aplinkos orui įvertinti rekomendacijų patvirtinimo“ į atmosferos oro teršalų sklaidos modeliavimą buvo įtrauktos 2014 m. santykinai švarių Lietuvos kaimiškųjų vietovių aplinkos oro teršalų vidutinių metinių koncentracijų vertės³⁷. Oro kokybės tyrimų stotys (OKT) nutolę didesniu atstumu nei 2 km nuo planuojamos ūkinės veiklos objekto, todėl jų duomenys nėra įtraukiami į modeliavimą, indikatorinių tyrimų ar modeliavimo duomenų netoli planuojamos ūkinės veiklos objekto nėra. Aplinkos apsaugos agentūra neturi duomenų apie 2 kilometrų atstumu esančių ūkinės veiklos objektų ir aplinkos oro taršos šaltinių emisijas į aplinkos orą ir foniniam oro užterštumui įvertinti rekomenduoja naudoti santykinai švarių kaimiškųjų vietovių koncentracijas. Modeliavimo metu naudotas platus receptorių tinklelis sudarytas iš 15204 receptorių, išdėstytų 20 m vienas nuo kito, prie gyvenamųjų pastatų norint gauti tikslesnius rezultatus buvo pridėti papildomi receptoriai. 6.8.2 lentelėje pateiktos visų taršos šaltinių sklaidos vertės, kontroliniuose taškuose pasirinktuose šalia artimiausių gyvenamųjų namų (6.8.1 pav.), taip pat foninės ir ribinės oro taršos vertės³⁸ skirtingais vidurkinimo laikotarpiais. Teršalų sklaidos žemėlapiu pateikti prieduose.

³⁷ http://oras.gamta.lt/files/Santyk_svartos_kaimo_fonines_2014.pdf

³⁸ <http://oras.gamta.lt/cms/index?rubricId=260ccbe8-5401-4f3b-adb1-b4ab1b9aa2b5>



6.8.1 pav. Kontroliniai atmosferos oro taršos vertinimo taškai nagrinėjame kelio ruože.

6.8.2 lentelė. Atmosferos oro teršalų sklaidos modeliavimo rezultatai kontroliniuose taškuose įvertinant foninę taršą

Teršalas (vidurkinimo laikotarpis)	Kontrolinis taškas	Foninė koncentracija, μg/m ³	Ribinė vertė, μg/m ³	Esama situacija 2014 m., μg/m ³	0 variantas 2035 m., μg/m ³	I alternatyva (2035 m.)	Ia alternatyva (2035 m.)	II alternatyva (2035 m.)
CO (8 val.)	1	150	10000	365.32	235.70	279.33	280.36	279.03
	2			328.76	221.21	242.24	243.04	242.24
	3			660.90	353.55	389.53	391.87	389.53
	4			577.28	320.12	376.54	378.74	376.54
	5			494.91	287.16	353.64	352.99	351.01
	6			337.68	224.40	272.37	271.68	270.53
NO _x (Metai)	1	6,6	30	11.93	8.26	8.19	8.26	8.18
	2			11.13	8.00	7.95	8.01	7.95
	3			13.78	8.82	8.60	8.70	8.60
	4			18.63	10.33	10.45	10.63	10.45
	5			13.54	8.75	9.04	9.06	8.96
	6			14.13	8.94	9.55	9.54	9.45
NO ₂ (1 val.)	1	4,4	200	49.30	24.34	26.93	27.65	26.93
	2			42.88	21.48	25.01	25.17	24.29
	3			94.36	44.38	49.81	51.59	49.82
	4			62.31	30.14	36.70	37.71	36.70
	5			67.26	32.23	35.02	36.18	35.00
	6			34.54	17.78	17.19	17.15	16.52
NO ₂ (Metai)	1	4,4	40	4.93	4.64	4.64	4.65	4.64
	2			4.85	4.60	4.60	4.61	4.60

Teršalas (vidurkinimo laikotarpis)	Kontrolinis taškas	Foninė koncentracija, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ribinė vertė, $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Esama situacija 2014 m., $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0 variantas 2035 m., $\mu\text{g}/\text{m}^3$	I alternatyva (2035 m.)	Ia alternatyva (2035 m.)	II alternatyva (2035 m.)
	3			5.12	4.72	4.70	4.72	4.70
	4			5.61	4.93	4.99	5.01	4.99
	5			5.09	4.70	4.77	4.77	4.76
	6			5.16	4.73	4.85	4.85	4.83
KD _{2.5} (Metai)	1	7,9	25 (20 iki 2020 m.)	8.10	7.98	7.98	7.99	7.98
	2			8.06	7.96	7.96	7.96	7.96
	3			8.16	8.00	7.99	8.00	7.99
	4			8.35	8.07	8.09	8.09	8.09
	5			8.16	8.00	8.02	8.02	8.02
	6			8.18	8.01	8.06	8.06	8.06
KD ₁₀ (24 val.)	1	14,2	50	16.16	15.13	15.35	15.37	15.35
	2			16.17	15.14	15.10	15.12	15.10
	3			18.10	16.06	15.81	15.84	15.81
	4			17.17	15.61	15.58	15.60	15.58
	5			17.05	15.56	15.66	15.69	15.62
	6			16.38	15.25	15.49	15.47	15.53
KD ₁₀ (Metai)	1	14,2	40	14.42	14.30	14.32	14.32	14.32
	2			14.38	14.29	14.28	14.28	14.28
	3			14.50	14.34	14.32	14.33	14.32
	4			14.70	14.44	14.44	14.44	14.44
	5			14.49	14.33	14.35	14.35	14.35
	6			14.52	14.35	14.38	14.38	14.38
SO ₂ (1 val.)	1	1,6	350	3.05	3.24	3.32	3.41	3.32
	2			2.84	3.01	3.18	3.21	3.13
	3			4.52	4.90	5.07	5.28	5.07
	4			3.47	3.72	4.07	4.20	4.07
	5			3.64	3.90	3.94	4.08	3.94
	6			2.57	2.70	2.59	2.58	2.53
SO ₂ (24 val.)	1	1,6	125	1.75	1.77	1.79	1.80	1.79
	2			1.75	1.77	1.76	1.77	1.76
	3			1.90	1.94	1.89	1.91	1.89
	4			1.83	1.86	1.85	1.87	1.85
	5			1.82	1.85	1.86	1.87	1.86
	6			1.76	1.79	1.83	1.83	1.83
Švinas (Metai)	1	-	0.50	0.00004	0.00005	0.00006	0.00006	0.00006
	2			0.00003	0.00004	0.00003	0.00003	0.00003
	3			0.00005	0.00007	0.00004	0.00004	0.00004
	4			0.00009	0.00011	0.00008	0.00008	0.00008
	5			0.00005	0.00007	0.00006	0.00005	0.00005
	6			0.00006	0.00007	0.00006	0.00006	0.00006
Benzenas (Metai)	1	1,0	5	1.089	1.047	1.100	1.100	1.100
	2			1.062	1.031	1.036	1.036	1.036
	3			1.100	1.050	1.053	1.053	1.053
	4			1.170	1.085	1.101	1.100	1.101
	5			1.099	1.050	1.081	1.079	1.077
	6			1.110	1.055	1.082	1.081	1.091

Vertės pateiktos stulpeliuose esama situacija 2014 m., įgyvendinus projektą 2018 m., 0 variantas, 2035 m. projektinis variantas yra suminės foninės, autotransporto ir foninės taršos vertės. Detalesnė taršos sklaida pavaizduota oro taršos sklaidos žemėlapiuose.

Pasekmės

Visų projektinių variantų oro teršalų koncentracijos, prie artimiausių gyvenamųjų namų, skiriasi labai nežymiai. Projektiniuose variantuose sumodeliuota oro teršalų koncentracija dažniausiai yra didesnė lyginant su 0 variantu. Projektiniuose variantuose sumodeliuota anglies monoksido (CO) maksimali 8 valandų slenkančio vidurkio koncentracija padidėja iki 23 % (5 taške), sumodeliuota azoto oksidų (NO_x) vidutinė metinė koncentracija padidėja iki 7 % (6 taške), sumodeliuota azoto dioksido (NO₂) 1 valandos vidurkinimo koncentracija padidėja iki 21% (4 taške), sumodeliuota azoto dioksido (NO₂) vidutinė metinė koncentracija padidėja iki 2,5 % (6 taške), KD_{2.5} vidutinė metinė koncentracija visuose projektiniuose variantuose padidėja iki 0,6 % (6 taške). Sumodeliuotos KD₁₀ maksimalios 24 valandų vidurkio koncentracijos projektiniuose variantuose padidėja iki 1,5 % (6 taške), o KD₁₀ vidutinės metinės

koncentracijos padidėja iki 0,2 % (6 taške). Sieros dioksido (SO₂) sumodeliuotos maksimali 1 valandos koncentracija projektiniuose variantuose padidėja iki 9 % (4 taške), maksimali Sieros dioksido (SO₂) 24 valandų vidurkio koncentracija padidėja iki 2,2 % (6 taške). Vidutinė metinė švino koncentracija visuose projektiniuose taškuose mažėja iki 42 % (3 taške), išskyrus pirmą tašką - jame padidėja iki 20 procentų. Sumodeliuota projektinių variantų benzeno koncentracija lyginant su 0 varianto koncentracijomis padidėja iki 5 % (1 taške).

Pagrindinės priežastys, kodėl kinta oro teršalų koncentracijos nagrinėjamuose taškuose (projektinius variantus lyginant su 0 variantu) yra tos, kad įgyvendinus atitinkamas projektines alternatyvas persiskirsto eismai, padidėja didžiausias leistinas greitis, pagrindiniai keliai priartėja ar nutolsta nuo gyvenamųjų namų.

Sumodeliuotų oro teršalų koncentracijos (esamos situacijos, 0 varianto ir projektinių variantų) prie gyvenamųjų namų nesiekia ir neviršija leistinų ribinių verčių. Detalesnė visų teršalų sklaida pavaizduota oro teršalų sklaidos žemėlapiuose (pateikta prieduose).

Atliekant rekonstravimo darbus galima papildoma cheminė oro tarša bei tarša dulkėmis nuo kelio tiesimo mechanizmų. Asfaltavimo metu, garuojant nesustingusiam bitumui, numatoma trumpalaikė cheminė tarša lakiaisiais organiniais junginiais (C_nH_m), formaldehidu (H₂CO) bei nedideliais kiekiais fenolio (C₆H₅OH).

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Siekiant sumažinti oro taršą dulkėmis statybų metu, siūloma darbų vietą laistyti vandeniu.

6.9. Triukšmas

Skaičiavimo ir vertinimo metodika

Skaičiavimai atlikti triukšmo skaičiavimo programa CadnaA 4.5, naudojant triukšmo skaičiavimo metodiką „XPS 31-133“. Ši metodika rekomenduojama strateginiam triukšmo kartografavimui pagal direktyvą 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo.

Triukšmo skaičiavimas atliktas pagal esamą ir prognozuojamą autotransporto greitį, eismo intensyvumą (lengvojo ir sunkaus autotransporto dalį), įvertinant vidutines meteorologines sąlygas³⁹, kelio dangą, žemės paviršių, aplinkos (žemės) triukšmo absorbciją. Skaičiavimai atlikti 2 m aukštyje.

Triukšmo pasekmės gyvenamajai aplinkai vertinamos, atsižvelgiant į leidžiamus ekvivalentinius triukšmo lygius gyvenamųjų bei visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje, kurie nurodyti higienos normose HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“, patvirtintoje 2011 m. birželio 13 d. LR Sveikatos apsaugos ministro įsakymu Nr. V-604.

6.9.1 lentelė. Didžiausi leidžiami triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų aplinkoje

Objekto pavadinimas	L_{dvn}, dBA	L_{dienos}, 6-18 h, dBA	L_{vakaro}, 18-22 h dBA	L_{nakties}, 22-6 h dBA
Gyvenamųjų pastatų (namų) ir visuomeninės paskirties pastatų (išskyrus maitinimo ir kultūros paskirties pastatus) aplinkoje*, veikiamoje transporto sukeltamo triukšmo	65	65	60	55

*apimančioje žemės sklypų, kuriuose pastatyti nurodytieji pastatai, ribas ne didesniu nei 40 m atstumu nuo pastatų

Skaičiavimuose naudoti pradiniai duomenys

Esamas vidutinis eismo intensyvumas apskaičiuotas pagal VMPEI (vidutinis metinis paros eismo intensyvumas) duomenis⁴⁰ bei UAB „Kelprojektas“ atliktą natūrinį eismo srautų skaičiavimo tyrimą. eismo

³⁹ Įvertinami valandiniai: vėjo greitis, kryptis, saulės spinduliuotė; vidutinė metinė drėgmė ir temperatūra.

⁴⁰ http://www.lakd.lt/lt.php/atviri_duomenys/18323

Didžiausias eismo intensyvumas nagrinėjamame kelio A13 ruože yra ruožo pradžioje ir automobilių srautas mažėja Palangos link, ypač už sankryžos su keliu Nr. 2253. Esamoje situacijoje (2014 m.) vidutinis paros eismo intensyvumas kelyje A13 yra ~9720-6250 aut./parą, iš jų 8-10 % sunkiojo transporto. 20 metų perspektyvoje pagal ES prognozę Lietuvai eismas turėtų augti ir 2035 m. kelio ruože siekti ~14380-7610 aut./parą (I alternatyvos atveju, o Ia ir II alternatyvos atveju ruožo pradžioje eismas prognozuojamas nežymiai mažesnis), iš jų 7,5-11 % sunkiojo autotransporto. Siekiant tikslesnių skaičiavimų rezultatų kelių tinkle, į triukšmo skaičiavimo modelį buvo įtrauktas ne tik eismo intensyvumas keliu A13, bet ir šį kelią kertančių kitų kelių, gatvių, jungiamųjų kelių eismo intensyvumas (Nr. 2253, Nr. 2217, Palangos g., Apžvalgos g., Kirų g., Alseikų g., Rąžės g., Kunkių g. kt.). Detaliau apie eismo srautų tyrimo rezultatus ir eismo srautų pasiskirstymą spec. plano ribose žr. 1.4 poskyryje.

Maksimalus leistinas autotransporto greitis esamoje situacijoje kelyje A13 yra 90 km/h (vietomis ribojama iki 70 km/h). Skaičiavimuose priimta, kad vidutinis lengvojo transporto greitis po rekonstrukcijos kelyje A13 bus 100 km/h, sunkiojo autotransporto – 90 km/h visomis nagrinėjamomis alternatyvomis.

Esama asfalto danga yra nusidėvėjusi, apirusi, lopyta, todėl triukšmo skaičiavimuose priimta, kad esama kelio danga yra 1 dBA triukšmingesnė palyginti su nauja, lygia, tvarkinga.

Nagrinėti scenarijai

Akustinės situacijos pokyčių įvertinimui išnagrinėti šie scenarijai:

- Esama situacija, 2014 m.
- 0 variantas (projektas neįgyvendinamas), 2035 m.
- Projektas pagal I, Ia, II alternatyvas be triukšmą mažinančių priemonių, 2035 m.
- Projektas pagal I, Ia, II alternatyvas su triukšmą mažinančiomis priemonėmis, 2035 m.

Esama būklė

Prieš skaičiuojant triukšmo lygį, visų pirma buvo identifikuoti arčiausiai kelio A13 esantys gyvenamieji namai ir jų sklypai.

6.9.2 lentelė. Atstumas nuo kelio A13 artimiausios kelio juostos iki arčiausiai esančių gyvenamųjų namų ir jų sklypų ribos (eiliskumo tvarka pagal kilometražą nuo ruožo pradžios iki pabaigos)

Namo vieta, km	Kelio pusė	Atstumas iki gyvenamojo namo fasado, m	Atstumas iki gyvenamojo namo sklypo ribos, m	Ar gyvenamasis namas patenka į kelio apsaugos zoną?
12,580	kairė	86	77	ne
12,615	kairė	88	72	ne
12,740	kairė	87	72	ne
12,780	kairė	84	75	ne
14,400	dešinė	36	16	taip
14,535	dešinė	79	19	ne
14,750	dešinė	12	neturi sklypo	taip
16,775	dešinė	57	49	taip
16,870	kairė	50	12	taip
16,930	kairė	83	19	ne
16,970	dešinė	26	11	taip
17,500	dešinė	125	11	ne
16,625	dešinė	53	neturi sklypo	taip

Pastaba: Arčiausiai kelio esantys namai faktiškai yra gyvenami, tačiau nekilnojamojo turto registre nėra duomenų apie dalį šių pastatų, todėl nėra galimybės patikrinti, ar būstai yra įteisinti kaip gyvenamosios paskirties.

Kaip matyti iš 6.3 lentelės, artimiausi gyvenamieji namai prie kelio A13 yra išsidėstę abiejose kelio pusėse 12-125 m atstumu, o jų sklypai nutolę 11-77 m atstumu. 6 gyvenamieji namai patenka į esamą 70 m pločio kelio apsaugos zoną, kurioje gyvenamųjų namų neturėtų būti⁴¹.

Triukšmo lygis esamoje situacijoje pagal pagrindinių kelių strateginius triukšmo kartografavimo žemėlapius yra pateiktas prieduose. Remiantis triukšmo kartografavimo žemėlapiais kelio A13 ruože 12,1-19,2 km viršnorminio triukšmo zona L_{dn} (65 dBA) siekė iki 40 m nuo kelio A13 važiuojamosios dalies krašto, o viršnorminio triukšmo zona L_{nakties} (55 dBA) siekė iki 45 m nuo kelio A13 važiuojamosios dalies krašto.

Esamai akustinei situacijai įvertinti atliktas triukšmo skaidos modeliavimas. Skaičiavimų rezultatai rodo, kad esamoje situacijoje į triukšmo ribinius dydžius viršijančią zoną patenka 5 gyvenamieji namai ir 6 gyvenamųjų namų aplinkos (sklypai).

Pasekmės

Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių („0 variantas“), 2035 m perspektyvoje, augant eismo intensyvumui, triukšmo lygis artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje padidėtų ~1 dBA ir į viršnorminio triukšmo zoną patektų 6 gyvenamieji namai ir 8 gyvenamųjų namų aplinkos (sklypai), t.y 1 gyvenamuoju namu ir 2 gyvenamųjų namų aplinkomis daugiau nei esamoje situacijoje.

Jeigu specialiojo plano sprendiniai pagal I, Ia arba II alternatyvą būtų įgyvendinami, triukšmo lygis gyvenamųjų namų aplinkoje pasikeistų 1-3 dBA (vienur padidėtų, kitur sumažėtų), nes pasikeistų kelio geometrija, persiskirstytų eismo srautai dėl įrengiamų sankryžų ir jungiamųjų kelių, padidėtų leistinas transporto greitis bei būtų atnaujinama kelio danga. Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius ir netaikant triukšmo mažinimo priemonių, į viršnorminio triukšmo zoną 2035 m. perspektyvoje patektų 5 gyvenamieji namai ir 10 gyvenamųjų namų aplinkų.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Siekiant, kad triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje neviršytų higienos normų reikalavimų, turi būti numatytos triukšmo mažinimo priemonės visų trijų alternatyvų atveju (I, Ia, II). Visos trys nagrinėjamos alternatyvos yra akustiškai labai panašios, lyginant triukšmo lygį artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje. Todėl nepaisant kuri iš svarstomų alternatyvų būtų pasirinkta įgyvendinti, specialiajame plane numatomos triukšmą mažinančios priemonės, atsižvelgiant į apskaičiuotą triukšmo lygį, gyvenamųjų namų išsidėstymą bei specialiojo plano teritoriją:

- **Tylesnė kelio danga kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km.** Tylesnės dangos tipas turi būti parinktas toks, kad sumažintų triukšmo lygį ne mažiau kaip 4 dBA. Pvz., galima rinktis dangos tipą SMA 8, kartu mažinant šiuurkštini medžiagos didžiausios dalelės dydį D (vietoj frakcijos 2/5 naudoti 1/3) ar rinktis kitą ne mažesnio akustinio efektyvumo kelio dangą, vadovaujantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos direktoriaus įsakymais dėl triukšmo mažinimo priemonių parinkimo (2010-04-01, Nr.V-88; 2012-04-16 Nr.(6.24)2-1837; 2013-01-30 Nr. V-33, 2013-11-15 Nr.V-499).

- **3 triukšmo užtvarų įrengimas prie artimiausių gyvenamųjų namų.** 3 triukšmo užtvarų bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m. Visos užtvaros numatomos absorbuojančio (neskaidraus) tipo, išskyrus dalį užtvaros prie daugiabučio namo (ties 14,75 km dešinėje), kur 120 m užtvaros atkarpa turėtų būti dalinai skaidri, kad fasadui neužstotų šviesos.

Triukšmo užtvarų vieta ir triukšmo lygis kelio aplinkoje, įgyvendinus spec. plano sprendinius, yra pavaizduotas triukšmo sklaidos žemėlapiuose prieduose.

Triukšmo užtvarų architektūrinės savybės rekomenduojama parinkti, vadovaujantis dokumentu „Kraštovaizdžio formavimo gairės valstybiniais keliams ir geležinkeliams“ (Kaunas, 2013), poskyriu 8.1 „Triukšmo, oro taršos mažinimo priemonės“.

Triukšmo mažinimo priemonių vieta ir parametrai turi būti tikslinami, rengiant kelio rekonstrukcijos techninį projektą, turint detalius projektinius sprendinius. Jeigu rengiant techninį (darbo) projektą

⁴¹ Pagal LR vyriausybės 1992-05-12 Nr. 343 „Dėl specialiųjų žemės ir miško sąlygų patvirtinimo“ Kelių apsaugos zonose draudžiama: 6.1. statyti gyvenamuosius namus ir visuomeninius pastatus, kurie nesujie su transporto ir keleivių aptarnavimu.

pasikeistų triukšmo lygį reglamentuojantys teisės aktai, triukšmo mažinimo priemonės ir jų kiekis turi būti parinktas, atsižvelgiant į aktualias teisės aktų redakcijas.

6.9.3 lentelė. Scenarijų palyginimas pagal į viršnorminio triukšmo zoną patenkančių gyvenamųjų namų ir gyvenamųjų namų aplinkų (40 m atstumu nuo gyvenamojo namo sklypo ribose) skaičių

Scenarijus	Gyvenamieji namai, vnt.	Gyvenamųjų namų aplinkos (sklypai), vnt.
Esama situacija, 2014 m.	5	6
0 variantas, 2035 m.	6	8
I, Ia, II alternatyva <u>be</u> triukšmą mažinančių priemonių, 2035 m.	5	10
I, Ia, II alternatyva <u>su</u> triukšmą mažinančiomis priemonėmis, 2035 m.	0	0

Išvada: Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius pagal I, Ia arba II alternatyvą ir pritaikius triukšmą mažinančias priemones, triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje nebus viršijami.

Apsauga nuo triukšmo statybų metu

Apsauga nuo triukšmo statybų metu turi būti užtikrinama, atsižvelgiant į bendruosius triukšmo valdymo ir kontrolės reikalavimus bei į specialiuosius ribojimus, nustatytus savivaldybių, kuriose vykdomi statybų darbai, patvirtintose triukšmo prevencijos viešosiose vietose taisyklėse. Nesilaikantys triukšmo prevencijos statybų metu, baudžiami pagal Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 42 (4) straipsnį.

Bendrieji reikalavimai

Siekiant minimizuoti triukšmą statybų metu triukšmo valdytojas turi laikytis savo pareigų, nurodytų Triukšmo valdymo įstatymo (2004 m. spalio 26 d. Nr. IX-2499) 14 straipsnyje.

Vadovaujantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus įsakymo „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Kelių eismo triukšmo mažinimas APR-T 10“ patvirtinimo“ (2010, V-88) VII skyriaus „Triukšmo prevencija, sumažinimas“ IV skirsnio „Triukšmo valdymas ir priemonės statybų metu“ gyventojų apsauga nuo triukšmo kelio rekonstrukcijos metu turi būti tokia:

- planuoti darbo procesą ir arti gyvenamųjų pastatų nedirbti švenčių ir poilsio dienomis, o darbo dienomis nedirbti vakaro (18:00–22:00 val.) ir nakties (22:00–6:00 val.) metu;
- neįrengti darbų įrangos/technikos, medžiagų ir atliekų sandėliavimo aikštelių jautriose zonose, netoli gyvenamųjų teritorijų. Jeigu nėra alternatyvių triukšmo mažinimo būdų, rekomenduojama taikyti laikinas triukšmo užtvaras ar laikinus nukasto grunto pylimus;
- iš anksto numatyti darbų technikos maršrutus, privažiavimo kelius, kurių aplinka yra nejautri ar mažiau jautri triukšmui. Jei įmanoma, statybos darbų sunkiojo transporto eismą nukreipti nuo tankiausiai apgyvendintų teritorijų;
- naudoti mechanizmus su mažiausiomis triukšmingumo charakteristikomis;
- suderinti kelias reikšmingai triukšmingos operacijas, kad jos būtų atliekamos kartu.

Specialieji reikalavimai

Vadovaujantis Klaipėdos r. sav. tarybos 2013 m. kovo 28 d. sprendimu Nr. T11-151 patvirtintomis „Triukšmo prevencijos Klaipėdos rajono viešosiose vietose taisyklėmis“:

30.1. Triukšmo šaltinių valdytojai privalo laikytis teisės aktuose nustatytų triukšmo ribinių dydžių ir užtikrinti, kad naudojamų įrenginių triukšmo lygis neviršytų vietovei, kurioje naudojami triukšmo šaltiniai, nustatytų triukšmo ribinių dydžių.

31. Triukšmo šaltinių valdytojai, planuojantys statybos, remonto, montavimo darbus Klaipėdos rajono urbanizuotose viešosiose vietose, privalo ne vėliau kaip prieš 7 kalendorines dienas iki šių darbų pradžios pateikti raštu Klaipėdos rajono savivaldybės administracijai informaciją apie triukšmo šaltinių naudojimo vietą, planuojamą triukšmo lygį ir jo trukmę per parą, triukšmo mažinimo priemones.

Jeigu darbai būtų vykdomi Palangos sav. teritorijoje, turi būti laikomasi Palangos m. sav. tarybos 2009-03-26 sprendimo Nr. T2-64 „Dėl triukšmo prevencijos Palangos miesto savivaldybės viešosiose vietose taisyklių pakeitimo ir papildymo patvirtinimo“, pagal kurį:

22. Statybų, remonto, rekonstrukcijos ar kitokia veikla (išskyrus avarijų likvidavimą), kurios skleidžiamas triukšmas trikdytų, neigiamai veiktų žmonių sveikatą, darbą, poilsį arba miego kokybę:

22.1. nuo rugsėjo 1 d. iki gegužės 31 d. gali būti vykdoma darbo dienomis nuo 9.00 val. iki 19.00 val.;

22.2. nuo birželio 1 d. iki rugpjūčio 31 d. gali būti vykdoma darbo dienomis nuo 9.00 iki 17.00 val. draudžiama dirbti triukšmą keliančiais prietaisais, kurie neatitinka statybos techninio reglamento STR 2.01.08:2003 „Lauko sąlygomis naudojamos įrangos į aplinką skleidžiamo triukšmo valdymas“, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 325 (Žin., 2003, Nr. 90-4086; 2006, Nr. 2-22).

23. Statybų, remonto, rekonstrukcijos ar kitokia veikla (išskyrus avarijų likvidavimą), kurios skleidžiamas triukšmas trikdytų, neigiamai veiktų žmonių sveikatą, darbą, poilsį arba miego kokybę šeštadieniais ir sekmadieniais bei švenčių dienomis draudžiama.

6.10. Vibracija

Vibracija yra normuojama gyvenamųjų namų viduje higienos norma HN 50:2003 „Visą žmogaus kūną veikianti vibracija: didžiausi leidžiami dydžiai ir matavimo reikalavimai gyvenamuosiuose bei visuomeniniuose pastatuose“.

Pagrindinė galimos vibracijos nuo autotransporto pastatų viduje priežastis – didelės galios triukšmas (ypač žemų dažnių), kuris generuoja pastato konstrukcijų virpesius. Dažniausiai vibracija pasireiškia prie pat kelio stovinčiuose namuose, kai pravažiuoja sunkiasvoris autotransportas.

Statybos darbų metu galimas vibracijos perdavimas ir per gruntą dirbant statybos mechanizmams (ypač tankinant gruntą vibroplokštėmis, dirbant pneumatiniiais kūjais ir pan.).

Išvados. Galimas garso bangų indukuotas struktūrų (pastato konstrukcijos) vibracijas slopins greta artimiausių gyvenamųjų teritorijų numatomos įrengti triukšmo užtvaros. Statybų darbų metu rangovas turi laikytis bendrųjų ir specialiųjų reikalavimų apsaugai nuo triukšmo ir vibracijos (žr. 6.9 skyrių). Reikšmingas neigiamas poveikis sveikatai dėl vibracijų nenumatomas.

6.11. Turizmas, poilsis ir rekreacija

Esama būklė

Vienas svarbiausių kriterijų turistams pasirenkant kelionės ir poilsio vietą yra krašto objektų pasiekiamumo sąlygos, t.y. susisiekimo infrastruktūros išplėtojimo ir kokybės lygis.

Klaipėdos bendrajame plane išskirtos dviejų aukščiausio taksonominio rango teritorinių rekreacinių vienetų dalys:

1) Lietuvos kontinentinio rekreacinės srities pietinė dalis, apimanti visą pajūrinę savivaldybės dalį tarp Girulių ir Nemirsetos. Ją sudaro funkciniais ryšiais apibrėžtas teritorines rekreacines sistemas formuojantys du rekreaciniai rajonai: Karklės-Girulių, turintis išreikštą Klaipėdos priemiestinę rekreacinę įtaką ir Šaičių-Nemirsetos, apjungiantys 7 rekreacinių išteklių arealus bei infrastruktūrą, paprastai, su dideliu ir didesniu nei vidutiniu potencialu.

2) Kuršių marių regiono rekreacinės srities šiaurinė dalis, apimanti savivaldybei priskirtą Kuršių marių dalį bei prie jų prienančias teritorijas. Ją taip pat sudaro du rekreaciniai rajonai: Kairių-Smiltynės, turintis išreikštą Klaipėdos priemiestinę rekreacinę įtaką ir Drevernos-Juodkrantės, apjungiantys 9 rekreacinių išteklių arealus bei infrastruktūrą, paprastai, su didesniu nei vidutiniu ir vidutiniu potencialu.

Pagrindinėmis Klaipėdos rajono savivaldybės rekreacinių vietovių formavimo bei vystymo kryptimis numatyta laikyti: a) poilsį gamtoje/kaime, b) bendrąjį turizmą, c) pažintinį turizmą, d) pramoginę rekreaciją, e) sportinę rekreaciją, f) verslinę rekreaciją. Svarbiausi rekreacijos aptarnavimo centrai savivaldybės teritorinėje sistemoje, paprastai, yra polifunkcinio pobūdžio ir jungia dvi ar daugiau rekreacinės specializacijos kryptių.

Klaipėdos rajono rekreacinėje sistemoje be tradicinių turizmo centrų, kuriais yra esamas savivaldybės centras (Gargždai) bei Pajūrio regioninio parko centras (Karklė), svarbiais pažintinio turizmo centrais jau pradeda tapti Priekulė ir Dreverna. Kaip lokalinius turizmo aptarnavimo centrus tikslinga būtų vystyti Kretingalę, Agluonėnus, Veiviržėnus, Judrėnus, Vėžaičius, Svencelę.

Rajoninės turizmo sistemos pagrindą sudaro tokie Klaipėdos rajoną pristatantys autoturizmo maršrutų bei dviračių turizmo (veloturizmo) maršrutų žiedai:

Autoturizmo maršrutas „Lamatos žiedas“ – tai naujai siūlomas rajoninis maršrutas: Gargždai – Vėžaičiai – Žadeikiai – Endriejovas – Judrėnai – (Švėkšna) – Veiviržėnai – Agluonėnai – Vanagai – (Vilkyčiai – Saugos – Sakūčiai) – Lankupiai – Svencelė – Dreverna – Priekulė – Šernai – Baičiai – Macuičiai – Gargždai, leidžianti susipažinti su istorinėje Lamatos žemėje esančiomis vaizdingiausiomis gamtos ir kultūros vertybėmis. Bendras teikiamos trasos ilgis apie 180 km. Numatyta atkarpa (Drežiiai-Priekulė-Mėželiai), leidžianti trasos žiedą pagal keliaujančiųjų pasirinkimą trumpinti, atsisakant už rajono ribų išeinančio Vilkyčių-Saugų-Lankučių lanko.

Autoturizmo maršrutas „Pilsoto žiedas“ – tai naujai siūlomas rajoninis maršrutas: Gargždai – Dovilai – Jakai – Ginduliai – Radaičiai – Paupuliai – Kretingalė – Kalnuvėnai – Dargužiai – Karklė – Giruliai – Melnragė – Paupiai – Ginduliai – Dovilai – Gargždai, leidžianti susipažinti su istorinėje Pilsoto žemėje esančiomis vaizdingiausiomis gamtos ir kultūros vertybėmis, pirmiausiai Pajūrio regioniniu parku. Bendras teikiamos trasos ilgis apie 90 km. Numatyta alternatyvinė įvažiavimo į žiedą atkarpa per Plikius (Gargždai – Dauparai – Eglėnai – Plikiai – Šimkai).

Dviračių turizmo maršrutas „Lamatos žiedas“ – tai naujai siūlomas rajoninis maršrutas: Gargždai – Vėžaičiai – Žadeikiai – Endriejovas – Judrėnai – Balsėnai – Veiviržėnai – Agluonėnai – Vanagai – (Vilkyčiai) – Lankupiai – Svencelė – Dreverna – Priekulė – Šernai – Baičiai – Jurjonai – Macuičiai – Gargždai, leidžianti susipažinti su istorinėje Lamatos žemėje esančiomis vaizdingiausiomis gamtos ir kultūros vertybėmis. Bendras teikiamos trasos ilgis apie 140 km. Numatyta atkarpa (Agluonėnai-Šiūpariai – Jurjonai), leidžianti trasos žiedą pagal keliaujančiųjų pasirinkimą suskaidyti į du mažesnius rytinį bei vakarinį.

Dviračių turizmo maršrutas „Pilsoto žiedas“ – tai naujai siūlomas rajoninis maršrutas: Gargždai – Dauparai – Eglėnai – Plikiai – Paupuliai – Kretingalė – Šaipiai – Plazė – Karklė – Giruliai – Melnragė – Paupiai – Ginduliai – Baukštininkai – Eglėnai – Dauparai – Gargždai, leidžianti susipažinti su istorinėje Pilsoto žemėje esančiomis vaizdingiausiomis gamtos ir kultūros vertybėmis, pirmiausiai Pajūrio regioniniu parku. Bendras teikiamos trasos ilgis apie 80 km.

Bendrasis planas teikia ir per Klaipėdos rajoną praeinančių galimų regioninių automobilių ir dviračių turizmo maršrutų atkarpas:

Autoturizmo maršruto „Vakarų Žemaitijos kelias“ (Šilutė – Žemaičių Naumiestis – Švėkšna – Gargždai – Kretinga – Salantai – Skuodas) ruožas atkarpose (Švėkšna) – Veiviržėnai – Endriejovas – Vėžaičiai – Gargždai – Pikteikiai – (Baubliai). Galima šio maršruto jungtis su nacionalinės svarbos „Gintaro kelio“ arba „Kuršių kelio“ maršrutais, sudarant bendrą „Pajūrio žiedą“ bei skaidant jungiamąją atkarpa Gargždai – Dauparai – Sudmantai pastarąjį į 2 mažesnius regioninius žiedus – šiaurinį ir pietinį.

Dviračių turizmo maršruto „Vakarų Žemaitijos kelias“ (Šilutė – Žemaičių Naumiestis – Švėkšna – Gargždai – Kretinga – Salantai – Skuodas -Šventoji) ruožas atkarpose (Švėkšna) – Veiviržėnai – Agluonėnai – Šernai – Gargždai – Pikteikiai – (Baubliai). Galima šio maršruto jungtis su tarptautinės svarbos „Eurovelo 10“ maršrutu, sudarant bendrą „Lietuvos Pajūrio žiedą“ bei skaidant jungiamąją atkarpa Šernai – Kalviai – (Klaipėda) pastarąjį į 2 mažesnius regioninius žiedus – šiaurinį ir pietinį.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritoriją taip pat kerta tokių galimų tarptautinių ir nacionalinių autoturizmo maršrutų atkarpos:

Tarptautinės „Gintaro kelio“ (Krantas – Rasytė – Nida – Klaipėda – Palanga – Liepoja) trasos dalis ruože Giruliai – Karklė – Dargužiai – Šaipiai – Nemirseta.

Nacionalinės „Kuršių kelio“ (Šilutė – Priekulė – Klaipėda – Palanga – Skuodas – Plateliai – Plungė) trasos dalis atkarpoje (Klaipėda) – Toleikiai – Agluonėnai – Veiviržėnai – (Švėkšna).

Nacionalinių maršrutų „Lietuvos kultūros-istorijos vėrinys“ bei „Lietuvos kurortų kelias“ (Druskininkai – Alytus – Birštonas – Kačerginė – Smalininkai – Šilutė – Klaipėda – Neringa – Palanga) dalys, sutampančios su „Gintaro kelio“ ruožu Girulių – Karklės – Nemirsetos atkarpoje ir su „Kuršių kelio“ ruožu Vilkyčių – Priekulės – Klaipėdos atkarpoje.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritoriją taip pat kerta tokių galimų tarptautinių ir nacionalinių dviračių turizmo maršrutų atkarpos:

Tarptautinės „Eurovelo 10“ (Krantas – Rasytė – Nida – Klaipėda – Palanga – Liepoja) trasos dalis ruože (Giruliai) – Karklė – Plazė – Šaipiai – (Nemirseta).

Nacionalinio „Pietų Žemaitijos ir Aukštaitijos trakto“ maršruto (Klaipėda – Ukmergė – Švenčionys) dalis ruože (Klaipėda) – Toleikiai – Šernai – Agluonėnai – Veiviržėnai – (Švėkšna).

Nacionalinio „Didžiųjų miestų trakto“ maršruto (Klaipėda – Kaunas – Vilnius) dalis ruožuose (Klaipėda) – Lankupiai – Dreverna – (Kintai).

Remiantis Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrojo plano rekreacijos, turizmo, gamtos ir kultūros paveldo brėžiniu palei planuojamą rekonstruoti kelio ruožą nuo sankryžos su keliu Nr. 2217 Klaipėda-Dargužiai-Karklė iki ruožo galo 19,20 km (ir toliau į šiaurę) eina tarptautinio „Gintaro kelio“ atkarpa, palei visą ruožą eina galima nacionalinio maršruto „Kuršių kelio“ atkarpa. Pagal minėtą brėžinį rekomenduojami rajoniniai autoturizmo maršrutai: „Lamatos žiedas“ ir „Pilsoto žiedas“ (nuo rekonstruojamo kelio pradžios iki sankryžos su keliu Nr. 2217 Klaipėda-Dargužiai-Karklė), taip pat

rekomenduojamos jungiamosios atkarpos (nuo sankryžos su keliu Nr. 2217 iki ruožo galo (19,20 km, ir toliau į šiaurę).

Pagal aukščiau minėtą planą, rekomenduojama dviračių turizmo rajoninis maršrutas – „Pilsoto žiedas“ (Gargždai-Dauparai-Eglynai-Plikiai-Kretingalė-Šaičiai-Karklė-Giruliai-Melnragė-Giruliai-Eglynai-Dauparai-Gargždai) nuo susikirtimo su keliu Nr. 2218 Kretingalė-Bruzdeilynas.

Nuo ruožo pradžios 12,10 km iki ~ 16 km dešinėje kelio pusėje išskirtas mažas, o kelio kairėje pusėje mažesnis nei vidutinis resursinių arealų bendrasis rekreacinis potencialas, kuriuose žemas rekreacijos vystymo lygmuo (galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą), prioritetinės rekreacijos vystymo kryptys – bendroji rekreacija (poilsis gamtoje), kitos rekreacijos vystymo kryptys – pažintinė rekreacija.

Nuo ~ 16 km iki 18,59 km abipus kelią išskirtas mažesnis nei vidutinis resursinių arealų bendrasis rekreacinis potencialas, kuriame žemas rekreacijos vystymo lygmuo (galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą), prioritetinės rekreacijos vystymo kryptys – bendroji rekreacija (poilsis gamtoje), kitos rekreacijos vystymo kryptys – pažintinė ir pramoginė rekreacija.

Nuo 18,59 km iki ruožo galo (19,20 km) kelio dešinėje išskirtas vidutinis resursinių arealų bendrasis rekreacinis potencialas, kuriame vidutinis rekreacijos vystymo lygmuo (galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą), prioritetinės rekreacijos vystymo kryptys – bendroji rekreacija (poilsis gamtoje) ir pramoginė rekreacija. Kelio kairėje išskirtas didesnis nei vidutinis resursinių arealų bendrasis rekreacinis potencialas, kuriame žemas rekreacijos vystymo lygmuo (galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą), prioritetinės rekreacijos vystymo kryptys – pažintinė rekreacija, kitos rekreacijos vystymo kryptys – bendroji rekreacija (poilsis gamtoje) ir verslinė rekreacija.

Pasekmės

Planuojamas rekonstruoti kelias jungia du nacionalinės svarbos rekreacijos aptarnavimo centrus Klaipėdą ir Palangą, kuriuose gausu gamtinių išteklių rekreacinei veiklai plėtoti (Baltijos jūra, jūros paplūdimiai, Kuršių marios, rekreaciniai miškai, parkai ir kt.). planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas pagerintų susisiekimą tarp rekreacinių objektų, palaikytų bei skatintų kaimiškujų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę, gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bemotorio transporto eismo dalyviams.

Šiuolaikiškai, saugiai įrengtas kelias ne tik pagerintų susisiekimą, bet ir vietovės patrauklumą, įrengtas pėsčiųjų ir dviratininkų takas nuo Normantų gyvenvietės iki Nemirsetos sankryžos (nuo 13,2 km iki 19,4 km) skatintų žmones rinktis bemotore transporto priemones, prisidėtų prie gyventojų sveikatos pagerinimo bei laisvalaikio praleidimo formų padidinimo.

Kadangi rekonstruojamas esamas kelias, arti kelio gyvenantiems gyventojams rekreacinės galimybės nesumažės.

0 alternatyvos (paliekant esamą situaciją) nebūtų, įgyvendinti patvirtintų bendrųjų planų (Klaipėdos r., Palangos m. bendrųjų planų) tikslai, bei ankstesnėse pastraipose išdėstytos teigiamos pasekmės rekreacijai ir turizmui.

Nagrinėjamos I, Ia, II alternatyvos rekreaciniu požiūriu yra artimos. Tačiau I ir II alternatyvų atvejais, atsiradus naujam jungiamajam keliui, kai kuriose vietose pasikeistų žemės naudojimo paskirtis, tačiau būtų užtikrinamas eismo saugumas, Ia alternatyvos atveju neįrengiant jungiamojo kelio, nebūtų užtikrinamas eismo saugumas ir aukštas važiavimo komforto lygis.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Numatomas teigiamas poveikis turizmui, poilsiui ir rekreacinių teritorijų pasiekiamumui įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą. Daugelyje vietų, pėsčiųjų ir dviračių taką nuo kelio skirs esami medžiai, kurie rekonstrukcijos metu bus išsaugomi. Neigiamo reikšmingo poveikio turizmui poilsiui ir rekreacijai nebus, priemonių reikšmingoms neigiamoms pasekmėms sumažinti ar kompensuoti nenumatoma.

6.12. Materialinis turtas

Esama būklė

Planuojamas rekonstruoti esamas kelias eis daugiausia esamomis susisiekimo komunikacijų teritorijomis, tačiau bus reikalingi ir nauji žemės plotais (jungiamiesiems keliams, sankryžoms), kurie bus pritaikyti kelių inžineriniams objektams. Planuojamą rekonstruoti kelią supa žemės ūkio naudmenos, ekstensyvaus užstatymo kaimai. Miškų teritorijos priartėja prie nagrinėjamo kelio ruožuose nuo 18,2 iki 18,3 km (kairėje pusėje), nuo 18,71 km iki 18,9 km (dešinėje pusėje), ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km (kairėje pusėje) ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km (kairėje pusėje).

Numatomas poveikis materialinėms vertybėms

Europos Komisijos užsakymu 2006 m. parengta studija „Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment“ („Harmoningų europinių metodų sukūrimas transporto įkainavimui ir projektų vertinimui“), kurioje be kitų nustatyti triukšmo įkainiai žmonių sveikatai visoms ES šalims, įskaitant Lietuvą. 2014 m. kainos atnaujintos leidinyje „Update of Handbook on External Costs of Transport“ (Išorinių transporto kaštų vadovas. Pakeitimas). Minėtų studijų įkainiai įtraukti į leidinį „Guide to cost-benefit analysis of investment projects“ („Investicinių projektų kaštų-naudos analizės vadovas“) 2008 (atnaujinta 2015) ir yra privalomi rengiant galimybių studijas ir paraiškas Europos Sąjungos paramai/investicijoms gauti.

Tačiau šiuo metu ne tik Lietuvoje, bet ir ES mastu nėra parengta ir patvirtinta metodika, skirta nustatyti transporto infrastruktūros objektų būsimą poveikį nekilnojamojo turto kainai. Vertindami galimą kelio rekonstrukcijos poveikį nekilnojamam turtui naudojamos Europos šalyse atliktų studijų rezultatai. Būtina pabrėžti, kad studijose vertinamas triukšmo poveikis tik namų valdų kainai.

2002 m. Europos Komisijos aplinkos generalinio direktorato užsakymu parengta studija „The State-of-the-Art on Economic Valuation of Noise. DG Environment, April 2002“ („Modernus ekonominis triukšmo vertinimas“, autorius S. Navrud). Šioje studijoje atlikta išsami prieš tai parengtų studijų bei tyrimų analizė ir pateikti pasiūlymai, kaip įvertinti triukšmo poveikį pinigais. Didžioji studijos dalis skirta triukšmo poveikio sveikatai vertinimui (studijos rezultatai panaudoti leidinyje „Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment“). Vertinant triukšmo poveikį nekilnojamam turtui konstatuojama, kad pasikeitus triukšmo lygiui 1 dBA, nekilnojamojo turto kaina pasikeičia 0,08 % – 2,3 %, poveikio dydį lemia absoliutus triukšmo lygio dydis. Rekomenduojama taikyti $L_{dvn} = 50 - 55$ dBA triukšmo ribinę vertę.

M. Wilhelmsson straipsnyje „Impact of Traffic Noise on Values of Single-family houses. „Journal of Environmental Planning and Management“, No. 43(6) 799-815, 2000“ (Transporto triukšmo įtaka vienbučių namų kainai) siūlo taikyti 0,6 % turto vertės sumažėjimą bei 55 dBA triukšmo ribinę vertę.

Sveikatos apsaugos ministerijos rizikos sveikatos valdymo ir kurortologijos skyriaus vyriausias specialistas V. Uscila pranešime „Triukšmo prevencija“ (prieiga per internetą www.ssus.lt/ssusadmin/kiti/lmitkcedit/.../triuksmo_prevencija_v1.ppt, žiūrėta 2015-05-27), remdamasis triukšmo ribinių dydžių ES valstybėse apžvalga ir moksliniais tyrimais rekomenduoja taikyti 50–55 dBA L_{dvn} triukšmo ribinę vertę. Tinkamiausias įvertinimas, kad gyvenamieji namai netenka 0,5 % savo vertės už decibelą triukšmo, kuris yra didesnis nei 50–55 dBA pagal L_{dvn} triukšmo rodiklį.

Įvertinus literatūros šaltinių rekomendacijas skaičiuota taikant 55 dBA ribinę triukšmo vertę, o 1 dBA triukšmo pasikeitimo poveikis įvertintas 0,6 %. Skaičiavimų rezultatai 2019 metams (t.y. planuojamai rekonstruoto kelio eksploatavimo pradžia) visiems alternatyvų variantams pateikti 6.12.1 lentelėje.

6.12.1 lentelė. Prognozuojamas kelio Nr. A13 ruožo 12,1-19,2 km poveikis namų valdų kainoms dėl triukšmo

Namo vieta	L_{dvn} (dBA)		Skirtumas	Vertės pokytis, taikant 55 dBA žemutinę ribą	Pastaba/ paaiškinimas
	„0“ variantas	projekto variantas			
14,40 km dešinėje	72	<55	17		Planuojama triukšmo užtvvara
14,50 km dešinėje	71	<55	16	9,6 %	Planuojama triukšmo užtvvara

Namo vieta	L _{dvn} (dBA)		Skirtumas	Vertės pokytis, taikant 55 dBA žemutinę ribą	Pastaba/ paaiškinimas
	„0“ variantas	projekto variantas			
14,75 km dešinėje	73	<55	18	10,8 %	Planuojama triukšmo užtvara
16,80 km dešinėje	65	<55	10	6,0 %	Planuojama triukšmo užtvara
16,95 km dešinėje	71	<55	16	9,6 %	Planuojama triukšmo užtvara
16,87 km kairėje	70	<55	15	9,0 %	Planuojama triukšmo užtvara
16,95 km kairėje	65	<55	10	6,0 %	Planuojama triukšmo užtvara

Pastaba: vertinimas atliktas pagal didžiausias L_{dvn} reikšmes prie sklypo ribos (jei sklypo namas neturi, tuomet prie namo fasado)

Siekiant įgyvendinti projektą neišvengiamai teks paimti sklypus (sklypų dalis) susisiekiama komunikacijų infrastruktūrai. Žemės paėmimas visuomenės poreikiams bus atliekamas vadovaujantis Žemės įstatymo VIII skyriaus, taip pat kitų susijusių teisės aktų nuostatomis: „paimant privačios žemės sklypą visuomenės poreikiams, žemės savininkui turi būti teisingai atlyginama pinigais rinkos kaina arba šalių sutarimu suteikiamas lygiavertis žemės sklypas tos pačios apskrities teritorijoje, taip pat žemės savininkui ar kitam naudotojui atlyginama paimamoje visuomenės poreikiams žemėje esančių sodinių, miško medynų tūrio, negauto derliaus bei įdėtų lėšų žemės ūkio produkcijos ir miško auginimui vertė“. Įvertinus sumokėtiną kompensaciją, žemės sklypų vertė nepasikeis.

Išvados

- Prognozuojama, kad įgyvendinus projektą septynių namų valdų vertė padidės nuo 6,0 % iki 10,8 %.
- Numatomas bendras teigiamas, tačiau mažai reikšmingas kelio rekonstrukcijos poveikis materialinėms vertybėms.

Numatomas ekonominis triukšmo poveikis žmonių sveikatai ir aplinkai

Skaiciavimuose priimta, kad vienbučiame gyvenamajame name 2019-2043 m. laikotarpiu gyvens vidutiniškai po 2,4 žmogaus (pagal Statistikos departamento duomenis), o daugiabučiame (6 butai) – 14,4 žmogaus.

Pagal aukščiau minėtas metodikas apskaičiuota, kad 2014 metais:

- 50-55 dBA intervale metinis triukšmo poveikis vieno žmogaus sveikatai sudaro 7,5 euro;
- 55-60 dBA intervale metinis triukšmo poveikis vieno žmogaus sveikatai sudaro 18,5 euro;
- 60-65 dBA intervale metinis triukšmo poveikis vieno žmogaus sveikatai sudaro 31 eurą;
- 65-70 dBA intervale metinis triukšmo poveikis vieno žmogaus sveikatai sudaro 43 eurus;
- 70-75 dBA intervale metinis triukšmo poveikis vieno žmogaus sveikatai sudaro 66 eurus.

Taikant aukščiau nurodytus įkainius ir duomenis apie triukšmo veikiamų gyventojų skaičių, apskaičiuotas ekonominis triukšmo poveikis „0“ variantui ir projekto variantui:

6.12.2 lentelė. Prognozuojamas kelio rekonstravimo ekonominis poveikis žmonių sveikatai dėl triukšmo

Metai	„0“ variantas					Projektinis variantas					Iš viso santaupos nediskontuotos, tūkst. eurų
	50-55 dBA	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	70-75 dBA	50-55 dBA	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	70-75 dBA	
2019	0,0	0,0	0,0	0,40	1,86	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,26
2020	0,0	0,0	0,0	0,41	1,90	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,31
2021	0,0	0,0	0,0	0,42	1,93	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,35
2022	0,0	0,0	0,0	0,43	1,97	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,40
2023	0,0	0,0	0,0	0,43	2,00	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,43
2024	0,0	0,0	0,0	0,44	2,04	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,48
2025	0,0	0,0	0,0	0,45	2,07	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,52

Metai	„0“ variantas					Projektinis variantas					Iš viso santupos nediskontuotos, tūkst. eurų
	50-55 dBA	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	70-75 dBA	50-55 dBA	55-60 dBA	60-65 dBA	65-70 dBA	70- 75 dBA	
2026	0,0	0,0	0,0	0,46	2,11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,57
2027	0,0	0,0	0,0	0,47	2,15	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,62
2028	0,0	0,0	0,0	0,48	2,19	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,67
2029	0,0	0,0	0,0	0,48	2,23	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,71
2030	0,0	0,0	0,0	0,49	2,27	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,76
2031	0,0	0,0	0,0	0,50	2,30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,80
2032	0,0	0,0	0,0	0,51	2,33	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,84
2033	0,0	0,0	0,0	0,51	2,37	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,88
2034	0,0	0,0	0,0	0,52	2,40	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,92
2035	0,0	0,0	0,0	0,53	2,44	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,97
2036	0,0	0,0	0,0	0,54	2,48	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,02
2037	0,0	0,0	0,0	0,55	2,51	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,06
2038	0,0	0,0	0,0	0,55	2,55	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,10
2039	0,0	0,0	0,0	0,56	2,59	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,15
2040	0,0	0,0	0,0	0,57	2,63	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,20
2041	0,0	0,0	0,0	0,57	2,63	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,20
2042	0,0	0,0	0,0	0,57	2,63	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,20
2043	0,0	0,0	0,0	0,57	2,63	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,20
Iš viso, per 25 m.	0,00	0,00	0,00	12,41	57,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69,62

Pastaba: poveikis nevertintas tose vietose, kur nenumatytos triukšmą mažinančios priemonės

Taikant Europos Komisijos aprobuotą metodiką prognozuojama, kad per 25 metus rekonstruotas kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas dėl triukšmo sumažėjimo duos teigiamą poveikį, kuris pinigine išraiška sudaro apie 70 tūkst. eurų.

Numatomos priemonės reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Už visuomenės poreikiams paimamą turtą bus atlyginama teisės aktais numatyta tvarka. Turto ir nuostolių vertė vadovaujantis turto ir verslo metodika bus nustatyta sklypo (dalies) paėmimo visuomenės poreikiams proceso metu.

Siekiant, kad dėl triukšmo lygio nesumažėtų netoli kelio esančių namų valdų turto vertė, numatomos taikyti triukšmo mažinimo priemonės: triukšmo užtvaros ir tylesnė kelio danga.

6.13. Visuomenė ir jos sveikata (žmonių gerovė, oro tarša, triukšmas, avaringumas)

Esama būklė

Regiono vietos analizė

Magistralinio kelio A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km yra Klaipėdos apskrityje, Klaipėdos rajone, Kretingalės seniūnijos teritorijoje.

Planuojamam rekonstruoti magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožui nuo 12,10 iki 19,20 km artimiausios gyvenamosios teritorijos, kaimai, kuriems darys įtaką specialiojo plano įgyvendinimas: Normantai, Kopūstai, Dargužiai, Peskojai, Grabiai, Bruzdeilynas, Letūkai, Graudušiai. Platesnė

informacija apie gyvenamąsias teritorijas ir gyventojų skaičių pateikta 3 skyriuje (Teritorijos, kurios gali būti reikšmingai paveiktos, aplinkos charakteristikos).

Nagrinėjamoje teritorijoje vyrauja kaimiškas (antropogenizuotas, agrarinis) kraštovaizdis, kuriame vyrauja žemės ūkio naudmenos, ekstensyvaus užstatymo kaimai. Miškų teritorijos priartėja prie nagrinėjamo kelio ruožuose nuo 18,2 iki 18,3 km (kairėje pusėje), nuo 18,71 km iki 18,9 km (dešinėje pusėje), ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km (kairėje pusėje) ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km (kairėje pusėje).

Ruože ~ 18,97 - 19,31 km nagrinėjamas kelias ribojasi su Pajūrio regioniniu parku ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniu. Visų nagrinėjamų (I, Ia, II) alternatyvų sprendiniai (dalis planuojamų jungiamųjų kelių bei planuojama sankryža) patektų į šių saugomų teritorijų ribas (kirstų saugomų teritorijų šiaurės rytinį pakraštį).

Objekto sanitarinė apsaugos zona

Remiantis Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2004 m. rugpjūčio 19 d. įsakymu Nr. V-586 „Dėl sanitarinių apsaugos zonų ribų nustatymo ir režimo taisyklių patvirtinimo“ sanitarinės apsaugos zonos magistraliniam keliams nenustatomos.

Gyventojų demografiniai ir sergamumo rodikliai

Gyventojų demografiniai ir sergamumo rodikliai (6.13.1 lentelė) pateikiami naudojantis Lietuvos statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės⁴² bei Lietuvos sveikatos informacijos centro duomenų sistemomis⁴³.

⁴² Lietuvos statistikos departamentas: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/SelectVarVal/saveselections.asp>

⁴³ Lietuvos sveikatos rodiklių informacinė sistema <http://sic.hi.lt/>

6.13.1 lentelė. Gyventojų demografiniai ir sergamumo rodikliai

Demografiniai ir sergamumo rodikliai	Lietuva				Klaipėdos apskritis				Klaipėdos rajono savivaldybė			
	2010 m.	2011m.	2012 m.	2013 m.	2010 m.	2011m.	2012 m.	2013 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.
Vidutinis metinis gyventojų skaičius	3097282	3028114,5	2987773	2957689	345176,5	337395,5	333149	330285	51561	51342	51510	51862
Miesto gyventojų dalis,%	66,77	66,75	66,85	67,01	71,44	71,38	71,4	71,43	32,14	31,96	31,73	31,44
Kaimo gyventojų dalis,%	33,23	33,25	33,15	32,99	28,56	28,62	28,6	28,57	67,86	68,04	68,27	68,56
Gimstamumas 1000 gyventojų	9,9	10	10,19	10,1	10,55	10,64	10,89	10,95	11,44	10,71	10,19	12,24
Mirtingumas 1000 gyventojų	13,6	13,55	13,7	14,03	12,63	13,06	12,64	13,23	11,42	11,71	11,57	11,76
Ligoninėse gydytų ligonių skaičius tenkantis 1000-iui gyventojų	232,47	247,15	235,11	231,73	255,34	270,09	262,04	261,16	245,05	257,49	255,1	249,01
Sergamumas piktybiniais navikais 100000 gyv.	575,02	589,87	593,62	-	620,84	565,21	581,42	-	512,01	416,81	485,35	-
Sergamumas endokrininės sistemos ligomis 100000 gyv.	2502,71	2708,68	2960,8	3249,5	3045,69	3074,43	3596,59	3978,71	1801,75	1990,57	2558,75	3382,05
Sergamumas nervų sistemos ligomis 100000 gyv.	3541,52	3727,1	3833,66	4286,59	3118,96	3289,61	3306,93	4103,75	2558,14	2678,12	2803,37	3601,87
Sergamumas ausų ligomis 100000 gyv.	3781,7	3758,28	3926,87	4415,88	3454,75	3416,76	3517,35	4188,83	3178,76	2946,91	3077,1	3827,47
Sergamumas kraujotakos sistemos ligomis 100000 gyv.	3596,93	3694,54	3851,63	5257,99	3978,25	3855,71	4113,78	5876,17	4131,03	3895,45	4205,05	5898,35
Sergamumas kvėpavimo sistemos ligomis 100000 gyv.	22274,4	25892,4	22517,4	28230,7	23255,9	26502,4	23503,9	29508,6	21407,7	23680,4	21498,9	30222,5

Išvados: Pagal demografinius rodiklius galima teigti, kad Klaipėdos rajono savivaldybės statistiniai duomenys atitinka Lietuvoje ir Klaipėdos apskrityje vyraujančius demografinius rodiklius. Kiek daugiau nei Lietuvos mastu Klaipėdos r. savivaldybėje nustatyta susirgimų kraujotakos sistemos ir kvėpavimo sistemos ligomis tenkančių 100000 gyventojų.

Pasekmės (poveikio visuomenės sveikatai prognozinis vertinimas)

Identifikuojant kelio rekonstrukcijos pasekmes visuomenei ir jos sveikatai, išskirtos dvi rizikos grupės:

- gyventojai;
- eismo dalyviai.

Tarp gyventojų jautriausios grupės yra vaikai, senyvo amžiaus žmonės ir sergantieji, jautriausiai reaguojantys į padidintą taršą.

Veiklos, susijusios su kelių tiesimu, visuomenės sveikatai įtaką darantys veiksniai⁴⁴ yra:

1. Elgsenos ir gyvenamosios veiksniai:

- *Fizinis aktyvumas*; Judėjimas palaiko gerą sveikatos būklę, padeda kovoti su ligomis, gerina emocinę būklę. Fizinį aktyvumą skatina tinkamai sutvarkyta infrastruktūra. Kaip jau minėta ankstesniuose skyriuose, planuojamas rekonstruoti kelias yra svarbi jungtis tarp Klaipėdos ir Palangos, kuriuose gausu gamtinių išteklių rekreacinei veiklai plėtoti. Rekonstruotas ir šiuolaikiškai įrengtas kelias bei sutvarkytos jo prieigos prisidėtų prie Klaipėdos, Palangos miestų ir jų apylinkių turistinio patrauklumo augimo. Saugesnė infrastruktūra, dviračių tako įrengimas prisidėtų prie gyventojų fizinio aktyvumo didinimo. Dviračių tako trasos dalis sutaptų su Klaipėdos bendrajame plane pažymėta rekomenduojama rajoninio maršruto „Pilsoto žiedas“ (rajoninis maršrutas: Gargždai – Dauparai – Eglynai – Plikiai – Paupuliai – Kretingalė – Šaičiai – Plazė – Karklė – Giruliai – Melnragė – Paupiai – Ginduliai – Baukštininkai – Eglynai – Dauparai – Gargždai) dviračiu turizmo trasa. Dviračių tako įrengimas skatintų žmones daugiau keliauti, susipažinti su istorinėje Pilsoto žemėje esančiomis vaizdingiausiomis gamtos ir kultūros vertybėmis, Pajūrio regioniniu parku ir kitomis gamtinėmis ir kultūrinėmis vertybėmis, skatintų žmones būti fiziškai aktyviems.
- *Rekreacija*; planuojamas rekonstruoti kelias ir jo siūlomos alternatyvos (I, Ia, II) patenka į mažesnę nei vidutinis (žemas rekreacijos vystymo lygmuo, galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą, rekreacijos vystymo kryptys – bendroji rekreacija, pažintinė ir pramoginė rekreacija), vidutinį (vidutinis rekreacijos vystymo lygmuo, galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą, rekreacijos vystymo kryptys – bendroji rekreacija ir pramoginė rekreacija), bei didesnę nei vidutinis (žemas rekreacijos vystymo lygmuo, galimybė kurti tik lokalinės svarbos rekreacinę infrastruktūrą, rekreacijos vystymo kryptys – pažintinė rekreacija, bendroji rekreacija ir verslinė rekreacija) resursinio rekreacinio potencialo kategorijų teritorijas (pagal Klaipėdos r. bendrąjį planą). Planuojamas rekonstruoti kelias yra svarbus susisiekimui tarp teritorijų, kuriose gausu rekreacinių išteklių, tarp gyvenviečių ir kitų gyvenamųjų vietovių. Kadangi rekonstruojamas esamas kelias, arti kelio gyvenantiems gyventojams rekreacinės galimybės nesumažės. Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių (0 alternatyvos atveju, paliekant esamą padėtį) nebūtų užtikrinamas žmonių saugumas, nebūtų įrengtas dviračių takas, nebūtų įgyvendinti bendrųjų planų (Klaipėdos r., Palangos miesto) išskelti tikslai ir tam tikri sprendiniai, susiję su šiuo specialiuoju planu. I, Ia, II alternatyvos rekreaciniu požiūriu yra artimos. Tačiau I ir II alternatyvų atvejais (ties sankryžomis ir viadukais ir Ia alternatyvos atveju), atsiradus naujam jungiamajam keliui, sankryžoms jų įrengimo vietose pasikeistų žemės naudojimo paskirtis, judėjimo kryptys, orientacija. Numatomas teigiamas poveikis rekreacijai įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą, neigiamo reikšmingo poveikio rekreacijai nenumatoma.

2. Fizinės aplinkos veiksniai:

- *Oro kokybė*; Oro tarša kenkia žmogaus sveikatai ir aplinkai. Oro teršalų trumpalaikis poveikis gali sukelti akių, nosies ir gerklės sudirgimą, kvėpavimo sunkumą, kitus simptomus, įskaitant galvos skausmą, pykinimą, alergines reakcijas. Ilgalaikės oro taršos galimos pasekmės yra lėtinės kvėpavimo takų ligos, širdies ligos, plaučių funkcijos sumažėjimas ir kt. Remiantis oro taršos skaičiavimų duomenimis, pateiktais 6.8 skyrelyje, prie artimiausių gyvenamųjų namų sumodeliuotos oro teršalų koncentracijos (visais projektiniais variantais) neviršys aplinkos oro užterštumo normų.
- *Vandens kokybė*; Planuojamos ūkinės veiklos poveikio paviršinio ir požeminio vandens kokybei vertinimas atliktas šios ataskaitos 6.7 skyrelyje. Nagrinėjamas kelio ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ežerų ir tvenkinių, jų pakrančių apsaugos juostų ir zonų nekerta, tačiau ~ 17,24 km kerta upę Pašaltinis ir upės pakrantės apsaugos juostą. ~ 14,49 km ir 18,38 km nagrinėjamas kelias kerta griovius, ties ~ 15,6 km kelio kairėje priartėja upės Rikinė apsaugos zona (upės apsaugos zona 100 m). Ia trasos alternatyvos atveju, atstumai iki vandens telkinių ir jų pakrantės apsaugos juostų ir apsaugos zonų nepakistų, įgyvendinus I ar II trasos alternatyvą, upės Pašaltinis

⁴⁴ Aktualūs veiksniai išrinkti pagal Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2004-07-01 įsakymą Nr. V-491 „Dėl poveikio visuomenės sveikatai vertinimo metodinių nurodymų patvirtinimo“ arba Lietuvos Respublikos visuomenės sveikatos priežiūros įstatymą (2002-05-16, Nr. IX-886).

apsaugos zona priartėtų prie įrengiamo jungiamojo kelio per ~ 7 metrus, nuovaža nuo jungiamojo kelio į Grabių kaimo sodybas kirstu nedidelį šios zonos pakraštį.

Nuo planuojamo rekonstruoti kelio A13 ruožo pabaigos 19,20 km ~ 660 m atstumu nutolusi Palangos I, II, III, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinė apsaugos zona (pagal geriamo vandens direktyvą). Įrengus planuojamą jungiamąjį kelią (jungiamasis kelias šioje vietoje planuojamas visų alternatyvų atvejais) atstumas iki sanitarinės apsaugos zonos sutrumpėtų nuo ~ 660 m iki ~ 220 m (apie 460 m). Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą (nesvarbu kuri trasos alternatyva būtų parinkta) požeminio vandens apsaugos, Palangos, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos reglamentai rekonstruojant kelią pažeisti nebus.

Taikant organizacines vandenų apsaugos priemonės kelio eksploataavimo ir rekonstrukcijos (statybos darbų) metu, reikšmingo neigiamo poveikio nei paviršiniams, nei požeminiam vandeniui nebus.

- **Dirvožemis;** Planuojamos ūkinės veiklos poveikio dirvožemio kokybei vertinimas atliktas šios ataskaitos 6.6 skyrelyje. Visų nagrinėjamų alternatyvų atveju, per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojamas įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažas, iš kurio vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, todėl aplinkinių teritorijų dirvožemio kokybei reikšmingų neigiamų pasekmių nenumatoma. Siekiant išsaugoti dirvožemį, ruošiant techninį darbo projektą numatomas derlingo dirvožemio išsaugojimas ir vėlesnis panaudojimas sutvirtinant sankasą žoline augalija.

VĮ Transporto ir kelių tyrimo instituto atliekamos stebėsenos (monitoringo) duomenimis, prie didelio eismo magistralinių kelių intensyviausiai teršiama pakelės zona lokalizuojasi apytikriai 15 m atstumu nuo kelio. Pagal stebėsenos duomenis galima teigti, kad, nors kelio bei juo judančio transporto srauto poveikis pakelės dirvožemio užterštumui naftos produktais, sieros junginiais, sunkiaisiais metalais yra pastebimas, tačiau teršalų didžiausių leistinių koncentracijų (DLK) viršijimų nepasitaiko, vadinasi šis poveikis nėra kritinis ir nekelia tiesioginio pavojaus žmogui ir jo sveikatai.

Triukšmas; Triukšmas gali veikti žmones tiek psichologiškai, tiek fiziologiškai. Triukšmo sukeliamas poveikis gali būti tiesioginis – susikalbėjimo problemos (LAekv>55-65 dBA) ir klausos praradimas (LAekv>70 dBA). Netiesioginį triukšmo poveikį sveikatai sudaro veiklos, miego ir bendravimo sutrikimai (LAekv>30 dBA patalpoje ir LAekv>45 dBA lauke), taip pat ir susierzinimą (LAekv>55 dBA). Padidėjęs triukšmas sukelia stresą ir fiziologinę reakciją į jį – poveikį širdies, kraujotakos ir vegetacinei nervų sistemoms (galvos skausmą, svaigimą, cypimą ausyse, pablogėjusią atmintį, dėmesį, orientaciją), centrinei nervų sistemai bei endokrinei sistemai.

Siekiant, kad triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje neviršytų higienos normų reikalavimų, turi būti numatytos triukšmo mažinimo priemonės visų trijų alternatyvų atveju (I, Ia, II): tylesnė kelio danga kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km, bei 3 triukšmo užtvarų įrengimas prie artimiausių gyvenamųjų namų (3 triukšmo užtvarų bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m). Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius pagal I, Ia arba II alternatyvą, triukšmo ribiniai dydžiai neviršytų higienos normos reikalavimų artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje.

- **Būsto sąlygos;** Įgyvendinama planuojama ūkinė veikla stipriai neįtakos būsto sąlygų, kadangi rekonstruojamas esamas kelias. Teigiamas aspektas – arčiausiai esamo kelio esantiems namams neigiamam triukšmo poveikiui sumažinti numatytos triukšmą mažinančios priemonės, užtikrinančios reglamentuojamą triukšmo verčių neviršijimą.

Numatomas teigiamas poveikis būsto sąlygoms dėl pagerėjusios ir saugesnės susisiekimo infrastruktūros. Būstas gyventojams bus pasiekiamas saugiau ir patogiau.

- **Susisiekimas;** Nagrinėjamas kelias sudaro reikšmingą šiaurės-pietų kryptimi besitęsiantį transporto koridorių, kuris ir vėliau tarnaus tranzitiniams srautams judant tarp Latvijos Respublikos ir Karaliaučiaus srities bei persikrstant poilsiautojų srautus į rekreacines ir poilsines teritorijas vasaros sezono metu. Kelias svarbus ir vietinių gyventojų tarpusavio ryšiams, ryšiams su bendruomenės centrais.

Šio projekto vienas iš tikslų yra sudaryti geresnes (saugesnes) sąlygas (t.y. tobulinti susisiekimo infrastruktūrą) tiek vairuotojams tiek bemotorio transporto eismo dalyviams, toks tikslas nurodytas ir Klaipėdos r. savivaldybės teritorijos bendrajame plane. Neįgyvendinus planuojamos ūkinės veiklos šiuos tikslus pasiekti taptų neįmanoma. Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą būtų užtikrintas, ne tik motorinio transporto, bet ir bemotorio transporto, pėsčiųjų eismo (dėl dviračių ir pėsčiųjų tako įrengimo, autobusų stotelių perkėlimo į jungiamuosius kelius) saugumas. I ir II alternatyva būtų palankesnė nei Ia alternatyva susisiekimo prasme dėl jungiamojo kelio įrengimo kairėje kelio pusėje, kadangi uždarius vietinių kelių prisijungimus į pagrindinį kelią būtų užtikrinamas eismo saugumas (kadangi būtent prisijungimuose vyksta daugiausia avarijų). Ia alternatyvos atveju nepanaikinus nuovažų/įvažių eismas išliktų nesaugus, nebūtų užtikrintas aukštas eismo komforto lygis, būtų per didelis nuovažų/įvažių skaičius, netenkintų KTR reikalavimų. II alternatyvos atveju skirtingų lygių sankryžų skaičius būtų per didelis (netenkintų KTR „Automobilių keliai“ reikalavimų), reikėtų daugiausiai žemės lyginant su I alternatyva, projekto kaina iš visų svarstomų alternatyvų būtų didžiausia. Susisiekimo prasme I alternatyva būtų palankiausia.

- **Neatidėliotinių tarnybų veikla;** Greitosios pagalbos automobilių, policijos automobilių, priešgaisrinės apsaugos automobilių privažiavimas bei viešojo transporto srautai rekonstravus kelią pagerės.

- *Nelaimingų atsitikimų rizika;* Avaringumo statistiniai duomenys rodo, kad magistralinio kelio A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km yra avaringas ir nesaugus, ypač pėstiesiems ir dviratininkams. Nuo 1997 iki 2013 m. I-ojo pusmečio A13 kelio ruožo nagrinėjamoje atkarpoje įvyko 51 įskaitinis eismo įvykis, kurių metu 9 eismo dalyviai žuvo ir 64 buvo sužeisti. Iš jų 10 eismo įvykių įvyko su pėsčiaisiais ir dviratininkais (žuvo – 4, sužeista – 5). Įrengus būtiną saugaus eismo priemones (žiedines sankryžas, viadukus, jungiamuosius kelius, panaikinus nesaugias nuovažas su šalutiniais keliais, įrengus pėsčiųjų ir dviračių taką, perkėlus autobusų sustojimo aikšteles į jungiamuosius kelius ir t.t.), per 25 metus bus išsaugota 1 žmogaus gyvybė, bus sužeista 14 žmonių mažiau, lyginant su „0“ variantu.
3. Socialiniai ekonominiai veiksniai:
- *judėjimo galimybės;* Įgyvendinus projektą, gyventojų galimybės judėti nebus apribotos, tačiau daliai gyventojų, eismo dalyvių keisis įprasti maršrutai, judėjimo kryptys, orientacija. PŪV užtikrins saugų judėjimą tiek tranzitiniam tiek vietiniam transportui.
 - *užimtumas, darbo rinka, darbo galimybės;* Planuojamos ūkinės veiklos metu sukurti naujų darbo vietų neplanuojama, todėl veikla tiesioginės įtakos vietovės darbo rinkai neturės.
4. Profesinės rizikos veiksniai (statybų eigoje, darbuotojams):
- *cheminiai* (cheminių medžiagų sukeltas toksiškumas);
 - *fiziniai* (išlaisvintos energijos, pvz. triukšmas, ultravioletinė ar infraraudonoji spinduliuotė, sukeliama sveikatos pakenkimai);
 - *mechaniniai* (nesaugios struktūros, įvairūs įrenginiai, dėl kurių galimos traumos ar sužalojimai);
 - *biologiniai* (toksinai ar biologiniai produktai, galintys sukelti alergijas ar kitokias reakcijas);
 - *psichologiniai* – fiziologiniai (dėl socialinių santykių darbe kylantys sveikatos sutrikimai).
- Profesiniai rizikos veiksniai mažinami taikant profesinių ligų profilaktiką, griežtai laikantis darbų saugos.
5. Psichologiniai veiksniai:
- *estetinis vaizdas;* esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę. Tinkamai rekonstruotas kelias gali padidinti kraštovaizdžio vertę, išryškindamas jo liniją, atverdamas panoramas keleiviams ir dviratininkams, suformuodamas patrauklią aplinką tiek susisiekimui, saugumui, tiek aplinkiniams gyventojams.
 - *Galimas žmonių nepasitenkinimas (galimi konfliktai) dėl:*
 - naujų sankryžų, viadukų (visų alternatyvų įgyvendinimo atvejais), jungiamojo kelio atsiradimo, nuovažų/įvažų panaikinimo (nuovažos/įvažos naikinamos I ir II alternatyvų atveju). Pasikeis įprasti vietinių gyventojų vaikščiojimo ar sklypų savininkų patekimo į sklypus maršrutai;
 - žemės paėmimo visuomenės poreikiams;
6. Ūkinės veiklos galimas poveikis visuomenės (rizikos) grupėms:
- Įgyvendinus projektą ir pritaikius aplinkosaugines bei gyventojų sveikatą saugančias priemones, reikšmingo neigiamo poveikio žmonių sveikatai nenumatoma. Numatomas teigiamas poveikis visuomenei (taip pat visuomenės rizikos grupėms) įgyvendinus planuojamos veiklos sprendinius (susisiekimui ir saugumui prasme I alternatyva yra palankesnė nei Ia ar II).

6.13.2 Lentelė. Poveikių ypatybių įvertinimas.⁴⁵

Veiksnių sukeltas poveikis	Poveikio ypatybės									Pastabos ir komentarai
	Veikiamų asmenų skaičius			Aiškumas (tikimybė), įrodymų stiprumas			Trukmė			
	Iki 500 žm.	501–1000 žm.	Daugiau kaip 1001 žm.	Aiškus *	Galimas **	Tikėtinas ***	Trumpas (iki 1m.)	Vidutinio ilgumo (1–3 m.)	Ilgas (daugiau kaip 3 m.)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Triukšmas	x			x					x	Jeigu specialiojo plano sprendiniai pagal I, Ia arba II alternatyvą būtų įgyvendinami ir nebūtų diegiamos triukšmą mažinančios priemonės, triukšmo lygis gyvenamųjų namų aplinkoje pasikeistų 1-3 dBA (vienur padidėtų, kitur sumažėtų), lyginant su nerekonstruojamu keliu, nes pasikeistų kelio geometrija, persiskirstytų eismo srantai dėl įrengiamų sankryžų ir jungiamųjų kelių, padidėtų leistinas transporto greitis bei būtų atnaujinama kelio danga. Siekiant, kad triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje neviršytų higienos normų reikalavimų, turi būti numatytos triukšmo mažinimo priemonės visų trijų alternatyvų atveju (I, Ia, II): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tylesnė kelio danga kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km. Tylesnės dangos tipas turi būti parinktas toks, kad sumažintų triukšmo lygį ne mažiau kaip 4 dBA. ▪ 3 triukšmo užtvarų įrengimas prie artimiausių gyvenamųjų namų. 3 triukšmo užtvarų bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m. <u>Išvada:</u> visos artimiausios rekonstruojamam keliui gyvenamųjų namų aplinkos bus apsaugotos nuo autotransporto viršnorminio triukšmo, tuo būdu bus išvengta reikšmingo neigiamo poveikio žmonių sveikatai.
2. Oro tarša	x			x					x	Pagal gautus skaičiavimo rezultatus įgyvendinus projektą numatomas atmosferos oro teršalų emisijos nagrinėjamame kelių tinkle sumažėjimas (lyginant su esama situacija), išskyrus CO ₂ , kurio emisija į atmosferos orą įgyvendinus projektą padidėja dėl išsiplėtusio kelių tinklo. Projektinių variantų oro teršalų emisiją į orą, lyginant su 0 variantu (nieko nedarymu), keičiasi įvairiai - vieni padidėja, o kitų sumažėja (priklausomai nuo alternatyvoje suformuoto kelių tinklo, padidėjusio maksimalaus leistino greičio projektiniuose variantuose, atsiradusių naujų žiedinių sankryžų ir pan.). Koncentracijų vertės visais atvejais nesiekia ir neviršija nustatytų didžiausių ribinių teršalų koncentracijos aplinkoje verčių. Reikšmingo neigiamo poveikio visuomenės sveikatai dėl oro taršos nenumatoma.
<p>*Poveikis aiškus arba pagrįstas norminiais aktais, patikimais tyrimais ir įrodymais. **Kai kurie patikimi tyrimai įrodo ryšį, yra svarbiausi priežastiniai kriterijai. ***Įrodymai apie poveikį mažos vertės, nustatyti kai kurie priežastiniai kriterijai.</p>										

⁴⁵ Pagal LR sveikatos apsaugos ministro įsakymo „Dėl poveikio visuomenės sveikatai vertinimo metodinių nurodymų reikalavimų patvirtinimo“ (Žin. 2004, Nr. 106-3947) 1 priedo 3 lentelę.

Poveikio visuomenės sveikatai vertinimo išvados

Arčiausiai esamo kelio esantiems namams neigiamam triukšmo poveikiui sumažinti (visų alternatyvų atveju) numatytos triukšmą mažinančios priemonės, užtikrinančios reglamentuojamų triukšmo verčių neviršijimą.

Kelio rekonstrukcija reikalinga norint užtikrinti geresnes (saugesnes) sąlygas susisiekimo infrastruktūroje tiek vairuotojams tiek bemotorio transporto eismo dalyviams. Planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas eismo dalyviams turės reikšmingas teigiamas pasekmes dėl pagerėjusio susisiekimo ir padidėjusio eismo saugumo.

Kelio rekonstrukcijos sprendinių įgyvendinimas turėtų teigiamas pasekmes žmonių fiziniam aktyvumui, judėjimo galimybėms, rekreacijai. Fizinės aplinkos veiksniams (t.y. oro kokybei, vandens kokybei, dirvožemiui, triukšmui) planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas neturės didelės įtakos, kadangi rekonstruojamas jau esamas kelias, o numatant prevencines priemones kelio statybos (rekonstrukcijos) ir eksploatacijos metu neigiamo poveikio fizinės aplinkos veiksniams nebus.

Galimi nepatogumai ir žmonių nepasitenkinimas dėl naujų sankryžų, viadukų, jungiamojo kelio atsiradimo, nuovažų/įvažų panaikinimo (nuovažos/įvažos naikinamos I ir II alternatyvų atveju). Gali tekti pakeisti įprastus vietinių gyventojų vaikščiojimo ar sklypų savininkų patekimo į sklypus maršrutus. Taip pat galimas žmonių nepasitenkinimas dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams.

Prognozuojami teigiami gyventojų sveikatai darančių įtaką veiksnių sukelti poveikiai:

- Esamo kelio problematika pasireiškia, I kategorijos magistraliniam keliui keliamų eismo saugumo ir komfortabilumo reikalavimų neatitikimas, didelis ir augantis autotransporto eismas, padidėję poilsiautojų srautai vasaros sezono metu. Įgyvendinus planuojamos ūkinės veiklos sprendinius šios problemas būtų išspręstos. Nustatyta, kad eismo saugumo ir susisiekimo prasme I alternatyva būtų palankiausia.
- Įgyvendinus ūkinę veiklą reikšmingas teigiamas poveikis numatomas rajono gyventojams, turistams ir keliu besinaudojantiems eismo dalyviams dėl eismo saugumo, patogumo, kokybės, triukšmo sumažėjimo. Numatoma teigiama sprendinių įtaka rekreacijai ir turizmo patrauklumui.
- Į viršnorminę triukšmo zoną patekantys gyventojai (gyvenamųjų namų aplinka) bus apsaugoti nuo reikšmingo neigiamo triukšmo poveikio, nes bus pritaikytos triukšmą mažinančios priemonės (triukšmo užtvaros ir tylesnė kelio danga).

7. Priemonės specialiojo plano įgyvendinimo reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti

Priemonių sąrašas specialiojo plano įgyvendinimo reikšmingoms neigiamoms pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti pateikiamas 7.1 lentelėje

7.1 Lentelė Kelio rekonstrukcijos ir eksploatacijos metu numatytos taikyti aplinkosauginės priemonės.

Aplinkos komponentas	Aplinkosauginės priemonės			
	Kelio rekonstrukcijos metu (nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos)	I alternatyvos įgyvendinimo atveju	Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju	II alternatyvos įgyvendinimo atveju
<p>Žmogus (apsauga nuo triukšmo ir vibracijos)</p> <p><i>Bendrieji reikalavimai</i></p> <p>Siekiant minimizuoti triukšmą statybų metu triukšmo valdytojas turi laikytis savo pareigų, nurodytų Triukšmo valdymo įstatymo (2004 m. spalio 26 d. Nr. IX-2499) 14 straipsnyje.</p> <p>Vadovaujantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus įsakymo „Dėl dokumento „Aplinkosauginių priemonių projektavimo, įdiegimo ir priežiūros rekomendacijos. Kelių eismo triukšmo mažinimas APR-T 10“ patvirtinimo“ (2010, V-88) VII skyriaus „Triukšmo prevencija, sumažinimas“ IV skirsnio „Triukšmo valdymas ir priemonės statybų metu“ gyventojų apsauga nuo triukšmo kelio rekonstrukcijos metu turi būti tokia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ planuoti darbo procesą ir arti gyvenamųjų pastatų nedirbti švenčių ir poilsio dienomis, o darbo dienomis nedirbti vakaro (18:00–22:00 val.) ir nakties (22:00–6:00 val.) metu; ▪ neįrengti darbų įrangos/technikos, medžiagų ir atliekų sandėliavimo aikštelių jautriose zonose, netoli gyvenamųjų teritorijų. Jeigu nėra alternatyvių triukšmo mažinimo būdų, rekomenduojama taikyti laikinas triukšmo užvaras ar laikinus nukasto grunto pylimus; ▪ iš anksto numatyti darbų technikos maršrutus, privažiavimo kelius, kurių aplinka yra nejautri ar mažiau jautri triukšmui. Jei įmanoma, statybos darbų sunkiojo transporto eismą nukreipti nuo tankiausiai apgyvendintų teritorijų; ▪ naudoti mechanizmus su mažiausiomis triukšmingumo charakteristikomis; ▪ suderinti kelias reikšmingai triukšmingos operacijas, kad jos būtų atliekamos kartu. <p><i>Specialieji reikalavimai</i></p> <p>Vadovaujantis Klaipėdos r. sav. tarybos 2013 m. kovo 28 d. sprendimu Nr. T11-151 patvirtintomis „Triukšmo prevencijos Klaipėdos rajono viešosiose vietose taisyklėmis“:</p> <p>30.1. Triukšmo šaltinių valdytojai privalo laikytis teisės aktuose nustatytų triukšmo ribinių dydžių ir užtikrinti, kad naudojamų įrenginių triukšmo lygis neviršytų vietovei, kurioje naudojami triukšmo šaltiniai, nustatytų triukšmo ribinių dydžių.</p> <p>31. Triukšmo šaltinių valdytojai, planuojantys statybos, remonto, montavimo darbus Klaipėdos rajono urbanizuotose viešosiose vietose, privalo ne vėliau kaip prieš 7 kalendorines dienas iki šių darbų pradžios pateikti raštu Klaipėdos rajono savivaldybės administracijai informaciją apie triukšmo šaltinių naudojimo vietą, planuojamą triukšmo lygį ir jo trukmę per parą, triukšmo mažinimo priemones.</p> <p>Jeigu darbai būtų vykdomi Palangos sav. teritorijoje, turi būti laikomasi Palangos m. sav. tarybos 2009-03-26 sprendimo Nr. T2-64 „Dėl triukšmo prevencijos Palangos miesto savivaldybės viešosiose vietose taisyklių pakeitimo ir papildymo patvirtinimo“, pagal kurį:</p> <p>22. Statybų, remonto, rekonstrukcijos ar kitokia veikla (išskyrus avarijų likvidavimą), kurios skleidžiamas triukšmas trikdytų, neigiamai veiktų žmonių sveikatą, darbą, poilsį arba miego kokybę:</p> <p>22.1. nuo rugsėjo 1 d. iki gegužės 31 d. gali būti vykdoma darbo dienomis nuo 9.00 val. iki 19.00 val.;</p>	<p>Siekiant, kad triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje neviršytų higienos normų reikalavimų, turi būti numatytos triukšmo mažinimo priemonės:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tylesnė kelio danga kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km. Tylesnės dangos tipas turi būti parinktas toks, kad sumažintų triukšmo lygį ne mažiau kaip 4 dBA. ▪ 3 triukšmo užvarų įrengimas prie artimiausių gyvenamųjų namų. 3 triukšmo užvarų bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m. <p>Pastabos: triukšmo mažinimo priemonių vieta ir parametrai turi būti tikslinami, rengiant kelio rekonstrukcijos techninį projektą, turint detalius projektinius sprendinius. Jeigu rengiant techninį (darbo) projektą pasikeistų triukšmo lygį reglamentuojantys teisės aktai, triukšmo mažinimo priemonės ir jų kiekis turi būti parinktas, atsižvelgiant į aktualias teisės aktų redakcijas.</p>	<p>Siekiant, kad triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje neviršytų higienos normų reikalavimų, turi būti numatytos triukšmo mažinimo priemonės:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tylesnė kelio danga kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km. Tylesnės dangos tipas turi būti parinktas toks, kad sumažintų triukšmo lygį ne mažiau kaip 4 dBA. ▪ 3 triukšmo užvarų įrengimas prie artimiausių gyvenamųjų namų. 3 triukšmo užvarų bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m. <p>Pastabos: triukšmo mažinimo priemonių vieta ir parametrai turi būti tikslinami, rengiant kelio rekonstrukcijos techninį projektą, turint detalius projektinius sprendinius. Jeigu rengiant techninį (darbo) projektą pasikeistų triukšmo lygį reglamentuojantys teisės aktai, triukšmo mažinimo priemonės ir jų kiekis turi būti parinktas, atsižvelgiant į aktualias teisės aktų redakcijas.</p>	<p>Siekiant, kad triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamųjų namų aplinkoje neviršytų higienos normų reikalavimų, turi būti numatytos triukšmo mažinimo priemonės:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tylesnė kelio danga kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km. Tylesnės dangos tipas turi būti parinktas toks, kad sumažintų triukšmo lygį ne mažiau kaip 4 dBA. ▪ 3 triukšmo užvarų įrengimas prie artimiausių gyvenamųjų namų. 3 triukšmo užvarų bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m. <p>Pastabos: triukšmo mažinimo priemonių vieta ir parametrai turi būti tikslinami, rengiant kelio rekonstrukcijos techninį projektą, turint detalius projektinius sprendinius. Jeigu rengiant techninį (darbo) projektą pasikeistų triukšmo lygį reglamentuojantys teisės aktai, triukšmo mažinimo priemonės ir jų kiekis turi būti parinktas, atsižvelgiant į aktualias teisės aktų redakcijas.</p>	

Aplinkos komponentas	Aplinkosauginės priemonės			
	Kelio rekonstrukcijos metu (nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos)	Kelio eksploatacijos metu		
		I alternatyvos įgyvendinimo atveju	Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju	II alternatyvos įgyvendinimo atveju
	22.2. nuo birželio 1 d. iki rugpjūčio 31 d. gali būti vykdoma darbo dienomis nuo 9.00 iki 17.00 val. Draudžiama dirbti triukšmą keliančiais prietaisais, kurie neatitinka statybos techninio reglamento STR 2.01.08:2003 „Lauko sąlygomis naudojamos įrangos į aplinką skleidžiamo triukšmo valdymas“, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 325 (Žin., 2003, Nr. 90-4086; 2006, Nr. 2-22). 23. Statybų, remonto, rekonstrukcijos ar kitokia veikla (išskyrus avarių likvidavimą), kurios skleidžiamas triukšmas trikdytų, neigiamai veiktų žmonių sveikatą, darbą, poilsį arba miego kokybę šeštadieniais ir sekmadieniais bei švenčių dienomis draudžiama.			
Oras (apsauga nuo oro taršos)	Siekiant sumažinti oro taršą dulkelėmis statybų metu, darbų vieta bus laistoma vandeniu.	Oro taršos pokyčiai įgyvendinus sprendinius, lyginant su 0 variantu, nebus reikšmingi, papildomos priemonės pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti nenumatomos.	Oro taršos pokyčiai įgyvendinus sprendinius, lyginant su 0 variantu, nebus reikšmingi, papildomos priemonės pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti nenumatomos.	Oro taršos pokyčiai įgyvendinus sprendinius, lyginant su 0 variantu, nebus reikšmingi, papildomos priemonės pasekmėms aplinkai išvengti, sumažinti ar kompensuoti nenumatomos.
Paviršinis ir požeminis vanduo	<p>Priemonės statybos metu (rangovas laikysis šių priemonių):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Statybinių medžiagų, nukasto dirvožemio sandėliavimo, statybinių vagonėlių, statybinės technikos, automobilių stovėjimo aikštelės nebus įrengiamos už Pašaltinis pakrantės apsaugos juostoje ir už Rikinė apsaugos zonoje, ir arčiau kaip 25 m nuo vandens telkinio kranto. 2. Vandens telkiniuose nebus plaunama pavojingų medžiagų tara, išpilant vandenį į aplinką. 3. Darbas bus organizuojamas etapais. Taip galima sumažinti teritorijų, kuriose tuo pačiu laikotarpiu pašalinama žolės danga, plotą ir sutrumpinti laikotarpį tarp žolės dangos pašalinimo ir atviro paviršiaus stabilizavimo. 4. Bus įdiegiamos laikinos vandens apsaugos priemonės prieš darbų pradžią arba darbų metu (priklausomai nuo jų pobūdžio); 5. Bus laikinų vandens apsaugos priemonių kontrolė. Kontroliuojama laikinųjų apsaugos priemonių būklė, efektyvumas, tvarkomos pastebėtos pažeidimai ir kt. <p><i>Prevencinės ir laikinos apsaugos nuo erozijos priemonės:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Paviršiaus stabilizavimas: mulčiavimas, laikinas užsėjimas, apsauginės geotekstilinės dangos panaudojimas. Laikinas šlaitų stabilizavimo priemonės naudojamos tais atvejais, kai numatoma atvirus šlaitus laikyti mėnesį ar ilgiau; - Laikinas nuotekų nuleidimas vamzdžiais ar latakais. Nuotekų ištekėjimo iš drenažo vamzdžių ar latakų vietose bus įrengtos vandens srauto energiją mažinančios priemonės; - Nukreipiamieji pylimai. Tai laikini pylimai, kurių paskirtis – nukreipti nuotekų srautą iš statybos teritorijos ar apsaugoti iškasų, griovių šlaitus. <p>Statybos metu ir kelio eksploataavimo metu visų alternatyvų (I, Ia, II) atveju esantys gręžiniai bus išsaugoti ir nepažeisti bei laikomasi ūkinės veiklos ribojimų gręžinių griežto režimo SAZ juostose. Griežto režimo SAZ juostose nebus įrengiamos statybvietės ir grunto sandėliavimo vietos.</p> <p>Jeigu techniniame projekte paaiškėtų, jog reikia likviduoti monitoringo (požeminio vandens) gręžinį (kadangi visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju jis priartėja), tokiu atveju reikėtų parengti gręžinio likvidavimo projektą bei netoliese įrengti naują monitoringo gręžinį.</p>	<p>Per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojama įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažą. Iš jo vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, kurie bus apželdinti žole. Tekėdamas žolėtu krantu lietaus vanduo natūraliai apsivalys.</p> <p>Rengiant techninį projektą, ties aukštesne sankasa (esant poreikiui) numatytas ties kelio dangos briauna asfaltbetonio volelio įrengimas sankasos apsaugojimui nuo galimos erozijos (ir dumblo patekimo į vandens telkinius jei tokie greta yra) pirmais kelio eksploataavimo metais.</p> <p>Artimiausias gavybos (požeminio vandens) gręžinys nutolęs ~ 100 m. atstumu, kiti gręžiniai nutolę ~ 125 m (gavybos (geriamojo gėlo vandens)), ir ~ 41 m (monitoringo (požeminio vandens)). Statybos metu ir kelio eksploataavimo metu visų alternatyvų (I, Ia, II) atveju esantys gręžiniai bus išsaugoti ir nepažeisti bei laikomasi ūkinės veiklos ribojimų gręžinių</p>	<p>Per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojama įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažą. Iš jo vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, kurie bus apželdinti žole. Tekėdamas žolėtu krantu lietaus vanduo natūraliai apsivalys.</p> <p>Rengiant techninį projektą, ties aukštesne sankasa (esant poreikiui) numatytas ties kelio dangos briauna asfaltbetonio volelio įrengimas sankasos apsaugojimui nuo galimos erozijos (ir dumblo patekimo į vandens telkinius jei tokie greta yra) pirmais kelio eksploataavimo metais.</p> <p>Artimiausias gavybos (požeminio vandens) gręžinys nutolęs ~ 100 m. atstumu, kiti gręžiniai nutolę ~ 125 m (gavybos (geriamojo gėlo vandens)), ir ~ 41 m (monitoringo (požeminio vandens)). Statybos metu ir kelio eksploataavimo metu visų alternatyvų (I, Ia, II) atveju esantys gręžiniai bus išsaugoti ir nepažeisti bei laikomasi ūkinės veiklos ribojimų gręžinių</p>	<p>Per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojama įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažą. Iš jo vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, kurie bus apželdinti žole. Tekėdamas žolėtu krantu lietaus vanduo natūraliai apsivalys.</p> <p>Rengiant techninį projektą, ties aukštesne sankasa (esant poreikiui) numatytas ties kelio dangos briauna asfaltbetonio volelio įrengimas sankasos apsaugojimui nuo galimos erozijos (ir dumblo patekimo į vandens telkinius jei tokie greta yra) pirmais kelio eksploataavimo metais.</p> <p>Artimiausias gavybos (požeminio vandens) gręžinys nutolęs ~ 100 m. atstumu, kiti gręžiniai nutolę ~ 125 m (gavybos (geriamojo gėlo vandens)), ir ~ 41 m (monitoringo (požeminio vandens)). Statybos metu ir kelio eksploataavimo metu visų alternatyvų (I, Ia, II) atveju esantys gręžiniai bus išsaugoti ir nepažeisti bei laikomasi ūkinės veiklos ribojimų gręžinių griežto režimo SAZ juostose. Griežto režimo SAZ juostose</p>

Aplinkos komponentas	Aplinkosauginės priemonės			
	Kelio rekonstrukcijos metu (nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos)	Kelio eksploatacijos metu		
		I alternatyvos įgyvendinimo atveju	Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju	II alternatyvos įgyvendinimo atveju
	Jeigu rekonstruojant kelią bus pažeisti aplink PŪV esantys gręžiniai, arba bus pažeidžiami veiklos apribojimai gręžinių griežto režimo SAZ juostoje, tokiu atveju, rengiant kelio statybos techninį projektą, bus parengtas gręžinio likvidavimo techninis projektas ir gręžinys turi būti likviduotas.	griežto režimo SAZ juostose. Griežto režimo SAZ juostose nebus įrengiamos statybvietės ir grunto sandėliavimo vietos. Jeigu techniniame projekte paašškėtų, jog reikia likviduoti monitoringo (požeminio vandens) gręžinį (kadangi visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju jis priartėja), tokiu atveju reikėtų parengti gręžinio likvidavimo projektą bei netoliese įrengti naują monitoringo gręžinį.	griežto režimo SAZ juostose. Griežto režimo SAZ juostose nebus įrengiamos statybvietės ir grunto sandėliavimo vietos. Jeigu techniniame projekte paašškėtų, jog reikia likviduoti monitoringo (požeminio vandens) gręžinį (kadangi visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju jis priartėja), tokiu atveju reikėtų parengti gręžinio likvidavimo projektą bei netoliese įrengti naują monitoringo gręžinį.	nebus įrengiamos statybvietės ir grunto sandėliavimo vietos. Jeigu techniniame projekte paašškėtų, jog reikia likviduoti monitoringo (požeminio vandens) gręžinį (kadangi visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju jis priartėja), tokiu atveju reikėtų parengti gręžinio likvidavimo projektą bei netoliese įrengti naują monitoringo gręžinį.
Dirvožemis, žemės gelmės	Statybos metu numatytos priemonės, kurių privalo laikytis darbų rangovas: 1. Parinkti tinkamą (ne miškų ūkio žemėje, ne upės Pašaltinis pakrantės apsaugos juostoje ir upės Rikinė apsaugos zonoje, ne miškų ūkio paskirties žemėje, bei ne saugomų teritorijų ribose (Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio ribose ir parko buferinės apsaugos zonoje)) vietą derlingo dirvožemio saugojimui; 2. Derlingo dirvožemio sluoksnis turi būti išsaugojamas, parenkama tinkama vieta saugojimui ir panaudojimas šlaitų sutvirtinimui (rekultivacijai). 3. Šlaituose, kurių aukščio ir pločio santykis 1:3 arba statesniuose, pasėtų žolių sėklų apsaugai nuo išplovimo ir dygimui paspartinti, šlaitų sutvirtinimui ir apsaugai nuo erozijos naudoti geotekstilines medžiagas. 4. Statybos metu reikia minimalizuoti teritorijos su atviru dirvožemiu plotą. Vienu metu reikia kuo mažiau laikyti nestabilizuotų plotų. 5. Numatyti priemonės kuro, tepalų avarinių išsiliejimų atveju. Statybos metu turi būti laikomos naftos produktus absorbuojančios medžiagos (pjuvenos, smėlis), specialūs konteineriai tepalų surinkimui, kad jie nebūtų išpilami atvirai ant dirvožemio. 6. Atlikus darbus, būtina kuo skubiau vietovę stabilizuoti (sutvirtinti). Stabilizavimui reikia panaudoti nuimtą derlingą dirvožemį greitai augančiai augmenijai sėti. 7. Tokiu atveju, jeigu ilgai bus vykdomi darbai, reikia laikinai stabilizuoti vietovę. Tam tikslui gali būti naudojama laikina augmenija arba net pūvingos medžiagos. 8. Tinkamai paruošti (izoliuoti) statybinių medžiagų ir atliekų saugojimo vietas.	Papildomos (specialios) dirvožemio ar žemės gelmių saugojimo priemonės nereikalingos ir numatomos nebus.	Papildomos (specialios) dirvožemio ar žemės gelmių saugojimo priemonės nereikalingos ir numatomos nebus.	Papildomos (specialios) dirvožemio ar žemės gelmių saugojimo priemonės nereikalingos ir numatomos nebus.
Naudingųjų iškasenų telkiniai	Dėl didelio nuotolio, kelio rekonstrukcija naudingųjų iškasenų telkiniams neigiamų pasekmių neturės.	Nesiūloma.	Nesiūloma.	Nesiūloma.
Kraštovaizdis, žemėnauda, rekreacija	Rengiant kelio rekonstrukcijos techninį projektą bei projektuojant autobusų stoteles, sienutes apsaugai nuo triukšmo rekomenduojama vadovautis leidiniu „Kraštovaizdžio formavimo gairės valstybiniais keliams ir geležinkeliams“ (Samuchovienė O., Braga A. ir kt., 2013), kuriose pateikiamos rekomendacijos kelių tiesimui, želdinimui, mažųjų žiedinių sankryžų įrengimui, šlaitų formavimui, pralaidų komponavimui ir kt.	Rekomenduojamos apželdinimo vietos: Romų sankryžos apželdinimas medžiais/krūmais, Karklės sankryžos apželdinimas, teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), Nemirsetos sankryžos apželdinimas.	Rekomenduojamos apželdinimo vietos: Romų sankryžos apželdinimas medžiais/krūmais, Karklės sankryžos apželdinimas, teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), Nemirsetos sankryžos apželdinimas.	Rekomenduojamos apželdinimo vietos: Romų sankryžos apželdinimas medžiais/krūmais, Karklės sankryžos apželdinimas, teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), Nemirsetos sankryžos apželdinimas.
Gamtinis karkasas, miškai	Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio gamtiniam karkasui, miškams, bus paimama kaip galima mažiau žemės. Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatytas apželdinimas taip iš dalies kompensuojant reikalingus iškirsti želdinius.	Siūlomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat siūlomas želdinimas viadukų šlaituose.	Siūlomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat siūlomas želdinimas viadukų šlaituose.	Siūlomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat siūlomas želdinimas viadukų šlaituose.

Aplinkos komponentas	Aplinkosauginės priemonės			
	Kelio rekonstrukcijos metu (nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos)	I alternatyvos įgyvendinimo atveju	Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju	II alternatyvos įgyvendinimo atveju
	<p>Siekiant apsaugoti želdinius miškuose statybinių, medžiagų ar mechanizmų laikymo aikštelės nebus įrengiamos miškų plotų teritorijose.</p> <p>Kad būtų išvengta galimo poveikio aplinkai, saugomų teritorijų miškuose, priskirtuose II miškų grupei (Pajūrio regioninio parko bei Šaičių kraštovaizdžio draustinio ribose) miškuose ugdomieji miško kirtimai ir medienos ištraukimas iš jų draudžiami nuo kovo 1 d. iki liepos 1 d. Pakeitus miško žemę kitos paskirties žeme, kelio rekonstrukcijos paruošiamųjų darbų metu, sumedėjusios augmenijos pašalinimo darbus būtina atlikti prisilaikant miško kirtimų taisyklių reikalavimų: medienos iškirtimo ir ištraukimo darbų nevykdyti nuo kovo 1 d. iki liepos 1 d.</p>			
Biologinė įvairovė	<p>Greta statybos darbų zonos esančių želdinių apsaugai numatyta :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Išpurenti ir patręsti žemę po statybvietėje augančių medžių ir krūmų lajomis prieš statybos pradžią, kad pagerėtų jų augimo sąlygos statybos laikotarpiu. 2. Iki darbų pradžios aptverti medžius ir krūmus, augančius statybvietėje ir arčiau kaip 5 m nuo įvažiavimo ar išvažiavimo iš statybvietės važiuojamosios dalies krašto, aptveriant visą statybvietę, neaptverti į ją nepatenkančių gatvės ir kitų želdinių. 3. Įrengti takus, pakeltus virš žemės paviršiaus, ne arčiau kaip 1,5 m nuo medžio kamieno, kai darbo metu reikia vaikščioti arti želdinių (po medžių lajomis). 4. Laistyti želdinius. 5. Nesandėliuoti medžiagų ir įrenginių, nevažinėti, nestatyti transporto priemonių, laikinų statinių ir įrenginių prie medžių arčiau kaip 1 m nuo medžių lajų projekcijų, bet ne arčiau kaip 3 m nuo kamieno ir 2 m nuo krūmų. Nesandėliuoti degių medžiagų arčiau kaip 10 metrų nuo medžių kamienų ir krūmų. 6. Nekasti tranšėjų arčiau kaip 3 m nuo medžio kamieno, kurio diametras didesnis kaip 15 cm, arčiau kaip 2 m, kai kamieno diametras iki 15 cm ir arčiau kaip 1,5 m – nuo krūmų, skaičiuojant atstumą nuo kraštinio stiebo. 7. Tvirtinti tranšėjų, kasamų biriamie ir šlapiame grunte, leidžiamu atstumu prie medžių ir krūmų, sienutes statramsčiais. 8. Užpilti žemėmis pagal projektą padarytas tranšėjas per trumpiausią laiką, bet ne ilgiau kaip per mėnesį. 9. Medžių pomeidyje (lajos projekcijos zonoje) darbus vykdyti žemiau pagrindinių skeletinių šaknų (ne mažiau kaip 1,5 m nuo dirvožemio paviršiaus), nepažeidžiant šaknų sistemų. 10. Nepakeisti daugiau kaip 5 cm (virš ar žemiau) natūralaus grunto lygio prie medžio šaknų kaklelio ir iki 2 m atstumu nuo medžio kamieno. <p>Taip pat neįrengti statybinių, medžiagų ar mechanizmų laikymo aikštelių miškų plotų teritorijose.</p>	<p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.</p> <p>Dėl didelio kelyje žūstančių tiek smulkių tiek stambių laukinių gyvūnų skaičiaus ir dar padidėjančios tikimybės susidurti su gyvūnais įrengus skiriamą juostą atitvarą, numatytas 11,5 – 21,25 km kelio ruožo aptvėrimas tinklo tvora (suvedant ją po viadukais per geležinkelį ir Vokiečių g. taip paliekant galimybę gyvūnų migravimui). Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuvažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptvėro ruožo.</p> <p>Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos</p>	<p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.</p> <p>Dėl didelio kelyje žūstančių tiek smulkių tiek stambių laukinių gyvūnų skaičiaus ir dar padidėjančios tikimybės susidurti su gyvūnais įrengus skiriamą juostą atitvarą, numatytas 11,5 – 21,25 km kelio ruožo aptvėrimas tinklo tvora (suvedant ją po viadukais per geležinkelį ir Vokiečių g. taip paliekant galimybę gyvūnų migravimui). Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuvažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptvėro ruožo.</p> <p>Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos</p>	<p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.</p> <p>Dėl didelio kelyje žūstančių tiek smulkių tiek stambių laukinių gyvūnų skaičiaus ir dar padidėjančios tikimybės susidurti su gyvūnais įrengus skiriamą juostą atitvarą, numatytas 11,5 – 21,25 km kelio ruožo aptvėrimas tinklo tvora (suvedant ją po viadukais per geležinkelį ir Vokiečių g. taip paliekant galimybę gyvūnų migravimui). Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuvažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptvėro ruožo.</p> <p>Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos</p>
Saugomos teritorijos	<p>Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, kelio rekonstrukcijai reikalingos žemės bus paimama kaip galima mažiau. Rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengtoje (Nemirsetos) sankryžoje išliktų ir ją puošytų jau augantys želdiniai.</p> <p>Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias priemones (želdinius) viadukų šlaitams reglamentai pažeisti nebus.</p>	<p>Želdinių iškirtimas bus kompensuojamas naujais želdiniais sankryžose (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijoje už Peskojų kaimo (~ 16 km), taip pat viadukų šlaituose.</p>	<p>Želdinių iškirtimas bus kompensuojamas naujais želdiniais sankryžose (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijoje už Peskojų kaimo (~ 16 km), taip pat viadukų šlaituose.</p>	<p>Želdinių iškirtimas bus kompensuojamas naujais želdiniais sankryžose (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijoje už Peskojų kaimo (~ 16 km), taip pat viadukų šlaituose.</p>

Aplinkos komponentas	Aplinkosauginės priemonės			
	Kelio rekonstrukcijos metu (nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos)	Kelio eksploatacijos metu		
		I alternatyvos įgyvendinimo atveju	Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju	II alternatyvos įgyvendinimo atveju
	Saugomų teritorijų ribose (Pajūrio regioniniame parke ir Šaipių kraštovaizdžio draustinyje), Pajūrio regioninio parko buferinės apsaugos zonoje nebus įrengiamos atliekų saugojimo ir statybos darbų aikštelės. <i>Ruošiami techninio kelio rekonstrukcijos projektai bus derinami su Pajūrio regioninio parko direkcija.</i>			
Kultūros paveldo objektai	Statybų metu rangovas nerengs statybinių ar medžiagų saugojimo aikštelių kultūros paveldo objektų ir vizualinio apsaugos zonos pozonio teritorijose.	Neigiamo reikšmingo poveikio kultūros paveldo objektams nebus, priemonių reikšmingoms neigiamoms pasekmėms sumažinti ar kompensuoti nenumatoma.	Neigiamo reikšmingo poveikio kultūros paveldo objektams nebus, priemonių reikšmingoms neigiamoms pasekmėms sumažinti ar kompensuoti nenumatoma.	Neigiamo reikšmingo poveikio kultūros paveldo objektams nebus, priemonių reikšmingoms neigiamoms pasekmėms sumažinti ar kompensuoti nenumatoma.

8. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano koncepcinių pasiūlymų aprašymas (koncepcijos alternatyvų palyginimas)

Plano koncepcijos alternatyvų ir nieko nedarymo varianto įvertinimas balais ir palyginimas pateiktas lentelėje 8.1

Lentelė 8.1 Plano koncepcijos alternatyvų ir 0 (išlaikant esamą situaciją) alternatyvos palyginimas ir pasekmių įvertinimas skirtingais aspektais

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
EKONOMINĖ APLINKA (1/3 vertinimo)								
Poveikis dėl avaringumo	0	Lyginama su 0 varianto situacija, skaičiuojant 25 metams. Nerekonstruojant kelio transporto priemonių eksploatacinės išlaidos didės dėl kelio nusidėvėjimo. Nerekonstruojant kelio, eksploatacinės išlaidos didės, nes kelio dangos konstrukcija yra netinkama. Reikės vis dažnesnių remontų, kurie tačiau tik sulėtins, bet nepanaikins kelio degradacijos	+3	Rekonstravus kelią numatomas didelis teigiamas (>5 mln. eurų) poveikis ekonomikai	+2	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis teigiamas (~4 mln. eurų) poveikis ekonomikai	+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis teigiamas (>5 mln. eurų) poveikis ekonomikai
Poveikis dėl TP eksploatacinių išlaidų	-1		+1	Rekonstravus kelią numatomas vidutiniškai reikšmingas (<3 mln. eurų) poveikis ekonomikai dėl sumažėjusių TP išlaidų	+1	Rekonstravus kelią numatomas vidutiniškai reikšmingas (<3 mln. eurų) poveikis ekonomikai	+2	Rekonstravus kelią numatomas reikšmingas (~4 mln. eurų) poveikis ekonomikai
Poveikis dėl kelionės laiko	0		+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelės teigiamos (>20 mln. eurų) pasekmės ekonomikai dėl kelionės laiko sutrumpėjimo	+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelės teigiamos (>20 mln. eurų) pasekmės ekonomikai dėl kelionės laiko sutrumpėjimo	+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelės teigiamos (>23 mln. eurų) pasekmės ekonomikai dėl kelionės laiko sutrumpėjimo
Poveikis dėl kelio eksploatacinių išlaidų	-1		+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis (>6 mln. eurų) teigiamas poveikis dėl sumažėjusio remontų poreikio	+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis (>6 mln. eurų) teigiamas poveikis dėl sumažėjusio remontų poreikio	+3	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis (>6 mln. eurų) teigiamas poveikis dėl sumažėjusio remontų poreikio
Poveikis dėl padidėjusio valstybės turto	0		+2	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis (~6 mln. eurų) teigiamas poveikis dėl padidėjusio valstybės turto (likutinė vertė)	+2	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis (>6 mln. eurų) teigiamas poveikis dėl padidėjusio valstybės turto (likutinė vertė)	+2	Rekonstravus kelią numatomas labai didelis (>7 mln. eurų) teigiamas poveikis dėl padidėjusio valstybės turto (likutinė vertė)
Ekonominis poveikis	0		+3	Projekto ekonominis naudingumas geras	+3	Projekto ekonominis naudingumas geras	+1	Projekto ekonominis naudingumas patenkinamas
Vidutinis balas	-0,33		+2,5		+2,3		+2,3	
SOCIALINĖ APLINKA (1/3 vertinimo)								
Visuomenės reikmėms paimama žemė	0	Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių žemės paėmimas nereikalingas	-3	Reikalinga paimti apie 29,5 ha žemės. Sklypų skaičius – 99 vnt.	-2	Reikalinga paimti apie 20,9 ha žemės. Sklypų skaičius – 75 vnt.	-3	Reikalinga paimti apie 32,6 ha žemės. Sklypų skaičius – 100 vnt.
Griaunamos sodybos	0	Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių statinių griovimas nereikalingas	0	Griovimas nereikalingas	0	Griovimas nereikalingas	0	Griovimas nereikalingas
Kelio saugumas (avaringumas)	-2*2	Avaringumo statistiniai duomenys rodo, kad magistralinio kelio A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km yra avaringas ir nesaugus, ypač pėstiesiems ir dviratinkams. Nuo 1997 iki 2014 m. I-ojo pusmečio A13 kelio ruožo nagrinėjamoje atkarpoje įvyko 52 įskaitinis eismo įvykiai, kurių metu 9 eismo dalyviai žuvo ir 65 buvo sužeisti. Iš jų 10	+3*2	Prognozuojama, kad atlikus kelio rekonstrukciją bendras avaringumas sumažėtų apie 16 proc., o žuvusiųjų skaičius – apie 20 proc. lyginant su 0 variantu	+2*2	Prognozuojama, kad atlikus kelio rekonstrukciją bendras avaringumas sumažėtų apie 14 proc., o žuvusiųjų skaičius – apie 16 proc. lyginant su 0 variantu	+3*2	Prognozuojama, kad atlikus kelio rekonstrukciją bendras avaringumas sumažėtų apie 16 proc., o žuvusiųjų skaičius – apie 20 proc. lyginant su 0 variantu

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
		eismo įvykių įvyko su pėsčiaisiais ir dviratininkais (žuvo – 4, sužeista – 5)						
Triukšmo lygis (poveikis žmonių sveikatai)	-3	Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių, triukšmo lygis gyvenamųjų namų aplinkoje ilgainiui išaugtų (~1 dBA) lyginant su esama padėtimi, stipriai viršytų ribines vertes (iki 11 dBA vakaro metu) ir vis daugiau gyvenamųjų namų aplinkų patektų į viršnorminio triukšmo zoną.	+2	Triukšmas artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje nebeviršys triukšmo ribinių dydžių, nes numatomos įrengti triukšmą mažinančios priemonės: 3 triukšmo užtvartos (bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m) ir tylesnė kelio danga (kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km).	+2	Triukšmas artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje nebeviršys triukšmo ribinių dydžių, nes numatomos įrengti triukšmą mažinančios priemonės: 3 triukšmo užtvartos (bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m) ir tylesnė kelio danga (kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km).	+2	Triukšmas artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje nebeviršys triukšmo ribinių dydžių, nes numatomos įrengti triukšmą mažinančios priemonės: 3 triukšmo užtvartos (bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m) ir tylesnė kelio danga (kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km).
Vietinė oro tarša (poveikis žmonių sveikatai)	0	0 variantu (2035 m.) oro teršalų koncentracijos yra mažesnės nei esamojoje situacijoje. Leistinos ribinės oro teršalų vertės nėra viršijamos.	0	Visų projektinių variantų oro teršalų koncentracijos, prie artimiausių gyvenamųjų namų, skiriasi labai nežymiai, ribinės oro užterštumo normos nėra viršijamos. Oro taršos atžvilgiu prioritetą nesuteikiamas nei vienai iš nagrinėjamų projektinių alternatyvų.	0	Visų projektinių variantų oro teršalų koncentracijos, prie artimiausių gyvenamųjų namų, skiriasi labai nežymiai, ribinės oro užterštumo normos nėra viršijamos. Oro taršos atžvilgiu prioritetą nesuteikiamas nei vienai iš nagrinėjamų projektinių alternatyvų.	0	Visų projektinių variantų oro teršalų koncentracijos, prie artimiausių gyvenamųjų namų, skiriasi labai nežymiai, ribinės oro užterštumo normos nėra viršijamos. Oro taršos atžvilgiu prioritetą nesuteikiamas nei vienai iš nagrinėjamų projektinių alternatyvų.
Psichologinis poveikis (poveikis žmonių sveikatai)	-2	Šiuo metu esamas kelias neatitinka I kelio kategorijai keliamų reikalavimų, didelis ir augantis autotransporto eismas, padidėję poilsiautojų srautai vasaros sezono metu sąlygoja oro taršos ir triukšmo problemų atsiradimą. Pėstieji ir dviratininkai važiuoja nesaugiu, tam nepritaikytu keliu. Dėl vietinių kelių prisijungimų į pagrindinį kelią, kelias tampa itin avaringas ir nesaugus.	+1	Esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę. Tinkamai rekonstruotas kelias gali padidinti kraštovaizdžio vertę, išryškindamas jo liniją, atverdamas panoramas keleiviams ir dviratininkams, suformuodamas patrauklią aplinką tiek susisiekimui, saugumui, tiek aplinkiniams gyventojams. Galimas žmonių nepasitenkinimas dėl: naujų sankryžų, viadukų, jungiamojo kelio atsiradimo, nuovažų/įvažų panaikinimo. Gali tecti pakeisti įprastus vietinių gyventojų vaikščiojimo ar sklypų savininkų patekimo į sklypus maršrutus. Galimas žmonių nepasitenkinimas dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams. Bus teigiamas poveikis žmonių sveikatai įrengus pėsčiųjų ir dviratininkų taką.	+1	Esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę. Tinkamai rekonstruotas kelias gali padidinti kraštovaizdžio vertę, išryškindamas jo liniją, atverdamas panoramas keleiviams ir dviratininkams, suformuodamas patrauklią aplinką tiek susisiekimui, saugumui, tiek aplinkiniams gyventojams. Galimas žmonių nepasitenkinimas dėl: naujų sankryžų, viadukų, jungiamojo kelio atsiradimo, nuovažų/įvažų panaikinimo. Gali tecti pakeisti įprastus vietinių gyventojų vaikščiojimo ar sklypų savininkų patekimo į sklypus maršrutus. Galimas žmonių nepasitenkinimas dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams.	+1	Esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę. Tinkamai rekonstruotas kelias gali padidinti kraštovaizdžio vertę, išryškindamas jo liniją, atverdamas panoramas keleiviams ir dviratininkams, suformuodamas patrauklią aplinką tiek susisiekimui, saugumui, tiek aplinkiniams gyventojams. Galimas žmonių nepasitenkinimas dėl: naujų sankryžų, viadukų, jungiamojo kelio atsiradimo. Gali tecti pakeisti įprastus vietinių gyventojų vaikščiojimo ar sklypų savininkų patekimo į sklypus maršrutus. Galimas žmonių nepasitenkinimas dėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams.

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
				Panaikinus įvažas/nuovažas bus užtikrintas eismo saugumas, kartu ir sumažintas avarijų skaičius, kas turės poveikį žmonių sveikatai. Pagerės važiavimo komfortas.		Bus teigiamas poveikis žmonių sveikatai įrengus pėsčiųjų ir dviratininkų taką. Pagerės važiavimo komfortas.		Bus teigiamas poveikis žmonių sveikatai įrengus pėsčiųjų ir dviratininkų taką. Panaikinus įvažas/nuovažas bus užtikrintas eismo saugumas, kartu ir sumažintas avarijų skaičius, kas turės poveikį žmonių sveikatai. Pagerės važiavimo komfortas.
Gaištamas laikas	-3	0 alternatyvos atveju susiduriama su diskomfortu: atvažiavus tiek nuo šiaurinės, tiek nuo pietinės pusės tenka iš patogaus 4 eismo greitkelio įvažuoti į kelią su greičio apribojimais, vieno lygio sankryžomis ir pan.	+2	Būtų įvažiuojama į aukštos kokybės kelią, savo standartais atitinkantį prieš tai buvusius ruožus	+1	Būtų įvažiuojama į aukštesnės kokybės kelią lyginant su esamu, savo standartais ne visai atitinkantį prieš tai buvusius ruožus	+2	Būtų įvažiuojama į aukštos kokybės kelią, savo standartais atitinkantį prieš tai buvusius ruožus
Turizmas, poilsis ir rekreacija	-2	0 alternatyvos (paliekant esamą situaciją) atveju nebūtų, įgyvendinti patvirtintų bendrųjų planų (Klaipėdos r., Palangos m. bendrųjų planų) tikslai ir užduotys susiję su šiuo specialiuoju planu (negerėtų susisiektis tarp rekreacinių objektų, nebūtų skatinamas kaimiškųjų vietovių gyvybingumas, nebūtų kuriama socialinė gerovė, gyvybinga ekonomika, saugesnė aplinka. Vasaros sezono metu susidarytų dėl poilsiautojų srautų kamščiai kelyje. Negerėtų sąlygos bėmutorio transporto eismo dalyviams).	+3	Planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas pagerintų susisiekimą tarp rekreacinių objektų, palaikytų bei skatintų kaimiškųjų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę, gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bėmutorio transporto eismo dalyviams. Šiuolaikiškai, saugiai įrengtas kelias ne tik pagerintų susisiekimą, bet ir vietovės patrauklumą. Įrengtas pėsčiųjų ir dviratininkų takas skatintų žmones rinktis bėmutorio transporto priemones, prisidėtų prie gyventojų sveikatos pagerinimo bei laisvalaikio praleidimo formų padidinimo. Pagerėtų rekreacijos ir turizmo objektų pasiekiamumas ir susisiektis tarp jų.	+3	Planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas pagerintų susisiekimą tarp rekreacinių objektų, palaikytų bei skatintų kaimiškųjų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę, gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bėmutorio transporto eismo dalyviams. Šiuolaikiškai, saugiai įrengtas kelias ne tik pagerintų susisiekimą, bet ir vietovės patrauklumą. Įrengtas pėsčiųjų ir dviratininkų takas skatintų žmones rinktis bėmutorio transporto priemones, prisidėtų prie gyventojų sveikatos pagerinimo bei laisvalaikio praleidimo formų padidinimo. Pagerėtų rekreacijos ir turizmo objektų pasiekiamumas ir susisiektis tarp jų.	+3	Planuojamos ūkinės veiklos įgyvendinimas pagerintų susisiekimą tarp rekreacinių objektų, palaikytų bei skatintų kaimiškųjų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę, gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bėmutorio transporto eismo dalyviams. Šiuolaikiškai, saugiai įrengtas kelias ne tik pagerintų susisiekimą, bet ir vietovės patrauklumą. Įrengtas pėsčiųjų ir dviratininkų takas skatintų žmones rinktis bėmutorio transporto priemones, prisidėtų prie gyventojų sveikatos pagerinimo bei laisvalaikio praleidimo formų padidinimo. Pagerėtų rekreacijos ir turizmo objektų pasiekiamumas ir susisiektis tarp jų.
Kultūros paveldas	0	Kultūros paveldo vertybių įtrauktų į kultūros paveldo registro sąrašą esamas kelias nekerta ir nesiriboja su jomis, taip pat nekerta ir nesiriboja su	0	Vertingo paveldo ar atskirų archeologinę vertę turinčių radinių archeologinių žvalgybinių tyrinėjimų metu nebuvo rasta.	0	Vertingo paveldo ar atskirų archeologinę vertę turinčių radinių archeologinių žvalgybinių tyrinėjimų metu nebuvo rasta.	0	Vertingo paveldo ar atskirų archeologinę vertę turinčių radinių archeologinių žvalgybinių tyrinėjimų metu nebuvo rasta.

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
		kultūros paveldo objektų ir vietovių apsaugos zonomis bei pozoniais. Artimiausios kultūros paveldo vertybės esamam keliui yra Kopūstų kaimo senosios kapinės (unikalus objekto kodas 22472), nutolusios nuo planuojamos ūkinės veiklos vietos ~0,2 km.		I alternatyvos atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas iki artimiausios kultūros paveldo vertybės - Kopūstų kaimo senųjų kapinių sutrumpėtų nuo 0,2 km (nuo esamos situacijos) iki 0,17 km (t. y. 30-čia metrų). Planuojamas rekonstruoti magistralinis kelias A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ir jo planuojami įgyvendinti sprendiniai neturės tiesioginio kontakto su kultūros paveldo vertybių teritorijomis ar jų apsaugos zonomis, todėl nei tiesioginio nei netiesioginio ūkinės veiklos poveikio kultūros paveldo vertybėms nenumatoma.		Ia alternatyvos atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas iki artimiausios kultūros paveldo vertybės - Kopūstų kaimo senųjų kapinių sutrumpėtų nuo 0,2 km (nuo esamos situacijos) iki 0,17 km (t. y. 30-čia metrų). Planuojamas rekonstruoti magistralinis kelias A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ir jo planuojami įgyvendinti sprendiniai neturės tiesioginio kontakto su kultūros paveldo vertybių teritorijomis ar jų apsaugos zonomis, todėl nei tiesioginio nei netiesioginio ūkinės veiklos poveikio kultūros paveldo vertybėms nenumatoma.		II alternatyvos atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas sutrumpėja nuo 0,2 km (esamos situacijos atveju) iki 0,18 km. Planuojamas rekonstruoti magistralinis kelias A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ir jo planuojami įgyvendinti sprendiniai neturės tiesioginio kontakto su kultūros paveldo vertybių teritorijomis ar jų apsaugos zonomis, todėl nei tiesioginio nei netiesioginio ūkinės veiklos poveikio kultūros paveldo vertybėms nenumatoma.
Vidutinis balas	-1,56		1,22		1		1,22	
GAMTINĖ APLINKA (1/3 vertinimo)								
Regioninė oro tarša	-1	0 variantu tinkle numatomos teršalų emisijos: 27,58 t/metus CO; 9,25 t/metus NOx; 1,33 t/metus NO2; 0,44 t/metus KD2.5; 0,60 t/metus KD10; 0,11 t/metus SO2; 0,33 t/metus švino; 0,22 t/metus benzeno; 8288 t/metus CO2.	-1	Regioninės emisijos į aplinkos orą visuose projektiniuose variantuose skiriasi labai nežymiai. Mažiausiai teršalų į aplinkos orą lyginant projektinius 2035 m. variantus su 0 variantu 2035 m yra išmetama II alternatyvoje, po to seka I ir II alternatyvos emisijos. Lyginant situaciją visame nagrinėjamame tinkle įgyvendinus šią alternatyvą su 0 variantu (neįgyvendinus projekto), įgyvendinus projektą (I alternatyvą), 2035 m. teršalų emisijos į orą padidės: CO2 – 6 %, CO – 31 %, NO2 – 7 %, KD2.5 – 3 %, benzeno – 32 %. Kai kurių teršalų emisijos į oro po projekto įgyvendinimo sumažės: NOx – 0,5 %, KD10 – 0,3 %, SO2 – 1 %, švino – 21 %, Teršalų išmetimo pokytį sąlygos pasikeitęs autotransporto važiavimo greitis, ir atstumai.	-1	Regioninės emisijos į aplinkos orą visuose projektiniuose variantuose skiriasi labai nežymiai. Mažiausiai teršalų į aplinkos orą lyginant projektinius 2035 m. variantus su 0 variantu 2035 m yra išmetama II alternatyvoje, po to seka I ir II alternatyvos emisijos. Lyginant situaciją visame nagrinėjamame tinkle įgyvendinus šią alternatyvą su 0 variantu (neįgyvendinus projekto), įgyvendinus projektą (IA alternatyvą), 2035 m. teršalų emisijos į orą padidės: CO2 – 6 %, CO – 31 %, NOx – 2 %, NO2 – 8 %, KD2.5 – 4 %, SO2 – 2 %, benzeno – 31 %. KD10 regioninės emisijos nesikeis. Sumažės švino 22 %. Teršalų išmetimo pokytį sąlygos pasikeitęs autotransporto važiavimo greitis ir atstumai.	-1	Regioninės emisijos į aplinkos orą visuose projektiniuose variantuose skiriasi labai nežymiai. Mažiausiai teršalų į aplinkos orą lyginant projektinius 2035 m. variantus su 0 variantu 2035 m yra išmetama II alternatyvoje, po to seka I ir II alternatyvos emisijos. Lyginant situaciją visame nagrinėjamame tinkle įgyvendinus šią alternatyvą su 0 variantu (neįgyvendinus projekto), įgyvendinus projektą (II alternatyvą), 2035 m. teršalų emisijos į orą padidės: CO2 – 4 %, CO – 28 %, NO2 – 5 %, KD2.5 – 1 %, benzeno – 31 %. Kai kurių teršalų emisijos į oro po projekto įgyvendinimo sumažės: KD10 sumažės ~2 %, SO2 – apie 3 %, švino – 21 %. Teršalų išmetimo pokytį sąlygos pasikeitęs autotransporto važiavimo greitis ir atstumai.
Europinio tinklo „Natura	0	Artimiausia „Natura 2000“ teritorija BAST Pajūrio kopos (LTKLA0009)	0	Atstumas nuo rekonstruojamo kelio iki Natura 2000 teritorijų dėl įrengiamos	0	Atstumas nuo rekonstruojamo kelio iki Natura 2000 teritorijų dėl	0	Atstumas nuo rekonstruojamo kelio iki Natura 2000 teritorijų dėl

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
2000 ^o teritorijos		nutolusi ~ 1,3 km į vakarus nuo nagrinėjamos teritorijos (planuojamo rekonstruoti kelio ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km). Kitos „Natura 2000“ teritorijos nuo nagrinėjamos teritorijos nutolusios: ~ 1,9 km į vakarus Nemirsetos smiltpievės, PAST (LTKREB001); ~ 2,4 km į vakarus Baltijos jūros priekrantė, BAST (LTPAL0001); ~ 2,4 km į vakarus Baltijos jūros priekrantė, PAST (LTPALB001). Atsižvelgiant į tai, kad atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos–1,3 km, manoma, kad reikšmingų neigiamų pasekmių Natura 2000 teritorijoms ir saugomoms vertybėms nebus.		sankryžos (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą), bei jungiamųjų kelių įrengimo, labai nežymiai sumažės (~ 10-40 metrų, atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos– Pajūrio kopos (kodas LTKLA0009) būtų ~ 1 - 1,2 km). Atsižvelgiant į tai, kad atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos būtų ~ 1 - 1,2 km, pokytis nuo esamos situacijos ~ 10-40 m, bus rekonstruojamas esamas kelias manoma, kad reikšmingų neigiamų pasekmių Natura 2000 teritorijoms ir saugomoms vertybėms nebus.		įrengiamos sankryžos (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą), bei jungiamųjų kelių įrengimo, labai nežymiai sumažės (~ 10-40 metrų, atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos– Pajūrio kopos (kodas LTKLA0009) būtų ~ 1 - 1,2 km). Atsižvelgiant į tai, kad atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos būtų ~ 1 - 1,2 km, pokytis nuo esamos situacijos ~ 10-40 m, bus rekonstruojamas esamas kelias manoma, kad reikšmingų neigiamų pasekmių Natura 2000 teritorijoms ir saugomoms vertybėms nebus.		įrengiamos sankryžos (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą), bei jungiamųjų kelių įrengimo, labai nežymiai sumažės (~ 10-40 metrų, atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos– Pajūrio kopos (kodas LTKLA0009) būtų ~ 1 - 1,2 km). Atsižvelgiant į tai, kad atstumas iki artimiausios ekologinio tinklo Natura 2000 teritorijos būtų ~ 1 - 1,2 km, pokytis nuo esamos situacijos ~ 10-40 m, bus rekonstruojamas esamas kelias manoma, kad reikšmingų neigiamų pasekmių Natura 2000 teritorijoms ir saugomoms vertybėms nebus.
Saugomos teritorijos	0	Artimiausios LR saugomos teritorijos, kur numatomas specialiojo plano rengimas – Pajūrio regioninis parkas kurio nedidelė dalis šiaurės rytinio pakraščio ribojasi su nagrinėjamu kelio ruožu ~ 18,97 - 19,31 km. To pačio kelio ruožo (~ 18,97 - 19,31 km) atkarpoje nagrinėjamas kelio ruožas ribojasi su kita saugoma teritorija – Šaipių kraštovaizdžio draustiniu. Nagrinėjamas magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ribojasi su Pajūrio regioninio parko buferine apsaugos zona.	-2	Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija bus vykdoma esamo kelio juostoje, tačiau bus rekonstruojamos sankryžos ir įrengiami lygiagretūs pagrindiniam keliui jungiamieji keliai vietiniam eismui, todėl bus reikalinga papildoma žemė esanti Pajūrio regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštyje. I alternatyvos įgyvendinimo atveju nuo ~ 18,94 iki galo 19,20 planuojama sankryža (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą) ir ties ja planuojamas jungiamasis kelias, kurie eitų per Pajūrio regioninio parko šiaurės rytinį pakraštį ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštį (draustinio ir parko ribos ties nagrinėjamu magistraliniu keliu sutampa), apie 577 m ilgio ruože. Planuojamos įrengti sankryžos 13,1 km ir 14,7 km patektų į Pajūrio regioninio parko buferinės apsaugos zonos pakraštį.	-1	Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija bus vykdoma esamo kelio juostoje, tačiau bus rekonstruojamos sankryžos ir įrengiami lygiagretūs pagrindiniam keliui jungiamieji keliai vietiniam eismui, todėl bus reikalinga papildoma žemė esanti Pajūrio regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštyje. Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju nuo ~ 18,94 iki galo 19,20 planuojama sankryža (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą) ir ties ja planuojamas jungiamasis kelias, kurie eitų per Pajūrio regioninio parko šiaurės rytinį pakraštį ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštį (draustinio ir parko ribos ties nagrinėjamu magistraliniu keliu sutampa), apie 577 m ilgio ruože. Planuojamos įrengti sankryžos 13,1 km ir 14,7 km patektų į Pajūrio	-2	Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija bus vykdoma esamo kelio juostoje, tačiau bus rekonstruojamos sankryžos ir įrengiami lygiagretūs pagrindiniam keliui jungiamieji keliai vietiniam eismui, todėl bus reikalinga papildoma žemė esanti Pajūrio regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštyje. II alternatyvos įgyvendinimo atveju nuo ~ 18,94 iki galo 19,20 planuojama sankryža (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą) ir ties ja planuojamas jungiamasis kelias, kurie eitų per Pajūrio regioninio parko šiaurės rytinį pakraštį ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštį (draustinio ir parko ribos ties nagrinėjamu magistraliniu keliu sutampa), apie 577 m ilgio ruože. Planuojamos įrengti sankryžos 13,1 km ir 14,7 km patektų į Pajūrio

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
				<p>I ir II alternatyvų atveju kelio kairėje pusėje saugumui užtikrinti planuojamas ir jungiamasis kelias, kuris taip pat patektų į šią zoną.</p> <p>Kelio rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengiamoje sankryžoje išliktų ir ją puošytų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus želdinių kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą rekomenduojama kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje.</p> <p>Atsižvelgiant į bendruosius reikalavimus, taikomus Pajūrio regioniniam parkui ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniui bus išsaugojamos reljefo formos bei saugomi objektai, saugomų teritorijų ribose ir jų buferinės apsaugos zonoje nebus įrengiamos atliekų saugojimo ir statybos darbų aikštelės. Inžinerinė infrastruktūra bus projektuojama kuo mažiau keičiant kraštovaizdžio pobūdį bei nesukeliant vizualinės ir fizinės aplinkos taršos, rekonstruojant kelią bus išlaikomas kelio pobūdis, kaip nurodyta Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamento reikalavimuose.</p> <p>Pagal saugomų teritorijų įstatymo 7 punktą valstybinių parkų buferinės apsaugos zonose draudžiama statyti statinius, jeigu jie blogina paveldo objektų eksponavimo sąlygas, didina teritorijos vizualią (regimąją) taršą. Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias priemones viadukų šlaitams reglamentai pažeisti nebus.</p> <p>Jungiamųjų kelių įrengimas buferinėje Pajūrio RP apsaugos zonoje palei visą rekonstruojamą kelią gali skatinti gyvenamųjų teritorijų spartesnį</p>		<p>regioninio parko buferinės apsaugos zonos pakraštį.</p> <p>Ia alternatyvos atveju jungiamasis kelias neplanuojamas, tačiau dalis pėsčiųjų takų ir jungiamųjų kelių atkarpų ties sankryžomis į buferinę apsaugos zoną patektų.</p> <p>Kelio rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengiamoje sankryžoje išliktų ir ją puošytų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus želdinių kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą rekomenduojama kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje.</p> <p>Atsižvelgiant į bendruosius reikalavimus, taikomus Pajūrio regioniniam parkui ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniui bus išsaugojamos reljefo formos bei saugomi objektai, saugomų teritorijų ribose ir jų buferinės apsaugos zonoje nebus įrengiamos atliekų saugojimo ir statybos darbų aikštelės. Inžinerinė infrastruktūra bus projektuojama kuo mažiau keičiant kraštovaizdžio pobūdį bei nesukeliant vizualinės ir fizinės aplinkos taršos, rekonstruojant kelią bus išlaikomas kelio pobūdis, kaip nurodyta Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamento reikalavimuose.</p> <p>Pagal saugomų teritorijų įstatymo 7 punktą valstybinių parkų buferinės apsaugos zonose draudžiama statyti statinius, jeigu jie blogina paveldo objektų eksponavimo sąlygas, didina teritorijos vizualią (regimąją) taršą. Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias</p>		<p>regioninio parko buferinės apsaugos zonos pakraštį.</p> <p>I ir II alternatyvų atveju kelio kairėje pusėje saugumui užtikrinti planuojamas ir jungiamasis kelias, kuris taip pat patektų į šią zoną.</p> <p>Kelio rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengiamoje sankryžoje išliktų ir ją puošytų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus želdinių kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą rekomenduojama kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje.</p> <p>Atsižvelgiant į bendruosius reikalavimus, taikomus Pajūrio regioniniam parkui ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniui bus išsaugojamos reljefo formos bei saugomi objektai, saugomų teritorijų ribose ir jų buferinės apsaugos zonoje nebus įrengiamos atliekų saugojimo ir statybos darbų aikštelės. Inžinerinė infrastruktūra bus projektuojama kuo mažiau keičiant kraštovaizdžio pobūdį bei nesukeliant vizualinės ir fizinės aplinkos taršos, rekonstruojant kelią bus išlaikomas kelio pobūdis, kaip nurodyta Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamento reikalavimuose.</p> <p>Pagal saugomų teritorijų įstatymo 7 punktą valstybinių parkų buferinės apsaugos zonose draudžiama statyti statinius, jeigu jie blogina paveldo objektų eksponavimo sąlygas, didina teritorijos vizualią (regimąją) taršą. Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias priemones viadukų šlaitams reglamentai pažeisti nebus.</p>

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
				vystymą pagal jau patvirtintus detaliuosius planus.		priemonės viadukų šlaitams reglamentai pažeisti nebus.		Jungiamųjų kelių įrengimas buferinėje Pajūrio RP apsaugos zonoje palei visą rekonstruojamą kelią gali skatinti gyvenamųjų teritorijų spartesnę vystymą pagal jau patvirtintus detaliuosius planus.
Biologinė įvairovė. Gyvūnija	-1	Numatoma rekonstruoti 4 eismo juostų kelio ruožą, kuriame kasmet žūsta tiek smulkūs tiek stambūs laukiniai gyvūnai. Didelis laukinių gyvūnų žūvimas registruojamas ir aplinkiniuose keliuose, tai rodo, kad teritorijose gyvena ir migruoja gausios laukinių gyvūnų populiacijos. Netaikant aplinkosauginių priemonių, laukiniai gyvūnai ir toliau žus kelyje sukeldami pavojų eismo saugumui. Šiuo metu nėra įrengta tvorų ar atitvarų, kurie trikdytų laukinių gyvūnų migraciją per kelią tamsiu paros metu, kai eismo intensyvumas yra mažiausias.	-2	Rekonstruojant kelią, nepaisant to kuri projektavimo alternatyva bus pasirenkama, važiuojamųjų dalių kryptis skiriančioje žaliajo zonoje numatoma įrengti atitvarus, kurie būtini vadovaujantis eismo saugumo reikalavimais. Atitvarai taps barjeru laukinių gyvūnų migracijoms, ypač šernų ir stirnų. Negalėdami kirsti kelio įprastose migracijos vietose, gyvūnai blaškysis kelyje, todėl atsiras padidinta avarių tikimybė. Maksimalus leidžiamas greitis numatomo rekonstruoti kelio ruože bus ne didesnis kaip 100/110 km/h, todėl būtina įrengti tinklo tvoras, kurios neleistų laukiniams gyvūnams patekti į važiuojamąją kelio dalį. Aptvėrimas tinklo tvora numatytas 11,5 – 21,25 km kelio ruože (suedant ją po viadukais per geležinkelį ir Vokiečių g. taip paliekant galimybę gyvūnų migravimui). Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuovažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptverto ruožo. Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos. Numatomas vidutiniškai reikšmingos neigiamos pasekmės laukinei gyvūnijai dėl galimybių migruoti per kelią pablogėjimo.	-2	Rekonstruojant kelią, nepaisant to kuri projektavimo alternatyva bus pasirenkama, važiuojamųjų dalių kryptis skiriančioje žaliajo zonoje numatoma įrengti atitvarus, kurie būtini vadovaujantis eismo saugumo reikalavimais. Atitvarai taps barjeru laukinių gyvūnų migracijoms, ypač šernų ir stirnų. Negalėdami kirsti kelio įprastose migracijos vietose, gyvūnai blaškysis kelyje, todėl atsiras padidinta avarių tikimybė. Maksimalus leidžiamas greitis numatomo rekonstruoti kelio ruože bus ne didesnis kaip 100/110 km/h, todėl būtina įrengti tinklo tvoras, kurios neleistų laukiniams gyvūnams patekti į važiuojamąją kelio dalį. Aptvėrimas tinklo tvora numatytas 11,5 – 21,25 km kelio ruože (suedant ją po viadukais per geležinkelį ir Vokiečių g. taip paliekant galimybę gyvūnų migravimui). Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuovažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptverto ruožo. Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos. Numatomas vidutiniškai reikšmingos neigiamos pasekmės laukinei gyvūnijai dėl galimybių migruoti per kelią pablogėjimo.	-2	Rekonstruojant kelią, nepaisant to kuri projektavimo alternatyva bus pasirenkama, važiuojamųjų dalių kryptis skiriančioje žaliajo zonoje numatoma įrengti atitvarus, kurie būtini vadovaujantis eismo saugumo reikalavimais. Atitvarai taps barjeru laukinių gyvūnų migracijoms, ypač šernų ir stirnų. Negalėdami kirsti kelio įprastose migracijos vietose, gyvūnai blaškysis kelyje, todėl atsiras padidinta avarių tikimybė. Maksimalus leidžiamas greitis numatomo rekonstruoti kelio ruože bus ne didesnis kaip 100/110 km/h, todėl būtina įrengti tinklo tvoras, kurios neleistų laukiniams gyvūnams patekti į važiuojamąją kelio dalį. Aptvėrimas tinklo tvora numatytas 11,5 – 21,25 km kelio ruože (suedant ją po viadukais per geležinkelį ir Vokiečių g. taip paliekant galimybę gyvūnų migravimui). Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuovažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptverto ruožo. Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos. Numatomas vidutiniškai reikšmingos neigiamos pasekmės laukinei gyvūnijai dėl galimybių migruoti per kelią pablogėjimo.
Biologinė įvairovė. Augalija.	0	Planuojama rekonstruoti kelio aplinka - žemės ūkio naudmenos, ekstensyvaus užstatymo kaimai,	-1	Naujai planuojamas pėsčiųjų ir dviračių takas ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km dešinėje pusėje eitų per IV miškų	-1	Naujai planuojamas pėsčiųjų ir dviračių takas ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km dešinėje pusėje eitų per	-1	Naujai planuojamas pėsčiųjų ir dviračių takas ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km dešinėje pusėje eitų per

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
Mišakai		<p>vyrauja laukai, pievos, įvairūs žemdirbystės plotai, miškų teritorijų nagrinėjama trasa nekerta, tačiau priartėja nuo 18,2 iki 18,3 km (kairėje pusėje), nuo 18,71 km iki 18,9 km (dešinėje pusėje), ~ nuo 18,96 km iki ~19,31 km (kairėje pusėje) ir ruože nuo 19,42 km – 19,57 km (kairėje pusėje).</p> <p>Kelio skiriamosios juostos, nėra vientisos (kai kuriuose kelio ruožuose medžių nėra ir yra tik žolinė danga), skiriamųjų juostų želdiniuose (pradžia ~ nuo 13,26 km, pabaiga ~ 19,22 km), vyrauja liepos mažalapės, tačiau yra įsimaišiusių kitų sumedėjusių rūšių: gluosnių, blindžių, beržų, klevų, tuopų.</p> <p>Trasos žolinėje dangoje vyrauja varpiniai augalai, kai kur ir aitriojo šiloko ploteliai, varputis paprastasis, dirvinė buožainė, bitkrėslė paprastoji, kietis paprastasis, džiugūnė snaudalė, kiaulpienė paprastoji, gyslotis plačialapis, kraujažolė paprastoji, naktižiedė paprastoji, buožainė dirvinė, dobilas raudonasis, dobilas dirvinis ir kt.</p> <p>Iš sumedėjusių augalų trasos dešinėje ir kairėje pusėse vyrauja: gluosnis, liepa mažalapė, beržas karpotasis, klevas paprastasis.</p>		<p>(ūkiniai miškai) grupei priklausanti privati miška, visos alternatyvos kirstų vienodą miško dalį ~ 0,26 ha).</p> <p>Naujai planuojami jungiamieji keliai (tiek I alternatyvos, tiek Ia ir II alternatyvos atveju) ruože ~ 18,96 km iki ~19,31 km kairėje pusėje patektų į Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio teritorijoje esanti II miškų grupei (specialios paskirties miškai) priklausanti valstybinės reikšmės mišką, kirstų nedidelę miško pietrytinę pakraščio dalį. Lyginant alternatyvas, visos nagrinėjamos alternatyvos kirstų panašią miško teritorijos dalį: I ir II alternatyva - 0,02 ha, Ia alternatyva – 0,03 ha</p> <p>Naujai planuojami jungiamieji keliai (visų alternatyvų I, Ia, II atveju) kirstų nedidelę dalį magistralinio kelio A13 ruože ~ 19,42 km – 19,57 km kairėje pusėje esančio valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausančio miško pakraščio dalį (~ 0,03 ha, nepriklausomai nuo alternatyvos), bei nagrinėjamo kelio A13 dešinėje pusėje esančio III miškų grupei (apsauginiai miškai) priklausančio privataus miško nedidelę pietinio pakraščio dalį (nepriklausomai nuo alternatyvos ~ 0,07 ha).</p> <p>Kertinių miškų buveinių, ar ypatingos svarbos augalų rūšių, retųjų saugomų augalų ar saugomų augalų buveinių nagrinėjamo kelio aplinkoje ir nagrinėjamo kelio aplinkoje esančiuose miškuose nėra.</p> <p>Igyvendinant projektą, statybos darbų metu bus reikalinga pašalinti kelio, jungiamųjų kelių sankasai, vandens nuvedimui, matomumui trukdančius želdinius. Bus siekiama išsaugoti kuo daugiau želdinių, kurie</p>		<p>IV miškų (ūkiniai miškai) grupei priklausanti privati miška, visos alternatyvos kirstų vienodą miško dalį ~ 0,26 ha).</p> <p>Naujai planuojami jungiamieji keliai (tiek I alternatyvos, tiek Ia ir II alternatyvos atveju) ruože ~ 18,96 km iki ~19,31 km kairėje pusėje patektų į Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio teritorijoje esanti II miškų grupei (specialios paskirties miškai) priklausanti valstybinės reikšmės mišką, kirstų nedidelę miško pietrytinę pakraščio dalį. Lyginant alternatyvas, visos nagrinėjamos alternatyvos kirstų panašią miško teritorijos dalį: I ir II alternatyva - 0,02 ha, Ia alternatyva – 0,03 ha</p> <p>Naujai planuojami jungiamieji keliai (visų alternatyvų I, Ia, II atveju) kirstų nedidelę dalį magistralinio kelio A13 ruože ~ 19,42 km – 19,57 km kairėje pusėje esančio valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausančio miško pakraščio dalį (~ 0,03 ha, nepriklausomai nuo alternatyvos), bei nagrinėjamo kelio A13 dešinėje pusėje esančio III miškų grupei (apsauginiai miškai) priklausančio privataus miško nedidelę pietinio pakraščio dalį (nepriklausomai nuo alternatyvos ~ 0,07 ha).</p> <p>Kertinių miškų buveinių, ar ypatingos svarbos augalų rūšių, retųjų saugomų augalų ar saugomų augalų buveinių nagrinėjamo kelio aplinkoje ir nagrinėjamo kelio aplinkoje esančiuose miškuose nėra.</p> <p>Igyvendinant projektą, statybos darbų metu bus reikalinga pašalinti kelio, jungiamųjų kelių</p>		<p>IV miškų (ūkiniai miškai) grupei priklausanti privati miška, visos alternatyvos kirstų vienodą miško dalį ~ 0,26 ha).</p> <p>Naujai planuojami jungiamieji keliai (tiek I alternatyvos, tiek Ia ir II alternatyvos atveju) ruože ~ 18,96 km iki ~19,31 km kairėje pusėje patektų į Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio teritorijoje esanti II miškų grupei (specialios paskirties miškai) priklausanti valstybinės reikšmės mišką, kirstų nedidelę miško pietrytinę pakraščio dalį. Lyginant alternatyvas, visos nagrinėjamos alternatyvos kirstų panašią miško teritorijos dalį: I ir II alternatyva - 0,02 ha, Ia alternatyva – 0,03 ha</p> <p>Naujai planuojami jungiamieji keliai (visų alternatyvų I, Ia, II atveju) kirstų nedidelę dalį magistralinio kelio A13 ruože ~ 19,42 km – 19,57 km kairėje pusėje esančio valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausančio miško pakraščio dalį (~ 0,03 ha, nepriklausomai nuo alternatyvos), bei nagrinėjamo kelio A13 dešinėje pusėje esančio III miškų grupei (apsauginiai miškai) priklausančio privataus miško nedidelę pietinio pakraščio dalį (nepriklausomai nuo alternatyvos ~ 0,07 ha).</p> <p>Kertinių miškų buveinių, ar ypatingos svarbos augalų rūšių, retųjų saugomų augalų ar saugomų augalų buveinių nagrinėjamo kelio aplinkoje ir nagrinėjamo kelio aplinkoje esančiuose miškuose nėra.</p> <p>Igyvendinant projektą, statybos darbų metu bus reikalinga pašalinti kelio, jungiamųjų kelių</p>

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
				<p>netrukdydys susisiekimo infrastruktūros funkcionavimui. Taip pat bus statybos darbų metu bus nukasama žemė ir suardoma žolinė augalija.</p> <p>Statybos metu nukasta žemė ir derlingas dirvožemio sluoksnis bus panaudojami vietos reljefui sutvarkyti, sankasos šlaitų ir kitų žemės paviršių rekultivacijai, apšėjant žole.</p> <p>Reikalingoms miško žemės paskirties žemėms turės būti atliekamos žemės paskirties pakeitimo procedūros, o už šalinamus želdinius kompensuojama urėdijai ir kitiems miško (žemių) savininkams teisės aktuose nustatyta tvarka.</p> <p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.</p>		<p>sankasai, vandens nuvedimui, matomumui trukdančius želdinius. Bus siekiama išsaugoti kuo daugiau želdinių, kurie netrukdydys susisiekimo infrastruktūros funkcionavimui. Taip pat bus statybos darbų metu bus nukasama žemė ir suardoma žolinė augalija.</p> <p>Statybos metu nukasta žemė ir derlingas dirvožemio sluoksnis bus panaudojami vietos reljefui sutvarkyti, sankasos šlaitų ir kitų žemės paviršių rekultivacijai, apšėjant žole.</p> <p>Reikalingoms miško žemės paskirties žemėms turės būti atliekamos žemės paskirties pakeitimo procedūros, o už šalinamus želdinius kompensuojama urėdijai ir kitiems miško (žemių) savininkams teisės aktuose nustatyta tvarka.</p> <p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.</p>		<p>sankasai, vandens nuvedimui, matomumui trukdančius želdinius. Bus siekiama išsaugoti kuo daugiau želdinių, kurie netrukdydys susisiekimo infrastruktūros funkcionavimui. Taip pat bus statybos darbų metu bus nukasama žemė ir suardoma žolinė augalija.</p> <p>Statybos metu nukasta žemė ir derlingas dirvožemio sluoksnis bus panaudojami vietos reljefui sutvarkyti, sankasos šlaitų ir kitų žemės paviršių rekultivacijai, apšėjant žole.</p> <p>Reikalingoms miško žemės paskirties žemėms turės būti atliekamos žemės paskirties pakeitimo procedūros, o už šalinamus želdinius kompensuojama urėdijai ir kitiems miško (žemių) savininkams teisės aktuose nustatyta tvarka.</p> <p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.</p>
Kraštovaizdis	0	<p>Planavimo objektas yra Vakarų Lietuvos regione, tarp Klaipėdos ir Palangos, kaimiškajame kraštovaizdyje, kuris pastaraisiais metais pamažu transformuojasi į priemiestinį; pievų ir ganyklų vietose vyksta mažaaukščių gyvenamųjų teritorijų plėtra, vietomis formuojasi ištisi jų kvartalai.</p> <p>Kelias nekerta didelių upių, nepriartėja prie ežerų ar tvenkinių,</p>	-1	<p>Nepriklausomai nuo pasirenkamos alternatyvos esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę.</p> <p>Rekonstrukcija planuojama atsižvelgiant į reljefą, tačiau numatomas reljefo formų paaukštinimas dėl naujai formuojamų sankasų keliui,</p>	-1	<p>Nepriklausomai nuo pasirenkamos alternatyvos esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę.</p> <p>Rekonstrukcija planuojama atsižvelgiant į reljefą, tačiau numatomas reljefo formų paaukštinimas dėl naujai formuojamų</p>	-1	<p>Nepriklausomai nuo pasirenkamos alternatyvos esamo kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę.</p> <p>Rekonstrukcija planuojama atsižvelgiant į reljefą, tačiau numatomas reljefo formų paaukštinimas dėl naujai formuojamų</p>

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
		<p>aplinkoje nėra vaizdingų slėnių, piliakalnių.</p> <p>Kelias yra banguotame reljefe, būdingas reljefo tipas – gūbriai. Nagrinėjama vieta priskiriama Vakarų Žemaičių lygumos Karklinių apskalautam moreniniam gūbriui. Reljefas nepasižymi dideliais peraukštėjimais.</p> <p>Beveik visas rekonstruojamas ruožas kairėje kelio pusėje ribojasi su buferinės apsaugos zona – tai viena iš ekologinių apsaugos zonų, skirta Pajūrio regioninio parko apsaugai. Apsaugos zona apima pievas, miškelius, kaimus.</p> <p>Už buferinės apsaugos zonos apie 400 metrų ilgio rekonstruojamo kelio ruožo (~18,96-19,31 km) ribojasi su Pajūrio regioniniu parku ir jame esančiu Šaipių kraštovaizdžio draustiniu.</p> <p>Nagrinėjamo kelio šiaurinė dalis patenka į regioninės svarbos gamtinio karkaso teritoriją – europinės svarbos geoekologinę takoskyrą, apimančią Pajūrio regioninį parką ir jame esančias „Natura 2000“ teritorijas, draustinius.</p>		<p>apjungiamiesiems keliams, dviračių takui ir viadukų įrengimui.</p> <p>Rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengtoje sankryžoje išliktų ir ją puoštų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą numatoma kompensuoti naujais papildomais želdiniais sankryžose, viadukų šlaituose, teritorijoje už Peskojų gyvenvietės. Daugelyje vietų, taką nuo kelio skirs esami medžiai, kurie rekonstrukcijos metu bus išsaugomi.</p> <p>Įvertinus rekonstravimo sprendinius ir kraštovaizdį, rekomenduojamos kelio aplinkos pagerinimo priemonės, todėl ilgalaikis reikšmingas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui nenumatomas. Laikinas neigiamas vizualinis poveikis kraštovaizdžiui galimas kol bus atliekami statybų darbai. Po statybų kelio aplinka bus sutvarkyta, rekultivuota, apželdinta.</p>		<p>sankasų keliui, apjungiamiesiems keliams, dviračių takui ir viadukų įrengimui.</p> <p>Rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengtoje sankryžoje išliktų ir ją puoštų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą numatoma kompensuoti naujais papildomais želdiniais sankryžose, viadukų šlaituose, teritorijoje už Peskojų gyvenvietės. Daugelyje vietų, taką nuo kelio skirs esami medžiai, kurie rekonstrukcijos metu bus išsaugomi.</p> <p>Įvertinus rekonstravimo sprendinius ir kraštovaizdį, rekomenduojamos kelio aplinkos pagerinimo priemonės, todėl ilgalaikis reikšmingas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui nenumatomas. Laikinas neigiamas vizualinis poveikis kraštovaizdžiui galimas kol bus atliekami statybų darbai. Po statybų kelio aplinka bus sutvarkyta, rekultivuota, apželdinta.</p>		<p>sankasų keliui, apjungiamiesiems keliams, dviračių takui ir viadukų įrengimui.</p> <p>Rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengtoje sankryžoje išliktų ir ją puoštų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą numatoma kompensuoti naujais papildomais želdiniais sankryžose, viadukų šlaituose, teritorijoje už Peskojų gyvenvietės. Daugelyje vietų, taką nuo kelio skirs esami medžiai, kurie rekonstrukcijos metu bus išsaugomi.</p> <p>Įvertinus rekonstravimo sprendinius ir kraštovaizdį, rekomenduojamos kelio aplinkos pagerinimo priemonės, todėl ilgalaikis reikšmingas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui nenumatomas. Laikinas neigiamas vizualinis poveikis kraštovaizdžiui galimas kol bus atliekami statybų darbai. Po statybų kelio aplinka bus sutvarkyta, rekultivuota, apželdinta.</p>
Gamtinis karkasas	0	<p>Nagrinėjama teritorija – magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km neina per gamtinio karkaso teritorijas, tačiau neilgame ruože kelio dešinėje (nuo ~ 18,1 iki nagrinėjamo kelio ruožo pabaigos 19,20 km) ribojasi su Europinės svarbos geoekologinės takoskyros gamtinio karkaso dalimis, kurioms nustatytos kraštovaizdžio formavimo kryptys – gražinami ir gausinami kraštovaizdžio natūralumą atkuriantys elementai (ties ~ 18,1 – 18,96 km), bei palaikomas ir stiprinamas esamas</p>	-1	<p>Rekonstruojamas esamas magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km, tačiau sankryža su keliu Nr. 2253 (į Nemirsetą), pėsčiųjų takai ties viaduku ir planuojamas jungiamasis kelias neišvengiamai patektų į gamtinio karkaso teritoriją. Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, bus paimama kaip galima mažiau žemės.</p> <p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatytas apželdinimas, taip iš dalies kompensuojant reikalingus iškirsti želdinius. Siūlomas sankryžų (Romų,</p>	-1	<p>Rekonstruojamas esamas magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km, tačiau sankryža su keliu Nr. 2253 (į Nemirsetą), pėsčiųjų takai ties viaduku, neišvengiamai patektų į gamtinio karkaso teritoriją. Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, bus paimama kaip galima mažiau žemės.</p> <p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatytas apželdinimas, taip iš dalies kompensuojant reikalingus iškirsti</p>	-1	<p>Rekonstruojamas esamas magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km, tačiau sankryža su keliu Nr. 2253 (į Nemirsetą), pėsčiųjų takai ties viaduku ir planuojamas jungiamasis kelias neišvengiamai patektų į gamtinio karkaso teritoriją. Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, bus paimama kaip galima mažiau žemės.</p> <p>Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus numatytas apželdinimas, taip iš dalies</p>

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
		<p>kraštovaizdžio pobūdis (ties nagrinėjamos atkarpos ruožu, kuris ribojasi su Pajūrio regioninio parko teritorija ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniu ~ 18,96 – 19,20 km), Ties ~ 18,1 – 18,96 km (kur ribojasi nagrinėjama trasa) geoekologinių takoskyrų gamtinio karkaso teritorijoje (trasos dešinėje) vyrauja laukai, nedideli miškeliai.</p> <p>Ties nagrinėjamos atkarpos ruožu, kuris ribojasi su Pajūrio regioninio parko teritorija ir Šaipių kraštovaizdžio draustiniu (~ 18,96 – 19,20 km), vyrauja sumedėję želdiniai, želdinių juostos.</p>		<p>Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat siūloma apželdinti viadukų šlaitus. Pagal Gamtinio karkaso nuostatų 2010-07-16 Nr. D1-62 9 punktą, pagal kurį reikalingas apželdinimas ne miško žemėje, projekte numatytas Nemirsetos sankryžos apželdinimas. Pasekmės gamtiniam karkasui bus mažai reikšmingos.</p>		<p>želdinius. Siūlomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat siūloma apželdinti viadukų šlaitus. Pagal Gamtinio karkaso nuostatų 2010-07-16 Nr. D1-62 9 punktą, pagal kurį reikalingas apželdinimas ne miško žemėje, projekte numatytas Nemirsetos sankryžos apželdinimas. Pasekmės gamtiniam karkasui bus mažai reikšmingos.</p>		<p>kompensuojant reikalingus iškirsti želdinius. Siūlomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat siūloma apželdinti viadukų šlaitus. Pagal Gamtinio karkaso nuostatų 2010-07-16 Nr. D1-62 9 punktą, pagal kurį reikalingas apželdinimas ne miško žemėje, projekte numatytas Nemirsetos sankryžos apželdinimas. Pasekmės gamtiniam karkasui bus mažai reikšmingos.</p>
Vanduo	0	<p>Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ežerų ir tvenkinių, jų pakrančių apsaugos juostų ir zonų nekerta, tačiau ~ 17,24 km nagrinėjamas kelias kerta upę Pašaltinis (upės Rikinė atšaka), ir upės pakrantės apsaugos juostą, kuri ties nagrinėjamu keliu yra 2,5 m. ~ 14,49 km, 18,38 km nagrinėjamas kelias kerta griovius, ties ~ 15,6 km kelio kairėje priartėja upės Pašaltinio apsaugos zona (priartėja ~ per 21 m prie kelio, upės apsaugos zona 100 metrų).</p> <p>Nuo planuojamo rekonstruoti kelio A13 ruožo pabaigos 19,20 km ~ 660 m atstumu nutolusi Palangos I, II, III, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinė apsaugos zona (pagal geriamo vandens direktyvą). Artimiausias gavybos (požeminio vandens) gręžinys, esantis Grabių km nuo planuojamos rekonstruoti trasos nutolęs ~ 100 m. atstumu, kiti gręžiniai nutolę ~ 125 m (gavybos (geriamojo gėlo vandens), esantis Bruzdeilyno k.) ir ~ 220 m</p>	0	<p>Igyvendinus I trasos alternatyvą, upės Pašaltinis apsaugos zona priartėtų prie įrengiamo jungiamojo kelio per ~ 7 metrus, nuovaža nuo jungiamojo kelio į Grabių kaimo sodybas kirstu nedidelį šios zonos pakraštį.</p> <p>Įrengus planuojamą jungiamąjį kelią (jungiamasis kelias šioje vietoje planuojamas visų alternatyvų atvejais) atstumas iki sanitarinės apsaugos zonos sutrumpėtų nuo ~ 660 m iki ~ 220 m (apie 460 m).</p> <p>Požeminio vandens apsaugos, Palangos, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos reglamentai (nurodomi HN 44:2006 ir Specialiosiose žemės ir miško naudojimo sąlygose) rekonstruojant kelią pažeisti nebus.</p> <p>Reikšmingos pasekmės paviršiniams vandens telkiniams ar požeminiam vandeniui dėl PŪV nenumatomos.</p>	0	<p>Igyvendinus Ia trasos alternatyvą atstumas iki vandens telkinių ir jų pakrantės apsaugos juostų ir apsaugos zonų nepakistų.</p> <p>Įrengus planuojamą jungiamąjį kelią (jungiamasis kelias šioje vietoje planuojamas visų alternatyvų atvejais) atstumas iki sanitarinės apsaugos zonos sutrumpėtų nuo ~ 660 m iki ~ 220 m (apie 460 m).</p> <p>Požeminio vandens apsaugos, Palangos, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos reglamentai (nurodomi HN 44:2006 ir Specialiosiose žemės ir miško naudojimo sąlygose) rekonstruojant kelią pažeisti nebus.</p> <p>Reikšmingos pasekmės paviršiniams vandens telkiniams ar požeminiam vandeniui dėl PŪV nenumatomos.</p>	0	<p>Igyvendinus II trasos alternatyvą, upės Pašaltinis apsaugos zona priartėtų prie įrengiamo jungiamojo kelio per ~ 7 metrus, nuovaža nuo jungiamojo kelio į Grabių kaimo sodybas kirstu nedidelį šios zonos pakraštį.</p> <p>Įrengus planuojamą jungiamąjį kelią (jungiamasis kelias šioje vietoje planuojamas visų alternatyvų atvejais) atstumas iki sanitarinės apsaugos zonos sutrumpėtų nuo ~ 660 m iki ~ 220 m (apie 460 m).</p> <p>Požeminio vandens apsaugos, Palangos, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos reglamentai (nurodomi HN 44:2006 ir Specialiosiose žemės ir miško naudojimo sąlygose) rekonstruojant kelią pažeisti nebus.</p> <p>Reikšmingos pasekmės paviršiniams vandens telkiniams ar požeminiam vandeniui dėl PŪV nenumatomos.</p>

Rodiklis	0 variantas		I alternatyva		Ia alternatyva		II alternatyva	
	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas	Balai	Apibūdinimas
		(monitoringo (požeminio vandens), esantis Graudūšių k.) atstumu. Artimiausios požeminio vandens vandenvietės nuo planuojamo rekonstruoti kelio pradžios nutolusios ~ 1,1 km į pietryčius (Kalnuvėnų, geriamojo gėlo vandens vandenvietė) ir 1,3 km į pietvakarius (Kalotės geriamojo gėlo vandens vandenvietė).						
Vidutinis balas	-0,25		-1		-0,88			-1
Bendras balas	-0,71		0,91		0,81			0,84

Pasekmių reikšmingumas	Teigiamos pasekmės	Neigiamos pasekmės
Ypač reikšmingas*2	-*2
Reikšmingas	+3	-3
Vidutiniškai reikšmingas	+2	-2
Mažai reikšmingas	+1	-1
Nėra pasekmių (arba pasekmės vienodai teigiamos ir neigiamos)	0	0

Apibendrinant 8.1 lentelės duomenis galima teigti, kad visų alternatyvų atveju numatomas labai didelis teigiamas poveikis ekonomikai. Nepriklausomai nuo alternatyvos numatomas teigiamas poveikis ekonomikai dėl kelionės laiko sutrumpėjimo, bei dėl padidėjusio valstybės turto (likutinė vertė).

I alternatyvos privalumas - mažesnis reikalingos paimti žemės kiekis nei II alternatyvoje, tačiau Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju paimti reikalingos žemės plotas mažiausias.

Bendras avaringumas nagrinėjamame kelio ruože, lyginant su esama padėtimi, I ir II alternatyvų atveju sumažėtų apie 16 proc., o žuvusiųjų skaičius – apie 20 proc. Ia alternatyvos atveju bendras avaringumas sumažėtų 14 proc., o žuvusiųjų 16 proc..

Nepriklausomai nuo alternatyvos numatomos įrengti triukšmą mažinančios priemonės (3 triukšmo užtvartos ir tylesnė kelio danga nuo 12,10 iki 15,60 km) užtikrins, kad nebūtų reglamentuojamo triukšmo viršijimų. Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių – numatomas esamo triukšmo lygio didėjimas prie artimiausių gyvenamųjų namų.

Bus teigiamas poveikis žmonių sveikatai įrengus pėsčiųjų ir dviratininkų taką. Prognozuojamas teigiamas poveikis rekreacijai ir turizmui dėl susisiekimo tarp rekreacinių objektų, vasaros sezono metu patogesnio, saugesnio ir efektyvesnio poilsiautojų srautų paskirstymo, geresnių (saugesnių) sąlygų bemotorio transporto eismo dalyviams.

Saugomų teritorijų, kraštovaizdžio, gamtinio karkaso, biologinės įvairovės, vandens telkinių požiūriu, nepriklausomai kuri nagrinėjama alternatyva būtų parenkama, poveikis būtų panašus. I ir II alternatyvų atveju daugiau jungiamojo kelio patektų į parko buferinę apsaugos zoną (kairėje pusėje), tačiau Ia alternatyvos atveju nors jungiamasis kelias neplanuojamas, dalis pėsčiųjų takų ir jungiamųjų kelių atkarpų ties sankryžomis į buferinę apsaugos zoną vis tiek patektų.

9. Vertinimas ir jo sunkumai

10. Stebėsenos (monitoringo) priemonės

Nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos (I, Ia ar II) turėtų būti numatytas triukšmo monitoringas, kur planuojamos triukšmo užtvaros. Triukšmo matavimo vietos – prie visų triukšmo užtvarų ir saugomų nuo triukšmo gyvenamųjų namų aplinkoje. Efektyvumo tikrinimas atliekamas po triukšmą mažinančių priemonių įdiegimo. Vėliau kas 2-3 metus kelio eksploatacijos periodu. Nustačius apskaičiuoto triukšmo mažinančių sienelių efektyvumo neužtikrinimą, įvertinti to priežastis ir jas ištaisyti (pvz.: ištaisyti statybos broką, pakeisti sienelės medžiagas, papildomai apželdinti, įrengti papildomą viršūnę ir pan.).

Nepriklausomai nuo pasirinktos alternatyvos (I, Ia ar II) reikalingas želdinių monitoringas, vietose, kur pasodinti nauji želdiniai sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei už Peskojų kaimo (~ 16 km) teritorijose, viadukų šlaituose. Skurstant želdiniams laistyti ir tręšti, sunykusius atsodinti.

Aptvėrus kelio ruožą tinklo tvora reikalingas aplinkosauginių priemonių efektyvumo monitoringas: laukinių gyvūnų aptvertame ruože žuvimo registravimas, laukinių gyvūnų migracijos kelių ir migravimo po viadukais 11,5 km ir 21,25 km stebėseną.

11. Netechninė santrauka

Šiame skyriuje pateikta informacija pagal SPAV tvarkos aprašo [1] 2 priedo 11 punkto (netechninė santrauka) reikalavimus.

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialusis planas rengiamas remiantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2013-01-16 įsakymu Nr. V-17 „Dėl specialiųjų planų rengimo“, 2014 m. birželio 3 d. sutartimi Nr. S-360, sudaryta tarp planavimo organizatoriaus Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir rengėjo UAB „Kelprojektas“, bei planavimo sąlygomis.

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano rengimo tikslas nustatytas 2014-06-03 sutartyje Nr. S-360, sudaryta tarp planavimo organizatoriaus Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir rengėjo UAB „Kelprojektas“, bei Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2014-12-15 Specialiojo plano planavimo darbų programoje (Nr. 6-707).

Specialiojo plano tikslas: suformuoti ir rezervuoti valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstravimui reikalingo žemės sklypo (kelio juostos) ribas, nustatyti visuomenės poreikiams paimti reikalingos žemės plotą (nustatant ar pakeičiant planuojamos teritorijos naudojimo ir tvarkymo režimą).

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (SPAV) ataskaita rengiama kartu su specialiojo plano koncepcija.

SPAV apimties nustatymo dokumentas buvo pateiktas įvertinti vertinimo subjektams, subjektų išvados dėl SPAV apimties nustatymo dokumento pateiktos 3 priede. Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano SPAV ataskaita parengta įvertinant SPAV apimties nustatymo dokumente numatytą SPAV ataskaitos apimtį, joje nagrinėjamus klausimus, informacijos apimtį ir išsamumą.

Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo pagrindiniai tikslai yra:

- nustatyti, apibūdinti ir įvertinti galimas reikšmingas magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai;
- užtikrinti konsultavimąsi su valstybės ir savivaldybės institucijomis, visuomene bei atsižvelgti į šių konsultacijų ir kitų viešumą užtikrinančių procedūrų rezultatus;
- užtikrinti, kad magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano organizatorius turėtų išsamią ir patikimą informaciją apie galimas reikšmingas šio plano įgyvendinimo pasekmes aplinkai ir atsižvelgs į ją.

Atitiktis teritorijų planavimo dokumentams

Techninės automobilių kelių būklės gerinimas juos rekonstruojant, stiprinant bei atstatant dangas, asfaltuojant žvyrkelius, diegiant eismo saugumo priemones yra vienas iš pagrindinių susisiekimo sistemos prioritetų Klaipėdos rajono savivaldybėje, nurodytų Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane.

Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane pažymėta, kad pagal 2002-2015 m. Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programą pradedami rekonstrukcijos darbai tokiuose svarbiuose kelių ruožuose kaip A13 Klaipėda-Liepoja, kad svarbu pagerinti eismo sąlygas, panaikinti transporto spūstis, pagerinti eismo saugą. Taip pat pažymėta, kad rajoninis kelias Nr. 2217 Klaipėda-Dargužiai-susikirtimas su magistraliniu keliu A13 numatomas kaip šiaurinis išvažiavimas iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, tačiau jo kategorijos pakeitimas turi būti išnagrinėtas Pajūrio regioninio parko specialiajame plane, atsižvelgiant į aplinkosaugos reikalavimus. Klaipėdos rajono savivaldybės teritorijos bendrajame plane minimas vienas svarbiausių uždavinių, t.y. susisiekimo infrastruktūros tobulinimas ir plėtra, todėl magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcijos specialiojo plano sprendinių įgyvendinimas turėtų didelę reikšmę Klaipėdos rajono savivaldybėje: palaikytų bei skatintų kaimiškųjų vietovių gyvybingumą, padėtų kurti socialinę gerovę,

gyvybingą ekonomiką, saugesnę bei patogesnę aplinką, vasaros sezono metu padėtų patogiau, saugiau ir efektyviau paskirstyti poilsiautojų srautus, sudarytų geresnes (saugesnes) sąlygas bemotorio transporto eismo dalyviams.

Magistralinio kelio A13 rekonstrukcija numatyta ir Palangos miesto bendrajame plane, magistralinio kelio A13 rekonstrukcija yra vienas iš Klaipėdos apskrities automobilių kelių plėtros ir modernizavimo sprendinių, numatytų ir Klaipėdos apskrities teritorijos bendrajame (generaliniame) plane, taip pat pažymėta, kad magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja techninių parametru gerinimui ir kelio rekonstrukcijai bus rezervuojamos teritorijos.

Paviršinis ir požeminis vanduo

Paviršinis ir požeminis vanduo

Valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ežerų ir tvenkinių, jų pakrančių apsaugos juostų ir zonų nekerta. Nagrinėjamas kelias kerta upę Pašaltinis ir upės apsaugos juostą.

Įgyvendinus Ia trasos alternatyvą atstumai iki vandens telkinių ir jų pakrantės apsaugos juostų ir apsaugos zonų nepakistų, įgyvendinus I ar II trasos alternatyvą, upės Pašaltinis apsaugos zona priartėtų prie įrengiamo jungiamojo kelio per ~ 7 metrus, nuovaža nuo jungiamojo kelio į Grabių kaimo sodybas kirstų nedidelį šios zonos pakraštį.

Nagrinėjamas kelias A13 vandenviečių nekerta, artimiausia vandenvietės sanitarinė apsaugos zona (pagal geriamo vandens direktyvą) nuo planuojamo rekonstruoti kelio A13 ruožo pabaigos 19,20 km nutolusi ~ 660 m atstumu (Palangos I, II, III, Nemirsetos 3B). Įrengus planuojamą jungiamąjį kelią (visų alternatyvų atvejais) atstumas iki sanitarinės apsaugos zonos sutrumpėtų apie 460 m. Požeminio vandens apsaugos, Palangos, Nemirsetos 3B vandenvietės sanitarinės apsaugos zonos reglamentai (nurodomi HN 44:2006 ir Specialiosiose žemės ir miško naudojimo sąlygose) rekonstruojant kelią pažeisti nebus.

Artimiausias gavybos (požeminio vandens) gręžinys, esantis Grabių km nuo planuojamos rekonstruoti trasos nutolęs ~ 100 m. atstumu. Visų (I, Ia, II) alternatyvų atveju kelio rekonstrukcijos ir eksploatavimo metu esami gręžiniai turi būti išsaugoti ir nepažeisti bei laikomasi ūkinės veiklos ribojimų gręžinių griežto režimo SAZ juostose. Griežto režimo SAZ juostose neturi būti įrengiamos statybvietės ir grunto sandėliavimo vietos.

Taikant organizacines vandenių apsaugos priemones kelio eksploatavimo ir rekonstrukcijos metu, reikšmingo neigiamo poveikio nei paviršiniams, nei požeminiam vandeniui nebus.

Geologinė sandara, naudingos iškasenos ir dirvožemis

Dėl didelio nuotolio, kelio rekonstrukcija naudingųjų iškasenų telkiniams neigiamų pasekmių neturės.

Kelias bus rekonstruojamas atsižvelgiant į kelių techninį reglamentą „Automobilių keliai“. Visų nagrinėjamų alternatyvų atveju, per visą rekonstruojamą kelio ruožą planuojamas įrengti kelio dangos konstrukcijos drenažas, iš kurio vanduo bus išvedamas į pakelės griovius. Paviršinio vandens nuvedimui iš skiriamosios juostos yra planuojami lietaus surinkimo šulinėliai, iš kurių lietaus nuotekos nuvedamos į kelio griovius, todėl aplinkinių teritorijų dirvožemio kokybei reikšmingų neigiamų pasekmių nenumatoma.

Papildomos (specialios) dirvožemio ar žemės gelmių saugojimo priemonės nereikalingos ir numatomos nebus. Siekiant išsaugoti dirvožemį, ruošiant techninį darbo projektą yra numatomas derlingo dirvožemio išsaugojimas ir vėlesnis panaudojimas sutvirtinant sankasą žoline augalija.

Kraštovaizdis

Planavimo objektas yra Vakarų Lietuvos regione, tarp Klaipėdos ir Palangos, kaimiškajame kraštovaizdyje, kuris pastaraisiais metais pamažu transformuojasi į priemiestinį: pievų ir ganyklų vietose vyksta mažaaukščių gyvenamųjų teritorijų plėtra. Ši plėtra matyti abiejose kelio pusėse, tačiau šiek tiek atokiau nuo pačio kelio.

Kelias nekerta didelių upių, nepriartėja prie ežerų ar tvenkinių, aplinkoje nėra vaizdingų slėnių, piliakalnių.

Beveik visas rekonstruojamas ruožas kairėje kelio pusėje ribojasi su buferine apsaugos zona, kuri apima pievas, miškelius, kaimus.

Už buferinės apsaugos zonos apie 400 metrų ilgio rekonstruojamo kelio ruožo (~18,96-19,31 km) ribojasi su Pajūrio regioniniu parku ir jame esančiu Šaipių kraštovaizdžio draustiniu.

Nagrinėjamo kelio šiaurinė dalis patenka į regioninės svarbos gamtinio karkaso teritoriją – europinės svarbos geokologinę takoskyrą, apimančią Pajūrio regioninį parką ir jame esančias „Natura 2000“ teritorijas, draustinius.

Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą numatomi vizualiniai pokyčiai, t.y., kelio rekonstrukcija turės įtakos naujų kelio elementų atsiradimui (sankryžų, viadukų, apjungiamųjų kelių, pėsčiųjų ir dviračių takų), kurie neišvengiamai pakeis esamą kraštovaizdį, praplės kelio erdvę. Tačiau tinkamai rekonstruotas kelias kaip tik gali padidinti kraštovaizdžio vertę, išryškindamas jo liniją, atverdamas panoramas keleiviams ir dviratinkams, suformuodamas patrauklią aplinką tiek susisiekimui, saugumu, tiek aplinkiniams gyventojams.

Rekonstrukcija planuojama atsižvelgiant į reljefą, tačiau numatomas formų paaukštinimas dėl naujai formuojamų sankasų pačiam keliui, apjungiamiesiems keliams, dviračių takui ir viadukų įrengimui. Siekiant sušvelninti pokyčius ir atsižvelgiant į vyraujančią kaimišką kraštovaizdį, rekomenduojama formuoti aptakius, o ne stačius šlaitus.

Beveik visas kelio ruožas ribojasi su Pajūrio regioninio parko buferinės apsaugos zona, apie 577 m atkarpoje (~18,96-19,31 km), kelias ribojasi su Pajūrio regioniniu parku ir jame esančiu Šaipių kraštovaizdžio draustiniu. Besiribojanti dalis apaugusi mišku. Rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengtoje sankryžoje išliktų ir ją puoštų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą numatoma kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje⁴⁶.

Kelio dalis prie Nemirsetos sankryžos patenka į regioninės svarbos gamtinio karkaso teritoriją – europinės svarbos geokologinę takoskyrą, apimančią Pajūrio regioninį parką.

Esamas kelias dalinai apželdintas, dalyje kelio atsiveria regyklos į kaimišką kraštovaizdį. Dalį želdinių numatoma išsaugoti, tačiau dalies želdinių išskirtimas neišvengiamas ir jį numatoma kompensuoti naujais želdiniais. Siekiant išvengti monotoniškumo ir dėl eismo saugumo nerekomenduojamas ištisinis kelio apželdinimas, o tik tam tikrose vietose (Romų, Karklės, Nemirsetos sankryžose) bei atkarpoje tarp magistralinio ir jungiamojo kelio už Peskojų ar kitose vietose, kur nėra pavojinga eismo saugumo atžvilgiu. Numatoma kuo intensyviau viadukų pylimų šlaitus užsodinti medžiais ir krūmais, formuojant laisvas jų grupes, netaisyklingos formos želdynus. Tikslus apželdinimas turėtų būti pateiktas kelio techniniame projekte.

Įvertinus rekonstravimo sprendinius ir kraštovaizdį, numatomos kelio aplinkos pagerinimo priemonės, todėl ilgalaikis reikšmingas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui nenumatomas. Laikinas neigiamas vizualinis poveikis kraštovaizdžiui galimas kol bus atliekami statybų darbai. Po statybų kelio aplinka bus sutvarkyta, rekultivuota, apželdinta.

Saugomos teritorijos

Magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukcija bus vykdoma esamo kelio juostoje, tačiau bus rekonstruojamos sankryžos ir įrengiami lygiagretūs pagrindiniam keliui jungiamieji keliai vietiniam eismui, todėl bus reikalinga papildoma žemė (taip pat ir žemė esanti Pajūrio regioninio parko buferinėje apsaugos zonoje ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio pakraštyje).

Siekiant kuo mažesnio neigiamo poveikio, kelio rekonstrukcijai reikalingos žemės bus paimama kaip galima mažiau.

I, Ia ir II alternatyvų įgyvendinimo atveju nuo ~ 18,94 iki galo 19,20 km ir tolimesniame ruože planuojamas jungiamasis kelias ir sankryža (su keliu Nr. 2253 į Nemirsetą) kirstų Pajūrio regioninio parko

⁴⁶ Pagal Gamtinio karkaso nuostatų 2010-07-16 Nr. D1-62 9 pkt. reikalingas apželdinimas ne miško žemėje, todėl siekiant užtikrinti reglamentus – privalomas Nemirsetos sankryžos apželdinimas.

šiaurės rytinio pakraščio dalį apie 577 m ilgio ruože. Lyginant alternatyvas tarpusavyje poveikis būtų labai panašus.

Planuojamos įrengti sankryžos 13,1 km ir 14,7 km visų (I, Ia, II) alternatyvų atvejais patektų į Pajūrio regioninio parko buferinės apsaugos zonos pakraštį. I ir II alternatyvų atveju kelio kairėje pusėje saugumui užtikrinti planuojamas jungiamasis kelias, taip pat patektų į parko buferinę apsaugos zoną. Ia alternatyvos atveju jungiamasis kelias neplanuojamas, tačiau dalis pėsčiųjų takų ir jungiamųjų kelių atkarpų ties sankryžomis į buferinę apsaugos zoną patektų.

Kelio rekonstrukcijos sprendiniai projektuojami taip, kad patektų į kuo mažiau želdiniais apaugusias vietas, kad naujai įrengiamoje sankryžoje išliktų ir ją puoštų jau augantys želdiniai, tačiau minimalus želdinių kirtimas neišvengiamas. Išskirtimą numatoma kompensuoti naujais papildomais želdiniais Nemirsetos sankryžoje.

Pagal saugomų teritorijų įstatymo 7 punktą valstybinių parkų buferinės apsaugos zonose draudžiama statyti statinius, jeigu jie blogina paveldo objektų eksponavimo sąlygas, didina teritorijos vizualią (regimąją) taršą. Rekonstruojant kelią ir naudojant maskuojamąsias priemones viadukų šlaitams saugomų teritorijų reglamentai pažeisti nebus.

Atsižvelgiant į bendruosius reikalavimus, taikomus Pajūrio regioniniam parkui ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio saugomų teritorijų ribose ir parko buferinės apsaugos zonoje nebus įrengiamos atliekų saugojimo ir statybos darbų aikštelės. Inžinerinė infrastruktūra bus projektuojama kuo mažiau keičiant kraštovaizdžio pobūdį bei nesukeliant vizualinės ir fizinės aplinkos taršos, rekonstruojant kelią bus išlaikomas kelio pobūdis, kaip nurodyta Pajūrio regioninio parko apsaugos reglamento reikalavimuose.

Ruošiami techninio kelio rekonstrukcijos projektai bus derinami su Pajūrio regioninio parko direkcija.

Gamtos paveldo objektų 2 km spinduliu ir toliau aplink nagrinėjamo kelio ruožą nuo 12,10 iki 19,20 km nėra.

Magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta kertinių miško buveinių, artimiausia kertinė miško buveinė nutolusi nuo trasos pradžios (12,10 km) ~ 2 km į pietvakarius (Kukutiškių miške).

Saugomų rūšių radaviečių/augaviečių prie nagrinėjamo kelio ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km nėra pažymėta.

Augalija

Trasos pradžioje tiek kelio kairėje, tiek dešinėje, tiek skiriamosiose juostose vyrauja žolinė danga. Toliau, trasoje (trasos dešinė pusė gausesnė sumedėjusiais želdiniais), skiriamosiose juostose daugiausia auga vietinės kilmės sumedėję augalai, iš kurių dominuojantys: klevas paprastasis, beržas karpotasis, liepa, gluosnis, tuopa. Kelio žolinėje dangoje vyrauja tipinė Lietuvos pajūrio regionui būdinga žolinės augalijos danga, dominuojantys augalai: varputis paprastasis, dirvinė buožainė, bitkrėslė paprastoji, kietis paprastasis, džiugūnė snaudalė, kiaulpienė paprastoji, gyslotis plačialapis, kraujažolė paprastoji, naktižiedė paprastoji, buožainė dirvinė, dobilas raudonasis, dobilas dirvinis ir kt. Saugomų rūšių nagrinėjamoje teritorijoje nerasta.

Esamas magistralinis kelias A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km nekerta miškų, tačiau ruožuose ~ 18,2 iki 18,3 km (per ~ 18-25 m), ~ 18,71 km iki 18,9 km (per ~ 9 m), ~ 18,96 km ~ 19,31 km (per ~ 16-25 m), ~ 19,42 km – 19,57 km (per ~ 14 m) ir ~ 19,48 km – 19,57 km (per ~ 13-14 m) priartėja prie miškų teritorijų.

Visų (I, Ia, II) alternatyvų įgyvendinimo atvejais naujai planuojamas pėsčiųjų ir dviračių takas ruože nuo 18,71 km iki 18,9 km dešinėje pusėje eitų per privatų mišką (miškas priklauso IV miškų (ūkiniai miškai) grupei), visos alternatyvos kirstų vienodą miško dalį ~ 0,26 ha.

Naujai planuojami jungiamieji keliai (tiek I alternatyvos, tiek Ia ir II alternatyvos atveju) ruože ~ 18,96 km iki ~ 19,31 km kairėje pusėje patektų į Pajūrio regioninio parko ir Šaipių kraštovaizdžio draustinio teritorijoje esantį valstybinės reikšmės mišką (miškas priklauso II miškų grupei (specialios paskirties

miškai)), kirstų nedidelę miško pietrytinę pakraščio dalį, lyginant alternatyvas, visos nagrinėjamos alternatyvos kirstų panašią miško teritorijos dalį: I ir II alternatyva - 0,02 ha, Ia alternatyva – 0,03 ha.

Naujai planuojami jungiamieji keliai (visų alternatyvų atveju) kirstų nedidelę dalį magistralinio kelio A13 (ruože ~ 19,42 km – 19,57 km) kairėje pusėje esančio valstybinės reikšmės II grupei (specialios paskirties miškai) priklausančio miško pakraščio dalį (~ 0,03 ha, nepriklausomai nuo alternatyvos) bei nagrinėjamo kelio A13 dešinėje pusėje esančio privataus miško (miškas priklauso III miškų (apsauginiai miškai)) nedidelę pietinio pakraščio dalį (nepriklausomai nuo alternatyvos ~ 0,07 ha).

Valstybinės reikmės miškams bus atliktos valstybinės reikmės miškų plotų schemų tikslinimo procedūros. Iškirta mediena bus naudingai panaudojama (pvz.: atiduodama urėdijai, seniūnijai, biokurą tiekiančiai įmonei ir pan.). Tikslus tvarkymo būdas, priklausomai nuo medienos kiekių ir esamos situacijos, bus numatytas techniniame projekte.

Remiantis Miškų įstatymo (Žin., 1994, Nr. 96-1872, TAR 2014-04-29, i.k. 2014-04859) 11 straipsnio 1 punktu, miško žemė gali būti paverčiama kitomis naudmenomis tik išimtiniais atvejais, Vyriausybės nustatyta tvarka derinant valstybės, miško savininko ir visuomenės interesus. Miško žemė gali būti paverčiama kitomis naudmenomis: inžinerinės infrastruktūros teritorijoms, apimančioms komunikacijos koridorius, inžinerinius tinklus, susisiekimo komunikacijas ir aptarnavimo objektus, formuoti. PŪV įgyvendinimui miško žemės sklypus (pagal pasirinktą alternatyvą) pakeitus kitos paskirties žemėmis, numatyta kelio juostos ribose iškirsti augančią sumedėjusią augmeniją. Miškų kirtimų taisyklėse, patvirtintose LR aplinkos ministro 2010 m. sausio 27 d. įsakymu Nr. D1-79, nurodoma, kad saugomų teritorijų miškuose, priskirtuose II ir III miškų grupėms, nacionalinių parkų miškuose ugdomieji miško kirtimai ir medienos ištraukimas iš jų draudžiami nuo kovo 1 d. iki liepos 1 d.

Pakeitus miško žemę kitos paskirties žeme, kelio rekonstrukcijos paruošiamųjų darbų metu, sumedėjusios augmenijos pašalinimo darbus būtina atlikti prisilaikant miško kirtimų taisyklių reikalavimų: medienos iškirtimo ir ištraukimo darbų nevykdyti nuo kovo 1 d. iki liepos 1 d. Laikantis šių reikalavimų bus išvengiama galimo neigiamo poveikio aplinkai.

Įgyvendinant projektą, statybos darbų metu bus reikalinga pašalinti kelio, jungiamųjų kelių sankasai, vandens nuvedimui, matomumui trukdančius želdinius. Bus siekiama išsaugoti kuo daugiau želdinių, kurie netrukdytų susisiekimo infrastruktūros funkcionavimui. Taip pat bus statybos darbų metu bus nukasama žemė ir suardoma žolinė augalija.

Želdiniai, trukdantys planuojamai ūkinei veiklai (medžiai ir krūmai) bus kertami laikantis Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytų su želdinių kirtimu susijusių reikalavimų, taisyklių ir procedūrų.

Reikalingoms miško žemės paskirties žemėms bus atliekamos žemės paskirties pakeitimo procedūros, o už šalinamus želdinius kompensuojama urėdijai ir kitiems miško (žemių) savininkams teisės aktuose nustatyta tvarka.

Saugotiniams želdiniams kirsti, prieš atliekant želdinių šalinimo darbus, turi būti gautas Klaipėdos rajono savivaldybės leidimas.

Techninio projekto metu, atsižvelgiant į kelio reikšmę, eismo saugumo aspektus siūlomas sankryžų (Romų, Karklės, Nemirsetos), bei teritorijos už Peskojų kaimo (~ 16 km), apželdinimas. Taip pat numatomas želdinimas viadukų šlaituose (visų I, Ia, II alternatyvų atvejais). Taip iš dalies būtų kompensuojama reikalingus iškirsti želdinius.

Gyvūnija

Planuojamoje rekonstruoti kelio aplinkoje vyrauja žemės ūkio naudmenos, ekstensyvaus užstatymo kaimai, kelio aplinkoje nėra didelių miškų masių, teritorija neilgame ruože ribojasi su Pajūrio regioniniu parku, Šaipių kraštovaizdžio draustiniu (parko ir draustinio ribos ties nagrinėjamu keliu sutampa), bei Pajūrio regioninio parko buferine apsaugos zona. Susidūrimų su laukiniais gyvūnais skaičius nagrinėjamame ruože (nuo 12,10 iki 19,20 km) yra gan didelis – prilygsta vidutiniam susidūrimų su gyvūnais visuose Lietuvos magistraliniuose keliuose tankumui (3,7 gyv./km per 2003-2014 m.). Laukinių gyvūnų ir autotransporto susidūrimų tikimybei mažinti visų svarstomų alternatyvų atveju numatoma taikyti aplinkosaugines priemones – tinklo tvorą, tveriant ją nuo viaduko per geležinkelį 11,5 km iki viaduko per Vokiečių g. 21,25 km, nukreipiant gyvūnų migraciją po jais.

Taip pat bus parenkamos atitinkamos laukinių gyvūnų apsaugos priemonės: horizontalūs barjerai nuovažose, nušokimo rampos arba vienkrypčiai varteliai saugiam gyvūnų pasišalinimui iš aptvorto ruožo. Smulkių gyvūnų migracijai bus pritaikomos esamos pralaidos

Įrengus tinklo tvorą sumažės autotransporto priemonių susidūrimų su gyvūnais, tačiau numatomas vidutiniškai reikšmingos neigiamos pasekmės laukinei gyvūnijai dėl galimybių migruoti per kelią pablogėjimo.

Statybos darbų metu bus jaučiamas laikinas neigiamas poveikis pakelės bioįvairovei. Naujų, lygiagrečių esamam keliui jungiamųjų kelių įrengimui, rekonstruojamoms sankryžoms, bus paima papildomai žemės, kuri bus paversta susisiekiimo infrastruktūros paskirties žeme, netinkama bioįvairovei gyventi, todėl bestuburiams, varliagyviams ir ropliams galimas laikinas poveikis statybos metu, bei galima individų žūtis. Įgyvendinus planuojamą ūkinę veiklą, t.y. po kelio rekonstrukcijos sutvarkius aplinką kelio gretimybėje, aplinka vėl taps tinkama bioįvairovės buveinėms.

Kultūros paveldas

Nagrinėjamo magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km kultūros paveldo vertybių įtrauktų į kultūros paveldo registro sąrašą nekirstų ir nesiribotų su jomis, taip pat nekirstų ir nesiribotų su kultūros paveldo objektų ir vietovių apsaugos zonomis bei pozoniais.

Artimiausios kultūros paveldo vertybės planuojamos ūkinės veiklos atžvilgiu yra Kopūstų kaimo senosios kapinės (atstumas nuo nagrinėjamo kelio ~ 0,2 km į rytus), Zeigių senovės gyvenvietė (atstumas nuo nagrinėjamo kelio ~ 0,5 km į vakarus), Dargužių kaimo senosios kapinės (atstumas nuo nagrinėjamo kelio ~ 0,6 km į vakarus), ir Letukų kaimo senosios kapinės (atstumas nuo nagrinėjamo kelio ~ 0,8 km šiaurės rytų kryptimi).

I ir Ia alternatyvų atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas iki artimiausios kultūros paveldo vertybės - Kopūstų kaimo senųjų kapinių sutrumpėtų nuo 0,2 km (nuo esamos situacijos) iki 0,17 km (t. y. 30-čia metrų), II alternatyvos atveju dėl naujai įrengiamos sankryžos ir jungiamojo kelio atstumas sutrumpėja nuo 0,2 km (esamos situacijos atveju) iki 0,18 km.

Nuo Zeigių senovės gyvenvietės iki planuojamo jungiamojo kelio įrengimo visų alternatyvų (tiek I, Ia, tiek II) atveju sutrumpėja nuo 0,5 km (esamos situacijos atveju) iki 0,4 km.

Iki kitų nekilnojamųjų kultūros paveldo vertybių – Dargužių senųjų kapinių atstumas Ia alternatyvos įgyvendinimo atveju nesikeičia (kadangi jungiamasis kelias šioje vietoje nerengiamas). I ir II alternatyvų atvejais dėl jungiamojo kelio įrengimo atstumas iki kultūros paveldo vertybės sutrumpėja nuo 0,6 km (esamos situacijos atveju) iki 0,5 km.

Atstumas iki Letukų kaimo senųjų kapinių dėl pėsčiųjų ir dviračių tako įrengimo visų (I, Ia, II) nagrinjamų alternatyvų atvejais sumažėtų nuo 0,8 km (esamoje situacijoje) iki 0,79 km.

2014 m. rengiant magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,60 km rekonstrukcijos specialųjį planą, buvo vykdomi žvalgomieji archeologiniai tyrimai.

Planuojamas rekonstruoti magistralinis kelias A13 ruožas nuo 12,10 iki 19,20 km ir jo planuojami įgyvendinti sprendiniai neturės tiesioginio kontakto su kultūros paveldo vertybių teritorijomis ar jų apsaugos zonomis, vertingo paveldo ar atskirų archeologinę vertę turinčių radinių archeologinių žvalgybinių tyrinėjimų metu nebuvo rasta, todėl nei tiesioginio nei netiesioginio ūkinės veiklos poveikio kultūros paveldo vertybėms nenumatoma.

Neigiamo reikšmingo poveikio kultūros paveldo objektams nebus, priemonių reikšmingoms neigiamoms pasekmėms sumažinti ar kompensuoti nenumatoma.

Poveikis visuomenės sveikatai

Pagrindiniai gyventojų sveikatai turintis įtakos veiksniai kelio rekonstrukcijos ir eksploatacijos metu yra oro tarša ir triukšmas.

Oro tarša

Nustatytos autotransporto išmetamų oro teršalų koncentracijos 2015 metais neviršija didžiausių leistinų normų. Ateityje dėl autotransporto technologinės pažangos oro tarša dar mažės. Įgyvendinus bet

kurią iš projektinių alternatyvų, oro tarša bus didesnė nei neįgyvendinant projekto, bet šiuo metu galiojančios oro užterštumo normos nebus viršijamos.

Triukšmas ir vibracija

Neįgyvendinant specialiojo plano sprendinių, 20 metų perspektyvoje triukšmo lygis gyvenamųjų namų aplinkoje išaugtų (~1 dBA) lyginant su esama padėtimi, stipriai viršytų ribines vertes (iki 11 dBA vakaro metu) ir vis daugiau gyvenamųjų namų aplinkų patektų į viršnorminio triukšmo zoną (6 gyvenamieji namai ir 8 gyvenamųjų namų aplinkos/sklypai 2034 metais). Jeigu specialiojo plano sprendiniai pagal I, Ia arba II alternatyvą būtų įgyvendinami, triukšmo ribiniai dydžiai nebeviršytų higienos normos reikalavimų artimiausių gyvenamųjų namų aplinkoje, nes specialiajame plane numatomos triukšmą mažinančios priemonės: 3 triukšmo užtvartos (bendras ilgis 1428 m, aukštis 3,0-5,5 m) ir tylesnė kelio danga (kelyje A13 nuo kelio rekonstrukcijos pradžios iki 15,60 km). Greta artimiausių gyvenamųjų namų aplinkų įrengtos triukšmo užtvartos slopins ir žemo dažnio garsą, kuris gali indukuoti greta kelio esančių pastatų konstrukcijų virpėjimą (vibraciją). Todėl eksploatuojant kelią reglamentuojami žmogaus sveikatos apsaugai vibracijos ribiniai dydžiai viršijami nebus.

Prognozuojama, kad įvykdžius valstybinės reikšmės magistralinio kelio A13 Klaipėda-Liepoja ruožo nuo 12,10 iki 19,20 km rekonstrukciją, lyginant su „0“ variantu, I ir II alternatyvos atveju per 25 metus būtų išsaugota ~3 žmonių gyvybės, bus sužeista 18 žmonių mažiau, Ia alternatyvos atveju būtų išsaugotos 2 žmonių gyvybės, bus sužeista 14 žmonių mažiau.

Įgyvendinus specialiojo plano sprendinius pagerėtų susisiekimas, vietovės patrauklumas.

Įrengtas pėsčiųjų ir dviratininkų takas nuo Normantų gyvenvietės iki Nemirsetos sankryžos (nuo 13,2 km iki 19,4 km) skatintų žmones rinktis bemoiores transporto priemones, prisidėtų prie gyventojų sveikatos pagerinimo bei laisvalaikio praleidimo formų padidinimo.

Kelias sudaro reikšmingą šiaurės-pietų kryptimi besitęsiantį transporto koridorių, kuris ir vėliau tarnaus tranzitiniams srautams judant tarp Latvijos Respublikos ir Karaliaučiaus srities bei perskirstant poilsiautojų srautus į rekreacines ir poilsines teritorijas vasaros sezono metu, todėl įgyvendinus specialiojo plano sprendinius būtų išspręsta automobilių spūsčių problema vasaros sezono metu.